

Universidad
Autónoma
Metropolitana



Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**

División de Ciencias Sociales y Humanidades
Área de Sociología Urbana

Subsistencia del sistema de transporte informal no motorizado en la
colonia Impulsora Popular Avícola, municipio de Nezahualcóyotl, Estado
de México

Idónea Comunicación de Resultados que para obtener el grado de
Maestro en Planeación y Políticas Metropolitanas

Presenta:

Víctor Nolasco Covarrubias

Dra. Ruth Pérez López

Directora de la Idónea Comunicación de Resultados

Dr. Jerónimo Aurelio Díaz Marielle

Lector

Dr. Juan Carlos Finck Carrales

Lector

Dedicatoria

A José Nolasco y Refugio Covarrubias por su ejemplo y apoyo incondicional

A Alejandro y Enriqueta, mis hermanos

A Elizabeth, por ser mi principal soporte y compañera de vida

A Paulo, Ailyn, Alissa y Victoria, por ser mi principal motivación

*A Marco Lucatero; Luis, Alberto, Ricardo, Rubén y demás compañeros ceceaheros,
mis carnales*

Agradecimientos

Quiero agradecer, en primera instancia, a la Dra. María Teresa Esquivel Hernández, coordinadora de la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas, por el apoyo proporcionado y el interés mostrado en todo momento, durante mi estancia en la Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, a pesar de las condiciones que significó el estallido de la pandemia por COVID- 19, ni bien habíamos terminado el primer trimestre.

De igual modo, extendo mis agradecimientos a la Dra. Ruth Pérez López, por su invaluable apoyo en la dirección de la presente tesis de investigación, y cuyos comentarios críticos permitieron dar forma a gran parte de los argumentos de esta tesis, sin que por ello sea responsabilidad de su tutoría lo que aquí se escribe.

Asimismo, agradezco a los doctores Jerónimo Aurelio Díaz Marielle y Juan Carlos Finck Carrales, por su entusiasta apoyo en la lectura de esta investigación, así como por sus comentarios críticos a distintos puntos del presente documento.

También reconozco el apoyo del Dr. Héctor Hernán Hidalgo Páez, quién me hizo llegar una copia de su tesis de maestría, donde desarrolla un extraordinario sistema de estratificación geodemográfica que permite caracterizar las colonias populares de la ZMVM, y sin cuya lectura hubiera sido difícil contrarrestar algunas prenociones personales sobre los poblamientos populares.

Por otro lado, expreso mi más sincera gratitud a dos extraordinarias profesionistas: las licenciadas Elizabeth Gallegos Salvador y Dhyana Leonor Meza Martínez, sin cuyo apoyo no hubiera sido posible realizar el levantamiento de la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis en las Colonias Impulsora y Ampliación Impulsora, debido a las complicadas condiciones impuestas por la pandemia.

Expreso además mi reconocimiento y admiración a mis compañeros de generación y profesores de la maestría, partícipes, todos ellos de mi formación profesional y del fortalecimiento de mi visión sobre movilidad y análisis social desde una dimensión metropolitana, razón de ser de la maestría.

Por último, no quiero concluir la página sin antes agradecer a los vecinos y bicitaxistas de las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora (Las Antenas) que participaron generosamente en las encuestas y entrevistas, ya que sin ellos, no hubiera sido posible profundizar en el análisis del fenómeno que aquí se aborda: el bicitaxismo.

Hablar de las colonias populares en el imaginario colectivo implica remontarse a una visión de asentamientos precarios, en donde la delincuencia y la pobreza son la constante; es pensar en condiciones de vida adversas y cíclicas; es remitirse al lugar donde habita la población que no tiene otra posibilidad de residencia: Eso en cierta medida y en ciertas circunstancias ha sido cierto pero no es determinante. Las condiciones actuales muestran que las colonias populares son de tan diversa índole y han pasado por tantos procesos que resulta erróneo categorizar duramente sin antes revisar las condiciones actuales de este tipo de poblamiento.

Hidalgo, 2010.

Tabla de contenido

<i>Introducción</i>	1
Capítulo 1. Marco teórico- metodológico y métodos de la investigación	12
<i>Elementos teóricos y conceptuales</i>	13
El Bicitaxismo como sistema de transporte informal no motorizado	13
Dinámica espacial y demográfica	13
Movilidad	14
Accesibilidad	16
Informalidad y trabajo precarizado	18
Actores de la movilidad	20
Impactos sociales	20
Las representaciones sociales, el discurso como práctica social comunicativa y las representaciones estigmatizantes	21
<i>Metodología de investigación</i>	24
Etapas del trabajo de investigación	24
Criterios de determinación muestral.....	26
Integración de las TI.....	29
Capítulo 2. La dinámica espacial y poblacional de la ZMVM y su relación con la movilidad como antecedentes en el surgimiento del bicitaxismo	32
<i>Dinámica espacial y poblacional en la ZMVM</i>	33
Producción del espacio habitacional y dinámica espacial en la ZMVM.....	35
<i>El transporte público en el contexto del crecimiento de la ZMVM: un modelo atomizado y disperso</i>	38
<i>De la precariedad a la autosuficiencia: Nezahualcóyotl en el crecimiento del área urbana de la ZMVM</i>	43
<i>Percepción de abandono administrativo y demanda de creación del municipio de Aragón: Unidad Administrativa Zona Norte Nezahualcóyotl</i>	47
<i>Mejoramiento de las condiciones de vida en la Impulsora y Ampliación Impulsora entre 2010 y 2020.</i> 49	
<i>Condiciones generales del transporte público y la movilidad en Nezahualcóyotl</i>	54
<i>Movilidad en la colonia Impulsora Popular Avícola, del modelo bidireccional del transporte concesionado, al modelo gravitatorio de los bicitaxis</i>	57
<i>La resignificación de la colonia Impulsora. De la periferia ¿a dónde?</i>	63
La impulsora dentro del sistema de estratificación geodemográfica de las colonias populares de la ZMVM.....	65
<i>Síntesis y reflexiones finales sobre dinámica espacial, demográfica y transporte</i>	68

Capítulo 3. Movilidad en bicitaxi	70
<i>¿Cómo nos movemos? Distribución espacial del bicitaxismo en la ZMVM</i>	71
<i>Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis en la colonia impulsora Popular Avícola</i>	79
¿A quiénes encuestamos? Composición de la muestra	82
Población no usuaria de servicio de bicitaxis	84
Población usuaria de servicio de bicitaxis.....	86
Un primer acercamiento a las representaciones sociales: las percepción de usuarios y no usuarios respecto del servicio de bicitaxis.....	93
Principales conflictos entre vecinos y bicitaxistas	97
<i>Segmentación muestral: el género, la ubicación de la vivienda, la edad y la escolaridad como condicionantes en el acceso a bicitaxis</i>	98
El género en el acceso a bicitaxis.....	98
Diferencias en las percepciones por colonia de residencia	101
Escolaridad y percepciones del bicitaxismo.....	105
La edad y el uso de bicitaxis	108
La EOD y la encuesta a usuarios y no usuarios: consideraciones finales	112
Capítulo 4. Instrumentos y actores de la movilidad en bicitaxi de la colonia Impulsora Popular Avícola	114
<i>Instrumentos de la movilidad y su relación con la movilidad no motorizada: el caso del bicitaxismo</i> ...	115
<i>Actores del bicitaxismo</i>	118
<i>Los recursos de los actores del bicitaxismo en la persistencia de la informalidad</i>	131
<i>¿Transformarse o morir? Beneficios de la no motorización en los actores del bicitaxismo</i>	134
<i>Reflexiones finales del análisis de actores, instrumentos y recursos</i>	137
Capítulo 5. Impactos sociales del bicitaxismo	139
<i>Análisis de impactos del bicitaxismo</i>	144
Impactos en las formas de vida	145
Impactos en el ámbito de cultura	149
Impactos en el ámbito de comunidad	149
Impactos en la gobernanza local	149
Impactos en el entorno	151
Impactos en salud y bienestar.....	152
Impactos en el ámbito de los derechos	152
Impactos perceptuales: temores y aspiraciones	157

Capítulo 6. Representaciones sociales del bicitaxismo y los bicitaxistas	159
<i>Representaciones sociales predominantes de la colonia Impulsora.....</i>	<i>163</i>
<i>¿Un mal necesario? Las representaciones sociales del bicitaxismo</i>	<i>165</i>
<i>No todos son iguales: Representaciones sociales sobre los bicitaxistas.....</i>	<i>167</i>
<i>Elige bien con quien te vas: de la utilidad social del bicitaxismo a la estigmatización social del bicitaxista</i>	<i>169</i>
Conclusiones.....	177
<i>Límites</i>	<i>180</i>
<i>Reflexiones finales y nuevas perspectivas.....</i>	<i>181</i>
Anexos	I
<i>I. Índices.....</i>	<i>I</i>
<i>II. Formato de Encuesta a Usuarios de Bicitaxis.....</i>	<i>XII</i>
<i>III. Entrevistas a operadores de bicitaxis.....</i>	<i>XIV</i>
<i>IV. Entrevista a funcionarios públicos.....</i>	<i>LXVI</i>
<i>V. Propuestas para el mejoramiento del servicio</i>	<i>LXXI</i>
<i>VI. Solicitud de información sobre bicitaxis a la Coordinación de Movilidad Urbana.....</i>	<i>LXXIII</i>

Introducción

De acuerdo con distintos autores (Finck, 2015, 2020; Báez y Casimiro, 2016) y con el Gobierno de la Ciudad de México (2020), el origen del fenómeno del bicitaxismo en el país puede identificarse a inicios de la década de los años 90 del siglo XX, primordialmente en el centro histórico de la Ciudad de México, como consecuencia de una demanda de movilidad no satisfecha por parte de la red de transporte público, debido a las condiciones físicas y sociales del primer cuadro de la ciudad (calles estrechas y ocupadas por el comercio informal que dificultan la movilidad de transporte motorizado, así como una creciente demanda de transporte turístico en la zona). No obstante, su surgimiento y propagación no pueden entenderse sin tomar en cuenta distintos factores contextuales, tales como las formas predominantes de producción del espacio habitacional en la Zona Metropolitana del Valle de México, ZMVM, el acelerado crecimiento y segregación urbana iniciado durante el periodo industrial, así como la reducción de las funciones del estado en materia de movilidad, como consecuencia de la implementación del neoliberalismo, desde la década de los 80, y más intensamente en los años 90 del siglo pasado (Cfr. Damián, 2010).

En términos económicos, las reformas de corte neoliberal trajeron consigo un gradual desmantelamiento de la industria manufacturera y la consecuente terciarización de la economía, lo que contribuyó a la deslocalización de las actividades productivas (Cfr. Ibíd.), factor determinante en el incremento de las actividades económicas informales, tales como el comercio en vía pública, y en el caso del transporte, la consolidación de sistemas de transporte como los taxis, microbuses y más recientemente, los bicitaxis, mototaxis y golfitaxis, cuyo proceso de regularización ha avanzado de manera diferenciada en cada caso.

Adicionalmente, a inicios del siglo XXI, el crecimiento urbano en la ZMVM se caracterizó por ser disperso y de baja densidad (Esquivel, Flores y Ponce, 2006; Figueroa, 2005), lo cual implicó el aumento del área urbanizada a un ritmo mucho mayor que el crecimiento poblacional, que incluso presentó tasas negativas de crecimiento en las delegaciones (hoy alcaldías) centrales¹. Al respecto, Finck, recuperando a Hiernaux y a la extinta Secretaría de Desarrollo Social, señala que “de 1980 a 1995 el área urbanizada de la Ciudad de México se duplicó y [...] de 1980 a 2010, la población de la ZMVM se incrementó 1.42 veces [en tanto que] su expansión territorial fue de 3.57 veces” (2015, p. 15). Estimaciones más recientes indican que entre 1980 y 2017 la ZMVM pasó de 14 a poco más de 21 millones de habitantes, “lo que implica una tasa de crecimiento poblacional de 1.1%. En paralelo, [...] la superficie urbana ha crecido a un ritmo tres veces superior (3.3%), pasando de [...] 61,820.37 hectáreas en 1980 a las 235,267.873 hectáreas [...] en 2017” (ONU Hábitat, 2017, párr. 2), por lo que es posible sostener que el crecimiento disperso y de baja densidad continúa siendo característico de la ZMVM.

¹ Nos referimos a las alcaldías de Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Benito Juárez y Miguel Hidalgo.

El crecimiento del área urbanizada en el Valle de México se ha dado muchas veces a través de la construcción de conjuntos habitacionales en zonas carentes de servicios, y otras veces por medio de la invasión de terrenos en zonas ejidales, forestales, agrícolas, o simplemente no aptas para la construcción de viviendas, lo que implica la necesidad de ampliación de los servicios urbanos, desde la implementación de sistemas de alcantarillado y agua potable, hasta la pavimentación de calles y la integración de servicios de transporte público.

A esto habría que sumar el hecho de que, comúnmente, la gestión de servicios, o la propia regularización de los predios ocupados ilegalmente se ha dado a través de un esquema de clientelismo político, imperante en el país desde la época posrevolucionaria. Este fenómeno da luz sobre la proliferación de asociaciones de bicitaxistas que funcionan bajo una lógica clientelar² en aquellos lugares donde se instala este tipo de servicio de transporte (cfr. Finck, 2015).

En consecuencia, la consolidación del fenómeno del bicitaxismo no puede entenderse sin considerarlo dentro de las dinámicas económicas, políticas y sociales del país y de la propia ZMVM. No obstante, el fenómeno ha adquirido particularidades en su implementación en distintas zonas de la ciudad en función de las condiciones locales imperantes, prosperando en algunos lugares y extinguiéndose en otros. Por ejemplo, para el caso de Tláhuac y de acuerdo con testimonios recabados por Finck, para el año 2009 el delegado local impuso las motocicletas sobre las bicicletas, por lo que para 2015 el 95% de las unidades de transporte de taxi informal estaba constituido por motocicletas que contaban con permisos otorgados por las autoridades de la entonces delegación (Ibíd., p. 23).

El fenómeno de la consolidación de sistemas de transporte informal, como los bicitaxis, mototaxis, golfitaxis y ciclotaxis³ (vehículos con pedaleo asistido), se ha dado en distintos países de América Latina, por lo que es posible encontrar algunas investigaciones acerca del tema, sobre todo para el caso colombiano, donde destacan los trabajos de Pinedo y Sundheim (2005), Guerrero (2012), Benavides y Delgado (2016), Rincón (2014), Dimas e Idárraga (2017), Moncayo (2017), Velandia (2017) Amaya, Guerrero y Vasquez (2018), Mellado y Morales (2018) y Lagos (2019). Para el caso de México, fue posible documentar la existencia de tres trabajos que abordan la problemática: los de Finck (2015 y 2020) y el de Báez y Casimiro (2016).

² De acuerdo con Zapata (2016) “el clientelismo es una relación diádica en la cual un agente, en posición de superioridad, utiliza su influencia y sus recursos para dar protección y seguridad a otro agente que está en posición de inferioridad, a cambio de servicios, lealtades y apoyos” (p. 172).

³ Para el caso de la Ciudad de México, los ciclotaxis con pedaleo asistido que operan en el centro histórico, representan el único caso documentado que a la fecha opera de manera regulada (independientemente de la operación de bicitaxis piratas en la misma zona), lo cual implica que pese a ser considerado como un caso de éxito en términos de regularización, es empero, un caso atípico.

Independientemente de las aportaciones de cada una de las investigaciones señaladas, durante el análisis de los documentos se encontraron algunas regularidades como el hecho de que se enfatiza la informalidad del bicitaxi y se argumenta sobre la pertinencia de su regulación.

No obstante, en algunos casos se equipara informalidad con ilegalidad, sobre todo para el caso colombiano, donde, de acuerdo con Lagos, en 2016 se llegó a prohibir explícitamente el traslado de pasajeros a través de vehículos no normados, aunque es importante señalar que en este caso “los principales perjudicados [fueron los vehículos con] motor, debido a la medida del alcalde Enrique Peñalosa de solo permitir el servicio a pedal” (2019, p. 80).

En este sentido, todos los trabajos consultados defienden la regularización- legalización del bicitaxismo e incluso en algunos casos se busca incidir en su ordenamiento (Rincón, 2014; Mellado y Morales, 2018; y Velandia, 2017), a través de la consolidación de sociedades cooperativas (Dimas e Idárraga, 2017) y del desarrollo de modelos de negocio (Finck, 2015⁴) al resaltar las ventajas de este medio de transporte sobre otros sistemas de transporte.

No obstante que algunos investigadores e investigadoras abundan en aspectos de gran trascendencia, como lo es el análisis de la naturaleza jurídica de la relación que se establece entre el bicitaxista y el pasajero (Rincón, Óp. Cit.), es poco común una discriminación analítica de alguno de los tipos de transporte: bicitaxis, mototaxis, ciclotaxis con pedaleo asistido (con motores eléctricos o a gasolina) y golfitaxis, forman parte del mismo fenómeno, sin destacar las diferencias entre cada uno de ellos de forma exhaustiva.

En el caso de la investigación de Báez y Casimiro, por poner un ejemplo, se considera la motorización como una evolución natural del bicitaxi, en tanto que para Benavides y Delgado el cambio de bicitaxi a mototaxi representa una desviación de la función del bicitaxi como alternativa sustentable. En el último documento citado, las autoras consideran que “el bicitaxismo que se ejerce en la capital [colombiana] no es el adecuado ya que en primer lugar se cuenta con vehículos impulsados a gasolina” (Óp. Cit., p. 11). Del mismo modo, Mellado y Morales indican que la situación de vulnerabilidad en la que se encuentra el peatón en algunas de las vialidades de la capital colombiana “se agrava por la presencia cada vez mayor de bicitaxis motorizados” (Óp. Cit., p. 120).

La inclusión conceptual de distintos medios de transporte informal en el análisis de algunas de las investigaciones consultadas puede atribuirse a que, empíricamente, así se presenta el fenómeno en el territorio analizado. En el caso de Tláhuac, por poner un

⁴ En este caso particular, la propuesta más importante es el cambio de motocicletas a bicicletas eléctricas

ejemplo, Finck detalla la presencia de mototaxis, golfitaxis⁵, y en menor proporción, bicitaxis, aunque habría que aclarar si estos operan en las mismas bases o cada uno de ellos tiene un territorio propio.

No obstante, algunos investigadores del fenómeno en el contexto colombiano enfatizan la no motorización como una de las características que distinguen el bicitaxismo de otros sistemas de transporte informal, emergente, artesanal o alternativo⁶, por ser este último “un modo de transporte compuesto por un vehículo construido bajo el principio de la bicicleta [y] accionado con tracción humana (Velandia, Óp. Cit., p. 1).

Contrariamente al extenso abordaje del fenómeno desde diversas disciplinas, como es el caso del derecho, la economía, la sociología, la planeación, la gestión ambiental, la promoción de la salud y la administración de empresas, el enfoque analítico y/o los hallazgos suelen ser similares. Por ejemplo, en el análisis de las causas que lo originan, se argumenta sobre la falta de rutas que conecten con el último tramo de los traslados cotidianos de la población (Guerrero, Óp. Cit.), y, en menor medida, sobre la influencia de las condiciones del sistema económico neoliberal en su surgimiento y consolidación (Figuroa, 2005; Lagos, Óp. Cit.).

En este sentido, nuestra propuesta de investigación, centrada en la colonia Impulsora Popular Avícola⁷, perteneciente al municipio de Nezahualcóyotl en el Estado de México, se distinguirá de las anteriores debido a que pretende argumentar sobre la necesidad de limitar conceptualmente el bicitaxismo dentro del análisis de la movilidad no motorizada, a diferencia de la mayoría de los estudios revisados que suelen incluir indistintamente los transportes con pedaleo asistido o motorizados, pues consideramos que sus implicaciones son diferentes, tanto por el nivel de capital económico y cultural⁸

⁵ Para el caso de la Colonia Conchita Zapotitlán, Finck (2015) señala que los golfitaxis fracasaron debido a distintos factores, entre los que destaca la enorme exigencia energética para la carga de sus baterías, no obstante, a través de observación directa, pudimos corroborar que en otros sitios de Tláhuac, como en la zona centro, aun existen los golfitaxis, aunque desconocemos si el tipo de batería con la que cuentan es la misma que en el caso detallado por Finck, y si es así, ignoramos cómo resuelven su demanda energética.

⁶ Se pueden encontrar estas caracterizaciones en los trabajos citados previamente.

⁷ Nuestro análisis integra la colonia Ampliación Impulsora como parte de un solo polígono debido al nivel de integración social que existe entre ambas colonias, según se identificará en el Capítulo 2, por lo que siempre que se refiera a la Impulsora, hacemos referencia a ambas colonias (Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora) aunque cuando se busquen identificar diferencias entre ambas colonias, nos referiremos a ellas de forma explícita.

⁸ Para Pierre Bourdieu, de quien se retoma el concepto, el capital cultural puede tomar la forma de bienes, competencias técnicas, certificaciones, o estar incorporado en los actores sociales como los modales, el buen gusto, etc.; y al mismo tiempo funciona como el capital económico: se invierte, intercambia, hereda o se adquiere, por lo tanto, se distribuye de manera desigual entre las clases sociales. Finalmente, “puede existir bajo tres formas: en estado incorporado, es decir, como disposiciones durables del organismo; en estado objetivado, como bienes culturales, cuadros, libros, diccionarios, instrumentos, máquinas, que son la huella o la realización de teorías o de críticas de esas teorías, de problemáticas, etc.; y por último en estado institucionalizado” (Bourdieu, 2011, p. 214).

que se exige de sus operadores, como por el tipo de externalidades que genera, adicionalmente de que en nuestro caso, no se documenta presencia de mototaxis u otro tipo de transporte similar dentro de la colonia de estudio.

Asimismo, se define y caracteriza el fenómeno del bicitaxismo en el marco del neoliberalismo latinoamericano, sin desconocer que la existencia de medios de transporte informales y la presencia de arreglos público- privados en la proporción de servicios de transporte preexisten a la implementación de políticas de corte neoliberal, lo que permite entender que la proliferación de esta modalidad de transporte en condiciones de informalidad, y bajo un esquema de trabajo precarizado es resultado de múltiples factores, algunos de ellos de larga data.

Más aún, se pretende superar la visión simplista que sobreestima la proliferación de discursos sobre sustentabilidad⁹ y descarbonización de la economía (Cfr. Gallardo, Osses, 2019) como variables determinantes en la subsistencia del bicitaxismo. Ello implica que no se desconocen los aportes de la no motorización en temas de sustentabilidad sino que consideramos que esta característica puede ser calificada más como una “externalidad positiva”. Por ello, en lugar de dar un sitio de privilegio a estos discursos, se realiza una exploración sobre los recursos utilizados por los actores involucrados en la movilidad local para evitar un cambio a sistemas motorizados de transporte, empero, al mismo tiempo se sostiene que este sistema de transporte está perdiendo fuerza, tanto a nivel municipal como metropolitano, con la irrupción y consolidación de otros medios informales de transporte. De igual forma, se opta por identificar la proliferación de sistemas de transporte atomizados y dispersos, entre ellos el bicitaxismo, como correlato del crecimiento disperso y de baja densidad de la ZMVM y cuya impronta puede ser rastreada en las formas de producción de la ciudad acentuadas por la implementación del modelo económico neoliberal.

Consideramos además que la discusión sobre el estado ideal de la movilidad, pese a ser de gran trascendencia, no debe desviar la atención de la realidad social imperante, por ello, más allá de la necesidad de regulación¹⁰, la presente investigación busca identificar las condiciones que permiten el funcionamiento de los bicitaxis en su condición de informalidad.

⁹ La sustentabilidad se define como una serie de procesos que satisfacen equitativamente las necesidades económicas, sociales, culturales y ambientales de las personas sin poner en riesgo la satisfacción de las mismas necesidades para las generaciones futuras (Finck, 2020, p. 78)

¹⁰ Para el caso de la Ciudad de México se han dado pasos enormes para la regularización de los bicitaxis, mototaxis y golfitaxis. Basta con citar la publicación del *Acuerdo por el que se crea el Sistema de Datos Personales de Propietarios y Operadores que realizan la prestación del servicio de transporte de pasajeros público en ciclotaxi, mototaxi y golfitaxi de la Ciudad de México*, (GOCDMX 2020a) así como el *Aviso por el que se establece la Estrategia de Diagnóstico del servicio de transporte de pasajeros público de ciclotaxi, mototaxi y golfitaxi en la Ciudad de México* (GOCDMX 2020b), ambos publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 28 de octubre de 2020. No obstante, para el Estado de México, no se documentan avances importantes en el tema de la regulación, como se verá más adelante.

De este modo, el **objetivo general** de la presente investigación consiste en *indagar sobre los factores que inhiben la búsqueda de regularización y motorización del servicio de bicitaxis de las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora* (entre los que destacan representaciones sociales, discursos y barreras para su formalización), a partir de la identificación de los beneficios (reales y representados) del funcionamiento del bicitaxismo en su configuración actual.

Por su parte, en lo que respecta a los **objetivos particulares** la investigación se propone:

- Identificar los factores que contribuyeron al desarrollo y consolidación del bicitaxismo en la ZMVM, así como en el municipio de Nezahualcóyotl y destacar su supervivencia en las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora (Capítulo 2)
- Analizar la dinámica demográfica y espacial en la ZMVM, y su expresión en el municipio y el área de estudio, con particular énfasis en el periodo 2010- 2020
- Caracterizar las colonias de estudio a partir de la pérdida de su condición de colonia periférica en el Valle de México (Capítulo 2)
- Identificar la desigual distribución espacial y características del bicitaxismo en el Valle de México (Capítulo 3)
- Describir las características del sistema de transporte no motorizado de las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora, en su condición de transporte no regulado y no motorizado, su estructura organizativa, usuarios, características de los viajes, así como su impacto en la vida social y económica de la colonia Impulsora Popular Avícola (Capítulo 3)
- Identificar y caracterizar los principales actores políticos (públicos y privados, colectivos e individuales) con presencia en las colonias de referencia, con particular énfasis en la identificación de su participación en la dinámica de movilidad local. (Capítulo 4)
- Caracterizar las relaciones entre los principales actores políticos involucrados en la dinámica de la movilidad de la colonia Impulsora Popular Avícola e Identificar algunos de los recursos puestos en práctica por estos actores, así como su contribución en la configuración actual de la movilidad barrial de la colonia de referencia (Capítulo 4)
- Identificar los impactos positivos y negativos del bicitaxismo en distintos ámbitos sociales, tales como las formas de vida, cultura, comunidad, gobernanza local, entorno, salud y bienestar, derechos, así como en las percepciones (temores, aspiraciones, representaciones sociales) de distintos actores de la colonia Impulsora Popular Avícola, en el reconocimiento de su importancia como actividad económica y como servicio de transporte (Capítulo 5)
- Identificar, con ayuda de la teoría de las representaciones sociales, los discursos, (entendidos como prácticas sociales a nivel comunicativo), que se generan sobre el bicitaxismo por parte de distintos actores, usuarios y no usuarios del servicio, así como profundizar en las percepciones sobre la

actividad, con particular énfasis en las representaciones sociales estigmatizantes (Capítulo 6)

La pregunta a la cual pretende dar respuesta la presente investigación se puede definir como sigue: ¿cuáles son las causas que contribuyen a la actual configuración del bicitaxismo en la colonia Impulsora Popular Avícola, particularmente en lo concerniente a la persistencia de la informalidad y de la no motorización (representaciones sociales, discursos, barreras, entre otras)?

Nuestra hipótesis respecto a la subsistencia de la informalidad y la no motorización de los bicitaxis que operan en la colonia Impulsora Popular Avícola es que existe un consenso entre distintos actores involucrados directa o indirectamente en la movilidad de la colonia para la operación del servicio de bicitaxis en su configuración actual. La construcción de esta hipótesis parte de la idea sostenida en los planteamientos de Subirats, Knoepfel y Varonne (2008) quienes sostienen que la forma en la que se gestionan los problemas públicos depende, en última instancia, del papel de los actores políticos que participan en su definición, así como del equilibrio de poder y los recursos de los que se vale cada actor para empujar dichos problemas en la agenda pública, o en su defecto, resolverlos a través de una política privada, es decir, de su gestión sin intervención de actores públicos.

Este consenso implica una configuración particular en el reparto del poder político y los beneficios económicos, derivados de la falta de regularización y de la ausencia de medios de transporte motorizado.

En este sentido, el equilibrio derivado del consenso entre los actores desmoviliza e inhibe la búsqueda de la regularización¹¹, pues la actividad reguladora implicaría una reconfiguración en las posiciones de los actores privados, cuyos privilegios se verían amenazados.

Una hipótesis adicional respecto a la persistencia de la no motorización en la prestación del servicio es que el transporte informal se ha mantenido en su modalidad de bicitaxis, debido a que no existen los incentivos suficientes para la motorización, en primer lugar, por que el viaje máximo posible al interior de la colonia apenas ronda los 2 km. Adicionalmente, es probable que una potencial motorización se dé gradualmente, poniendo en situación desventajosa a aquellos que sigan prestando el servicio a pedal, ello sin considerar la configuración de las actividades económicas locales, que tendrían que modificarse, pues actualmente se observan distintos locales comerciales que dan mantenimiento y venden refacciones para bicitaxis.

¹¹ Sostenemos asimismo, que existen mecanismos de regulación informales, sin embargo, como se verá más adelante, estos son implementados de forma vertical por parte de las organizaciones de bicitaxistas, sin participación visible de actores gubernamentales ni de otros actores como vecinos o bicitaxistas.

Por lo que respecta a la organización de la investigación, en el primer capítulo del presente documento se delimita el concepto de bicitaxismo, así como otros conceptos centrales en la investigación, al mismo tiempo que se explicitan los elementos teóricos que soportarán el análisis del fenómeno, así como la estrategia metodológica y los métodos de recolección de información definidos con la finalidad de dar cumplimiento a los objetivos planteados en párrafos precedentes.

El segundo capítulo presentará un análisis de la dinámica espacial y demográfica de la ZMVM en los últimos años, con el objetivo de mostrar la disonancia entre el crecimiento acelerado del área urbana y la reducción del ritmo de crecimiento poblacional, así como las consecuencias inmediatas de esta dinámica de crecimiento disperso y de baja densidad en la consolidación de un sistema de transporte atomizado y disperso con predominancia de vehículos de mediana y baja capacidad, “semiformales”, en el valle de México, a diferencia de los bicitaxis, mismos que se caracterizan por su informalidad, al menos desde dos dimensiones: como servicio de transporte y como fuente de empleo. Este capítulo muestra además la forma que adopta la dinámica de crecimiento espacial en el municipio de Nezahualcóyotl y el polígono de análisis, al tiempo que permite identificar algunos de los cambios más significativos de los últimos años integrando información de los censos de población y vivienda de 2010 y de 2020 (INEGI 2010, 2020).

De forma paralela, se describen distintos elementos que modelan la dinámica de movilidad cotidiana de los habitantes del polígono de estudio, introduciendo la presencia de bicitaxis, que se diferencian del modelo de transporte motorizado bidireccional por la flexibilidad de sus recorridos. Finalmente, se añade la discusión sobre centralidad y accesibilidad al acudir a información del sistema de estratificación geodemográfica de las colonias populares de la ZMVM, de Héctor Hidalgo (2010), sobre todo en lo relacionado con el índice de accesibilidad a transporte público, elaborado en coautoría con Gerardo Contreras Mondragón, lo que nos permite sostener que las condiciones actuales ubican a la Impulsora en una posición privilegiada con relación a otras colonias populares del municipio, e inclusive, de la ZMVM.

El tercer capítulo abundará sobre las características de la movilidad en bicitaxi, tanto en la zona metropolitana, como en el polígono de análisis, para lo cual acudiremos a información de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la ZMVM de 2017 (INEGI, 2017) así como información obtenida durante la implementación de la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxi (Anexo I), diseñada exclusivamente para nuestro proyecto.

En el cuarto capítulo se analizará la normatividad vigente en materia de movilidad para el Estado de México y el municipio de Nezahualcóyotl.

Se incluirá, igualmente, un análisis de actores, que permitirá documentar los posicionamientos de los involucrados sobre un potencial ordenamiento del servicio, así como los recursos de los que se valen para la permanencia del bicitaxismo en sus condiciones actuales de funcionamiento, ya que de acuerdo con algunos de los autores citados, la regulación conlleva múltiples beneficios no sólo para los usuarios, sino inclusive para los operadores, líderes sociales, autoridades políticas locales involucradas en el tema, y hasta para quienes no utilizan el servicio.

De otra parte, se analizarán los motivos por los cuales los bicitaxistas de la Impulsora no han optado por la motorización pese a las múltiples ventajas que, de acuerdo con distintos autores, representa el cambio a vehículos motorizados¹². Finck (Cfr. 2015), por ejemplo, sostiene que la motocicleta permite recorrer distancias más largas en menor cantidad de tiempo, por lo que la implementación hipotética de mototaxis permitiría a los operadores mejorar sus ingresos, ya que su remuneración depende del número de viajes realizados, o Báez y Casimiro (Cfr. Óp. Cit.), quienes señalan que el cambio de bicitaxi a mototaxi permite a los conductores mejorar sus condiciones de salud, por favorecer el desarrollo de jornadas laborales menos extenuantes.

Entendiendo las particularidades del fenómeno en el polígono de interés, en el capítulo quinto se profundizará en el análisis de los principales impactos, tanto positivos como negativos derivados de la presencia del bicitaxismo en la Impulsora, para ello, se definirá su importancia como actividad económica y social.

Después, en el capítulo 6, se integrará un análisis de las representaciones sociales sobre el bicitaxismo y los bicitaxistas, a partir del análisis de información procedente de distintas fuentes: entrevistas a bicitaxistas, encuestas a usuarios y análisis de conversaciones en redes sociales; lo cual permitirá ahondar en la comprensión de las percepciones (positivas y negativas) que contribuyen a dotar de sentido al fenómeno del bicitaxismo por parte de distintos actores sociales.

Al respecto, consideramos que tanto usuarios como no usuarios del servicio, conductores y otros actores más, construyen representaciones disímiles del bicitaxismo y los bicitaxistas¹³, muchas de las cuales contribuyen con la generación una imagen socialmente desacreditada del bicitaxista, por ello, se opta por el enfoque teórico del estigma social para profundizar en el abordaje de las representaciones sociales del fenómeno.

Al final del documento, se presentarán las conclusiones, se explicitará en qué medida se logró validar o desestimar nuestra hipótesis de trabajo, se explicitarán los límites de

¹² Al respecto, se entiende que las ventajas del uso de motocicletas recaen en los conductores, aunque las externalidades negativas son asumidas por los usuarios y no usuarios del servicio.

¹³ De acuerdo con Moscovici, lo que caracteriza las representaciones sociales es su pluralidad y carácter contradictorio (Citado en Pistolesi, Óp. Cit., p. 84),

la investigación y se realizarán algunos apuntes finales, entendiendo la importancia del bicitaxismo en el contexto de la accesibilidad.

Antes de cerrar esta breve introducción, nos gustaría añadir que la investigación lleva como título “Subsistencia del sistema de transporte informal no motorizado en la colonia Impulsora Popular Avícola, municipio de Nezahualcóyotl, Estado de México”, en virtud de que se quiere evidenciar que en Neza, el bicitaxismo subsiste en gran parte por su presencia en el polígono de análisis, pues en otras zonas del municipio, e inclusive en el Valle de México, se ha optado por su gradual abandono. Del mismo modo, se pretende subrayar la persistencia de su informalidad, a pesar de que en otros sitios se han dado pasos importantes para su regularización; no obstante, las condiciones actuales hacen posible pensar en una eventual reglamentación del bicitaxismo en el Estado de México y en el municipio de Nezahualcóyotl, sobre todo por los avances que se han dado en este tema en la vecina Ciudad de México, así como por las condiciones coyunturales derivadas de la contingencia sanitaria por Covid-19.

Capítulo 1. Marco teórico- metodológico y métodos de la investigación

Elementos teóricos y conceptuales

El Bicitaxismo como sistema de transporte informal no motorizado

Definimos el **bicitaxismo** como un sistema de transporte individual, no motorizado y que opera en condiciones de informalidad por medio del acoplamiento de una canastilla a una bicicleta¹⁴, con capacidad para transportar hasta 4 usuarios¹⁵ y cuya presencia se da primordialmente en colonias populares o conjuntos habitacionales¹⁶ en distintos lugares de la ZMVM y que se caracteriza por seguir una lógica de recorridos sin itinerario fijo, pero que gravitan en torno a sus distintas bases, a diferencia de del transporte público concesionado que sigue una lógica de traslados bidireccional, según identificaremos en el capítulo 3.

Siguiendo la definición de Nixon, podemos considerar un sistema de transporte como "un conjunto particular de personas, tecnología, paisaje, cultura y práctica" (Citado por Finck, 2020, p. 62, traducción nuestra). En concordancia, consideramos que el bicitaxismo, como sistema de transporte, está compuesto por distintos "dispositivos físicos y técnicos" (Cfr. Transporte y movilidad socio-espacial en América Latina, 2021), y que surgen de contextos culturalmente específicos, y que facilitan (al tiempo que constriñen) la movilidad de las personas. Estos dispositivos van desde los bicitaxis como vehículos de tracción humana, hasta la infraestructura adaptada para la implementación de bases y el uso de tecnologías y prácticas implicadas con el servicio (por ejemplo, la solicitud del servicio con el uso de aplicaciones de mensajería entre usuarios y conductores conocidos), entre otras.

Dinámica espacial y demográfica

Concluimos que el bicitaxismo es posibilitado por la forma que adopta el crecimiento urbano en el Valle de México, por tanto, uno de los primeros pasos de nuestra investigación será caracterizar la dinámica espacial y demográfica en el Valle de México (Cfr. Esquivel et al., Óp. Cit.) y su expresión particular en el municipio de

¹⁴ Se incluye dentro de la categoría de bicitaxis a los tricitaxis, que funcionan de forma similar, con la salvedad de que el cuadro de la bicicleta que sostiene este vehículo se recorta a la mitad, por lo que únicamente la parte delantera de la bicicleta va soldada a la canastilla, de este modo no se puede separar la bicicleta de la canastilla, como en el caso del bicitaxi.

¹⁵ No es común observar viajes de 4 personas, generalmente se opta por viajar hasta dos adultos por vehículo. Adicionalmente, los vehículos no se encuentran homologados, por lo que también hay bicitaxis que sólo cuentan con dos asientos.

¹⁶ Se retoman los conceptos de Colonia Popular y Conjunto habitacional de Connolly y Castro (2016), para quienes "Los conjuntos habitacionales abarcan toda clase de vivienda unifamiliar o multifamiliar cuya urbanización y construcción original fueron promovidos y/o financiados total o parcialmente por organismos públicos de vivienda" (pp. 4- 5), por lo que una primera diferencia con respecto a las colonias populares es el origen informal de estas últimas, independientemente de su situación actual.

Nezahualcóyotl, en el contexto de los cambios estructurales posibilitados por el retraimiento del estado y la consolidación del modelo económico neoliberal.

Entendemos la **dinámica espacial** como la forma que adopta el crecimiento del área urbanizada de la ZMVM así como sus contradicciones internas, es decir, los procesos de segregación y diferenciación social que acompañan este crecimiento, así como sus patrones de comportamiento; en tanto que la **dinámica demográfica** es interpretada como el crecimiento de la población y los cambios en su estructura interna (envejecimiento, relación entre hombres y mujeres, edad mediana, etc.) (Cfr. Ibíd.). Resulta evidente que ambos procesos son interdependientes, aunque su expresión concreta no es resultado de una relación automática entre uno y otro, es más bien consecuencia de la interacción de distintos factores que se explicarán en el capítulo siguiente.

Movilidad

De otro lado, nuestro abordaje del fenómeno considerará el bicitaxismo como un componente de la movilidad cotidiana para amplios sectores poblacionales, tanto de las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora, como a nivel metropolitano.

Entendemos el concepto de **movilidad** desde el paradigma de las movilidades, cuyos principios fundacionales se encuentran en los trabajos realizados por Mimí Sheller y John Urry (cfr. Zunino, 2018). La movilidad se convierte, desde esta perspectiva, en una noción integral que supera la idea del simple traslado, pues permite ver como la forma en la que las personas se trasladan afecta y es afectada por “las relaciones de poder, la diferenciación social, la identidad de las personas y en general, todas las relaciones sociales, [de tal modo, se reconoce] la movilidad [como] una dimensión que estructura la vida social” (Connolly, 2015, p. 5).

La movilidad es un concepto relacional, no solo porque nos movemos “en diferentes velocidades [y] condiciones materiales” sino además, porque “la movilidad de unos puede significar la inmovilidad de otros” (Zunino, Óp. Cit., p. 41); de igual modo, se reconoce la relación de la movilidad con la desigual distribución de medios de transporte y demás materialidades vinculadas con el movimiento.

Por ende, consideramos que las opciones disponibles para movilizarse en un territorio determinado, así como la forma en la que las personas se movilizan efectivamente, están condicionadas por las desigualdades espaciales (y otras más), sin embargo, aunque es común pensar que el bicitaxismo tiende a consolidarse en zonas urbanas típicamente periféricas, donde la oferta de transporte público resulta insuficiente y donde predomina la población con bajos niveles de ingresos y sistemas precarios de transporte, el caso de estudio puede contravenir esta idea debido a distintos factores que se detallarán en el apartado correspondiente, pero que, en resumen, se traducen en el mejoramiento de las condiciones de vida de la población del polígono de

referencia en los últimos años, así como por la accesibilidad a una importante oferta de medios de transporte, incluida la presencia de una estación del metro.

Como puede entreverse, el giro de las movilidades¹⁷ conlleva distintas implicaciones epistemológicas¹⁸ relacionadas con el reemplazo de los dispositivos físico- técnicos que componen los sistemas de transporte, por las personas y sus formas de traslado como ejes sobre los que se construye el conocimiento, esto es, ya no se trata de investigar (solamente) como hacer más rápidos y eficientes los traslados y los medios de aprovisionamiento del servicio, típicamente vehículos automotores, sino (además) de pensar desde la perspectiva de las personas, que no serán vistas ya como partículas homogéneas que se trasladan, sino en el reconocimiento de su heterogeneidad, tanto en lo relacionado con sus características físicas, socioeconómicas y culturales (edad, género, condiciones sociales, presencia de discapacidades físicas, ingresos, etc.), como en lo relativo a las formas y motivos por los cuales se trasladan.

Sheller y Urry (2018) señalan además las siguientes implicaciones que conlleva este cambio de paradigma¹⁹: se reconoce, en primer lugar, que el movimiento tiene un rol constitutivo dentro de las instituciones y las prácticas sociales; por otro lado, se reconoce la existencia de distintas formas de movilidad, entre ellas el movimiento de objetos, personas e información, e incluso viajes imaginarios y virtuales realizados en tiempo real; se evidencia con ello la necesidad de nuevas formas de definir e investigar los problemas relacionados con las movilidades; se visibiliza que la organización de las movilidades requiere de la existencia de estructuras fijas o inmóviles; se enfatiza en la emergencia de prácticas sociales derivadas del uso e innovación de los distintos dispositivos tecnológicos y sistemas de transporte, idea que contraviene la visión objetivista de que “los sujetos se comportan de acuerdo con las reglas y condiciones planificadas para determinado espacio” (Zunino, Óp. Cit., p. 37); finalmente, se

¹⁷ Resulta importante observar que el paradigma de la movilidad ha sido impulsado desde distintas entidades internacionales como el Banco Mundial y la Organización de las Naciones Unidas, para quienes “las ciudades [deben garantizar] el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas (Carta Mundial del Derecho a la Ciudad Artículo XIII). De acuerdo con algunos autores (Bonifaz, Castro, Dias, Gonçalves, Labraña, Nunes da Silva, y Ventura, 2016), el posicionamiento de estos organismos internacionales en el tema implica la asimilación de la movilidad como factor de competitividad de las ciudades en el contexto del capitalismo neoliberal.

¹⁸ Para una ampliación del análisis Comparativo entre los paradigmas de transporte y de movilidad véase: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal e Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2013; y Connolly, 2015.

¹⁹ Urry y Sheller retoman el concepto de paradigma de su revisión de Kuhn, señalando que “un nuevo paradigma puede desarrollarse dentro de una comunidad científica cuando surgen “hechos” anómalos que no pueden ser comprendidos dentro del paradigma existente”. Para la emergencia del paradigma de las movilidades, señala como antecedentes a “los patrones cambiantes de las movilidades globales que se desarrollaron durante la década del 90” lo que representó “el disparador para que los científicos sociales desarrollaran estudios que no presupusieran estados y sociedades sedentarias, delimitadas y estáticas (Sheller y Urry, Óp. Cit., p. 334).

“desafía la idea del espacio como un contenedor para los procesos sociales” (Sheller y Urry, Óp. Cit., p. 335).

En este sentido, el nuevo paradigma de las movilidades invita al análisis de “redes, relaciones, flujos y circulación y no [solamente de] lugares fijos” (Ibíd.), así como de los dispositivos físicos y técnicos, no ya como “no lugares”, sino en el reconocimiento de su importancia como espacios de interacción donde ocurren cosas “susceptibles de ser analizadas” (cfr. Zunino, Óp. Cit.). Desde esta perspectiva, la movilidad puede ser considerada como una experiencia del “habitar”, o como sostiene Zunino al citar a Urry y Sheller, como una “forma de habitar en movimiento” (ibíd., p 38), idea que permite pensar en la multiplicidad de significados que encarna la movilidad como práctica.

Accesibilidad

Coincidimos con Connolly, quien sostiene que el giro epistemológico de las movilidades implica, además, la ampliación del marco de referencia para incluir la accesibilidad como fundamento de la movilidad (Connolly, 2015, p. 6). Esto significa que el concepto de movilidad se encuentra estructuralmente vinculado al de **accesibilidad**, ya que mientras que el concepto de transporte permitía pensar en la eficacia y rapidez de los traslados de los vehículos, **el concepto de movilidad se interesa sobre todo por la accesibilidad que genera el movimiento**; es un paradigma centrado en las personas ya que “invita a mirar el problema en términos de las capacidades y necesidades de la población para moverse, en vez de la capacidad de los medios de transporte para trasladar pasajeros de un lugar a otro” (Connolly, 2015, p. 1).

De acuerdo con Finck, la accesibilidad refiere a...

Las condiciones que [facilitan] la realización de las actividades cotidianas de los habitantes de la urbe, esta exige cambios estructurales en el sistema de generación de viajes urbanos, lo que quiere decir que involucra otros conceptos que propician esta capacidad de realización de las diversas actividades de las personas y esto se constata al medir la reducción de los costos totales que surgen al realizar tales actividades de individuos y organizaciones. La accesibilidad proporciona calidad de vida con rescate de tiempos que se destinan al descanso, el entretenimiento y al cultivo de las relaciones sociales y familiares (2015, p. 41).

Desde otra perspectiva, y de acuerdo con Roberto Camagni la accesibilidad “se encuentra en la base de la organización interna del espacio urbano” (Camagni, 2004, p. 51), de hecho, desde la perspectiva de la geografía económica, el principio de accesibilidad determina la forma urbana, puesto que supone que los agentes económicos compiten por la ubicación geográfica que ofrece mayores ventajas en función del acceso a bienes y servicios, lo que termina impactando en la ubicación espacial de actividades productivas, así como las ubicaciones residenciales: las ubicaciones centrales tendrán una demanda alta en comparación con los sitios periféricos y, por tanto, el costo por ubicarse en estas posiciones será mayor, y es la

búsqueda de la optimización de la posición de los agentes económicos lo que, desde esta perspectiva, permite explicar procesos tales como la gentrificación.

A una escala menor, la accesibilidad involucra la posibilidad de “disfrutar de servicios infrecuentes, vinculados a localizaciones específicas [...] sin tener que incurrir en costes de grandes desplazamientos” (Ibíd., p. 51), lo que implica la posibilidad de superar la barrera impuesta por el espacio a través del movimiento, muchas veces por medio del uso de medios de transporte “como herramienta para crear y favorecer la movilidad” (Finck, 2020, p. 60), por lo que en esta escala se puede hablar de **accesibilidad por el transporte**.

A nivel del individuo²⁰, la accesibilidad significa la posibilidad de “participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido” (Linares, Hernández y Rojas, 2018, p. 117). Por ello, la accesibilidad puede ser considerada como característica de una “ciudad abierta” (Cfr. Glesson, 2001), lo que implica la posibilidad de uso efectivo de casas, establecimientos comerciales, teatros, parques, lugares de trabajo, sistemas de transporte, etc., para la población en general, pero particularmente para aquella con discapacidades físicas e intelectuales que limiten sus posibilidades de entrar, utilizar y salir de esta infraestructura urbana, así como para aquella con menores capacidades en términos económicos. Utilizaremos el término de **accesibilidad del transporte**²¹ para referirnos a la posibilidad de uso efectivo de los dispositivos físico- técnicos relacionados con el transporte.

La accesibilidad del transporte implica la adaptabilidad del transporte a las características de la población demandante, incluidas aquellas relacionadas con la facilidad o dificultad en su motricidad. La accesibilidad por el transporte, por su parte refiere a la presencia de modos efectivos de transporte para facilitar la movilidad, así como su asequibilidad, ya que “marca las formas como la población que vive en las colonias [...] resuelve sus necesidades” (Hidalgo, Óp. Cit., p. 133) en función de la mayor o menor posibilidad de acceso a medios de transporte

En reconocimiento de las distintas dimensiones desde las cuales puede operar el concepto, aquí se utiliza el término de accesibilidad desde sus múltiples escalas para

²⁰ En urbanismo y arquitectura es común el uso del término “escala humana” para referirse a la “utilización del hombre como patrón de medida para el establecimiento de las proporcionalidades geométricas, armónicas, justas y placenteras” (Soldevilla, 1988, párr. 1).

²¹ La accesibilidad del transporte, como la definimos nosotros, forma parte del concepto de motilidad (motility), la cual es definida por Kaufmann como “la competencia individual para moverse y de la que depende el acceso de las personas a opciones y condiciones para realizar el movimiento” (citado en Finck, 2020, p. 7), traducción nuestra). Las principales características de la motilidad, de acuerdo con el mismo autor, son: “1) acceso, como la disponibilidad de opciones y condiciones para la elección personal; 2) habilidades, como las competencias (físicas, adquiridas y organizativas) para moverse; y finalmente, 3) la apropiación, como medio de evaluación personal del acceso disponible contextualmente (interpretación del acceso y habilidades reflejada en aspiraciones y planes a partir de estrategias, valores / interiorización, percepciones y hábitos)” (Ibíd., p. 65, traducción nuestra).

explicar los diferentes aspectos relacionados con la movilidad, es decir, se considera la accesibilidad como la posibilidad de vencer la distancia a través del movimiento, lo que explica (parcialmente) la necesidad de emergencia de sistemas de transporte que conectan con el último tramo de los viajes, pero también consideramos la accesibilidad como la posibilidad de uso efectivo de la infraestructura urbana, sistemas de transporte y espacios para la convivencia y tránsito peatonal, sin desconocer que la accesibilidad tiene una relación directamente proporcional con el crecimiento urbano, dimensión que se hace manifiesta en el análisis de la dinámica espacial de la ZMVM. De modo que, con el aumento del área urbanizada, se incrementa la necesidad de (acceso a) medios de transporte asequibles y eficientes que permitan el acceso a distintos bienes y servicios desigualmente distribuidos en el espacio urbano²², tales como sitios de empleo, centros educativos, centros de salud, puntos de abastecimiento de alimentos y otros insumos de uso cotidiano, actividades de ocio, entre otras.

Finalmente, podemos agregar que si atendemos al hecho de que la accesibilidad está basada en la idea de la interacción espacial, definida como “una medida [...] que apunta a evaluar la variación de la cantidad de oportunidades [...] en función de la posición” (Hidalgo, Óp. Cit., p. 131) podemos sostener que **la accesibilidad no es un concepto absoluto o un atributo que simplemente se posea o no, por lo contrario, su presencia puede ser graduada, diferencial**: lo que para unos es accesible para algunos otros puede no serlo, de modo que se habla de accesibilidad universal para identificar un estado ideal de las cosas donde inclusive las personas y grupos sociales más desfavorecidos tengan la posibilidad de acceso, uso efectivo y disfrute de distintos elementos de la vida social.

Informalidad y trabajo precarizado

En lo que concierne al tema de la informalidad con la que se clasifica el bicitaxismo, coincidimos con Salas (2006) respecto a que se trata de una noción problemática debido a que en su desarrollo se ha ido expandiendo para abarcar múltiples criterios en función de la diversidad de formas empíricas que adopta, y donde no queda claro cuántos de estos criterios deben cumplirse o cuáles de ellos tienen mayor jerarquía en la definición del fenómeno; asimismo, por “la imposibilidad de separar, efectivamente, al universo de referencia en dos sectores ajenos y complementarios”, (Ibíd., p. 216), es decir, difícilmente el *sector formal* y el *sector informal* de la economía pueden encontrarse claramente delineados en la realidad, y finalmente en tanto que en la literatura existente se utiliza “indistintamente el establecimiento, el hogar o el individuo” (ibíd.) como métrica de informalidad.

²² Se puede atribuir parte de esta desigualdad espacial a los procesos de zonificación resultados de los arreglos público- privados entre autoridades gubernamentales y el sector inmobiliario, dejando frecuentemente de lado la participación de la ciudadanía en la construcción de la ciudad.

Coincidimos, por tanto, en que a diferencia de lo que ocurre en el ámbito literario, en una investigación científica “el valor de un término está en el acotamiento de su alcance y no en la multiplicidad de acepciones” (ibíd.), por ello, en esta investigación se entenderá la **informalidad** como la inexistencia de un marco jurídico de referencia que permita la acción gubernamental para el ordenamiento en la prestación del servicio de bicitaxis, lo cual, se corroborará al revisar el marco normativo vigente para el Estado de México en materia de movilidad. Este enfoque tiene la ventaja de coincidir con la definición de informalidad operada desde el INEGI para la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo y que refiere al “conjunto de actividades económicas realizadas por los individuos que, por el contexto en el que lo hacen, no pueden invocar a su favor el marco legal o institucional que corresponda a su inserción económica” (INEGI, 2014, p. 10).

La inexistencia del andamiaje jurídico que regule la actividad deriva en la imposibilidad de gravar los ingresos generados por el bicitaxismo, por tanto una parte importante de estos recaen invariablemente en líderes particulares sin que haya una mejora perceptible de las condiciones laborales de los conductores, no obstante, consideramos que la no fiscalización es una variable dependiente de la insuficiente normatividad jurídica y no un criterio independiente para caracterizar la informalidad. Finalmente, para la tipificación de los sistemas de transporte se adoptará la clasificación de Negrete y Paquette (2011) que distingue entre transporte público formal (gestionado por empresas públicas o privadas legalmente constituidas) y semiformal (transporte público concesionado), y a la que añadiremos la tipología de transporte informal para referirnos a los bicitaxis ya que no forman parte del sistema de transporte público concesionado, no obstante, se tomará esta categorización con reservas, debido a que Finck (2015) ha dado cuenta del funcionamiento de agrupaciones de bici y mototaxis como organizaciones legalmente constituidas.

Asimismo, y estrechamente vinculado con la informalidad, se caracterizará el bicitaxismo como una forma de **trabajo precarizado**. Entendemos la precariedad laboral según la definición de Vejar (2014), esto es, “como una ‘condición’, un fenómeno emergente e irruptivo [...] vinculado a la pérdida y/o debilitamiento de los vínculos sociales de integración y protección social que sostenían el compromiso social fordista” (p. 150).

Así, tanto la informalidad como la precariedad laboral deben entenderse “como síntoma(s) de los cambios y mutaciones en la dinámica al interior del patrón de acumulación capitalista, y como parte de una respuesta del capital a su propia crisis [donde] la principal forma que asumió la acumulación de capital fue a base de la flexibilización y precarización de la fuerza de trabajo” (Ibíd., pp. 151-154), fenómeno que en nuestro país se tradujo en distintas reformas constitucionales y de la normatividad laboral desde la administración de Carlos Salinas de Gortari (Cfr. Lóyzaga, 2009).

Por otro lado, es importante señalar que aunque similares, la informalidad y la precariedad no son sinónimos. Baste observar que el “sector formal” de la economía suele echar mano de la subcontratación de trabajadores, quienes desarrollan sus actividades en condiciones precarias²³, del mismo modo, algunos trabajadores informales, comerciantes, por ejemplo, suelen adquirir algunas de las mercancías que comercian, por canales de la economía formal. Así, con la finalidad de operativizar el concepto, rescatamos las cuatro dimensiones de la precariedad retomadas de José Rubio (2010), en el estudio de Martínez, Marroquín y Ríos, (2019). Estas dimensiones son: vulnerabilidad, temporalidad, insuficiencia salarial y desprotección laboral. Cada una de estas variables permitirá realizar el análisis de la situación laboral de los bicitaxistas en el capítulo 5.

Actores de la movilidad

Por otro lado, se abordará el análisis de los **actores involucrados en la movilidad** local en general y en el bicitaxismo en particular, a partir de los planteamientos de Subirats, et al. (Óp. Cit.), para quienes tanto los individuos como las organizaciones públicas y privadas, son capaces de involucrarse en la definición o indefinición de cualquier problema público. Esta perspectiva nos permitirá identificar las soluciones (privadas) que aporta el bicitaxismo al tema de la movilidad, antes que incluirse formalmente como un problema público en la agenda de gobierno y, consecuentemente, en distintos instrumentos normativos. Por otro lado, el análisis de actores permitirá dar cuenta de los recursos puestos en juego para la persistencia, no solo de la informalidad en la prestación del servicio, sino además, de la no motorización.

Impactos sociales

En otro nivel, y a diferencia de Finck (2015), que realiza un abordaje de los efectos del moto y bicitaxismo desde la perspectiva de sus costes sociales e individuales²⁴, o de Guerrero (2012) que destaca sus beneficios socioeconómicos y ambientales, nosotros optamos por el análisis de las externalidades bicitaxismo a partir del concepto de **impactos sociales** debido a su connotación menos restrictiva, pues mientras que el concepto de “coste” asume la externalidad desde su cualidad negativa, y el de “beneficio”, que resalta sus efectos positivos, un impacto social puede ser entendido como cualquier modificación, tanto positiva como negativa que...

“se experimenta o se siente, en el sentido perceptual (cognitivo) o corporal (físico) a todos los niveles, por ejemplo, a nivel de la persona como individuo, de unidad económica (familia/hogar), de grupo social (círculo de amigos), de lugar de trabajo

²³ Se puede incluir dentro de la caracterización del trabajo precarizado, las siguientes categorías retomadas de la ENOE: a) la Población Sub-ocupada, b) Población Ocupada Parcialmente, c) Población Ocupada en Condiciones Críticas y d) Trabajadores independientes.

²⁴ No obstante, en Finck (2020), el autor opta por el concepto de externalidades positivas y negativas.

(una empresa o entidad de gobierno), o más generalmente de comunidad/sociedad” (Vanclay, Esteves, Aucamp y Franks, 2015, p. 2).

Por lo tanto, se buscará identificar los impactos del bicitaxismo en distintos ámbitos sociales, tales como las formas de vida, cultura, comunidad, sistemas de toma de decisiones, esto es, en la gobernanza local, entorno; salud y bienestar, derechos, así como en las percepciones (temores y aspiraciones) de distintos actores de las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora (ámbitos retomados y adaptados a partir de la conceptualización de Vanclay et al., *ibíd.*).

Las representaciones sociales, el discurso como práctica social comunicativa y las representaciones estigmatizantes

Nuestra investigación sobre el bicitaxismo reconoce la presencia objetiva, empíricamente observable, del fenómeno del bicitaxismo, al mismo tiempo que supone un componente de carácter subjetivo, debido a que “es justamente el carácter dual de la sociedad en términos de facticidad objetiva y significado subjetivo lo que constituye su ‘realidad sui generis’” (Berger y Luckmann, 1968, p. 33). En este sentido, retomaremos el enfoque de las **representaciones sociales** para acceder al análisis de las significaciones subjetivas del bicitaxismo.

De acuerdo con Mora (2002), una representación social, término acuñado originalmente por Serge Moscovici, refiere al conjunto de creencias y sentimientos comunes entre los miembros de una misma sociedad, que por su naturaleza forma un sistema determinado completamente distinto a las conciencias particulares (es general), aunque su materialización concreta se dé en los individuos.

Una representación social puede definirse como el conjunto de imágenes²⁵ y conocimientos elaborados socialmente en función de un sistema cultural y normativo, y que ayuda a los individuos a comprender y a dominar su ambiente, le da sentido, por lo que determina las prácticas sociales y por tanto, forma parte de lo que Pierre Bourdieu (1993) denominara como *habitus*, es decir:

[aquellos] sistemas de disposiciones duraderas y transferibles, estructuras estructuradas predisuestas a funcionar como estructuras estructurantes, es decir, como **principios generadores y organizadores de prácticas y de representaciones** que pueden ser objetivamente adaptadas a su meta sin suponer el propósito consciente de ciertos fines ni el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos, objetivamente "reguladas" y "regulares" sin ser para

²⁵ Utilizaremos el concepto de imagen o imaginario colectivo con mesura ya que de acuerdo con Mora, la imagen “es el concepto que suele utilizarse más como sinónimo de representación social. Sin embargo, la representación no es un mero reflejo del mundo exterior, una huella impresa mecánicamente y anclada en la mente; no es una reproducción pasiva de un exterior en un interior, concebidos como radicalmente distintos, tal como podrían hacerlo suponer algunos usos de la palabra imagen” (Óp. Cit., p. 18).

nada el producto de la obediencia a determinadas reglas, y, por todo ello, colectivamente orquestadas sin ser el producto de la acción organizadora de un director de orquesta (p. 86. El resaltado es nuestro).

Asimismo, es necesario apuntar que por el hecho de construirse a partir de elementos dispersos en el universo social, la representación debe ser organizada y jerarquizada por el actor en un campo de representación socialmente determinado, que lo posicione respecto del objeto representado.

De este modo, se sostiene que los distintos actores o grupos sociales elaborarán representaciones sociales particulares sobre los bicitaxistas y el servicio de transporte en bicitaxi a partir de su posicionamiento social, y que, en el caso de las representaciones negativas, sólo estructurarán sus prácticas de movilidad y relaciones con el grupo de bicitaxistas de forma parcial: una representación negativa sobre el bicitaxismo no implica necesariamente que no se utilice el servicio.

Al respecto, es importante considerar que una representación social tiende a objetivarse en las prácticas sociales, por tanto, entendemos el discurso de los distintos actores sociales respecto del bicitaxismo como “una práctica social, una forma de acción entre las personas que se articula a partir del uso lingüístico contextualizado ya sea oral o escrito. El discurso es parte de la vida social y a la vez un instrumento que crea la vida social” (Calsamiglia, 2002, citado en SUAyED, 2006, p. 6). Así,

como la comunicación humana es siempre una acción, el texto [como unidad observacional del discurso] es al mismo tiempo, la unidad por medio de la que se realiza la actividad lingüística en tanto que es actividad social-comunicativa. Un texto es, en consecuencia, una unidad comunicativa, es decir, una unidad en la que se organiza la comunicación lingüística (Zaldua, 2006, p. 2).

De ahí que retomemos el concepto de discurso para “acceder a espectros interesantes de interacción social, intercambios de conocimiento y procesos comunicativos” (SUAYED. Óp. Cit., p. 7), al tiempo que su materialización textual constituye materia prima para el análisis de las representaciones sociales.

En otro nivel, y pese a formar parte de corpus teóricos distintos, consideramos que una forma particular que asumen las representaciones es precisamente la del estigma social. Erving Goffman, sin señalarlo explícitamente, considera al estigma como derivado de una representación elaborada socialmente, ya que:

Como la sociología sostiene a veces, todos nosotros hablamos desde el punto de vista de un grupo. La situación especial del estigmatizado reside en que por una parte la sociedad le dice que es un ser humano normal, y por otra, que hasta cierto punto es <<diferente>> y que sería disparatado negar esa diferencia. La diferencia en sí deriva, por cierto, de la sociedad, pues por lo general **una diferencia adquiere mucha importancia cuando es conceptualizada de forma colectiva por la sociedad como un todo** (Goffman, 1963, p. 146, el resaltado es nuestro).

Al respecto, el término de **estigma social**, acuñado por Erving Goffman, se define como una característica o creencia negativa, real o representada, asignada a determinadas personas y grupos, lo que deriva en rechazo social, es decir, incide negativamente en la integración de actores sociales al interior de las comunidades. El concepto servirá para observar la situación de los prestadores de servicio de manera relacional, esto es, respecto a otros grupos sociales, debido a que lo realmente importante en el análisis de las *representaciones estigmatizantes* es la posibilidad de acceder a “un lenguaje de relaciones, no de atributos” (Ibíd., p. 13).

La integración de la teoría *goffmaniana* del estigma dentro de la investigación presupone que los operadores de bicitaxis son estigmatizados socialmente por ser potenciales portadores de características negativas: baja escolaridad, bajos ingresos económicos, adicciones, entre otras, independientemente de que a nivel individual puedan o no poseer señaladas características. Es un concepto que permitirá identificar las representaciones sociales de distintos sectores de la comunidad respecto al colectivo de transportistas, más allá de que algunos de los vecinos acceden cotidianamente al servicio, pese a que su percepción del grupo de conductores pueda ser negativa.

Al respecto de la estigmatización del colectivo de bicitaxistas, para el caso bogotano, Lagos (2019)²⁶ plantea sus hallazgos en los siguientes términos:

en la sociedad colombiana el quehacer del bicitaxismo es visto de una manera discriminada [...] se contempla a las personas que lo ejercen con pena y desvaloración. En el diálogo sostenido con ellos [...] manifestaron haber sido objeto de desprecio, insultos, injurias, ofensas. A la vez, algunos habitantes reclamaban la presencia de la Policía para desalojar a los conductores del espacio donde trabajaban [...] Por su parte, las mujeres [bicitaxistas] están sujetas a comentarios como: marimachas, no ser aptas para ejercer la labor, lástima y piropos de mal gusto (p. 25).

Finalmente, hemos de procurar tener presente la diferencia establecida por Goffman entre la identidad social y la identidad personal²⁷, dado que esta distinción permite integrar la noción de “lo desacreditado” y “lo desacreditable”. Sobre esta base, consideramos que la identidad social del bicitaxista se encuentra en situación desacreditada, esto es, estigmatizada, no obstante, el conductor particular se encuentra en la situación del “desacreditable”, por ello, no resulta extraño que en muchos contextos, como el caso bogotano, la portación de un “carnet” se imponga como una necesidad, pues la identificación personal minimiza la potencial transferencia

²⁶ Finck (2020), también reconoce que en distintas latitudes, los operadores de sistemas de transporte informal suelen ser estigmatizados debido a factores diversos.

²⁷ El esquema presentado por Goffman incluye además el concepto de “identidad del yo”, que refiere al autoconcepto que el actor social tiene de sí mismo en cuya construcción, la conciencia de la posesión del estigma influye fuertemente.

de descrédito del colectivo de bicitaxistas, al intentar individualizar los comportamientos impropios en la prestación del servicio, así, si una persona se queja del servicio, no se quejará de “los bicitaxistas”, en colectivo, sino de “un bicitaxista”, en lo individual.

Otros conceptos que coadyuven en el desarrollo de la presente indagación de forma accesoria se explicitarán conforme se avance en el documento.

Metodología de investigación

La presente investigación es de carácter predominantemente deductivo (Cfr. Rojas 2015); tanto porque el punto de partida es la relación entre los hechos sociales y la teoría, como por el hecho de que nos hemos dado a la tarea de construir, en primer término, un contexto general que permite dar cuenta, a posteriori, de las particularidades del bicitaxismo en una colonia popular de Nezahualcóyotl, uno de los municipios más emblemáticos del Estado de México, y de igual modo, no asume que las conclusiones que son válidas para nuestro caso de estudio, lo sean para otros casos con características similares. Asimismo, pese a que en parte es un ejercicio descriptivo (Cfr. Ibíd.), resultará evidente al lector, que se ha procurado profundizar en el análisis (investigación explicativa) de un fenómeno que se presenta de manera generalizada, aunque desigualmente distribuido en la ZMVM, y con rasgos únicos en el polígono de análisis.

Además, se trata de una investigación que integra los enfoques cualitativo y cuantitativo, así como el acceso a fuentes documentales y de campo para dar curso a su realización.

Etapas del trabajo de investigación

Se optó, en primer lugar, por realizar una investigación de carácter documental que permitiera definir y delimitar conceptualmente nuestro objeto de estudio: el bicitaxismo. Esta etapa comprendió la compilación de las herramientas conceptuales, teóricas y metodológicas que mejor se adaptaran a los objetivos planteados en el presente proyecto de investigación, asimismo, esta etapa incluyó la exploración del estado del arte. Esta primera indagación se realizó a partir de las siguientes fuentes:

- a) Revisión / elección de elementos teóricos y metodológicos sobre movilidad, representaciones sociales, actores, impactos sociales, informalidad, precariedad laboral, así como otros más, que fueron surgiendo conforme maduraba la investigación.

- b) proyectos de investigación académica, tesis y artículos indexados en la web, esencialmente debido a que las condiciones sanitarias en el momento de realización de la tesis²⁸ no permitieron la realización de trabajo en bibliotecas.

Una segunda etapa indagatoria, aunque en cierto modo simultánea, comprendió el acceso a información estadística y un refinamiento conceptual, a partir de:

- c) Acceso a información Geoestadística vigente, proveniente de fuentes oficiales (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, entre otras).
- d) Consulta de fuentes periodísticas e históricas, así como información encontrada en redes sociales (Facebook) y otros sitios de internet.
- e) Análisis estadístico de la movilidad y de los traslados en bicitaxi, basado en la Encuesta de Origen y Destino, 2017.
- f) Integración de un análisis de instrumentos normativos y mapeo (documental) de actores involucrados directa o indirectamente en el tema de la movilidad en general, y de la movilidad no motorizada de los bicitaxis en particular, a partir del análisis de información contenida en el portal oficial del ayuntamiento de Nezahualcóyotl, y de la propia Ley de Movilidad del Estado de México, que define los roles de algunos actores en la materia, tales como el Observatorio de Movilidad y Transporte del Estado de México y el Comité Estatal de Movilidad

Como tercer paso, una vez minimizadas las restricciones de distanciamiento social por la presencia de la COVID- 19, se realizó un levantamiento de datos en campo, con la ayuda de los siguientes instrumentos:

- g) Realización de recorridos de campo en diferentes horarios con la finalidad de integrar información sobre la continuidad o intermitencia de los servicios de transporte, así como las modificaciones en la dinámica local, derivadas de la presencia o ausencia de transporte motorizado y no motorizado. Durante los recorridos se acudió al soporte documental en diarios de campo, así como a la toma de fotografías y videos.
- h) Implementación de entrevistas con bicitaxistas, lo que permitió, entre otras cosas, complementar el mapeo de otros actores sociales identificados en gabinete, así como la complementación del análisis de las representaciones sociales de los bicitaxistas y del bicitaxismo.
- i) Aplicación de encuestas²⁹ a usuarios y no usuarios del sistema de transporte informal no motorizado con el objetivo de identificar las motivaciones para el uso

²⁸ Nos referimos a las restricciones, como el cierre de sitios públicos y confinamiento físico por la presencia de la COVID-19.

²⁹ La elección de la aplicación de encuestas con usuarios y no usuarios y de entrevistas con bicitaxistas, responde a que en primer lugar, en el caso de las prácticas de movilidad se pretendía obtener información con significación estadística, y que pudiera, de igual forma, abonar en el tema de las representaciones sociales, en tanto que la realización de entrevistas con bicitaxistas tuvo objetivos

de bicitaxis, la evaluación del servicio ofertado y la percepción general del bicitaxismo y los bicitaxistas. La muestra se determinó a partir del análisis de los resultados arrojados por el censo de población y vivienda de 2020, publicados en los primeros meses de 2021, así como de los viajes realizados en bicitaxi en los distritos 152 y 153 de la Encuesta Origen Destino 2017, según se detalla más adelante.

Finalmente, el cuarto paso comprendió el engarzamiento de los datos de campo con la información de gabinete, el análisis, los ajustes pertinentes y la integración de las conclusiones, así como la problematización de los resultados.

Cabe resaltar que las fases no se desarrollaron de forma lineal; como en casi toda investigación, estas se adaptaron a las condiciones contingentes de trabajo, sobre todo en virtud de la necesidad de adoptar medidas de distanciamiento social por la presencia de la pandemia por COVID- 19, así como por los hallazgos obtenidos, las deficiencias encontradas con el refinamiento analítico y la emergencia de información actualizada.

Criterios de determinación muestral

De acuerdo con la información de la EOD 2017, la cifra que representa el porcentaje más alto de viajes registrados en bicitaxi para los distritos 152 y 153, distritos donde se ubica el polígono de interés, como se detallará más adelante, es de 1.57%; porcentaje que refiere a los viajes iniciados en el distrito 152.

Un camino corto para la determinación del tamaño muestral sería el considerar el porcentaje máximo de viajes en bicitaxi de los dos distritos (1.57%) para luego obtener su correspondencia con la población total del polígono de interés, que para 2020 ascendía a 29,669 habitantes, es decir, una muestra de 465.8 encuestas³⁰.

Sin embargo, esto representaba distintos problemas de orden metodológico. En primer lugar, asumía la distribución homogénea de los viajes y la población en los distritos de referencia: nada más alejado de la realidad; aunque considerar como base el porcentaje más alto de viajes en bicitaxi pudiera haber contribuido a subsanar un error de “subestimación” en el acceso a este medio de transporte, consideramos que sólo lo hubiera hecho parcialmente, ya que de acuerdo a lo observado durante los recorridos de campo, la colonia Impulsora Popular Avícola presentaba mayor

distintos, “cualitativos”, como documentar los principales arreglos entre bicitaxistas y líderes, así como sobre sus condiciones de trabajo, por lo que una encuesta hubiera representado un sobreesfuerzo, además de que por la naturaleza de la información solicitada, una encuesta hubiera levantado sospechas entre los líderes, sobre la finalidad del estudio.

³⁰ Como se verá más adelante, la muestra seleccionada es menor a esta cifra, por tanto, la importancia de las reflexiones planteadas para su determinación implica que no se realizará trabajo de campo incensario, y por el otro lado, permitirá contar con datos representativos.

movimiento de bicitaxis que otras colonias dentro de los distritos 152 y 153. Por otro lado, la información censal incluye la población total, en tanto que la EOD indaga por los viajes de la población a partir de los 6 años.

Adicionalmente, y relacionado con lo anterior, la EOD no cuenta con información desagregada a nivel de manzana, mientras que el censo provee la instantánea más fiel de la dinámica poblacional con un nivel de *zoom* excepcional, además de que representa un ejercicio estadístico más reciente, por tanto, más cercano al estado actual de las cosas.

Finalmente, en nuestro caso, nos interesaba indagar por la población usuaria de bicitaxis de la misma forma que nos importaba conocer las opiniones de aquellos que no acceden comúnmente al servicio, por lo que nuestra muestra debía ser, en esencia, distinta que la de la EOD. Por ello, decidimos que el primer criterio para la determinación de nuestro marco muestral sería considerar exclusivamente población a partir de los 18 años. Este primer criterio convocaba a 22,414 personas con vivienda en el polígono de interés.

Aunque reconocemos la importancia de la información de los viajes de la población menor de 18 años para poder realizar un análisis integral sobre movilidad, es importante subrayar que no es este el objetivo del presente documento, por tanto, consideramos que la exclusión de población menor de edad no implica menor rigor en la consecución de los objetivos de investigación, sin embargo, somos partidarios de la declaración explícita de cada una de las decisiones metodológicas que se asumen en la investigación. En este sentido, la omisión de personas menores de edad en la muestra es una decisión que permitió minimizar los riesgos relacionados con el trabajo en la comunidad, ya que encuestar a menores de edad hubiera requerido del consentimiento expreso del padre o tutor del informante, o como mínimo, su presencia durante el levantamiento del cuestionario. Por otro lado, es importante señalar que dentro de la EOD 2017, la población de entre 6 y 17 años que realiza viajes en bicitaxi representa el 14.1%, lo cual es un porcentaje importante de los viajes realizados en este medio de transporte, por lo que es necesario mencionar que no fue considerado para la obtención de nuestra muestra.

Así, a partir del conocimiento de la población mayor de 18 años en el polígono se aplicó la fórmula estandarizada de muestreo aleatorio simple representada en la ilustración 1, con un nivel de confianza³¹ de 95% y un margen de error³² de 5%, lo que da como resultado, una muestra de 378 personas a encuestar. A partir de este tamaño muestral, se determinó trabajar por cuotas de género, edad y acceso al servicio a bicitaxis. Para ello se recurrió, ahora sí, a la información de la EOD, debido fundamentalmente a que la información generada en cuanto al uso de bicitaxis muestra una tendencia clara, esto

³¹ Probabilidad de que la muestra refleje de forma precisa las actitudes de la población.

³² Porcentaje de respuestas de la población que pueden variar de las de tu muestra

es, se observa que la proporción de usuarios de bicitaxi, tanto a nivel metropolitano como en los distritos 152 y 153 es de un hombre por cada dos mujeres, lo cual se traduce en una cuota de 67.7% de encuestas a aplicar a mujeres (256 cuestionarios) por 32.3% a varones (122 cuestionarios). No obstante, se decidió respetar la consecución de las encuestas de modo que fuera posible obtener respuestas tanto de usuarios como de no usuarios de bicitaxi de forma probabilística, lo cual aporta mayor valor que la construcción artificial de una cuota de usuarios y no usuarios. La importancia de integrar a no usuarios dentro del análisis es que permitió la obtención de información sobre los motivos por los cuales no acceden al servicio y sobre las representaciones del bicitaxismo.

Ilustración 1. Fórmula de muestreo utilizada

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

Fuente: <https://es.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>

Respecto a la cuota etaria, se tomó como criterio la información de la EOD, tanto para los usuarios como para los no usuarios. Al respecto, reiteramos que se eliminaron los registros de los viajes de la población de 6 a 17 años, mismos que representaban el 14.1% de los viajes totales en bicitaxi para la población de los distritos 152 y 153. Una vez excluida esta información del análisis se ponderó el porcentaje de viajes para población de 18 años y más, considerándolos como el 100%, y dividiendo esta cifra en función de los casos por rangos etarios, lo que da como resultado una proporción de 17.2% de viajes en bicitaxi para población de 18 a 24 años, 71.7% para personas de 25 a 64 años, y 11.1% para mayores de 65 años; así, la composición de la muestra se adaptó a la siguiente estructura de cuotas mínimas:

Tabla 1. Composición de la muestra

Grupos de edad	Porcentaje de viajes en bicitaxi en la EOD por grupos etarios	Total de encuestas a levantar por grupo de edad (redondeado)	Encuestas a hombres	Encuestas a mujeres
18- 24	17.2%	65	21	44
25- 64	71.7%	271	89	182
65 y más	11.1%	42	14	28

Fuente: Elaboración propia con base en la EOD 2017 y el Censo de Población y Vivienda 2020.

Integración de las TI

Consideramos que la solidez de toda investigación académica está estrechamente vinculada con la fortaleza de su estructura argumentativa, los referentes teóricos y su rigurosidad metodológica, sin embargo, los tiempos actuales demandan la integración de herramientas digitales, que, sin sustituir el análisis del investigador, facilitan la exposición de información. En este sentido, se utilizaron las siguientes herramientas.

Atlas.ti. Software de análisis de datos cualitativos que facilitó el tratamiento de la información obtenida en las entrevistas, el tratamiento de textos consultados, el análisis de conversaciones en redes sociales, así como las preguntas abiertas de la encuesta, todo esto a través de la construcción de códigos y citas que se integran en el presente documento.

Excel. Fundamental para el refinamiento del análisis de la EOD, de los datos del censo, y la encuesta implementada, además de que es una herramienta insustituible por las posibilidades de vinculación con QGis, por ello, es una de las principales herramientas para la elaboración de este documento.

Onodo. Es una herramienta online gratuita, útil para la presentación del análisis de actores pues permitió realizar una representación gráfica que aborda las relaciones entre distintos actores, con base en lo recuperado de fuentes documentales e información obtenida en entrevistas, según se detalla en el apartado correspondiente.

Open Data Kit. ODK es un entorno digital gratuito y de código abierto que facilitó el levantamiento de cuestionarios offline desde dispositivos inteligentes, así como su posterior almacenamiento, de forma automática, en una hoja de cálculo vinculada a una cuenta de Google Drive. Se utilizó particularmente Open Data Building para la construcción del formulario y su exportación en formato xml a una aplicación móvil (Open Data Collect), para el levantamiento de los cuestionarios en campo.

QGis. Para la generación de elementos cartográficos se recurrió a la integración de información de los Principales resultados por AGEb y manzana urbana (INEGI, 2010, 2020); el Marco Geoestadístico Nacional y la Encuesta Origen Destino, lo que dio como resultado la generación de mapas temáticos con el uso de QGis, de especial utilidad para mostrar la presencia del bicitaxismo en el territorio.

SPSS. Programa estadístico que consintió el primer tratamiento de la información de la EOD, lo que permitió extraer información sobre viajes en bicitaxi en toda la ZMVM, para su posterior tratamiento en Excel y su integración con QGis.

Otros. Se utilizó igualmente el apoyo de dispositivos de captura de audio, fotografía y video con la finalidad de documentar de mejor forma los hallazgos en campo, mismos que se presentarán a lo largo de los siguientes capítulos.

A modo de resumen, se incluye un cuadro que permitirá al lector identificar los objetivos de investigación, los conceptos clave relacionados, la estrategia que permitirá dar cumplimiento a cada uno de los objetivos descritos, así como el capítulo donde se desarrolla la argumentación relacionada con cada objetivo:

Tabla 2. Elementos teóricos conceptuales y su vinculación con los objetivos de la ICR

Objetivos de la investigación	Conceptos clave	Métodos (información / datos)	Capítulo de desarrollo del objetivo
Indagar sobre los factores que inhiben la búsqueda de regularización y motorización del servicio de bicitaxis de las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora, a partir de la identificación de los beneficios del funcionamiento del bicitaxismo en su configuración actual.	Análisis de actores de las políticas públicas Recursos de los actores de las políticas públicas	Entrevistas a operadores Análisis de instrumentos normativos Análisis teórico-documental	Capítulo 4
Identificar los factores que contribuyeron al desarrollo y consolidación del bicitaxismo en la ZMVM, así como en el municipio de Nezahualcóyotl y destacar su supervivencia en las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora	Políticas neoliberales Sistemas de transporte atomizado Transporte formal, semiformal y formal Producción del espacio habitacional Movilidad y transporte Bicitaxismo	Análisis teórico-documental	Capítulo 2
Analizar la dinámica demográfica y espacial en la ZMVM, y su expresión en el municipio y el área de estudio, con particular énfasis en el periodo 2010- 2020	Dinámica demográfica Dinámica espacial Producción del espacio habitacional	Análisis teórico-documental Análisis geoestadístico CCPyV 2010 y 2020	Capítulo 2
Caracterizar las colonias de estudio a partir de la pérdida de su condición de colonia periférica en el Valle de México	Accesibilidad Centralidad Estratificación geodemográfica Colonias populares	Análisis teórico-documental	Capítulo 2
Identificar la desigual distribución espacial y características del bicitaxismo en el Valle de México	Accesibilidad Segregación espacial Viajes origen- destino	Análisis Geoestadístico, Encuesta Origen Destino, EOD 2017	Capítulo 3
Describir las características del sistema de transporte no motorizado de la colonia	Transporte formal, semiformal y forma Informalidad	Observación en campo	Capítulo 3

Objetivos de la investigación	Conceptos clave	Métodos (información / datos)	Capítulo de desarrollo del objetivo
Impulsora, en su condición de transporte no regulado y no motorizado, su estructura organizativa, usuarios, características de los viajes, así como su impacto en la vida social y económica de la colonia Impulsora Popular Avícola	Precariedad Bicitaxismo	Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis	
Identificar y caracterizar los principales actores políticos (públicos y privados, colectivos e individuales) con presencia en las colonias de referencia, con particular énfasis en la identificación de su participación en la dinámica de movilidad local.	Análisis de actores de las políticas públicas Recursos de los actores de las políticas públicas	Entrevistas a operadores Análisis de instrumentos normativos Análisis teórico-documental	Capítulo 4
Caracterizar las relaciones entre los principales actores políticos involucrados en la dinámica de la movilidad de la colonia Impulsora Popular Avícola e Identificar algunos de los recursos puestos en práctica por estos actores, así como su contribución en la configuración actual de la movilidad barrial de la colonia de referencia	Análisis de actores de las políticas públicas Recursos de los actores de las políticas públicas	Entrevistas a operadores Análisis de instrumentos normativos Análisis teórico-documental	Capítulo 4
Identificar los impactos positivos y negativos del bicitaxismo en distintos ámbitos sociales, así como en las percepciones de distintos actores de la colonia Impulsora Popular Avícola	Impactos sociales Dimensiones de la precariedad: <ul style="list-style-type: none"> • Vulnerabilidad • temporalidad, • insuficiencia salarial y • desprotección laboral 	Análisis cualitativo De la información de campo (entrevistas, encuesta a usuarios y no usuarios, observación directa)	Capítulo 5
Identificar, con ayuda de la teoría de las representaciones sociales, los discursos que se generan sobre el bicitaxismo por parte de distintos actores, así como profundizar en las percepciones sobre el bicitaxismo, con particular énfasis en las representaciones sociales estigmatizantes	Representaciones sociales Análisis del discurso Estigma social Representaciones estigmatizantes	Análisis de conversaciones en redes sociales De la información de campo (entrevistas, encuesta a usuarios y no usuarios, observación directa)	Capítulo 6

Fuente: Elaboración propia

Capítulo 2. La dinámica espacial y poblacional de la ZMVM y su relación con la movilidad como antecedentes en el surgimiento del bicitaxismo

Dinámica espacial y poblacional en la ZMVM

Consideramos que el parentesco establecido entre el Rickshaw³³ y el bicitaxi poco aporta a la profundización del conocimiento sobre las peculiaridades de este sistema de transporte en nuestro país, y particularmente en la ZMVM. Al respecto, consideramos más útil indagar sobre las condiciones económicas, políticas y sociales prevalecientes en el país, así como su incidencia en la producción de la ciudad, aspectos que en conjunto abonaron al surgimiento y propagación del bicitaxismo por distintas alcaldías y municipios de la ZMVM; por tanto, conocer la relación entre la dinámica demográfica y espacial con la movilidad en general, y con el bicitaxismo en particular, será el eje articulador del presente apartado.

Entrando en materia, podemos señalar que el incremento poblacional experimentado por la Ciudad de México en las décadas signadas por la prevalencia del modelo de crecimiento por sustitución de importaciones, sobre todo entre 1950 y 1970, tuvo impactos inmediatos en el ensanchamiento del área urbanizada, que dicho sea de paso, presentó una ampliación inédita entre 1960 y 1990, al pasar de 40 mil a 171 mil hectáreas ocupadas, de acuerdo con información presentada por Esquivel et al. (Óp. Cit.), manifestando a su vez patrones de ubicación diferenciados para usos de suelo predominantemente habitacionales, al oriente de la ciudad, y ubicaciones industriales, “primero hacia Tlalnepantla y poco después hacia Naucalpan y Ecatepec” (Ibíd., p. 22). No obstante, a partir de la década de los años 70 y más acentuadamente, a partir de los años 80 del siglo XX comenzó un proceso de desaceleración del crecimiento poblacional en el Valle de México.

Ante este escenario cabría preguntarnos, ¿qué factores explican la disminución en el ritmo de crecimiento poblacional experimentado en la ZMVM en las últimas décadas del siglo XX y las primeras décadas del siglo XXI?, y ¿cuáles fueron las consecuencias de este cambio en la dinámica demográfica?

En primer lugar, es importante mencionar que la dinámica poblacional en el periodo de industrialización de la Ciudad de México constituye la conjunción de distintos factores sobre los que ya se ha abundado en la literatura demográfica, algunos de los cuales son: el dinamismo del sector industrial como atractor de mano de obra, y por ende, como importante promotor de los movimientos migratorios de amplios contingentes de trabajadores desde el interior de la república hacia distintas zonas de la ciudad. Por otro lado, mucho se ha hablado de la alta natalidad que caracterizaba el crecimiento poblacional de aquellos años, sumado a la reducción de la mortalidad infantil y el

³³ Un rickshaw es un vehículo ligero de dos ruedas que se desplaza por tracción humana, característico de países como China, Japón y la India.

incremento de la esperanza de vida, a lo que hay que añadir las acciones de los organismos públicos de vivienda, reactivas a la lógica centralizadora³⁴.

Por consiguiente, tanto las políticas públicas de planificación familiar³⁵ como la pérdida de importancia del sector industrial³⁶, la deslocalización de la actividad económica y el consecuente cambio en los patrones migratorios³⁷, e inclusive la mayor participación femenina en actividades económicas, así como el aumento del nivel de escolaridad en la metrópolis, históricamente relacionados con la disminución de la natalidad, se instalaron como factores, todos ellos determinantes en la disminución del ritmo de crecimiento poblacional de la ZMVM desde los años 1980, con lo que se desestimaron algunas proyecciones de crecimiento demográfico que en aquellos años pronosticaban que para inicios del Siglo XXI seríamos casi 30 millones de habitantes en la ZMVM (Cfr. *Ibíd.*). Hoy día, en el Valle de México habitamos 21.8 millones de personas, a diferencia de los 20.1 millones de habitantes registrados en 2010 (INEGI, 2010, 2020), lo que representa una tasa de crecimiento porcentual anual de 0.85%.

Sin embargo, la desaceleración del crecimiento poblacional no se tradujo en la pérdida de dinamismo en el acrecentamiento del área urbanizada, sino que, ésta última continuó mostrando un incremento sostenido desde los años 1950, década en la que, de acuerdo con Esquivel et al. (*Óp. Cit.*) se inicia el proceso de metropolización del entonces Distrito Federal con los municipios conurbados del Estado de México.

Recientemente, la Organización de las Naciones Unidas, a través del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU Hábitat, 2017) estimó que entre 1980 y 2017 la población de la ZMVM creció a un ritmo de 1.1% anual, mientras que la tasa de crecimiento de la superficie urbana fue tres veces mayor, lo que implica que el crecimiento urbano de la ZMVM mantiene en la actualidad el mismo patrón expansivo descrito por Esquivel et al., para los primeros años del siglo XXI (*Óp. Cit.*).

³⁴ Tradicionalmente, el mayor monto de inversión de los organismos públicos de vivienda se ejercía al interior de la ZMVM, no obstante, esta situación comenzó a cambiar en los años 90, cuando se comienza a diversificar la inversión pública hacia otras regiones del país, de acuerdo con Schteingart y Patiño (Coulomb, Schteingart, Coordinadores, 2006).

³⁵ De acuerdo con la Secretaría de Salud, “en México las políticas públicas en materia de planificación familiar y anticoncepción se remontan a la década de los setenta, cuando la fecundidad y el crecimiento de la población alcanzaron los niveles más altos en la historia del país” (2014, p. 11).

³⁶ Para Duhau y Giglia (2008), con el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones “la desindustrialización, la drástica reducción de la inversión pública y la reorientación de los flujos migratorios afectaron el crecimiento demográfico metropolitano” (p. 102).

³⁷ ONU- Hábitat (2012) señala que la reducción constante de los flujos migratorios de población rural a las metrópolis y el aumento de las migraciones intrametropolitanas, son fenómenos característicos no sólo de México, sino de todos los países latinoamericanos con tasas altas de urbanización en el siglo XXI, no obstante su ocurrencia en términos temporales es diferenciada para cada país. De tal modo, y debido a la pérdida de importancia de las migraciones de tipo rural- urbano podemos afirmar que en la ZMVM actualmente prevalece el crecimiento natural, por encima del crecimiento social.

La magnitud del área urbanizada de la ZMVM es tal que, de acuerdo con estimaciones de ONU- hábitat (Óp. Cit.), se requerirían cinco horas y media para cruzar la mancha urbana utilizando transporte público, o aproximadamente tres horas si el viaje se hace en automóvil, lo cual, desde ya, nos da una idea de la importancia de la movilidad.

Producción del espacio habitacional y dinámica espacial en la ZMVM

Esta disonancia entre la disminución del ritmo de crecimiento demográfico y el incremento sostenido del área urbanizada es posibilitada por distintos factores, algunos de ellos de larga data, entre los que destacan:

- a) los procesos de despoblamiento de las demarcaciones centrales por el aumento de la renta y el cambio de usos de suelo, así como la política habitacional restrictiva del Distrito Federal, que en 1945 publicó un decreto que “determinó la prohibición de nuevos asentamientos dentro del D. F.” (Buchhofer y Aguilar, 1973, p. 145), lo que incentivó la búsqueda de espacios para comprar o construir una vivienda en los municipios limítrofes de la capital del país;
- b) la implementación de la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH) de 1976, así como sus sucesivas modificaciones en 1981, 1984 y 1993, y que pese a las limitaciones en su operativización, funcionó como “ley marco” para la planeación urbana. Cabe destacar que la LGAH fue sustituida en 2016 por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, actualmente vigente en el país;
- c) Los incentivos para la ocupación irregular de tierras generados por la creación de mecanismos de regularización de la vivienda en los años de 1970, como es el caso de la CORETT (Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra).
- d) la promulgación de la Ley Agraria, así como del Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Titulación de Solares Urbanos (PROCEDE) en 1993, derivados de las reformas a la LGAH, y que en conjunto proporcionaron mayores atribuciones a los municipios para el desarrollo urbano, y contribuyeron a la liberalización de las tierras de propiedad ejidal para su posterior fraccionamiento y urbanización;
- e) el auge del sector inmobiliario privado, posibilitado por las modificaciones previamente descritas, así como por las reformas a los artículos 27 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, CPEUM³⁸.

³⁸ El artículo 27, referente a la propiedad de la tierra, fue modificado en el año 1992, en tanto que el artículo 115, relativo a las atribuciones y autonomía de los municipios, sufrió reformas en 1983 y 1999.

Finalmente, hay que destacar el lugar de la “gobernanza por el automóvil”³⁹, como condicionante en el crecimiento desproporcionado del área urbana en la ZMVM, debido a que incentiva ubicaciones residenciales dispersas, aunque diferenciales, tanto para sectores acomodados como para clases populares, como señalan Buchhofer y Aguilar (Óp. Cit.):

Se observó una selección social de las zonas habitacionales. Los miembros de la clase media adquirieron sobre todo tierras en las zonas accidentadas del noroeste y el oeste, como fue el caso de Ciudad Satélite, creada en 1957. Los terrenos en el este del D. F., por lo contrario, se consideraban como poco apropiados para el asentamiento, por lo que en principio solamente los colonos más pobres se interesaban en ellos” (p. 145).

De acuerdo con Carpinteyro (2015), la política de vivienda ha impactado también fuertemente en el crecimiento del área urbana en el Valle de México. Como ejemplo, señala que la década de los años setenta del siglo pasado constituyó un parteaguas en la producción de vivienda que propició la expansión acelerada de la ZMVM, a partir del desarrollo intensivo de políticas públicas. Por su parte, “para 1980, y a pesar de la severa crisis económica, la política pública federal en materia de vivienda mantuvo constante la productividad habitacional” (p. 163).

Con la disminución de la participación pública en la construcción de vivienda, resultado de la liberalización del mercado inmobiliario en los años 90, el sector privado adquirió mayor protagonismo, lo que dio como resultado la “proliferación de fraccionamientos irregulares” (Esquivel et al., Óp. Cit., p., 24) en espacios típicamente monofuncionales, frecuentemente carentes de otros servicios básicos como escuelas u hospitales.

A esto hay que sumar la venta y la ocupación irregular de predios para la creación de colonias populares, forma de producción del espacio habitable donde “históricamente se asienta el mayor volumen de población” (Ibíd.) en el Valle de México, sobre áreas originalmente carentes de servicios y presentando densidades relativamente bajas de habitantes por kilómetro cuadrado⁴⁰, en comparación con las que muestran los conjuntos habitacionales⁴¹, lo que implica un menor aprovechamiento del área urbana

³⁹ El concepto Refiere tanto a “la construcción y operación de las vialidades y otras infraestructuras como los estacionamientos, [así como a toda] la gama de políticas y prácticas que promueven la adquisición y uso del automóvil, desde los subsidios a la gasolina hasta el reglamento de construcción, pasando por los derechos formales e informales de los conductores de vehículos” Connolly, 2014, pp. 5- 6.

⁴⁰ En el caso de Nezahualcóyotl, como veremos, pese a ser “una enorme colonia proletaria de difícil paralelo en otro país latinoamericano”, hasta 2010 constituía el municipio más densamente poblado del país (Buchhofer y Aguilar (Óp. Cit., p. 150)

⁴¹ Pese a que, Esquivel et al (2006)., señalan que para el año 2000, el 60% del total del suelo urbano habitacional en la ZMVM correspondía a colonias populares, de acuerdo con Negrete y Paquette (2011), “en las periferias más recientes de la ciudad [...] se desarrolla un nuevo modelo de urbanización: grandes unidades residenciales cerradas, de hábitat social formal, donde el acceso a la movilidad

y una presión mayor a los recursos disponibles para el aprovisionamiento de servicios públicos, entre ellos, los de transporte. Debido a su forma de poblamiento, también se ha sostenido con frecuencia que es en las colonias populares donde se asienta la población más pobre de la zona metropolitana (Cfr. Hidalgo, 2010).

Se puede mencionar, a modo de paréntesis, que con la liberalización del sector de producción de vivienda, los actores que participan en este campo no son radicalmente distintos, sino que lo que se ha modificado es su papel y correlación de fuerzas. Se pasa de una lógica omniabarcante por parte de los organismos públicos de vivienda, a su conversión en simples intermediarios entre la asociación de los trabajadores y el sector inmobiliario. Por otro lado, se transita de una lógica colectivista de financiamiento de vivienda en condiciones crediticias favorables y flexibles a un esquema de financiamiento basado en aportaciones individuales, cuyo correlato puede rastrearse en la privatización del sistema de pensiones. Finalmente, y pese a las deficiencias y corruptelas estructurales, el desarrollo habitacional durante los años de proteccionismo estatal estaba supeditado, al menos formalmente, a la existencia de condiciones de habitabilidad (presencia de servicios en la ubicación de los desarrollos, calidad de los materiales y tamaño de la vivienda), en tanto que, con el fortalecimiento del sector inmobiliario privado se acentuó el paradigma “extractivista”⁴² de producción de la vivienda, donde los desarrolladores inmobiliarios, al asumir un rol protagónico, han privilegiado el beneficio económico a costa del empobrecimiento de la calidad de la vivienda producida, sobre todo hacia la segunda década del siglo XXI:

Si bien la gravedad de los problemas varía, y algunos desarrollos habitacionales cumplen con los estándares básicos, el rápido deterioro es evidente en muchos de los complejos habitacionales cerca o dentro de cada ciudad grande: Sistemas de agua que no sirven, redes eléctricas incompletas, deficientes sistemas de aguas residuales. Parques y escuelas que se prometieron pero que nunca se materializaron [...] El gobierno federal asumió que los funcionarios harían su trabajo a nivel municipal. Que tendrían abogados para revisar las fianzas de construcción. Supusieron que la gente tomaría buenas decisiones. Todo eso falló (Marosi, 2017, párr. 6).

Al respecto de las directrices en materia de vivienda de las dos últimas administraciones federales, Valenzuela (2015) señala que para el caso del sexenio de Enrique Peña Nieto (2012-2018), esta política estuvo discursivamente “basada en

constituye un problema de primera magnitud para los residentes, y el transporte público se convierte, en consecuencia, en un factor clave para la inclusión social (p. 16)

⁴² Paradigma conformado por instituciones políticas y económicas extractivas donde: Las instituciones políticas extractivas concentran el poder en manos de una élite reducida y fijan pocos límites al ejercicio de su poder. Las instituciones económicas a menudo están estructuradas por esta élite para extraer recursos del resto de la sociedad. Por lo tanto, las instituciones económicas extractivas acompañan de forma natural a las instituciones políticas extractivas. De hecho, deben depender inherentemente de las instituciones políticas extractivas para su supervivencia (Acemoglu, Robinson, 2012, p. 59).

desarrollos compactos cercanos a los centros de población” (p. 9), lo cual se expresó en la inexistencia de concesiones a nuevos desarrollos urbanos en los municipios de la ZMVM, no obstante, y de acuerdo con el mismo autor, un análisis crítico permite observar que los principales beneficiados de las directrices gubernamentales fueron los agentes inmobiliarios especuladores que obtuvieron permisos y compraron terrenos durante la administración del propio Peña Nieto como gobernador del Estado de México un periodo administrativo previo.

Finalmente, en lo tocante a la llamada 4T, y acorde con el estilo discursivo de Andrés Manuel López Obrador, los lineamientos de la política de vivienda actuales se han desarrollado a través de un decálogo, dado a conocer en 2019 por Román Meyer Falcón, titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, SEDATU, y que plantea la importancia de la adecuada ubicación de la vivienda, con disponibilidad de servicios e infraestructura, así como la necesidad de revertir el modelo expansivo de crecimiento urbano, eliminar la construcción de viviendas ubicadas en zonas de riesgo, sin servicios y con vida útil acotada (Gutiérrez, 2019, párr. 2).

Como hemos detallado previamente, pese al atinado diagnóstico de Román Meyer y la SEDATU, la dinámica espacial en la ZMVM poco ha cambiado. Asimismo, se puede añadir que esta dinámica presenta un comportamiento espacialmente diferenciado que implica, primero, la densificación y consolidación de ubicaciones centrales, y después, su expansión hacia nuevas urbanizaciones, mismas que inician con un nuevo proceso de consolidación y densificación para reiniciar el ciclo, solo que esta vez en áreas más distantes, lo que significa un nuevo inicio en el proceso de despoblamiento de las áreas previamente densificadas.

Para Finck (2015), el ritmo de expansión territorial de la ZMVM iniciado en las últimas décadas del siglo XX, y actualmente vigente, intensifica la segregación del espacio urbano en la Ciudad de México y los municipios conurbados, donde usos de suelo frecuentemente monofuncionales, comenzaron a significar mayores necesidades de movilización, para mantener el acceso a los distintos componentes de la vida social, tales como educación, empleo, salud, etc., lo cual se traduce en una crisis de movilidad para amplios sectores de la población urbana, puesto que el ciclo de densificación-consolidación- expansión previamente descrito, no implica una redistribución geográfica de las actividades productivas (bienes, servicios, equipamientos), sino casi exclusivamente, la producción de viviendas.

El transporte público en el contexto del crecimiento de la ZMVM: un modelo atomizado y disperso

Durante el auge industrial, la periferia urbana proporcionó a la industria manufacturera ubicaciones ideales, debido a las rentas bajas y la abundancia de mano de obra no calificada. Al mismo tiempo, la necesidad de transporte era formalmente asumida como responsabilidad del estado, situación que se modificó a inicios de los años 80 del siglo

XX. En este sentido, de acuerdo con Figueroa (2005), la proliferación de medios de transporte informales e inseguros puede ser interpretada como el correlato, en el ámbito de la movilidad, de las políticas estructurales de desregulación impuestas en el marco del neoliberalismo en la región latinoamericana desde los mismos años 80; en contraste, de acuerdo con otras autoras (Connolly 2014 y 2015, Negrete y Paquette, 2011), el transporte informal ha acompañado invariablemente al crecimiento de la ciudad, inclusive durante los años de mayor proteccionismo estatal. A este respecto, Figueroa (Óp. Cit.) reconoce que “en rigor, los servicios informales son absolutamente funcionales a la demanda de sectores de menores ingresos, en especial los que habitan en zonas apartadas y de difícil accesibilidad” (p. 47).

Uno de los argumentos de oposición a la correlación simplista entre desregulación e informalidad refiere a la incapacidad de los gobiernos para disponer de recursos suficientes para hacer frente a los procesos de crecimiento explosivo que caracterizaron a las ciudades latinoamericanas en el siglo XX, incluso antes de la implementación de políticas de corte neoliberal. Para ejemplificar la problemática, basta con resaltar que “en sólo tres décadas (entre 1950 y 1980), la ZMVM pasa de 3 millones a 14 millones de habitantes” (Esquivel et al. Óp. Cit., p. 22).

En este sentido, Connolly sostiene que siempre ha habido una combinación de la acción gubernamental con la iniciativa privada en el aprovisionamiento de servicios de transporte, por tanto, “lo que se modifica es la forma como se interrelacionan las entidades públicas y privadas [...] para la producción de los bienes y servicios de uso ‘público’” (Connolly, 2015, p. 9), tal y como se mencionó en el apartado previo para el caso de la producción de vivienda.

Abundando en el tema, Negrete y Paquette (Óp. Cit.) reconocen la relación entre los actores involucrados en el proceso de urbanización y los actores de la movilidad. En el caso de las colonias populares, las autoras citadas mencionan la existencia de un “vínculo entre fraccionadores irregulares y líderes de rutas del transporte público” (p. 23), y que gracias a la convergencia de sus intereses económicos derivados de la producción irregular del espacio habitacional, tradicionalmente definían las condiciones de movilidad e implementación de rutas de transporte en las nuevas urbanizaciones; sin embargo, de acuerdo con estas autoras, el cambio en las formas predominantes de producción del espacio habitacional en la periferia de la ciudad para la segunda década del siglo XXI, ha tenido sus repercusiones en la movilidad, pues los arreglos tradicionales vigentes en la creación de colonias populares se ven rebasados con la predominancia de construcción de grandes conjuntos habitacionales en el Valle de México, lo que deriva en que en este último caso sean “las autoridades de cada jurisdicción” las que gestionen las concesiones al transporte público (ibíd.) y no los liderazgos informales del transporte.

No obstante, Connolly (2015) advierte sobre la frecuente presencia de actores con intereses simultáneos en distintos ámbitos⁴³ (gobierno, vivienda, transporte), lo que permite cuestionar la tesis de Negrete y Paquette sobre el agotamiento del modelo fundamentado en los arreglos informales en la introducción de transporte público en los grandes conjuntos habitacionales.

Si bien no se puede sostener inequívocamente que la proliferación de servicios informales de transporte es consecuencia exclusiva del retraimiento del aparato estatal, lo que damos por válido es que las modificaciones en el “arreglo” (Cfr. Connolly, 2015) entre actores públicos y privados de la movilidad en el neoliberalismo coinciden con el auge del transporte público concesionado de baja capacidad⁴⁴ y con la pérdida de importancia de los sistemas de transporte de mediana y alta capacidad⁴⁵. Ello resulta en un modelo “atomizado y disperso” (Cfr. Figueroa, 2005) de aprovisionamiento de servicios de transporte público, que armoniza, de igual forma, con la dinámica espacial dispersa y de baja densidad descrita previamente.

Desde la perspectiva de los medios de transporte podemos entender la atomización como la fragmentación sistemas de alta capacidad y su reconstitución en múltiples medios de transporte de baja capacidad, e inclusive, la implementación de rutas cortas y con mala conexión; mientras que desde la perspectiva de las personas, la atomización puede entenderse como el aumento de la complejidad de los traslados por la necesidad de incrementar el número de medios de transporte para llegar de un lugar a otro, lo cual se agrava debido a la ineficiencia de los mecanismos de coordinación metropolitana, por ello, las tarifas diferenciadas para la CDMX y el Estado de México son una característica más del modelo atomizado de transporte público en el Valle de México. Al respecto de este modelo, Figueroa sostiene que la atomización avanzó en el camino de la tolerancia a la legalización de...

numerosos nuevos operadores con vehículos de menor tamaño, al punto que los medios de alta capacidad (metro, trolebuses y autobuses) que en 1983 concentraban un 67% de la demanda, cayeron en 1997 al 24%, siendo la

⁴³ Lo que [...] “distingue a los líderes y organizaciones de los transportes concesionados en el Estado de México es su mayor vinculación con otros intereses, tales como, los desarrollos inmobiliarios formales e informales, los transportes de mayor capacidad, entre otros. También es notorio el posicionamiento político de algunos de los líderes del transporte concesionado dentro de las estructuras del gobierno, por ejemplo, como presidentes municipales, regidores y diputados locales.” (Connolly, 2014, p. 18).

⁴⁴ Nos referimos a microbuses, combis, y taxis fundamentalmente. Es importante mencionar que no existe un consenso en la literatura académica para diferenciar entre transporte de baja, mediana y alta capacidad. La tipificación puede hacerse ya sea de acuerdo con el tipo de vehículo, individualmente o como sistema completo. Como ejemplo, podemos mencionar el transporte público concesionado: a pesar de que individualmente transporta menos pasajeros que el metro, al final resulta ser el tipo de transporte que mayor capacidad de traslado de usuarios tiene en la ZMVM.

⁴⁵ Aquí nos referimos a autobuses de ruta y al metro como transportes de mediana y alta capacidad respectivamente.

diferencia ocupada por servicios de combis, microbuses y taxis colectivos (Rodríguez y Navarro, 1999, citado por Figueroa 2005, p. 47).

En términos generales, la capacidad de los medios de transporte descrita por Figueroa coincide con la caracterización del transporte público realizada por Negrete y Paquette (Óp. Cit.), quienes sostienen que el transporte público suele dividirse en dos grandes rubros, por un lado, el *transporte público*, gestionado por empresas públicas o privadas, y que puede ser caracterizado como “sistemas formales de mediana y gran capacidad, muy desarrollados en la capital mexicana. Empero, esa red densa se limita a la parte central de la aglomeración, en particular al Distrito Federal [hoy Ciudad de México] y no se extiende a las periferias” (p. 20). Por otro lado, el *transporte público concesionado* compuesto por “vehículos de pequeña y mediana capacidad (pequeños autobuses, minibuses y combis) pertenecientes en su mayoría a microempresarios que poseen pocas unidades” (Ibíd.) y que a decir de Connolly (2014), representan la base del corporativismo en el transporte y la columna vertebral de la movilidad metropolitana. Sin embargo, mientras el transporte público puede ser caracterizado como transporte formal, el segundo tipo de transporte, el concesionado, no puede ser llanamente etiquetado como informal fundamentalmente por la intervención de las autoridades gubernamentales en el control y regulación de las tarifas, por lo que para Negrete y Paquette es más acertado considerar el transporte público concesionado como transporte semiformal.

Por nuestra parte, a las categorías de *transporte formal* y *transporte semiformal*, nos gustaría agregar la tipificación de *transporte informal* para caracterizar de mejor forma el bicitaxismo (e inclusive el mototaxismo), aunque sólo en el caso de nuestro objeto de estudio, ya que dejando de lado el bicitaxismo del centro histórico, el bicitaxismo que se ejerce en la CDMX se encuentra en proceso de formalización (GOCDMX 2020a, 2020b) y aunque hasta el momento no sea clara la forma que adoptará el proceso, es viable pensar que funcionará de forma similar a las concesiones individuales del transporte semiformal. Por su parte, para el caso del Estado de México el bicitaxismo se ejerce en condiciones de franca informalidad pues no es la autoridad quien autoriza el funcionamiento y tarifas sino las organizaciones de bicitaxistas.

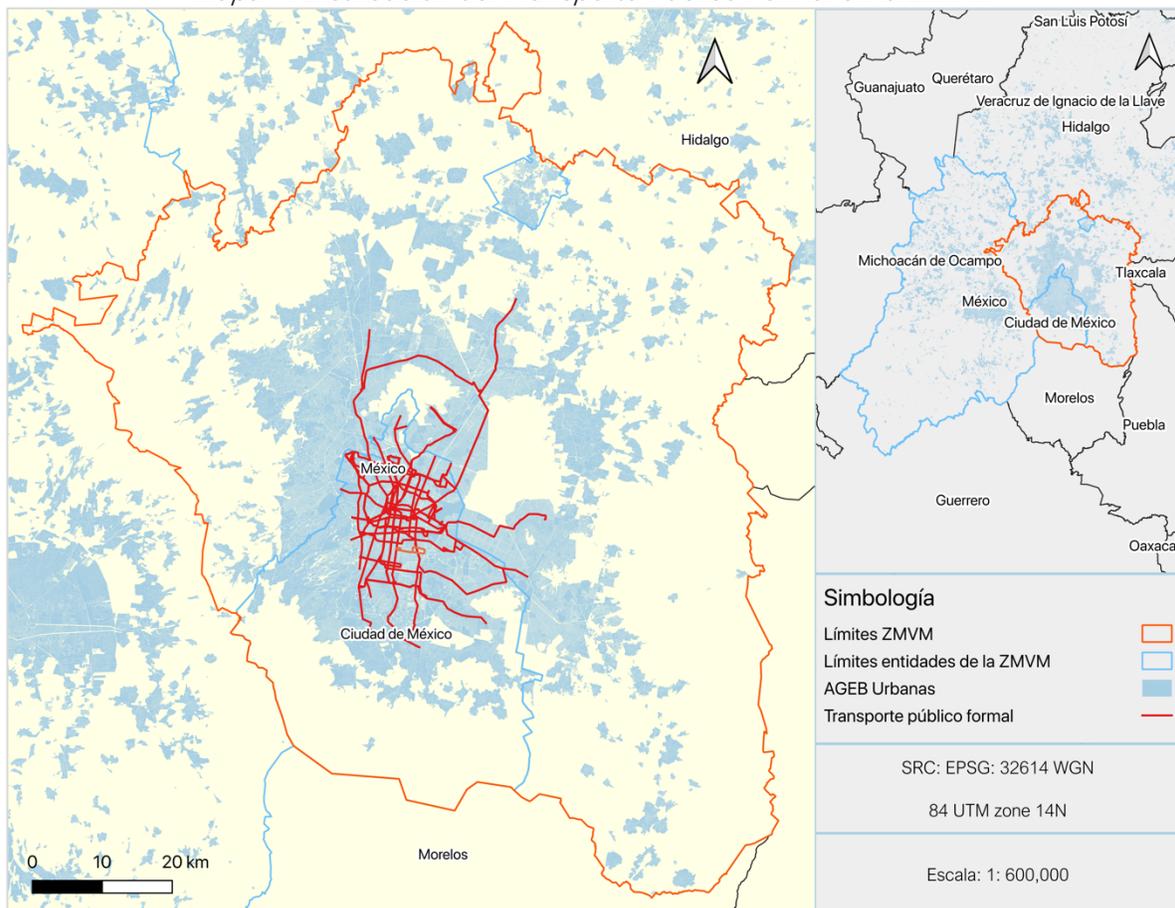
En lo que respecta al transporte semiformal, o sistema de concesiones individuales, este ha mantenido, e incluso incrementado su importancia en el aprovisionamiento de servicios de transporte público en la ZMVM. De este modo, mientras en 2007 los viajes realizados por este tipo de transporte, en todas las combinaciones modales en el Valle de México corresponden al orden del 51% (Connolly, 2014, p. 27), para 2017, el 74.1% de los viajes en transporte público efectuados entre semana, se realizaron en microbús o combi (INEGI, 2017) en al menos uno de sus tramos. Para Paquette y Negrete esta...

eficacia social del transporte público concesionado se debe, en primer lugar, a su presencia en todos los puntos de la capital: en los sectores consolidados pero también en las periferias más alejadas y recientes en las cuales, siguiendo muy de

cerca la urbanización, aparece casi de inmediato para atender la nueva demanda que se hace sentir incluso cuando la red vial es casi inexistente (Óp. Cit., p. 21).

Adicionalmente, y conforme a lo señalado por estas mismas autoras, es importante destacar la desigual distribución de este modo de transporte, pues mientras que en la Ciudad de México su porcentaje de participación en los viajes totales es de 67.8% en 2017, para el caso de los municipios conurbados el porcentaje llega a 82.1% si el análisis se realiza por área de inicio del viaje (INEGI, 2017), lo que habla de que la consolidación del transporte público “formal”, sigue un patrón concentrador, beneficiando casi exclusivamente a la Ciudad de México (Mapa 1), considerando que en los municipios conurbados del Estado de México solo tienen presencia algunas estaciones de metro, una línea de tren suburbano, tres líneas de Mexibús en funcionamiento y otra más en etapa de pruebas, así como una línea de teleférico (Cfr. Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México, SITRAMyTEM, 2021).

Mapa 1. Distribución del Transporte Público Formal en la ZMVM



Fuente: elaboración propia con base en STC Metro, STE, Metrobús, así como elementos realizados de forma colaborativa en la plataforma My Maps. El Mapa contiene información sobre 4 rutas de Mexibús, línea de Mexicable Santa Clara- La Cañada, Tren Suburbano Buenavista- Cuautitlán, Red de Servicios Trolebús, Tren ligero, Cablebús líneas 1 y 2, Metrobús líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7, y STC Metro líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, A y B

La dinámica poblacional, el patrón disperso de urbanización, los arreglos público-privados en la proporción de servicios de transporte y en la producción del espacio habitacional, así como la prevalencia de un modelo de prestación de servicio de transporte público atomizado, entre otros, son variables importantes en el surgimiento del bicitaxismo, no obstante, juzgamos pertinente añadir dos factores adicionales. En primer lugar, la introducción de vehículos cada vez más precarios en la prestación del servicio público, posibilitada por la “mayor liberalización en el tipo y calidad de vehículos a importar” (Figueroa, Óp. Cit., p. 46), así como el deterioro de las condiciones de vida de amplias capas de población por el aumento del desempleo, la precarización laboral, el incremento de la informalidad laboral y la pérdida de poder adquisitivo⁴⁶, por tanto, al tiempo que constituye una actividad que responde a una necesidad sentida de la población, el bicitaxismo significa una actividad económica fundamental para la subsistencia de muchas familias en la ZMVM, no obstante, su presencia actual en el polígono de interés se da en paralelo con un mejoramiento de las condiciones generales de vida de la población, según se detalla más adelante.

De la precariedad a la autosuficiencia: Nezahualcóyotl en el crecimiento del área urbana de la ZMVM

Una vez que hemos identificado las características de la dinámica demográfica y espacial de la ZMVM, así como las características estructurales del transporte público, es importante observar la forma que adoptan estos fenómenos en el área de estudio.

De este modo, y de acuerdo con el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, INAFED (s. f.), de quien se retoma una buena parte de la información expuesta en el presente apartado; la dinámica espacial de la Ciudad de México alcanzó el territorio que en última instancia se convertiría en el municipio de Nezahualcóyotl en los años 40 del siglo pasado (poco antes que lo señalado por Esquivel et al.), década en la que se registra la llegada de sus primeros pobladores a través de formas de poblamiento irregulares.

Debido a su colindancia con las alcaldías de Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Iztacalco e Iztapalapa, es uno de los primeros municipios del Estado de México en integrarse funcionalmente con el entonces Distrito Federal, sólo después de Naucalpan, Tlalnepantla y Atizapán, de acuerdo con Hidalgo (2010); no obstante, su fundación como municipio ocurrió hasta el 3 de abril de 1963, siendo nombrado así “en

⁴⁶ Linares (2013, p. 139) diagnostica que “se ha observado una relativa mejoría en el ingreso promedio de la población trabajadora [de Nezahualcóyotl], dado que, mientras que en 1984, 79.3% de los trabajadores percibían un ingreso menor o igual al mínimo, en 2010 ya sólo 38.7% de ellos lo obtenían”. No obstante, no basta con observar la cantidad de salarios percibidos, ya que para 2018 “la pérdida acumulada del poder adquisitivo en los últimos 30 años, medida por la canasta básica, es de 80.08 por ciento. Y en los análisis hechos a lo largo de diversos años se ha detectado que hace tres décadas el salario mínimo alcanzaba para comer y un poco más, pero ya no ha recuperado su poder adquisitivo” (Hernández, 2018, párr. 1).

honor del Gran Señor o tlatoani Nezahualcōyotl Acolmiztli de Tezcoco” (INAFED, Óp. Cit.).

En principio, Nezahualcōyotl se pobló a través de tomas espontáneas y/o procesos irregulares de compraventa de terrenos “por los llamados fraccionadores [de modo que] Los compradores [...] adquirieron sus lotes [...] suponiendo equivocadamente, que las transacciones de tierras estaban aprobadas por el gobierno en Toluca” (Buchhofer y Aguilar, Óp. Cit., p. 145).⁴⁷

Así, mientras en 1949, había alrededor de dos mil habitantes en Nezahualcōyotl, para 1954 la población aumentó a 40 mil personas que vivían en condiciones poco favorables, debido fundamentalmente a la inexistencia de una economía local sólida y a la carencia de servicios públicos, derivada de las condiciones irregulares de la producción del espacio habitacional.

A finales de los años 1950, y de acuerdo con Buchhofer y Aguilar (Ibíd.) se comenzó con la planificación regional en el Estado de México gracias a la promulgación de la Ley de comunicaciones, Obras Públicas y Privadas del Estado de México de 1958, con lo que “se determinaron ciertas medidas urbanísticas” (p. 146) para Nezahualcōyotl, relacionadas con la traza y ancho mínimo de las calles y avenidas, así como la reserva de al menos 10 por ciento del área urbanizada para parques y servicios públicos⁴⁸.

Por su parte, el proceso de legalización- regularización de la vivienda fue gradual e inició a partir de la segunda mitad de la década de 1970 e inicios de la década de 1980 del siglo pasado, teniendo mayor intensidad durante la administración estatal de Jorge Jiménez Cantú, con quién se logró la expedición de 150 mil escrituras en 1980 y más de 300 mil para 1981 a través de la implementación del plan Sagitario (INAFED, Óp. Cit.).

De acuerdo con Vega:

Con la regulación de la tenencia del suelo, que significó una lucha prolongada por parte de los colonos, el gobierno estatal y municipal obtendrían una doble captación de recursos, primero [...] mediante el pago de derechos del proceso de regularización de los terrenos y la expedición de las escrituras notariales correspondientes, y segundo, [...] a través del avalúo catastral de miles de terrenos y el pago anual del impuesto predial por parte de los colonos, impuesto

⁴⁷ Para 1977 el Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento, COPEVI realizó una clasificación de asentamientos irregulares en valle de México, teniendo para el caso de las colonias populares ubicadas en la zona de Nezahualcōyotl, la clasificación de “Fraccionamiento fraudulentos del ex lago de Texcoco” (Cfr. Hidalgo, Óp. Cit.).

⁴⁸ Los autores señalan que esta reserva no se logró, sino parcialmente y de manera diferencial de acuerdo con el año de poblamiento de distintas colonias.

que se incrementaría [...] conforme se fuera dando la introducción de los servicios urbanos básicos (citado en Linares, Óp. Cit., p. 127).

Aunque la introducción de servicios fue gradual, para 1980 se realizaron algunas obras de importancia como “el alumbrado de 58 colonias, la construcción de mercados y rastros [así como] 365 aulas para escuelas con capacidad para 45 mil alumnos, la Casa Municipal de Cultura, la Escuela Municipal de Arte, el Museo Arqueológico e Histórico y cuatro bibliotecas, al tiempo que la legislatura del estado creó la Comisión de Regulación del Uso del Suelo para ordenar y regularizar los asentamientos humanos y la tenencia de la tierra” (INAFED, Óp. Cit.). Más recientemente, en la década de 1990, se construyó la Ciudad Deportiva y se creó la Universidad Tecnológica de Nezahualcóyotl.

Buchhofer y Aguilar (Ibíd.) señalan un intento por crear una zona industrial dentro del municipio en los años 1970, con 174 lotes, sin embargo, hubo poca demanda, probablemente debido a la consistencia del suelo, lo que desanimaba a invertir en Neza a los empresarios industriales. Aun así, el crecimiento económico del municipio fue explosivo. Mientras que en 1970 apenas se registraban 1,247 unidades económicas (Linares, Óp. Cit., p. 136), hacia 1988 se encontraban operando ya, poco más de 23 mil unidades económicas: 7,524 manufactureras; 40 del ramo de la construcción; 23,869 en el sector comercial y 13,513 de servicios (Cfr. INAFED. Óp. Cit.). Por su parte, para 2009, la cifra de establecimientos económicos era de 43,973 “de los cuales 53.5% correspondió al comercio; 36.3% a los servicios, y 10.2% a la industria” (INEGI, citado por Linares, Óp. Cit., p. 136).

En tiempos más próximos, el corredor ubicado en el Bordo de Xochiaca se ha convertido en una importante zona de atracción debido a la construcción de distintos recintos emblemáticos luego de la clausura de los tiraderos de basura Nezahualcóyotl 1 y 2 en 2006 y la intervención de Grupo CARSO en un proyecto millonario de renovación urbana: el Proyecto Ciudad Jardín Bicentenario. Entre los recintos ubicados en la zona destacan: un centro deportivo, el más grande de toda el área metropolitana, de acuerdo con la Fundación Carlos Slim (2021); dos universidades, la Universidad La Salle- Nezahualcóyotl y el Centro Universitario UAEM- Nezahualcóyotl; el hospital Vivo, una plaza comercial, un centro de rehabilitación Infantil TELETÓN y la Casa Telmex de Nezahualcóyotl, entre otros.

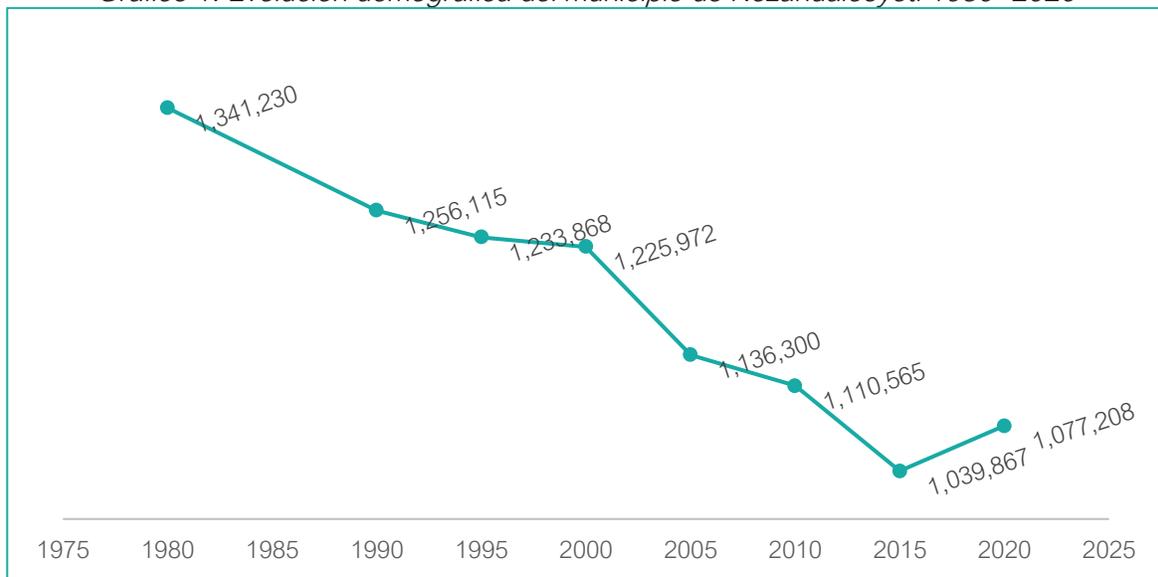
El despliegue del Proyecto Ciudad Jardín Bicentenario ha significado el fortalecimiento de la posición del municipio como polo de desarrollo económico en la zona oriente de la ZMVM de acuerdo con Linares (Óp. Cit.). En este sentido, la evolución de la economía local del municipio en tiempos recientes nos impone la necesidad de replantearnos el imaginario de Neza como municipio dormitorio, pues:

[Mientras en] 1974 se calculaba que diariamente salían de Neza 200 mil personas para dirigirse a sus lugares de trabajo, para 1977 se estimaba que eran 330 mil

personas las que se movilizaban diariamente fuera del municipio, [en 1984] se obtuvo una cifra de 473,103 personas que salían diariamente a laborar fuera de Neza [sin embargo] para el año 2010 se estimaba que casi 70% de la [Población Económicamente Activa municipal] trabajaba ya en Nezahualcóyotl, seguida de 17.6% que laboraba en el D.F (Ibíd., pp. 137- 138).

Respecto a la dinámica poblacional, el municipio de Nezahualcóyotl ha mantenido una tendencia de decrecimiento desde la década de 1990, pues mientras que en 1980 registró su máximo histórico, con 1,341,230 habitantes, para 1990 contabilizó 1,256,115 personas, en tanto que para el año 2000 su población sólo fue de 1,225,972 habitantes, lo que refuerza la idea de la presencia del patrón de densificación-consolidación- expansión, descrito previamente, y que al mismo tiempo da cuenta del agotamiento de las reservas territoriales para la construcción horizontal de viviendas por lo que, de acuerdo con Linares (Ibíd.), el crecimiento del municipio ha comenzado a darse de manera vertical, a partir de la construcción de segundos y terceros pisos en las viviendas del municipio.

Gráfico 1. Evolución demográfica del municipio de Nezahualcóyotl 1980- 2020



Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI

Sobre el decremento de población descrito hay que resaltar dos cuestiones: en primer lugar, pese a la pérdida de población, Nezahualcóyotl continúa siendo uno de los municipios más densamente poblados del país, “manteniéndose en el primer lugar nacional con 17,574 habitantes por km² hasta 2010” (Ibíd., p131)⁴⁹, lo que exige relativizar la idea del ciclo de densificación- consolidación- expansión expuesto; y, segundo, es notable el incremento poblacional dentro del municipio entre 2015 y 2020

⁴⁹ De acuerdo con INEGI (s. f.), En 2020, la demarcación territorial con mayor densidad es Iztacalco en Ciudad de México con 17,522 personas por km².

(gráfico 1), lo que obliga, asimismo, a relativizar la idea de la pérdida constante de población en el municipio. Al parecer, la renta de vivienda ha comenzado a jugar un rol importante en el avestamiento de nuevos habitantes dentro del municipio (Cfr. *Ibíd.*).

Finalmente, es importante identificar que mucha de la información sobre el municipio se refiere a la zona central. Buchhofer y Aguilar, por ejemplo, dejan de lado en su análisis a la zona norte de Nezahualcóyotl, lo que apremia la identificación de algunos factores adicionales de esta *subunidad* administrativa, como veremos a continuación.

Percepción de abandono administrativo y demanda de creación del municipio de Aragón: Unidad Administrativa Zona Norte Nezahualcóyotl

El crecimiento poblacional del municipio ha ocurrido en dos polígonos distintos separados por la zona lacustre de Texcoco (mapa 2): la zona central de Neza, administrada desde el Palacio municipal y la zona norte, cuya gestión se realiza desde la Unidad Administrativa Zona Norte Nezahualcóyotl.

La zona norte está compuesta por 18 colonias, que contienen cerca de “48 mil inmuebles catastrados y más de 10 mil unidades económicas” (Fuentes, 2021, párr. 5). Las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora son 2 de las 18 colonias que componen la zona norte y cuyo origen “formal” se remonta a los años 80 del siglo XX, década en la que se autorizó la creación de los fraccionamientos Plazas, Bosques de Aragón y Rey Nezahualcóyotl, lo que significó el aumento del área urbanizada del municipio a las 250 hectáreas (INAFED, *Óp. Cit.*).

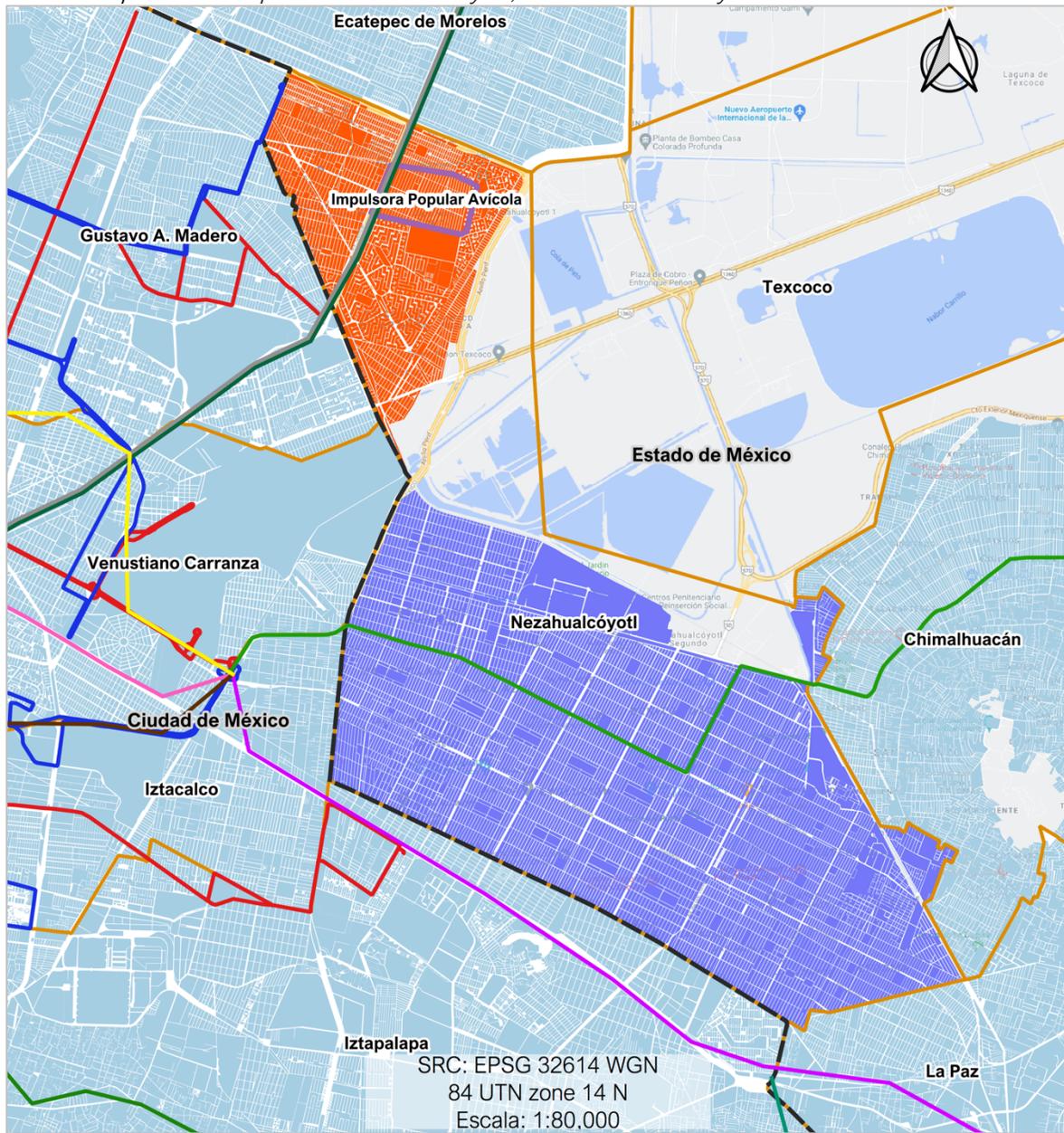
Sin embargo, de acuerdo con Hidalgo (Cfr. 2010), quien retoma datos proporcionados por el Observatorio Urbano de la Ciudad de México, OCIM, la zona que corresponde a la colonia Impulsora comenzó a habitarse antes de la década de los años 1970.

Es importante hacer mención de que originalmente los sitios más representativos del municipio se encontraban en la zona centro: el estadio mundialista Neza 86, la Arena Neza, el estadio metropolitano, así como la glorieta de colón, sitio donde se ubica la famosa escultura Cabeza de Coyote, del artista Enrique Carbajal, mejor conocido como Sebastián, mientras que en la zona norte es difícil encontrar hitos con el mismo nivel de importancia, al menos hasta años más recientes.

Esto, junto con las condiciones de los servicios públicos hasta los años 90 del siglo pasado se ha traducido en la percepción de abandono de las autoridades municipales a los habitantes del norte de Neza, Al respecto, Fuentes (*Ibíd.*) menciona que en 1992 el gobierno de Ignacio Pichardo Pagaza decretó el Plan Emergente para la Zona Norte de Nezahualcóyotl, con el objetivo de mejorar la ineficiente infraestructura pública de este polígono. Sin embargo, en 1993 una parte del municipio pasó a la administración de la entonces delegación Gustavo A. Madero, debido a la demanda de vecinos de las

colonias San Felipe de Jesús y 2 de julio por incorporarse al Distrito Federal, con el objetivo de tener una mejor atención en la demanda de servicios públicos (cfr. *Ibíd.*).

Mapa 2. Municipio de Nezahualcóyotl, sus colindancias y división administrativa



Simbología		
Límites		
Límites estatales		
Límites municipales		
Nezahualcóyotl		
Zona Norte		
Zona Centro		
Impulsora Popular Avícola		
Transporte público		
Rutas de trolebús		
Rutas de Metrobús		
Mexibús línea 3		
Cablebús línea 2		
STC Metro		
Línea 1		
Línea 5		
Línea 8		
Línea 9		
Línea A		
Línea B		

Fuente: elaboración propia. El mapa muestra la separación de las zonas centro y norte por su colindancia con la zona lacustre de Texcoco, la ubicación del polígono que comprende la Impulsora Popular Avícola y la presencia de transporte público formal.

Por tanto, la geografía del municipio tiene repercusiones, no solo en la dinámica social, y la identidad de los habitantes de ambos polígonos sino en términos administrativos, llegando a plantearse la necesidad de creación del municipio de Aragón por parte del Movimiento Ciudadano Pro Municipio de Aragón⁵⁰; dicha propuesta formó parte de la plataforma política de distintos partidos en la elección de 2021, y ha sido llevada al congreso del Estado de México, donde se decidirá, en meses próximos, el futuro de la propuesta de creación del municipio mexiquense número 126 (Cfr. García, 2020).

Ilustración 2. Logo del Comité Ciudadano Pro-Municipio de Aragón



Fuente: Facebook/MunicipioDeAragon

Mejoramiento de las condiciones de vida en la Impulsora y Ampliación Impulsora entre 2010 y 2020.

No obstante la percepción de abandono administrativo, las condiciones de vida de la Impulsora (y Ampliación Impulsora) muestran una evolución interesante que nos gustaría desarrollar. A modo de descargo de responsabilidad, nos sentimos obligados especificar que el análisis presentado considera sólo una selección de variables muy puntuales del tema educativo, ocupacional y de derechohabencia a servicios de salud de los censos de población y vivienda de 2010 y 2020, no obstante nos parece que esta selección de variables dan cuenta de los cambios más significativos dentro del

⁵⁰ En su descripción de Facebook se señala: somos una asociación vecinal ciudadana interesada en elevar la calidad de vida de los habitantes de la actual Zona Norte de Nezahualcóyotl, haciéndola independiente de Neza y transformándola en un nuevo municipio del Estado de México: EL MUNICIPIO DE ARAGÓN. De esta manera tendrá autoridades propias y un presupuesto que atienda las necesidades de sus habitantes, sin tener que depender de la "buena voluntad" de los presidentes municipales de Nezahualcóyotl

polígono a nivel general, aunque se extiende al lector la invitación para consultar los datos completos de ambos censos para obtener mayor detalle de la evolución de la dinámica de población y vivienda del polígono de análisis.

Decíamos previamente que la Impulsora y Ampliación Impulsora, forman parte, junto con otras 16 colonias más, de la Zona Norte de Nezahualcóyotl. Del mismo modo, y de acuerdo con el INEGI, la Impulsora comprende las Áreas Geoestadísticas Básicas 0149, 0153 y 0168 para la colonia Impulsora Popular Avícola, así como una parte del AGEB 1965⁵¹ para la Colonia Ampliación Impulsora (Las Antenas), porción que se incluye como parte del polígono de análisis debido al nivel de integración con la Colonia Impulsora.

A continuación, se retoma la información contenida en los Principales Resultados por AGEB y Manzana Urbana de los censos de Población y Vivienda de 2010 y 2020 (INEGI, Óp. Cit.), con el objetivo de identificar, en términos generales, las transformaciones más importantes experimentadas en el polígono de interés en los últimos 10 años.

Cabe destacar que el área de estudio incluye en su totalidad las AGEBs 0153 y 0168, salvo la manzana 002 del AGEB 0153 que corresponde a la escuela secundaria Nabor Carrillo, así como la manzana 033 del AGEB 0168 que corresponde a un camellón donde se ubica una base de autobuses con destino a Martín Carrera y que, a pesar de que para el censo de población y vivienda de 2010 registró un habitante, en 2020 no aparece en los principales resultados por AGEB y manzana urbana. Por otro lado, el polígono es completado por 14 manzanas del AGEB 0149⁵², y 25 manzanas del AGEB 1965⁵³. El metro impulsora corresponde al AGEB 2037, sin embargo, al no poseer población se omite también del análisis, todo esto con la finalidad de establecer comparaciones estadísticas, por lo que los datos presentados corresponden exclusivamente a 104 manzanas del municipio de Nezahualcóyotl.

En cuanto al polígono de análisis, en 2010 se contabilizaron 29,555 habitantes, correspondientes al 2.7% del total municipal, que para el mismo año, ascendía a 1,110,565 habitantes. Para 2020, la población del polígono se mantuvo sin cambios significativos, pues se contaron 29,669 personas, lo que constituye un aumento absoluto de 114 individuos entre los últimos dos ejercicios censales. Esta población representa el 2.7% de la población municipal en 2020, misma que disminuyó a 1,077,208 habitantes, una reducción aproximada de 3% en un periodo de 10 años. Del mismo modo, se nota una reducción en el tamaño de los hogares censales, al pasar de

⁵¹ La nomenclatura completa de las AGEB es: 1505800010149 para el AGEB 0149, 150580010153, para el AGEB 0153, 150580010168, para el AGEB 0168 y 1965 para el AGEB 1505800101965

⁵² 18 manzanas de esta AGEB corresponden a la colonia Campestre Guadalupe, por lo que se excluyen del análisis.

⁵³ 18 manzanas de esta AGEB corresponden a la colonia Plazas de Aragón, por lo que se excluyen del análisis

3.9 personas por hogar en 2010, a 3.7 en 2020. Por su parte, la proporción entre hombres y mujeres indica que hay 93.2 hombres por cada 100 mujeres en 2020, mientras que en 2010 el índice de masculinidad era de 95.9, lo que muestra una disminución significativa en la proporción de hombres con respecto a las mujeres del polígono de estudio.

En términos de acceso educativo, es notable el incremento relativo de la población de 15 a 17 años que acude a la escuela, pues mientras que en 2010 esta población era el 71,8% del total de jóvenes en este rango etario, para 2020 el porcentaje aumentó a 83.2%, no obstante, es importante hacer notar que en términos absolutos hay una disminución de la población que comprende este indicador, al pasar de 1,176 jóvenes matriculados en alguna institución educativa en 2010 a 1,048 escolares de 15 a 17 años en 2020.

Asimismo, entre los últimos dos censos nacionales se observa un aumento importante de las personas de 18 a 24 años que van a la escuela, al pasar de 32.4% en 2010 a 39.5% en 2020. Por otro lado, hay una reducción del porcentaje de personas mayores de 15 años que tienen como escolaridad máxima aprobada, hasta segundo grado de secundaria, al pasar del 4.7% al 3%.

Respecto a la Población Económicamente Activa (PEA⁵⁴), ésta comprendía el 56.2% de la población mayor de 12 años para 2010 y el 62.8% para el 2020, de la cual, una parte considerable se desplaza cotidianamente a la Ciudad de México o a otros municipios de la ZMVM por cuestiones laborales⁵⁵. No obstante, a pesar de que consideramos, junto con Negrete y Paquette (Óp. Cit.) que “la aglomeración se sigue caracterizando, en cuanto al empleo, por un monocentrismo [...] marcado” (p. 18), atendemos al diagnóstico de Linares (Óp. Cit.), respecto a la cantidad de la Población Económicamente Activa (PEA) que actualmente se emplea dentro del municipio, que para 2010 ascendía, como se dijo antes, a casi 70% de la PEA total del municipio.

⁵⁴ De acuerdo con el INEGI, la PEA corresponde a personas de 12 años y más que trabajaron, tenían trabajo pero no trabajaron o buscaron trabajo en la semana de referencia (INEGI, 2020), es decir, corresponde a la suma de la Población Ocupada (PO), más la Población Desocupada (PD).

⁵⁵ Coexiste, “junto con un gradiente de renta, un gradiente de salario urbano” (Camagni, 2005, p. 70) que implica que una persona ubicada en la periferia de la ciudad pueda elegir entre trabajar en una localización central con un salario mayor, que, en una localización periurbana con un salario comparativamente menor, debido a la disminución de los costos de transporte (incluido el costo de oportunidad). En este sentido, las altas rentas del centro de la ciudad explican, al menos de forma parcial, la preferencia periurbana de localización de los empleos no especializados. Desde los años 1980, el municipio tiene una fuerte economía local, sin embargo, las fuentes de empleo especializadas, y con mejores índices salariales, se siguen ubicando fuera del municipio, por ello, gran cantidad de población del municipio se desplaza a la ciudad central.

Por su parte, la población correspondiente a la PEI⁵⁶ (Población Económicamente Inactiva), puede movilizarse también, aunque los motivos sean distintos, motivos educativos por ejemplo.

Respecto a la PEI los datos disponibles indican una reducción considerable entre 2010 y 2020, pues, mientras que en 2010 esta población constituía el 43.3% respecto de la población mayor de 12 años, para 2020 únicamente alcanza un 37% de la población mayor de 12 años.

Por su parte, la Población Ocupada, PO⁵⁷, aumentó entre 2010 y 2020 pues de acuerdo con los datos de los últimos dos censos, en 2010 la PO representaba el 53.3% de la población mayor de 12 años, en tanto que para 2020, su porcentaje fue de 61.3%. Este aumento en la PO viene acompañado, consecuentemente, por una reducción de la Población Desocupada, PD⁵⁸, la cual era de 2.8% en 2010 y de 1.3% en 2020, con respecto a la población mayor de 12 años exclusivamente.

En lo tocante al acceso a servicios de salud, resalta asimismo un aumento de las personas que tienen derecho a recibir servicios médicos en alguna institución de salud pública o privada, siendo que en 2010 la cifra fue de 15,533 personas y en 2020 se registró a 19,140 habitantes con esta característica, lo que representa un incremento de 31.9% de derechohabientes de servicios de salud. Así, mientras en 2010 esta población era el 53.7% del total de la población, en 2020 la cifra de derechohabientes representaba el 64.6% de la población total del polígono. Resalta la población con acceso a atención dentro del Instituto Mexicano del Seguro social, IMSS, que incluye al 57.1% de los derechohabientes en 2010 y al 61.1% en 2020, seguido por la población con Seguro Popular (o inscrita en el Instituto de Salud para el Bienestar, como se registra para 2020) que en 2010 era 21.6% del total de los derechohabientes y en 2020 alcanzó el 23%. El Aumento porcentual de la población con derechohabiencia en el IMSS nos lleva a relativizar la idea del aumento de la informalidad laboral de los habitantes del polígono pues su inclusión en este sistema de salud está mediada por una relación laboral formal; sin embargo, debemos tener presente que la precariedad laboral, no es sinónimo de informalidad, ya que la primera puede expresarse en cuatro dimensiones diferentes: vulnerabilidad, temporalidad, insuficiencia salarial y desprotección laboral.

Recapitulando, podemos decir que si bien es cierto que Nezahualcóyotl es un municipio expulsor de población, dentro del polígono de análisis la dinámica demográfica se

⁵⁶ Personas de 12 años y más, pensionadas o jubiladas, estudiantes, dedicadas a los quehaceres del hogar; o que tienen alguna limitación física o mental permanente que les impide trabajar (INEGI, 2010 y 2020).

⁵⁷ Personas de 12 a 130 años que trabajaron o que no trabajaron, pero sí tenían trabajo en la semana de referencia.

⁵⁸ Personas de 12 a 130 años que no tenían trabajo, pero buscaron trabajo en la semana de referencia.

traduce en un ligero incremento de población⁵⁹, acompañado de una reducción en la composición de los hogares.

Por otro lado, se observa un mejoramiento en las variables educativas, tales como una mayor proporción de población de 15 a 24 años matriculada en alguna institución académica, así como una reducción de la población con secundaria como grado máximo de estudios, lo que implica un menor rezago educativo y mayor acceso a instituciones de nivel superior para la población de la colonia Impulsora (población típicamente ubicada dentro del rango de 18 a 24 años).

No solo en términos educativos se observa un mejoramiento de las condiciones de vida de la población local; en lo que respecta al ámbito ocupacional, se nota una mayor cantidad de población ocupada y, consecuentemente, una menor desocupación, no obstante que esto debe ser considerado como una mejora relativa, pues esta información no da cuenta de la subocupación o la precarización laboral, como detalla Bonilla (2015) para el caso del entonces Distrito Federal, hoy Ciudad de México, donde el incremento de la población ocupada incluye un aumento en el porcentaje de trabajadores precarizados.

Finalmente, se observan mejores condiciones en el acceso a servicios de salud, pues se documenta un incremento en la derechohabiencia, lo que definitivamente incide en el mejoramiento de las condiciones generales de vida de la población, aunque se reconoce que el incremento porcentual de población con derechohabiencia no implica en automático la recepción de servicios de salud de calidad. Desde otra arista, es importante mencionar que para 2010 las AGEB que comprenden el polígono de las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora presentaron un grado de marginación social bajo, de acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, CONEVAL⁶⁰, por lo que de actualizarse el índice para las AGEB señaladas, este debería dar cuenta del mejoramiento de las condiciones de vida descrito.

No obstante, en el tema de incidencia delictiva, la situación muestra un comportamiento errático, acorde con la situación que se vive en el Estado de México, entidad que muestra un aumento en la incidencia de distintos delitos, tales como los feminicidios, homicidios dolosos, extorsión, robo con violencia, robo de vehículos, robo a casa habitación, robo a transeúnte, robo en transporte público, violación y trata de personas; todo esto hacia el tercer trimestre de 2020 (Cfr. Laboratorio de Seguridad Ciudadana, Estado de México, 2020). En este sentido, es de destacar que durante este mismo periodo, el municipio no formaba parte de los primeros 10 municipios del estado con

⁵⁹ Este incremento de población se da probablemente debido al aumento de población que renta una vivienda dentro de la colonia, pues se observa que algunos predios comprados por particulares se han acondicionado como departamentos multifamiliares en renta, y unos pocos más en venta.

⁶⁰ Estimaciones del CONEVAL con base en el Censo de Población y Vivienda 2010, en línea. www.CONEVAL.com.mx

mayor incidencia en ninguno de los 16 delitos analizados en el *Reporte trimestral sobre incidencia delictiva en el Estado de México* (Ibíd.), que analiza además la tendencia de cada uno de los delitos de referencia en relación con su incidencia en el mismo periodo del año anterior, teniendo un aumento principalmente en delitos relacionados con la extorsión y la violencia familiar, lo que ubica al municipio en los puestos 14 y 16 de entre los 125 municipios de la entidad en función de la incidencia de estos dos delitos según se detalla en la ilustración integrada a continuación, que adicionalmente muestra un aumento en el robo a transeúnte, robo en transporte público, robo a negocio, y violación a nivel municipal:

Ilustración 3. Incidencia delictiva en Nezahualcóyotl durante el tercer trimestre de 2020

Delito	Ranking	Absoluto	Participación	Tasa	Variación	Tendencia
Extorsión	14	70	9.1%	5.68	↑ 188.6%	
Violencia familiar	16	339	8.4%	27.53	↑ 136.5%	
Narcomenudeo	16	51	5.2%	4.14	↓ -36.9%	
Robo a transeúnte	17	644	6.9%	52.30	↑ 6.9%	
Robo con violencia	19	1,018	5.8%	82.67	↓ -15.8%	
Robo en transporte	20	297	6.5%	24.12	↑ 6.2%	
Robo a casa habitación	20	126	7.0%	10.23	↓ -2.5%	
Robo de vehículo	22	346	4.2%	28.10	↓ -31.9%	
Robo a negocio	25	288	5.0%	23.39	↑ 24.1%	
Homicidio doloso	27	27	5.0%	2.19	↓ -33.2%	
Violación	28	26	6.1%	2.11	↑ 11.9%	
Lesiones dolosas	28	591	6.3%	47.99	↓ -14.8%	
Homicidio culposo	29	8	3.9%	0.65	↓ -11.9%	
Feminicidio	NA	1	2.9%	0.08	↓ -51.2%	
Secuestro	NA	0	0.0%	0.00	↓ -100.0%	
Trata de personas	NA	0	0.0%	0.00	↓ -100.0%	

Fuente: Laboratorio de Seguridad Ciudadana, Estado de México, 2020

Condiciones generales del transporte público y la movilidad en Nezahualcóyotl

A mediados de los años 1970, cerca de 250,000 personas salían de Nezahualcóyotl hacia el D. F., por motivos laborales, y aunque, de acuerdo con Buchhofer y Aguilar, el Distrito Federal contaba con un plan de desarrollo espacial "ni siquiera en su parte de

políticas de transporte [señalaba] futuras soluciones” (Óp. Cit., p. 152) para mejorar su conexión con el municipio de Nezahualcóyotl.

En aquellos años, la movilidad era un asunto complicado ya que, como se dijo previamente, el transporte público seguía un patrón concentrador por lo que la red del “metro del D. F. [terminaba] en la estación Zaragoza [...] a una distancia de 3 km del límite occidental de Nezahualcóyotl” (p. 152).

Como se dijo además, el transporte informal ha acompañado el desarrollo de nuevas urbanizaciones, por lo que para los mismos años 70, el transporte del metro al municipio de Nezahualcóyotl era suministrado por cuatro empresas particulares de autobuses, con tarifas hasta 5 veces más altas que la tarifa subvencionada del metro (Cfr. *Ibíd.*). Esto se traduce en distintas problemáticas de movilidad:

Las personas que van diariamente de Nezahualcóyotl al D. F. tienen una desventaja doble: por un lado, tienen que cambiar el medio de transporte, lo que cuesta mucho tiempo y mucha tensión nerviosa, y, por otro lado, el precio del pasaje total resulta alto en términos generales. Las personas de la parte este de Nezahualcóyotl que van al D. F. pasan diariamente 3 a 4 horas en los medios de transporte públicos, totalmente repletos (*Ibíd.*, pp. 152- 153).

En tiempos más recientes, las condiciones de movilidad han mejorado, tanto en lo relativo a los sistemas de transporte como en el mejoramiento de la infraestructura vial pues mientras que en la década de los 70 se señala que la pavimentación de las calles del municipio era parcial y localizada, sobre todo en avenidas y calles centrales, actualmente el asfaltado de calles alcanza un 99 por ciento del territorio, de acuerdo con declaraciones recientes de Adolfo Cerqueda Rebollo, presidente municipal de Nezahualcóyotl para el periodo 2022- 2024 (Cfr. Alcaldes de México, 2021), quién, no obstante, señala la falta de pavimentación en 12 mil metros de vialidades.

Como contraparte, en el Plan de Desarrollo Municipal, Nezahualcóyotl, PDMN 2013-2015 se señala que:

El transporte en el Municipio, es de mala calidad, el reordenamiento corresponde al Gobierno del Estado, y [...] por razones de tipo corporativo y político se ha diferido la solución a dicha problemática, la solución debe ser integral, pues existen un sinnúmero de taxis “piratas”, el propio Gobierno del Estado ha generado esa problemática por la falta de aplicación de la ley; las rutas de transporte público de colectivos y microbuses no cumplen con las especificaciones técnicas para operar, los itinerarios no son respetados [y] las bases no cumplen con las normas de higiene y respeto (PDMN, 2013, p. 247).

Como en los años 70 del siglo pasado, en Nezahualcóyotl, sigue predominando la presencia de transporte concesionado, no obstante, es primordial considerar la presencia de dos estaciones del metro inauguradas en 1999: Nezahualcóyotl (antes Continentes) e Impulsora, así como 15 estaciones de la línea 3 del Mexibús, cuyo

recorrido inicia en el Centro de Transferencia Modal, CETRAM Pantitlán, ubicado en la alcaldía Venustiano Carranza, y termina en el municipio de Chimalhuacán (SITRAMyTEM, Óp. Cit.).

Sobre este último sistema de transporte, el mismo Cerqueda señala:

hay un Mexibús que se inició ahí por 2009 la construcción, sin pedir autorización a los ciudadanos, por determinación del gobierno del estado, solamente se dijo “va por la avenida Chimalhuacán” y prácticamente le vino a partir la movilidad al municipio, porque no es un Mexibús -y lo digo con certeza y con respeto- [...] que atiende de forma directa al municipio de Nezahualcóyotl, lo atiende de manera minoritaria porque [...] la ruta final de ese Mexibús es el municipio de Chimalhuacán, y entonces [...] se pone Mexibús por una avenida principal, en la que de haber dos carriles de tránsito, y uno que regularmente se usaba de estacionamiento de los vehículos en la vía pública, ahora solamente nos queda un carril y aunque a la gente se le dice que no se puede estacionar precisamente para no impedir el proceso de movilidad; realmente hay vehículos estacionados y entonces queda un sólo carril en una de las avenidas más importantes (Alcaldes de México, Óp. Cit.).

En lo relativo a la presencia de vehículos automotores, de acuerdo con la encuesta “Vehículos de motor registrados en circulación” (INEGI, 2020b), en el estado de México el parque vehicular aumentó casi 7 veces entre los años 2000 y 2020, resaltando algunos municipios como Chimalhuacán cuyo incremento fue de 23 veces su tamaño en el período referido al pasar de 9,840 vehículos a 235,521. Por su parte, Ecatepec de Morelos, municipio con el mayor parque vehicular en el Estado de México, cuenta para el año 2020 con un total de 1,146,936 vehículos de motor registrados en circulación. Para el caso de Nezahualcóyotl, el incremento entre 2000 y 2020 fue de aproximadamente 1,200 por ciento, al pasar de 70 mil vehículos en el año 2000 a 869,812 en el conteo de 2020.

Asimismo, y de acuerdo con la misma fuente, para el año 2020, en el Estado de México diez municipios concentraban más del 60% de las motocicletas en circulación de toda la entidad, siendo Nezahualcóyotl el municipio con la mayor cantidad de vehículos de este tipo, pues de 755,592 motocicletas registradas a nivel estatal, 101,851 pertenecen a Nezahualcóyotl, municipio seguido por Ecatepec con 98,163 motocicletas. Estas cifras son retomadas ya que consideramos que las facilidades para adquirir motocicletas a partir de créditos al consumo (Elektra, Coppel, FAMSA, etc.), explica en parte la mutación del bicitaxismo a mototaxismo en el municipio.⁶¹

⁶¹ Extendiendo esta reflexión, consideramos que es muy posible que esta asequibilidad de las motocicletas, acompañada de las ventajas asociadas en los traslados motorizados en un vehículo con mayor flexibilidad que un automóvil, han favorecido la sustitución de la bicicleta, aunque es una reflexión que requeriría mayor desarrollo, por lo que rebasa los objetivos de la presente investigación.

El incremento de vehículos automotores en el municipio, evidentemente, no implica mejoras en la movilidad de sus habitantes, sino que es el resultado de una política que incentiva el uso del automóvil (cfr. Instituto Mexicano para la Competitividad A.C., IMCO, s. f.) y más recientemente, de motocicletas, que dicho sea de paso, se han hecho más asequibles, al tiempo que resultan más contaminantes que un automóvil por kilómetro recorrido, debido a que “no están sujetas al cumplimiento de normatividad ambiental como automotor nuevo y no se les aplican los programas de verificación de emisiones vehiculares en la ZMVM” (Finck, 2015, p. 33), por lo que la contaminación ambiental se suma como un problema adicional de la movilidad de los nezatlenses y en general, de los habitantes de toda la ZMVM pues el aumento de la motorización, lejos de agilizar los traslados, genera problemas de congestión vial y más que disminuir, ha aumentado los tiempos de los traslados en los últimos años (Connolly, 2014, Óp. Cit.).

En lo tocante a movilidad ciclista, de acuerdo con la página oficial en Facebook del DIF municipal⁶², para 2018, el municipio contaba con 50 km de ciclovías en las siguientes zonas:

- Avenida Nezahualcóyotl, desde Av. Texcoco al Bordo de Xochiaca
- Cuarta Avenida, de Avenida Nezahualcóyotl a Calle Siete
- Interior de la Ciudad Deportiva, en el Bordo de Xochiaca
- Ciclopista Mexiquense de Avenida Central, Nezahualcóyotl- Ecatepec, paralela a la Línea B del Metro
- Avenida Taxímetros, Zona norte
- Patinetódromos: Avenida Nezahualcóyotl, Calle Siete, Avenida Chimalhuacán y Parque La Esperanza

Sin embargo, para Cerqueda la cantidad de km de ciclovías está sobreestimada:

Tenemos 45 km de ciclovías que [si] traducimos en relación a los 64.4 km² que tenemos de territorio, la verdad es que prácticamente es nada; [por ello], es muy importante destacar que las acciones que [...] debemos de tomar en cuenta para resolver el déficit [de infraestructura ciclista], primero tienen que ver con la gestión fundamental para poder tener el recurso [para] invertirlo en infraestructura (Alcaldes de México, Óp. Cit.).

Movilidad en la colonia Impulsora Popular Avícola, del modelo bidireccional del transporte concesionado, al modelo gravitatorio de los bicitaxis

Siguiendo la clasificación de Connolly y Castro (Óp. Cit.), la colonia Impulsora Popular Avícola es un polígono urbano de perfil popular, distinguido por la presencia de dos proyectos emblemáticos de infraestructura urbana que darán forma a la dinámica cotidiana de su población: por un lado cuenta con la Facultad de Estudios Superiores

⁶² <https://www.facebook.com/media/set/?vanity=DIFNeza&set=a.2032665056805926>

Aragón, perteneciente a la Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, fundada en enero de 1976 como Escuela Nacional de Estudios Profesionales, y cuya presencia implica la aparición de una importante población flotante (la FES Aragón atendía hasta el semestre 2018-1 a un total de 19,198 estudiantes de acuerdo con fuentes oficiales⁶³, número importante si se compara con la población total del polígono) que si bien no interaccionan en muchos casos de manera intensiva con la población local, sí influyen en distintos aspectos de la dinámica territorial, sobre todo por la demanda de transporte público y otros servicios. Por otro lado, al extremo Poniente, la colonia colinda con la estación Impulsora, perteneciente a la línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro, inaugurada en 1999 y que conecta a ésta con otras colonias de los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl, con la Alcaldía Gustavo A. Madero y con la “Ciudad Central” (Cfr., Connolly y Castro, Óp. Cit.).

Asimismo, otras obras importantes de infraestructura contiguas a la colonia son: el Periférico Oriente- Río de los Remedios⁶⁴, así como el Circuito Exterior Mexiquense, que conecta la zona con los estados de Hidalgo y Querétaro hacia el norte y poniente, así como con Texcoco en el Estado de México y la Ciudad de Puebla hacia el oriente.

Además de la presencia de distintas rutas de transporte público concesionado y el metro Impulsora, la colonia cuenta con acceso a la Ciclopista Mexiquense de Avenida Central que recorre desde los límites entre el municipio de Nezahualcóyotl y la alcaldía Gustavo A. Madero, hasta las inmediaciones de Plaza Aragón, en Ecatepec de Morelos, por lo que una ampliación hacia el sur podría convertir esta ciclovía en un auténtico proyecto de infraestructura metropolitana.

Complementando este mapeo de sistemas de transporte en el territorio, se pueden añadir los taxis de sitio, así como la presencia de bicitaxis. En las siguientes líneas se trata de describir la dinámica de movilidad y su relación con la dinámica social al interior de la Impulsora Popular Avícola y la Ampliación Impulsora.

La colonia cuenta con 3 importantes puntos de acceso, todos ellos ubicados por el lado poniente de la colonia:

- a) el primero, al que denominaremos **acceso norte**, corresponde a la estación Impulsora de la línea B del metro y deriva en dos calles que se bifurcan hacia el oriente: Hacienda de Pastejé y Valle de las Zapatas, avenida considerada como

⁶³ Cfr. Macedo, 2017. Pág. 6.

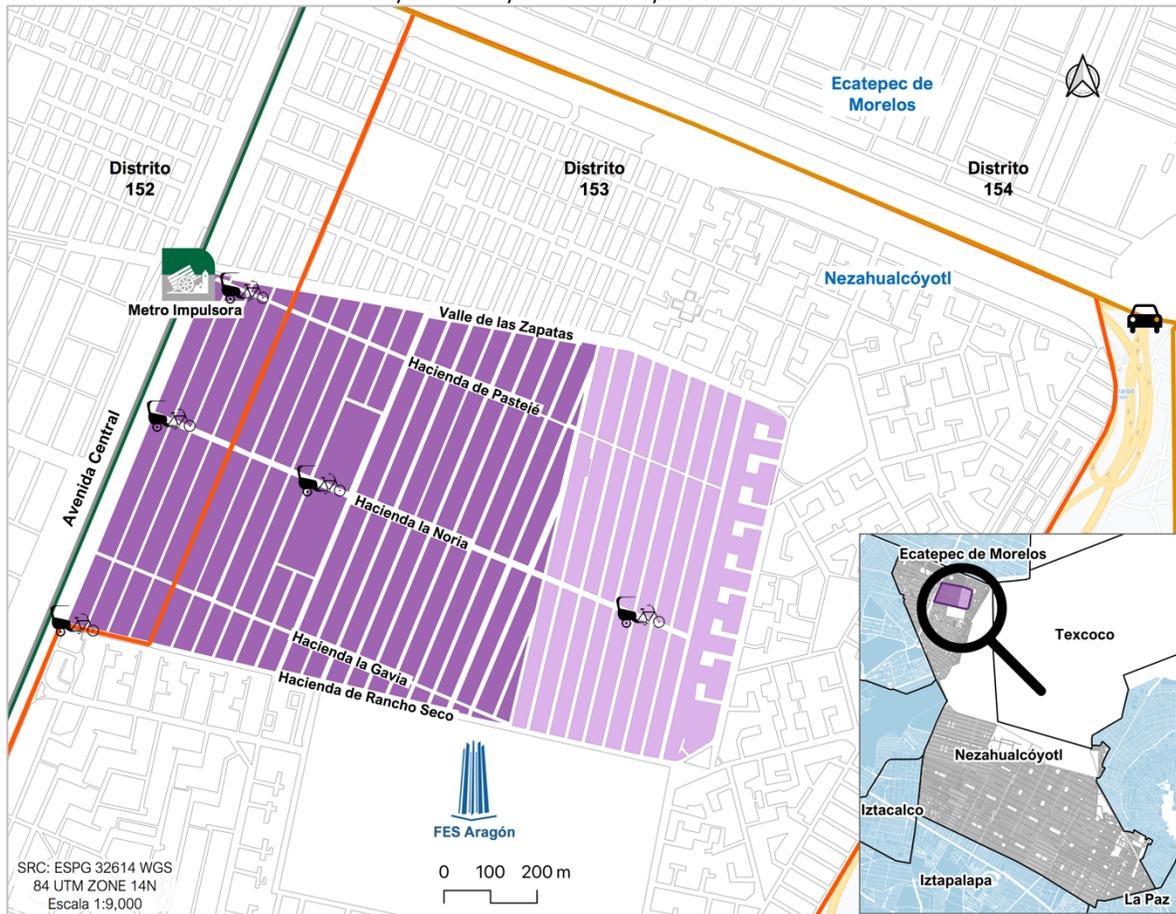
⁶⁴ El Río de los Remedios, de donde toma su nombre esta sección del Periférico, es un cauce natural de agua (hoy entubado parcialmente), que atraviesa las alcaldías de Gustavo A. Madero y Azcapotzalco en la Ciudad de México, así como los municipios de Naucalpan de Juárez, Tlalnepanitla de Baz, Ecatepec de Morelos y Nezahualcóyotl en el Estado de México. De acuerdo con Wikipedia, sus aguas provienen del vaso regulador El Cristo, y forma parte del sistema de drenaje de aguas residuales provenientes de esta región de la ZMVM cuya desembocadura se encuentra en el municipio de Atotonilco de Tula en el Estado de Hidalgo. Esta sección del periférico corre de forma paralela al cauce descrito previamente.

una vía principal de la zona y que conecta con la alcaldía Gustavo A. Madero, con el Periférico Oriente y con un acceso al Circuito Exterior Mexiquense.

- b) el segundo punto, al que designaremos como **acceso central**, constituye el principal corredor comercial de la zona y corresponde a la Avenida Hacienda la Noria, que corre de poniente a oriente, desde la Avenida Carlos Hank González, mejor conocida como Avenida Central, hasta la calle Hacienda de Yecapixtla. En esta zona es fácil acceder a una amplia oferta de comercios, tanto establecidos como callejeros, además de que es una de las zonas donde hay una mayor interacción en el espacio público entre comerciantes, bicitaxistas y vecinos, es también punto de instalación del tianguis dominical, de la feria de Nuestra Señora de la Medalla Milagrosa, en el mes de octubre, así como de la realización de una importante verbena popular con motivo del día de muertos.
- c) Finalmente, el tercer punto, el **acceso sur**, corresponde a las avenidas Hacienda de la Gavia y Hacienda Rancho Seco, y cuya particularidad es que ambas se unen en el extremo oriente de la colonia.

Por otro lado, la calle Hacienda de Rancho Seco desemboca con el acceso principal de la FES Aragón por lo que es utilizada fundamentalmente para el traslado de la población estudiantil de dicho centro educativo. Finalmente, hacia el poniente no hay acceso a la colonia debido a que el trazo del periférico en esta zona está conformado por una barda que separa la zona habitacional de la vialidad referida. Al respecto de la información precedente, sirva de referencia gráfica el siguiente mapa, que señala algunos de los principales hitos urbanos de la colonia:

Mapa 3. Impulsora Popular Avícola



Simbología		
Límites	Hitos	STC Metro
Límites municipales	Acceso al Circuito exterior Mexiquense	Línea B
Límites Distritos EOD	Ubicación de las bases de bicitaxis	
Nezahualcóyotl		
Impulsora Popular		
Avícola		
Ampliación Impulsora		

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la EOD 2017 y del Marco Geoestadístico Nacional, 2019

Independientemente de las particularidades de cada punto descrito (sur, centro, norte), los accesos comparten una característica en común: los tres corresponden a vías que atraviesan la colonia de poniente a oriente, por lo que la dinámica de movilidad predominante del transporte público concesionado sigue el movimiento transversal de la colonia, de oriente a poniente y viceversa (modelo bidireccional⁶⁵).

⁶⁵ Cfr. Polèse. Óp. Cit.

Respecto a las rutas de transporte público presentes, resaltan las diferencias en los tres accesos: en primer lugar, el acceso sur está fuertemente definido por la necesidad de traslado de grandes contingentes de estudiantes (lo cual no implica la inexistencia de demanda local), por lo que las rutas son variadas pues conectan la FES con la zona central del municipio de Nezahualcóyotl (rutas: Perla Reforma y Nezahualcóyotl-Palacio), y con la Alcaldía de Iztapalapa (Ruta Clínica 25), así como con la Alcaldía de Venustiano Carranza (Ruta Metro Moctezuma). Por otro lado, también existe una ruta adicional con destino al Metro Martín Carrera / Basílica en la Alcaldía Gustavo A. Madero.

El parque vehicular de las rutas descritas está constituido por microbuses (rutas de Nezahualcóyotl e Iztapalapa), camionetas tipo *Euro Van* (metro Moctezuma) y autobuses (Martín Carrera). En este sentido, se puede caracterizar la ubicación de la FES Aragón como punto de centralidad en cuanto a la atracción de viajes si se analiza la diversidad de la oferta de transporte público.

En términos económicos, se puede constatar que la existencia de una demanda con las particularidades de la población estudiantil universitaria ha modificado la oferta de transporte público de esta zona de la colonia, pues en periodos vacacionales, así como en días festivos y fines de semana, es notable la disminución de unidades de transporte público concesionado en circulación, resultado de la necesidad de reducir los costos variables de los transportistas en días de poca demanda. Por su parte, la ruta Perla Reforma, deja de circular los sábados y domingos, así como en periodos vacacionales.

Estas “distorsiones” de la oferta de transporte tienen su correlato en la actividad económica local pues generalmente se encuentran accesorias cerradas en vacaciones y domingos en la zona sur de la colonia, sobre todo en las calles de Hacienda la Gavia y Hacienda Rancho Seco (bares, fotocopiadoras, fondas y otros comercios dirigidos a la población estudiantil), esto, sin contar con la contingencia sanitaria de 2020 y 2021, lo que ha involucrado un cierre prolongado de la mayoría de los comercios de esta zona que dependen, como se dijo ya, de la presencia de estudiantes.

El acceso central de la colonia Impulsora está compuesto básicamente por microbuses que conectan la colonia con el metro Martín Carrera, así como con otros núcleos populares importantes en la zona (Las Colonias San Felipe de Jesús, Nueva Atzacualco, González Romero, Desfogue y Casas Alemán en Gustavo A. Madero, por poner algunos ejemplos).

En esta zona, la dinámica de movilidad involucra un elemento distintivo: la presencia predominante de bicitaxis, utilizados mayoritariamente por pobladores locales en los accesos internos y en la conexión con el metro (a diferencia de la demanda del acceso sur compuesto mayoritariamente por población flotante) y que siguen una lógica gravitatoria, con distintos puntos de atracción de viajes, como el metro o el mercado local (Gustavo Baz Prada), pero con la posibilidad de llegar a cualquier destino que el

pasajero demande (viajes de puerta a puerta) pues no tienen un itinerario fijo, sino que sus recorridos gravitan alrededor de las principales bases.⁶⁶ Respecto a la presencia de bicitaxis ampliaremos el análisis en la siguiente sección

Finalmente, el acceso norte está caracterizado por la mutación en tiempos recientes, de la oferta de servicios de transporte público. En primer lugar, hasta hace poco, había solo dos bases de taxis, así como una ruta única de transporte público motorizado⁶⁷, además de la estación del metro Impulsora, y cuyo acceso se sigue dando prioritariamente a través del uso de bicitaxis.

Hasta antes de la contingencia sanitaria⁶⁸, se habían introducido dos cambios perceptibles en la oferta de servicio de transporte público:

- a) en primer lugar, la presencia de una ruta de *Euro Van*, con servicio del metro impulsora a la FES Aragón, que buscaba atraer población estudiantil que tradicionalmente llegaba por otras vías (sobre todo aquella que se trasladaba por taxis desde el metro Impulsora y aquella que ingresaba mediante transporte público proveniente del metro Nezahualcóyotl ubicado al sur de la colonia).
- b) En segundo lugar, la presencia de esta ruta propició que las bases de taxis del metro impulsora implementaran la modalidad de “taxis comunitarios” a consecuencia de la disminución de mercado que suponía la pérdida del monopolio en los traslados desde el metro hasta la FES Aragón.

Se puede resaltar el hecho de que todas las rutas descritas, sin excepción, conectan con el metro impulsora, lo cual es indicativo de la importancia del transporte masivo

⁶⁶ A diferencia de casos como el descrito por Amaya et al, quienes señalan que “los bicitaxi [de ciertos distritos de Bogotá, p. Ej. UPZ Patio Bonito y UPZ Las Margaritas] no son un servicio puerta a puerta, sino que establecen unos puntos de despacho y unas trayectorias que son respetadas por todos los servicios (2018, p. 45).

⁶⁷ Esta ruta de transporte público recorre la colonia por su margen norte (calle Valle de las Zapatas), por lo que es de esperarse que sus usuarios se dividen entre pobladores de la colonia Valle de Aragón 2da. Sección contigua al polígono de interés, vecinos de la colonia Plazas de Aragón, así como los propios habitantes de la colonia impulsora popular avícola.

⁶⁸ A raíz de la contingencia sanitaria, la movilidad local ha perdido dinamismo, sobre todo al sur de la colonia, donde distintos negocios han estado cerrados totalmente en distintos periodos debido a las declaratorias de emergencia sanitaria, la primera emitida entre el 30 de marzo y el 19 de julio de 2020, y la segunda entre el 19 de diciembre de 2020 y hasta el 10 de enero de 2021. Más adelante, hubo otras declaratorias de semáforo rojo en el Estado de México después de las elecciones de 2021, en los meses de junio y agosto. Por su parte, en el mes de septiembre de 2021 la UNAM emitió una declaratoria para el regreso a actividades presenciales, no obstante, hasta diciembre solo algunas actividades se realizan de manera presencial en la FES Aragón por lo que muchos locatarios (sobre todo quienes son propietarios) continúan en espera de que la UNAM reanude actividades presenciales para poder abrir sus negocios. Durante las primeras dos declaratorias se presentaron conatos de conflictividad entre autoridades municipales, locatarios y bicitaxistas, debido a las fuertes pérdidas económicas que supone el cese de actividades.

para la conectividad de la colonia, por lo que representa el nodo de acceso a la ciudad central por excelencia.

Adicionalmente se identifican bases de bicitaxis en los accesos sur, centro y norte, así como en puntos significativos de la colonia como lo son los mercados Gustavo Baz Prada y el mercado de la colonia Ampliación Impulsora, Carlos Viñas Paredes (prácticamente en desuso, de acuerdo con declaraciones de bicitaxistas consultados). Se sabe, además, que estas bases funcionan como agrupaciones gremiales con líderes y organizaciones verticales que imponen pagos de cuotas por parte de sus agremiados para poder desarrollar sus actividades, lo cual se abordará con mayor detalle en el Capítulo 4.

La resignificación de la colonia Impulsora. De la periferia ¿a dónde?

De acuerdo con Mario Polèse (1998), desde la perspectiva de la economía urbana, el principio de centralidad nos permite comprender la configuración de lo urbano, fundamentalmente porque “nos indica que las relaciones de intercambio y las demás relaciones entre agentes económicos dan origen a un lugar central” (p. 64).

No obstante, la centralidad adquiere dos acepciones distintas, pero complementarias en el pensamiento del autor citado:

Se entiende [...] el término centralidad a la vez en un sentido geográfico (el lugar es el centro geométrico de un espacio) y en el sentido de centralización (reagrupamiento) de la producción en un lugar (p. 64).

Resulta evidente que, desde la lógica del centro en su acepción geométrica, la Impulsora difícilmente podría constituir el centro de la urbe⁶⁹, pues este lugar es ocupado, al menos en términos simbólicos, por el llamado “primer cuadro de la ciudad”, sitio a partir del cual creció la metrópolis desde la época prehispánica. Asimismo, desde una escala menor, se puede entender la existencia de otras centralidades, en cada una de las alcaldías y municipios en el valle de México.

Acerca de la segunda acepción del término, que habla del reagrupamiento de la producción; sabemos que la “Ciudad Central” concentra parte importante de la actividad económica de la ZMVM, e inclusive, si se pudiera hablar de una nueva centralidad de la actividad económica esta se ubicaría al poniente de la ZMVM, particularmente en la zona corporativa de Santa Fe para el caso de las actividades terciarias, en tanto que el corredor Azcapotzalco- Naucalpan representaría el centro (sería más acertado decir “franja”) de la actividad industrial de la ZMVM, y como en el caso anterior, se puede hablar de centralidad por reagrupamiento de la producción en cada una de las alcaldías y municipios.

⁶⁹ Ombligo sería más acertado, como bien hace notar Hidalgo (Óp. Cit.).

A escala local, el polígono de análisis, en algún momento considerado como asentamiento periurbano, hoy día, y en virtud del desbordamiento de la mancha urbana, goza de una posición relativamente privilegiada dentro del municipio de Nezahualcóyotl, y de la propia ZMVM, una especie de centralidad basada en el **reagrupamiento por la producción expansiva de la ciudad**, e inclusive, se encuentra en la zona del municipio mejor conectada con la zona central de la CDMX debido a factores que hemos expuesto previamente.

También nos referimos a la segunda acepción de centralidad cuando describimos la importancia que han adquirido la FES Aragón y el metro Impulsora como infraestructuras emblemáticas de la colonia, pues ambas constituyen nodos de centralidad dentro del polígono en términos de reagrupamiento de la producción (educativa y de movilidad), aunque, en este sentido, la demanda de movilidad / accesibilidad a la FES por actores sociales locales es marginal.

De otro lado, tal como se explicó al inicio del presente capítulo, la dinámica demográfica tiende a presentar un comportamiento espacialmente diferenciado en la ZMVM, signado por un marcado decrecimiento poblacional en las áreas centrales y su redistribución en las áreas periféricas, por los movimientos de migración intrametropolitana, lo que implica menores densidades poblacionales en áreas centrales, así como una estructura poblacional diferenciada si se compara entre las ubicaciones céntricas y las periurbanas; ya que de acuerdo con los hallazgos de Esquivel et al., cuanto más periférica es la ubicación, menor es la edad media y la edad mediana de la población⁷⁰, al tiempo que se presenta una mayor equidad en la proporción entre hombres y mujeres (índice de masculinidad), y se observan hogares de mayor tamaño.

En el caso de la colonia Impulsora, a pesar de que se evidencia un ligero incremento de la población, notamos tanto la disminución del tamaño de los hogares, así como la menor proporción entre hombres y mujeres en 2020, en comparación con la proporción que había en 2010. Esto, junto con el mejoramiento de la calidad de vida, reflejada en los cambios identificados entre 2010 y 2020, nos lleva a sostener que la Impulsora ha dejado de tener una condición marginada y periférica, resultado de su origen, para convertirse en un importante nodo urbano dentro del municipio, lo cual contrasta con la caracterización que equipara la mala calidad de vida con la presencia de transporte informal y precario, como lo identifica Figueroa (Óp. Cit.), para quién “[el aprovisionamiento de transporte] genera ofertas diferenciadas que satisfacen de manera distinta las necesidades de la población en función de su nivel de ingresos, revelando muy claramente las polarizaciones progresivas de las ciudades latinoamericanas” (p. 42).

⁷⁰ Al igual que con el sexo "la estructura por edad de la población varía según el área territorial que se analice" (Esquivel. Óp. Cit., p. 40).

Lo que es más; en el caso de Nezahualcóyotl, el bicitaxismo ha subsistido gracias a su presencia en la Colonia Impulsora, lo que acentúa su importancia como uno de los pocos sitios donde se resiste a desaparecer o mutar a mototaxismo.

La impulsora dentro del sistema de estratificación geodemográfica de las colonias populares de la ZMVM

Por su parte, y como forma de evidenciar la evolución y heterogeneidad de los poblamientos populares, Héctor Hidalgo Páez (Óp. Cit.) ha desarrollado un sistema de estratificación geodemográfica de las colonias populares de la ZMVM en 2010, con un nivel de zoom que permite identificar las diferencias de las colonias a nivel de AGEB y que integra, para su configuración, distintos elementos espaciales, así como un análisis factorial de información sobre la estructura poblacional.

Entre las principales características de este sistema destaca el desarrollo de un **índice de proximidad al transporte masivo de alta capacidad y a las vías de comunicación** (IPTMACVC), cuyo objetivo es “medir la cercanía física que existe entre las colonias populares y [los] medios de comunicación y vías de transporte, partiendo del supuesto que las colonias, debido a su tipo de poblamiento, se formaron en lugares en donde las condiciones de desarrollo y expansión son escasas [lo cual es] un determinante de la lenta consolidación y el rezago social que tienen”(Ibíd., p. 131), al menos en su origen.

Este índice integra distintas variables de las cuales nos resulta de interés la presencia de estaciones del metro, así como un análisis de las curvas de nivel, pues asume la diferencia de la movilidad en colonias con inclinaciones mínimas de aquellas que se ubican en cerros o barrancas. Por otro lado, el índice considera las diferencias entre la CDMX y el Estado de México, por lo que para el caso de la segunda demarcación se considera la presencia de carreteras federales y concesionadas contiguas a las AGEBs en lugar de presencia de transporte de alta y mediana capacidad, debido además, a la falta de información sobre rutas de transporte concesionado de baja capacidad. Tanto para el caso de la presencia del metro como de las carreteras se señala la construcción de un área de influencia representada por buffers de 500 metros, lo cual suma puntos para construir el índice, de modo que, sumando los puntos de las convergencias entre distintos transportes o carreteras se obtienen las 10 categorías del índice.

Al respecto de el índice de proximidad, Hidalgo señala que “las variables seleccionadas tienen como objeto “dar la importancia que merece el transporte de alta capacidad para el desarrollo de la ciudad y en específico de las colonias populares [...] ya que determina la posibilidad de moverse físicamente en determinados lugares” (Ibíd., p. 132).

Por otro lado, el sistema de estratificación descrito incluye la integración del **tiempo de conformación del poblamiento**, debido a que supone que a mayor tiempo es posible encontrar mayor heterogeneidad; no obstante, Hidalgo es enfático al señalar que es

necesario deshacernos de la prenocción de que el tiempo siempre da como resultado la consolidación barrial, pues el sistema le permite identificar colonias “viejas” que continúan presentando carencias de servicios y viviendas en malas condiciones.

Otro elemento que permitió la construcción del sistema es la **densidad**, cuya importancia radica en que “muestra claramente qué ha pasado y pasa con las colonias analizadas” (Ibíd. p. 138), aunque en muchas ocasiones puede no decir mucho por sí sola. En este sentido, Hidalgo realizó un análisis del comportamiento de la densidad en el tiempo a partir de los datos de los censos de 1990 y 2000, así como del conteo intercensal de 1995.

Análogamente, se utilizó el **índice de calidad de la vivienda** del Observatorio Urbano de la Ciudad de México (OCIM) compuesto por 13 variables relacionadas con la calidad de los materiales, la disponibilidad de servicios de la vivienda y el número de cuartos y que tipifica la calidad de la vivienda en 4 categorías distintas (muy mala, mala, buena y muy buena)

Por otro lado, el sistema realizó una primera segmentación de las colonias a partir de la categorización del año de poblamiento⁷¹, la densidad media⁷² y el comportamiento de la densidad⁷³, y una vez segmentadas y clasificadas las AGEBS pertenecientes a colonias populares se consideraron variables sobre la **composición de la población y el ciclo familiar**, entendido como la secuencia de estados que atraviesa la familia desde su conformación hasta su disolución (Cfr. Ibíd.), por lo que para ello se integró información sobre presencia de lactantes (bebés), infantes, jóvenes, adultos y adultos mayores, así como un par de variables sobre ingresos en salarios mínimos y hogares con jefatura femenina, para luego realizar un análisis factorial.

Los resultados de la construcción del sistema arrojaron 10 categorías distintas de poblamientos populares y pese a que el índice realizado por el investigador citado pretende realizar una segmentación horizontal, al final es posible identificar elementos de jerarquización vertical para las colonias populares.

De modo que, ¿qué nos dice el sistema de estratificación geodemográfica sobre el polígono de estudio?

En primer lugar, pese a que no tuvimos acceso a los shapefiles⁷⁴, es posible identificar visualmente, dentro de los elementos cartográficos incluidos en la investigación, que el

⁷¹ Colonias formadas entre 1929- 1970 y colonias pobladas 1970- 2000

⁷² Colonias con densidad por encima de la media, y colonias con densidad por debajo de la media

⁷³ Aumento o disminución

⁷⁴ Un shapefile es “un formato de almacenamiento de datos vectoriales de Esri para almacenar la ubicación, la forma y los atributos de las entidades geográficas. Un shapefile se almacena en un conjunto de archivos relacionados y contiene una clase de entidad. Los shapefiles suelen contener entidades grandes con muchos datos asociados y se han utilizado tradicionalmente en aplicaciones SIG de escritorio tales como ArcMap” (ArcGis Enterprice, s. f.)

índice de proximidad para la Impulsora es bueno, aunque diferencial para las AGEB que componen el polígono de estudio, pues a pesar de que Hidalgo Páez da cuenta de un patrón de distribución espacial del transporte del centro hacia fuera, a su vez “muestra algunos tentáculos hacia la zona norte del Estado de México” (Ibíd.), señalando como una de las causas la presencia de la línea B del metro, línea que pasa por el extremo poniente de la colonia Impulsora. Asimismo, previamente señalamos la presencia del Circuito Exterior Mexiquense, el Periférico Oriente, y la Avenida Central, además de que las curvas de nivel permiten el desarrollo del bicitaxismo, debido a que no hay una inclinación importante.

Por otro lado, decíamos que la colonia data de los años 1970, y la calidad de la vivienda es “buena” de acuerdo con la clasificación del OCIM para 2010. La densidad del municipio y de la colonia continúa situando la zona como una de las más densamente pobladas del país, y considerando los últimos dos ejercicios censales, sabemos que mientras que el municipio perdió población, la Impulsora ha ganado habitantes, lo que habla del atractivo para vivir ahí.

Respecto a la estructura poblacional, no fue posible encontrar datos desagregados (edad media y mediana) para las AGEB que componen la colonia Impulsora para 2020, sin embargo, integramos información del sistema de estratificación geodemográfica que refieren a la colonia.

En principio, los AGEB de la colonia impulsora cuentan con clasificaciones distintas dentro del sistema de estratificación, debido a la puntuación diferencial del AGEB contiguo al metro y de los AGEB más al oriente. Las clasificaciones que identifican estos AGEB son: a) **bien consolidados (o bien necios)** para las AGEB 0153, 0168 y 1965 y b) **nuevos horizontes (mujeres saliendo adelante)** para el AGEB 0149.

Ambas clasificaciones comparten la característica de su fundación entre 1929 y 1970; para el caso de “Bien consolidados” se muestra calidad habitacional alta o muy alta, en tanto que la densidad, por su parte, es ascendente para el año de construcción del sistema, con excelente IPTMACVC, aunque se identifican ligeras pérdidas de población en 1995, con recuperación hacia el año 2000. En términos de estructura poblacional (ciclo familiar), estas AGEBS muestran un nivel alto de adultos mayores, así como una escolaridad regular (8 años promedio) y una cantidad importante de hogares con jefatura femenina (21%) y personas viviendo en unión libre. “Espacialmente [los AGEBS con esta clasificación] se encuentran en el denominado primer contorno [...] principalmente en las delegaciones del norte y el oriente” (Ibíd., p. 157) como Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero y Nezahualcóyotl, aunque al mismo tiempo se aprecia una ubicación dispersa.

Por su parte, “Nuevos horizontes” tiene una calidad de vivienda alta o muy alta, con densidades poblacionales altas pero con un comportamiento de decrecimiento, lo cual es explicado, en parte, por el ciclo de familia, pues, al ser colonias que datan de antes

de 1970, hay una buena cantidad de jóvenes adultos que forman sus propias familias y buscan su propio espacio fuera de esta zona (Cfr. Ibíd.). El IPTMACVC es alto y muy alto. En esta clasificación entra casi todo el territorio de la zona centro de Neza y el AGEB contiguo al metro Impulsora. Hidalgo señala además que el uso de suelo de estas AGEBs es casi exclusivamente habitacional, con gran cantidad de adultos mayores (similar a lo señalado por Esquivel et al.) y escolaridad aceptable (9 años promedio) aunque se encuentra el más alto nivel de personas que trabajan por su cuenta y sobre todo de hogares con jefatura femenina (24%). Lo más importante, señala el autor, son los procesos de gentrificación que se encuentran en la zona, debido al desarrollo de zonas aledañas.

Síntesis y reflexiones finales sobre dinámica espacial, demográfica y transporte

Hemos analizado la dinámica espacial y demográfica de la ZMVM e identificado su expresión en el polígono de estudio. Por otro lado, hemos indagado sobre las características del transporte público en el contexto de la desregulación del sector, y a la vez, introdujimos la idea de que el transporte informal ha acompañado el crecimiento de la ciudad inclusive desde antes de la presencia del neoliberalismo.

A su vez esta reflexión nos permitió introducir la categoría de transporte informal a la tipificación del transporte público formal y semiformal de la propuesta de Negrete y Paquette, lo que nos permite caracterizar de forma adecuada el bicitaxismo en el Estado de México.

Por otro lado, observamos que las condiciones de vida en el polígono de análisis presentan una mejora sustancial, por lo que propusimos observarlo como un subcentro urbano, o al menos, desde su ubicación menos periférica y marginal, lo que puede contradecir la identificación del bicitaxismo con la presencia de condiciones precarias de vida. La información presentada, por tanto, contribuye a desmitificar la idea de que las colonias populares son necesariamente pobres. El caso de Nezahualcóyotl es emblemático, y dentro de este, la colonia Impulsora también muestra cambios importantes, como ya hemos visto, pues inclusive desde el sistema de clasificación geodemográfica de Héctor Hidalgo, se identifican características positivas para las AGEBs que la componen.

Sin embargo, la Impulsora continúa siendo una colonia predominantemente habitacional, sin actividades productivas industriales o especializadas, por lo que entendemos que a pesar de su autosuficiencia, la oferta de empleos de mejor calidad, sistemas de transporte, y servicios de distinta índole se ubican en las zonas centrales, en su acepción geométrica; sin embargo, una de las consecuencias inmediatamente observables de la evolución de las condiciones de vida de la población de la Impulsora, y que dan cuenta de su importancia como subcentro urbano, es el mejoramiento de su accesibilidad, reflejada en el IPTMACVC, así como el aumento de la renta del suelo, lo cual, no se ha traducido, al menos de manera visible, en procesos de gentrificación, es

decir, en cambios de población residente original por parte de clases medias (Cfr. Ibíd.), por lo que se puede considerar que la colonia conserva su carácter popular, no obstante, se identifica una importante demanda de renta de vivienda por parte de estudiantes de la FES y familias nuevas, además de que es perceptible el desarrollo de edificaciones de entre 4 y 5 pisos, para la renta o venta de departamentos, lo cual podría modificar las condiciones de habitabilidad de la colonia en el mediano plazo.

Por último, observamos que la movilidad dentro del municipio y el polígono de análisis presenta una mejora en términos materiales (asfaltado de vialidades e introducción de infraestructura ciclista), así como de un incipiente acceso a transporte público formal. También identificamos, la dinámicas social y de movilidad dentro de la Impulsora y Ampliación Impulsora, caracterizada por la presencia de transporte público concesionado bidireccional y servicio de bicitaxis que siguen una lógica gravitatoria. De este modo, el siguiente capítulo se encargará de caracterizar a mayor profundidad el bicitaxismo, su presencia en la ZMVM, así como dentro de la colonia Impulsora, para lo cual acudiremos a la Encuesta Origen Destino de 2017, así como a una encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis, levantada para el desarrollo de este proyecto.

Capítulo 3. Movilidad en bicitaxi

¿Cómo nos movemos? Distribución espacial del bicitaxismo en la ZMVM

La última Encuesta Origen Destino de la ZMVM se levantó durante el periodo del 23 de enero al 3 de marzo del 2017 en 66,625 viviendas de las 16 alcaldías de la CDMX, 59 municipios del Estado de México, así como Tizayuca, Hidalgo, con el objetivo de “obtener información que permita conocer la movilidad actual de los habitantes de la ZMVM, respecto a sus características, motivo, duración, medios de transporte y horario de desplazamientos, entre otros aspectos de los viajes que realizan”, lo cual constituye un elemento útil “para la planeación de la infraestructura vial [...] así como para el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad habitual (INEGI, 2017).

Entre las principales tendencias identificadas en la movilidad del Valle de México destaca que de los casi 35 millones de viajes que se realizan diariamente, 7.3 millones se efectúan en vehículo privado, y de estos el 68% corresponde a viajes realizados por un solo ocupante en el vehículo, en tanto que el 22% representa viajes con tan solo dos personas ocupando el mismo vehículo, de hecho, el promedio de ocupantes por auto es de 1.5 personas; lo anterior tiene importantes implicaciones socioambientales pues dan cuenta de que la saturación de las vialidades y con ello, gran parte de las emisiones de gases de efecto invernadero tiene como principal protagonista al uso individualista de vehículos automotores, no obstante, los viajes en transporte público alcanzan los 15.5 millones de viajes diarios, siendo el servicio de transporte concesionado (semiformal), una de las opciones con mayor frecuencia de uso pues alrededor de 3 de cada 4 viajeros usa el servicio de microbús o combi.

Casi 6 de cada 10 viajes realizados entre semana se realizan con fines laborales, y cuya duración oscila entre la media hora y las dos horas. Por otra parte los viajes realizados entre la CDMX y el Estado de México muestran la integración funcional entre ambas demarcaciones, pues los viajes iniciados en los municipios conurbados hacia la CDMX alcanzan los 2.2 millones, lo que representa el 12.6% del total de viajes iniciados en el Estado de México entre semana, en tanto que aquellos viajes que inician en la CDMX, y cuyo destino es alguno de los municipios conurbados del Estado de México, alcanzan la cifra de los 2.1 millones, es decir, el 13.3% del total de viajes entre semana.

Respecto a los viajes por medio de modos activos (no motorizados), la mayoría representa traslados a pie, con 11.5 millones de viajes diarios registrados para esta categoría, mientras que cerca de un millón de viajes son realizados en bicicleta.

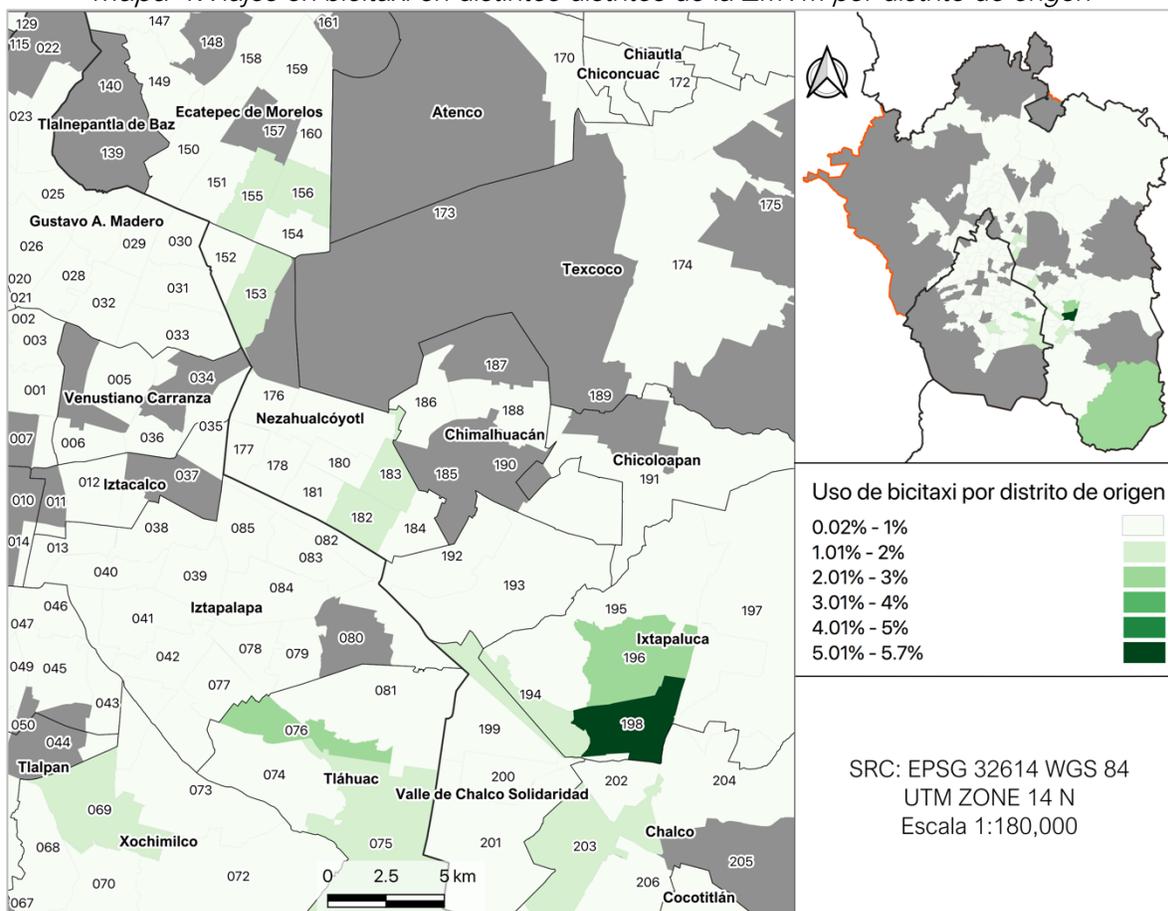
Por su parte, y de acuerdo con información contenida en la propia EOD 2017, los viajes en bicitaxi corresponden a poco menos del 0.3% del total de viajes realizados diariamente en la ZMVM. Sin embargo, pese a representar un número reducido en términos relativos, la cantidad de viajes que representa, no resulta para nada despreciable. Por otro lado, la distribución geográfica de los mismos es desigual, convirtiéndose en una opción significativa para los traslados del primer y último tramo

de los desplazamientos cotidianos para cientos de personas en algunos de los distritos delimitados en la EOD, sobre todo al oriente y suroriente de la ZMVM.

En este sentido, destaca el distrito 198 CC Sendero y Galerías Ixtapaluca en el Estado de México, donde cerca del 6% de los viajes aquí iniciados implican el uso de bicitaxi, seguido por el distrito 069 Noria en la alcaldía de Xochimilco con un 2.9% de los viajes iniciados en sus inmediaciones con uso de bicitaxi. El tercer lugar lo ocupa el distrito 156 CC Center Plazas-Nueva Aragón en el municipio de Ecatepec, con el 2.4% de viajes con uso de bicitaxi en alguno de sus tramos. Asimismo, para los viajes iniciados en los distritos 152 (Valle de Aragón) y 153 (Bosques de Aragón), y de los que forma parte parcialmente el polígono de estudio (Impulsora y Ampliación Impulsora), el porcentaje de viajes que implican el uso de transporte público no motorizado es de 1.6% y de 1.1% respectivamente, lo cual ubica estos distritos muy por encima del promedio general en la ZMVM. Adicionalmente, estos distritos ocupan los sitios 9 y 12 respectivamente, en relación con el porcentaje de viajes con uso de bicitaxi; y los sitios 10 y 11, en función del número total de viajes realizados con uso de bicitaxi, en el análisis por distrito de origen. Asimismo, habría que señalar que en 102 de los 194 distritos que conforman la ZMVM no se registran viajes con uso de bicitaxi, lo cual nos hace preguntarnos si el bicitaxismo es un medio de transporte que se encuentra en proceso de desaparición, si ha mudado a formas de movilidad motorizada (mototaxis, por ejemplo) o si simplemente las condiciones físicas y sociales de algunos distritos ha impedido que se desarrolle. A pesar de que estas preguntas rebasan los objetivos de la presente investigación, nos parecen cuestionamientos valiosos para el entendimiento de la evolución del bicitaxismo en el Valle de México.

A continuación, se presenta un mapa que permite identificar el porcentaje de viajes con uso de bicitaxi con respecto al total de viajes realizados por distrito, tomando como referencia el distrito de origen del viaje (lo cual implica que el uso de bicitaxi no necesariamente se realizó en el distrito de referencia). Es importante destacar que la representación no distingue entre viajes realizados en sábado y viajes realizados entre semana. Los polígonos sombreados en gris representan los distritos sin viajes en bicitaxi, por lo que resulta revelador observar la casi nula presencia de transporte no motorizado al poniente de la ZMVM, probablemente debido a las características orográficas de esta zona de la metrópolis, aunque no se descarta la relación con el tipo de poblamiento predominante en los municipios y alcaldías ubicadas en esta región.

Mapa 4. Viajes en bicitaxi en distintos distritos de la ZMVM por distrito de origen



Fuente: elaboración propia con base en datos de la Encuesta Origen Destino 2017
 La información representa el porcentaje de personas que utilizan bicitaxi por distrito de origen, sin diferenciar entre viajes entre semana y viajes en sábado

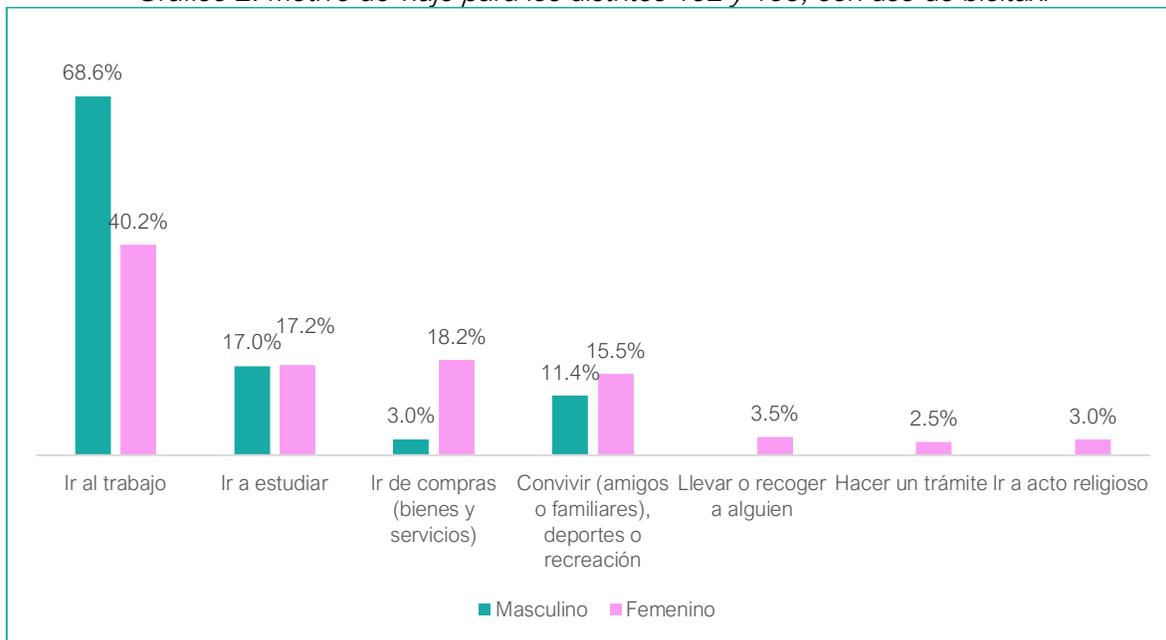
En lo que respecta a los viajes con uso de bicitaxi en alguno de sus tramos de acuerdo con el distrito de destino, se muestra una distribución similar, lo que permite inferir que el uso del bicitaxi se realiza efectivamente en los distritos de referencia.

En este caso, los porcentajes son sistemáticamente menores que para el análisis de los viajes de acuerdo con el distrito de origen⁷⁵, siendo nuevamente el distrito 198 el que ocupa el primer lugar, de acuerdo con el porcentaje de viajes que implican el uso de bicitaxi, con 5.7%, seguido por el distrito 076, Santa Catarina, en Tláhuac, en tanto que los distritos 152 y 153 ocupan la 17ava y 12ava posición, con 0.9% y 1% de viajes en bicitaxi, respectivamente.

⁷⁵ Probablemente debido al aumento de respuestas que no especifican el distrito de destino.

viajes, en tanto que en las mujeres, la distribución de viajes es más amplia, con tan solo 40.2% de los viajes por motivos laborales. La información completa se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 2. Motivo de viaje para los distritos 152 y 153, con uso de bicitaxi

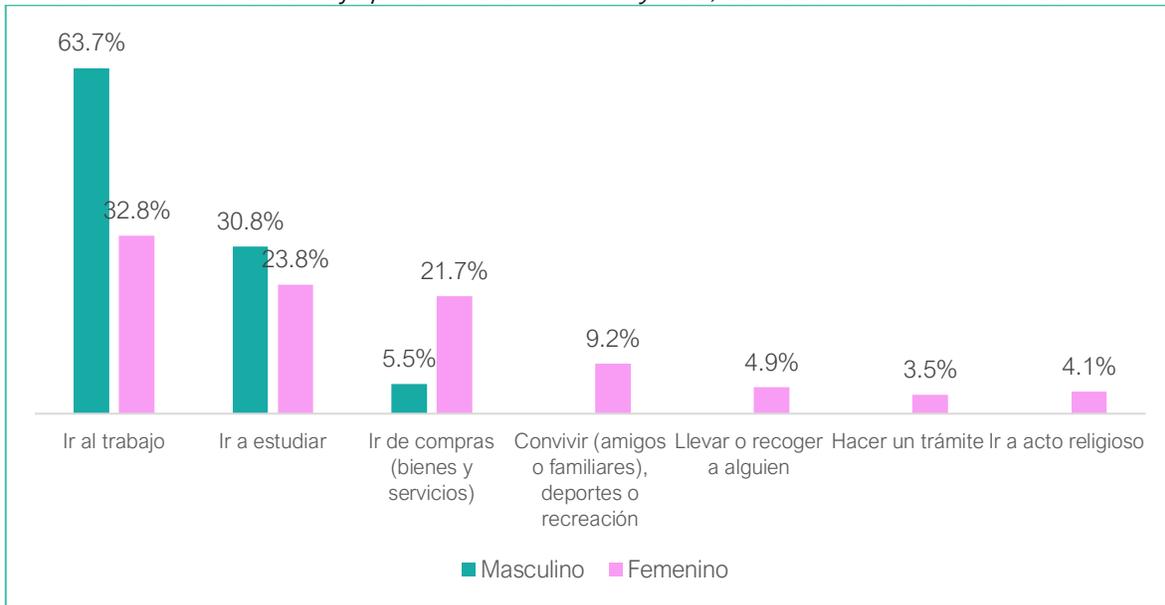


Fuente: elaboración propia con base en la EOD 2017

Finalmente, resalta una disminución de 50.7% de los viajes realizados en bicitaxi en sábado (Gráfico 4), en comparación con los que se realizan entre semana (Gráfico 3), sin embargo, lo que resulta más significativo es la reducción de viajes en las mujeres, en comparación con los viajes realizados por los varones, ya que los viajes realizados por hombres se reducen en un 19%, al pasar de 879 a 714, en tanto que en las mujeres, la reducción de los viajes realizados en sábado representa un 61.4% al pasar de 2,201 a 849.

Una explicación de esto tiene que ver con la distribución de los viajes realizados por las mujeres, pues mientras que en el caso de los varones, se muestra la disminución más significativa en los viajes realizados entre semana por motivos escolares con relación a los viajes realizados en sábado, para el caso de las mujeres, cesan además los viajes relacionados con llevar o recoger a alguien, así como aquellos que se hacen con el objetivo de realizar trámites o acudir a un acto religioso. La distribución de los viajes con uso de bicitaxi realizados entre semana se muestra a continuación:

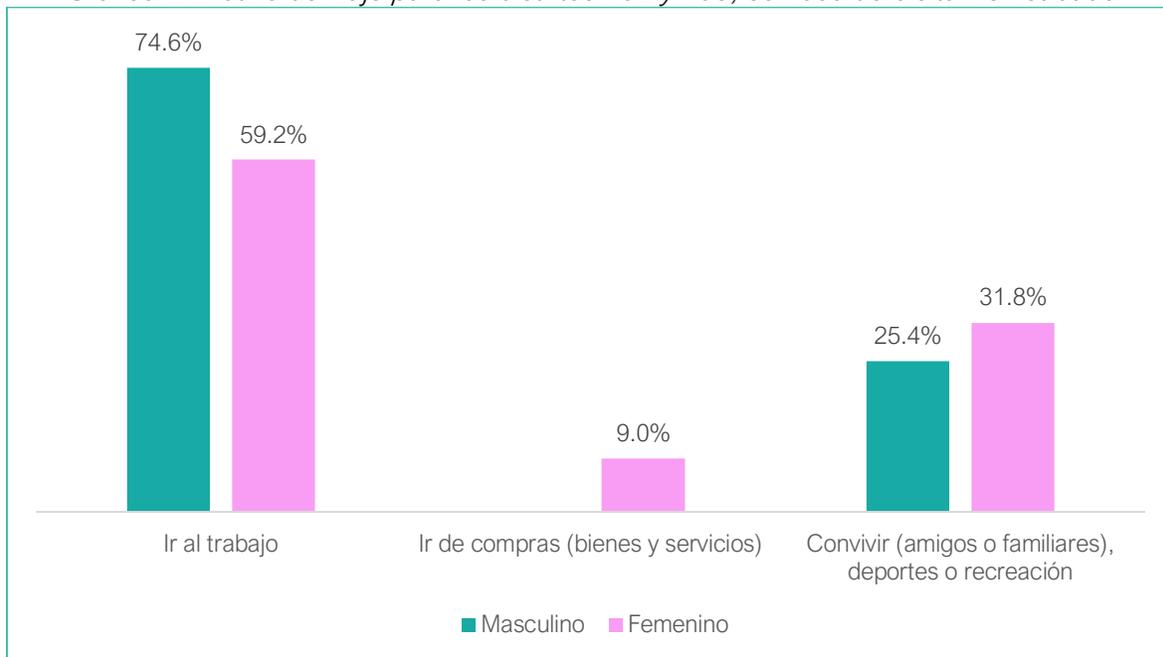
Gráfico 3. Motivo de viaje para los distritos 152 y 153, con uso de bicitaxi entre semana



Fuente: elaboración propia con base en la EOD 2017.

Otro aspecto que falta por resaltar es la concentración de los motivos de los viajes que involucran el uso de bicitaxi para el caso de los varones. Para los viajes entre semana realizados por hombres, estos se distribuyen en 3 categorías, en tanto que las mujeres suelen viajar por una variedad más amplia de motivos (7 categorías distintas), inclusive en sábado, día que los viajes de los varones se concentran en 2 categorías, en tanto que las mujeres declaran viajes por 3 motivos distintos: ir al trabajo, ir de compras, o convivir con amigos o familiares. La información sobre viajes en sábado se muestra a continuación:

Gráfico 4. Motivo de viaje para los distritos 152 y 153, con uso de bicitaxi en sábado

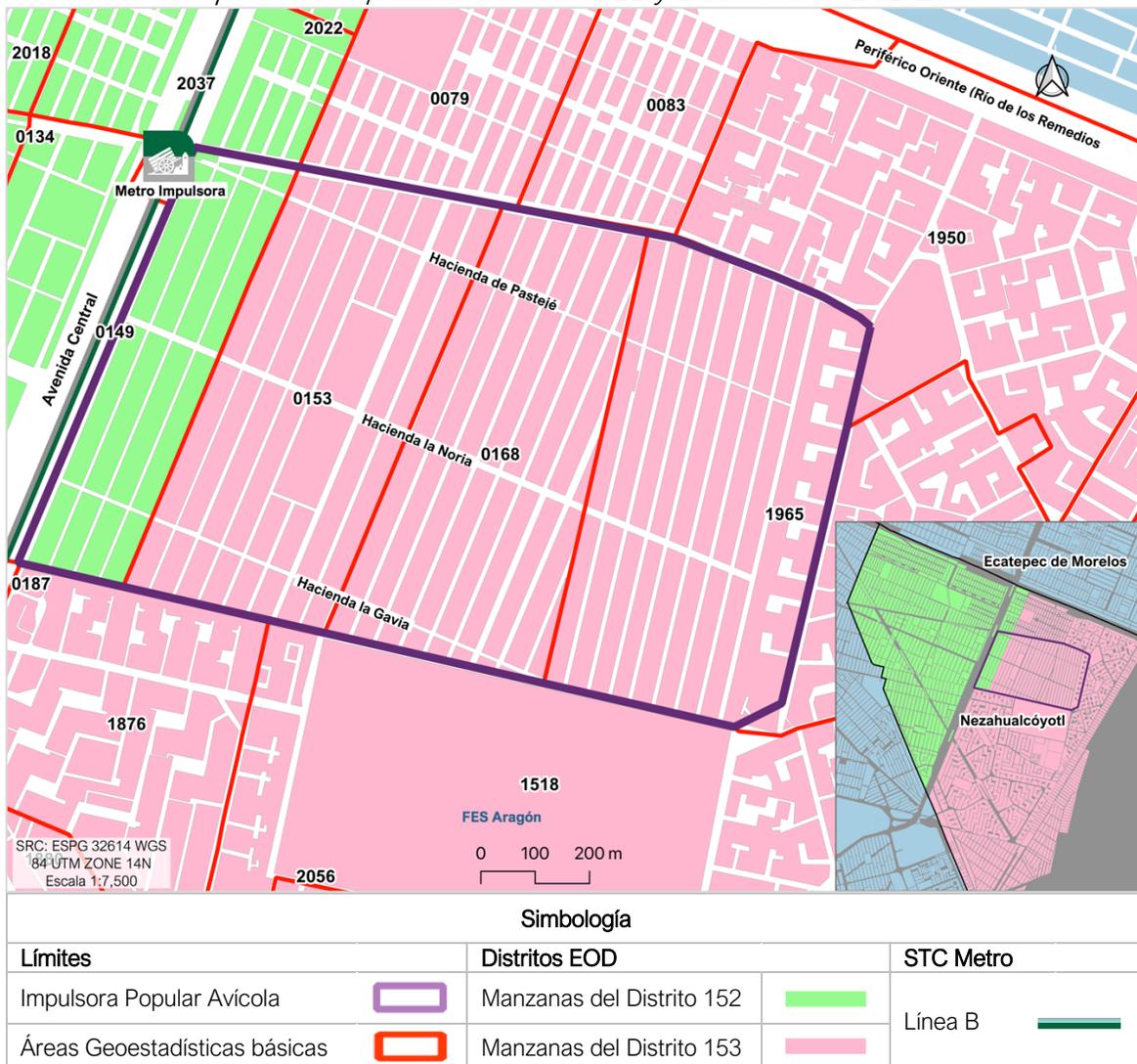


Fuente: elaboración propia con base en la EOD 2017.

Con base en lo anterior podemos realizar algunas anotaciones a manera de cierre del presente apartado. En primer lugar, se debe señalar que el polígono de análisis no se corresponde completamente con ninguno de los distritos de la EOD, pues, pese a ser menor en extensión con relación a las dimensiones de un distrito completo, una parte de la Colonia Impulsora se encuentra dentro del distrito 152, y otra parte, menor en extensión, aunque con mucha importancia por la presencia de dos estaciones del STC metro y la principal base de bicitaxis de ambos distritos, se encuentra en el distrito 153.

El mapa presentado a continuación, muestra la delimitación de la Colonia Impulsora Popular Avícola, así como su superposición con las AGEB señaladas y los distritos 152 y 153 de la EOD- 2017.

Mapa 6. Correspondencia entre AGEB y Distritos de la EOD 2017



Fuente: Elaboración propia con base en información del Marco Geoestadístico Nacional, INEGI, 2019, y con información de la Encuesta Origen Destino 2017

Por otro lado, hemos identificado que el uso de bicitaxi es fundamental para la movilidad cotidiana en el territorio de análisis pues su uso se asocia con múltiples motivos. Asimismo, concluimos, a través de recorridos realizados en campo, y del análisis de la información de la Encuesta Origen Destino, que los viajes registrados por la EOD en los distritos 152 y 153 se concentran en la colonia Impulsora. Es posible sostener esta afirmación si retomamos el diagnóstico realizado por Adolfo Cerqueda Rebollo, presidente municipal de Nezahualcóyotl para el periodo 2022- 2024, en días previos, respecto a que:

Somos uno de los municipios con la mayor cantidad de mototaxis que existen en el Estado de México y en el área metropolitana [...] es otro problema que tenemos nosotros que estar identificando porque [...] todavía no ha habido una ley por parte

del gobierno estatal [que permita] regularizar cada uno de los mototaxis en nuestro municipio, porque tenemos mototaxis y **tenemos bicitaxis**, cosa que sigue siendo un efecto, creo, positivo incluso para la propia sustentabilidad, para el propio medio ambiente, pero ya son los pocos y **estos están muy bien identificados en la colonia Impulsora** y la verdad es que siguen haciendo un noble trabajo en la transportación... en la movilidad de la gente, en traslados cortos evidentemente” (Alcaldes de México, Óp. Cit.).

La EOD indaga por el uso de distintos modos de transporte, pero no nos fue posible identificar si la encuesta señala en qué distrito o tramo se utiliza cada uno de ellos, por lo que la representación gráfica presentada en los mapas integrados en esta sección, tiene forzosamente un sesgo; no obstante, el hecho de que el análisis de los viajes de acuerdo con el distrito de origen sea similar al análisis de los viajes de acuerdo con el distrito de destino, así como el hecho de que distintos autores señalan la importancia de la movilidad informal en el primer y último tramo, sin considerar los traslados a pie (Figuroa, 2005 y Guerrero, 2012), aporta elementos que permiten argumentar sobre la realización de dichos viajes en el distrito de referencia.

Otro aspecto cardinal que arroja el análisis de la EOD es que la variable “género” juega un papel importante en el análisis de la movilidad en bicitaxi, pues como se observa, su uso es más intensivo para las mujeres, sobre todo entre semana, e implica una mayor cantidad de motivos de uso que para el caso de los viajes declarados por los varones.

Por último, la dinámica de movilidad muestra variaciones importantes por clasificación del día del viaje, no obstante, sabemos luego de entrevistas con bicitaxistas, que el domingo es un día con mucho movimiento debido a la instalación del tianguis de la colonia, sin embargo, la EOD, al igual que la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxi, implementada para el presente proyecto, no distingue entre viajes en sábado, domingo, o aquellos realizados entre semana, debido a que rebasa los objetivos de la investigación. Por último, como forma de complementar y profundizar en la información de la EOD sobre viajes en bicitaxi, a continuación incluimos los resultados de la encuesta realizada en el marco de nuestra investigación.

Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis en la colonia impulsora Popular Avícola

Se realizaron 489 encuestas en 9 días de levantamiento distribuidos entre el 11 de mayo y el 2 de junio de 2021, con la participación de 2 encuestadoras con formación en ciencias sociales⁷⁷, además del investigador que sustenta el presente documento.

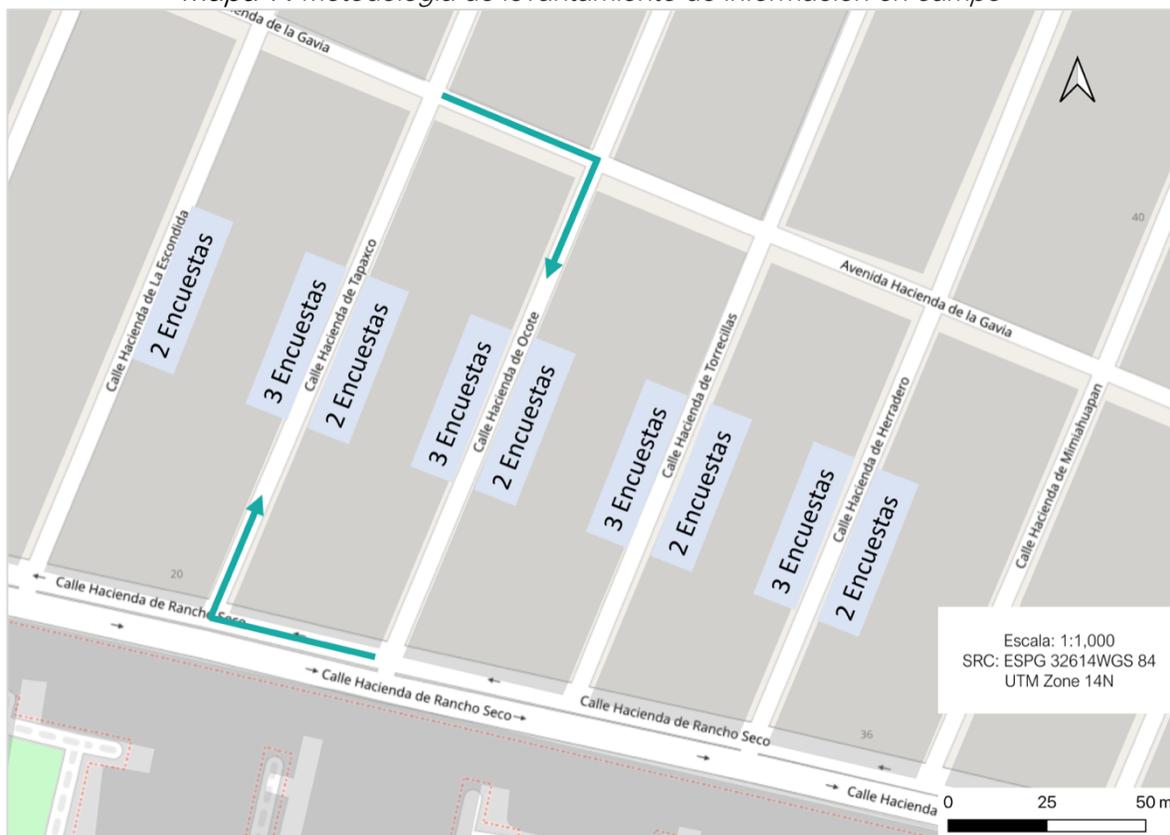
La determinación muestral inicial señalaba 378 cuestionarios a levantar, no obstante, se consideró levantar más encuestas para tener una mejor distribución geográfica de

⁷⁷ Una colega de la Licenciatura en Sociología y otra compañera, licenciada en Trabajo Social, ambas egresadas de la Universidad Nacional Autónoma de México y a quienes reitero mi agradecimiento.

las respuestas pues los primeros días se levantó una mayor proporción de cuestionarios en la zona norte de la colonia, con el objetivo de pilotear el formulario y la respuesta de la gente a nuestra solicitud de participación, para ello, se tocó en cada vivienda de las primeras manzanas, teniendo en algunos casos más de 10 encuestas por manzana.

En una segunda etapa se decidió establecer una cuota de 5 encuestas por manzana como máximo, garantizando que no hubieran más de 3 encuestas en la misma calle, y 5 encuestas máximo en aceras contiguas como se muestra a continuación.

Mapa 7. Metodología de levantamiento de información en campo



Fuente: elaboración propia

También se estableció que la primera casa que se tocaría en cada manzana se definiría al azar, considerando como referencia el punto de término de la manzana anterior, recorriendo siempre en el sentido de las manecillas del reloj, y saltando al menos una vivienda después de haber conseguido una encuesta.

Asimismo, se dejaron fuera viviendas donde fuera perceptible la presencia de bicitaxis en su entrada o patio, aunque aun así encuestamos a esposas, madres, hijos de bicitaxistas, e inclusive a algunos operadores de bicitaxi.

Las cuotas originales establecían tentativamente 189 encuestas a realizarse a usuarios y 189 a no usuarios, sin embargo, en el transcurso de los primeros días del levantamiento concluimos que sería más representativo, permitir que la participación de no usuarios estuviera determinada por la probabilidad de encontrar un no usuario en la misma dinámica de los recorridos, lo cual nos permitiría estimar de forma indirecta el porcentaje de población que utiliza bicitaxi (70%) contra aquella que no lo usa (30%), e incluso la distribución de uso de acuerdo con el género, sobre todo para no usuarios, siendo aquí mayor la participación masculina con 57% por 43% de mujeres que señalaron no utilizar bicitaxi. No obstante, se conservó la cuota original como parámetro mínimo, por tanto, para todos los rangos etarios y cuota por género, se logró en cada caso cumplir con los objetivos establecidos originalmente.

Para las preguntas abiertas, se realizó una pre codificación de las opciones de respuesta, dejando habilitada la opción "otro", para poder registrar opciones no incluidas dentro de la lista de códigos, en este sentido, la mayoría de preguntas no presentó problemas en las respuestas por parte de los encuestados, a los que, dicho sea de paso, no se les mencionaban las opciones disponibles, con el objetivo de que sus respuestas proporcionadas fueran espontáneas, lo cual no implica que no se les pudiera apoyar en caso de que la respuesta proporcionada no se relacionara con lo que la pregunta solicitaba.

Algunas de las preguntas cerradas no presentaron dificultades con la codificación. Por ejemplo, las relacionadas con la ocupación principal del encuestado, así como las situaciones de uso del bicitaxi o las que indagaban sobre las razones por las que se califica el servicio como bueno o malo. No obstante, luego de los primeros dos días de levantamientos, observamos que las codificaciones de algunas preguntas presentaban problemas ya que las respuestas proporcionadas no coincidían con los códigos establecidos, particularmente en los reactivos relacionados con las percepciones sobre afectaciones y beneficios por la presencia de bicitaxis en la colonia, así como la pregunta sobre los aspectos a mejorar en la prestación del servicio. De este modo, el proceso de post- codificación de las respuestas proporcionadas fue complicado en tanto que involucró una reducción de la información de segundo orden (luego de aquel que implicó la captura del encuestador en campo) y una designación de categorías con cierto nivel de arbitrariedad.

Particularmente, las preguntas relacionadas con la opinión acerca de los conductores y sobre el servicio pertenecen a esta categoría. Otras preguntas donde se presentó esta problemática fueron: los motivos por los que no se utiliza el servicio de bicitaxis; la descripción de problemas con bicitaxistas, así como la descripción de accidentes presenciados donde hubiera estado involucrado algún bicitaxista.

Un problema adicional que se presentó en el registro de las respuestas es que en ocasiones los encuestados expresaban opiniones sobre determinado tema en un reactivo distinto a aquel en el que se preguntaba expresamente su opinión sobre el

mismo tema particular y cuando se les preguntaba sobre este, decían algo distinto a lo que habían expresado originalmente. En ocasiones se podía subsanar este sesgo durante el levantamiento de la encuesta, pero en aquellos casos en los que no se logró, en el trabajo de “post producción” se rescataron las respuestas proporcionadas por los encuestados en reactivos distintos o en la sección de observaciones. Es el caso de las preguntas que solicitaban la opinión sobre el servicio de bicitaxis y los conductores. En ambos casos se trató de separar durante el trabajo de gabinete aquellas expresiones relacionadas con el servicio de aquellas que se refirieran a la imagen de los bicitaxistas, teniendo cuidado en la codificación, pues resulta evidente que tanto la prestación del servicio como las representaciones de los bicitaxistas se encuentran estrechamente vinculados. Como ejemplo, un usuario podía expresar que el servicio es pésimo en virtud de la atención del operador al usuario y otra persona podría opinar que los operadores son responsables, pero el servicio es malo porque la tracción humana lo hace lento.

El problema se hizo evidente sobre todo en los casos en los que los encuestados respondían que el servicio era bueno pero antes habían señalado negligencias en el desempeño de los conductores. Por tanto, se entiende que los respondientes referían a que el servicio era bueno, como sinónimo de útil, de modo que, al ponderar las respuestas de ambas preguntas se creó la categoría “Es un servicio útil / necesario a pesar del desempeño negligente de los conductores”, lo que equivale a decir, como literalmente lo dijeron algunos encuestados, que es un mal necesario, código que por otro lado, suma la mayoría de las menciones de los no usuarios sobre la percepción del servicio, como se verá más adelante.

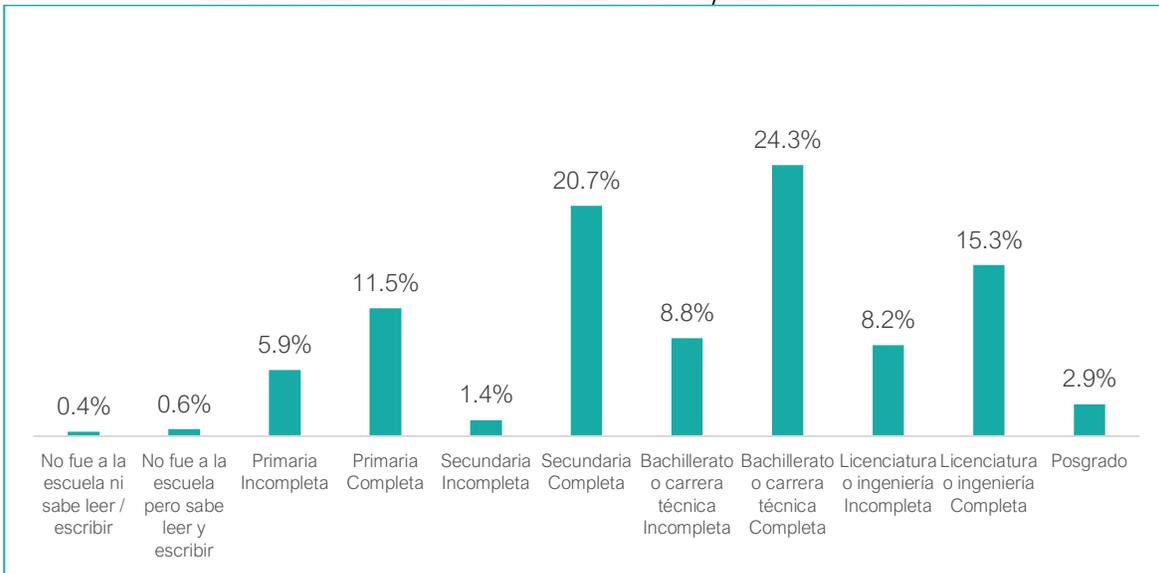
¿A quiénes encuestamos? Composición de la muestra

En total, fue posible recopilar 489 encuestas en las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora (Las Antenas), de las cuales 278 (57%) fueron levantadas a mujeres y 211 (43%) a varones.

Por lo que respecta a las edades de participación, 11.9% de los encuestados comprende a población de entre 18 y 24 años; 67.9% a personas de entre 25 y 64 años, y, finalmente, 20.2% a personas de 65 años en adelante. La muestra cuenta con una edad media de 47 años y una mediana de 48 años. La segmentación de la muestra respetó la aleatorización en la consecución de las encuestas, aunque en cada rango etario se cumplió con una cuota mínima que garantiza la representatividad de cada segmento.

En cuanto a niveles de instrucción académica, tenemos una muestra compuesta, en un 24.3% por personas con bachillerato o carrera técnica concluida, seguida de 20.7% de personas con secundaria completa y un 15.3% de personas con una licenciatura o ingeniería completa. El nivel máximo de estudios de nuestra muestra está compuesto de la siguiente forma:

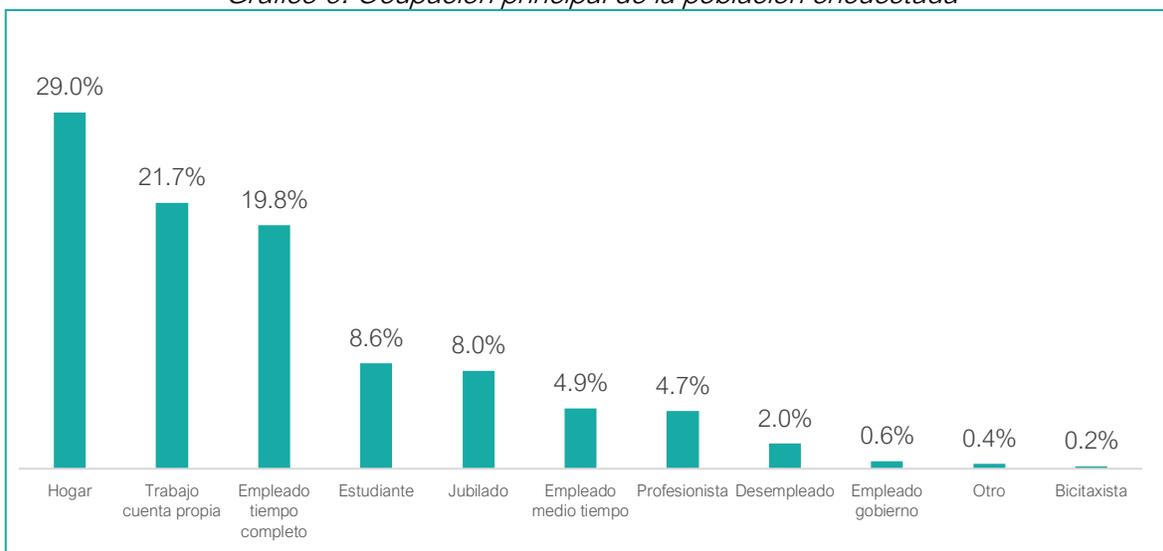
Gráfico 5. Nivel máximo de estudios de la población encuestada



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Por lo que concierne a la ocupación principal de los participantes, resulta interesante que casi una tercera parte de la muestra está compuesta por personas que se dedican exclusiva o primordialmente a las labores domésticas (29%), seguida por trabajadores por cuenta propia (21.7%) y población que trabaja como empleado a tiempo completo (19.8%); un porcentaje menor está compuesto por estudiantes (8.6%), quienes en el momento de la encuesta realizaban actividades académicas de forma remota. El resto de la información sobre ocupación aparece a detalle en la gráfica siguiente:

Gráfico 6. Ocupación principal de la población encuestada



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Respecto a la colonia de residencia, la muestra está compuesta mayoritariamente por población vecindada en la Colonia Impulsora Popular Avícola, en un 62%, seguida por la población con vivienda en la colonia Las Antenas (Ampliación Impulsora) en un 31.7%. Para cerrar, tenemos a la población que si bien no vive dentro del polígono de interés, sí realiza distintas actividades a su interior, sobre todo como empleados en comercios locales. Esta población representa un 6.3%.

En cuanto al uso de bicitaxis, 78% declara haber utilizado al menos una vez el servicio de bicitaxis dentro de la(s) colonia(s) de referencia, en tanto que un 22% dice no haber utilizado el servicio antes. De la población que sí ha utilizado bicitaxis, únicamente el 9.3% representa a población que aunque alguna vez utilizó bicitaxi, no lo usa en la actualidad, mientras que 27.4% lo usa menos de una vez por semana y 63.4% lo utiliza al menos una vez por semana.

Población no usuaria de servicio de bicitaxis

Considerando como un solo subconjunto a la población que al día de la encuesta no había utilizado bicitaxis dentro de cualquiera de las colonias de interés y a aquellos que los han utilizado con anterioridad pero en la actualidad dejaron de usarlos, tenemos un total de 144 casos, lo que representa el 29.4% de la muestra. Entre las razones que inhiben el uso de bicitaxis para este subconjunto muestral encontramos 199 menciones que agrupamos en 22 variables distintas, esto es, 1.4 razones declaradas en promedio por cada no usuario, para no utilizar bicitaxi. Destacan al respecto 5 menciones: en primer lugar, con el 16.6% del total de respuestas (es decir, de las 199 menciones) los no usuarios señalan que prefieren caminar antes que realizar el viaje en bicitaxi; el 16.1% menciona que no utiliza bicitaxis porque es inseguro o porque los conductores manejan mal. Como veremos más adelante, la idea de que los conductores trabajan drogados o alcoholizados es una de las principales representaciones que desvalorizan el bicitaxismo; en este sentido, 14.6% menciona esta como una razón para no utilizar bicitaxis. Otro 12.1% menciona que utiliza automóvil o motocicleta para sus traslados, en tanto que 9% considera no necesitarlos debido a que sus viajes locales son demasiado cortos (tabla 3):

Tabla 3. ¿Cuál es el principal motivo por el que no utiliza el servicio de bicitaxis?

Motivo	Total de menciones	Porcentaje
Prefiero caminar	33	16.6%
No es seguro, manejan mal	32	16.1%
Los conductores trabajan drogados / alcoholizados	29	14.6%
Utilizo coche o motocicleta	24	12.1%
No los necesito pues mis viajes son cortos	18	9.0%
No me agradan / me dan desconfianza	9	4.5%
Es un servicio caro / aumentó su costo	9	4.5%
No salgo mucho a la calle	8	4.0%
Utilizo bicicleta	8	4.0%

Motivo	Total de menciones	Porcentaje
Modificaciones en mi movilidad por pandemia	6	3.0%
Utilizo otro medio de transporte público	5	2.5%
Los conductores son groseros	4	2.0%
Cobros irregulares por encima de las tarifas	4	2.0%
No puedo subir a un bicitaxi por dificultades en la movilidad	3	1.5%
Los bicitaxis se encuentran en malas condiciones	2	1.0%
Otras opciones con una sola mención	5	2.5%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Finalmente, se preguntó al segmento de la muestra que no utiliza bicitaxi, su opinión respecto del bicitaxismo; se obtuvieron 195 menciones⁷⁸, de las cuales 21.5% consigna que es un servicio útil o necesario a pesar del desempeño negligente de los conductores; en segundo lugar de menciones, con 15.9%, se señala que es un servicio bueno o que es un servicio útil y necesario. Esta opción engloba aquellas respuestas que sólo indican que es un servicio bueno y aquellas que explícitamente mencionaron su utilidad, debido a que asumimos la similitud de los términos bueno y útil cuando no se mencionan razones adicionales para señalar las cualidades del servicio. Por otro lado, un 15.4% señala que es un mal servicio debido al desempeño negligente de los conductores; otro 6.2% considera que es malo debido a que algunos conductores realizan cobros excesivos, 5.1% indican que el servicio en realidad depende del bicitaxista, mismo porcentaje que las respuestas que señalan que es un buen servicio para situaciones de emergencia; 4.1% señala que es un transporte inseguro pues en ocasiones generan accidentes (ver tabla).

Tabla 4. Opiniones de no usuarios respecto del bicitaxismo

Opinión	Total de menciones	Porcentaje
Es un servicio útil / necesario a pesar del desempeño negligente de los conductores	42	21.5%
Es un servicio bueno, útil y necesario	31	15.9%
Es un mal servicio debido al desempeño negligente de los conductores	30	15.4%
Algunos conductores realizan cobros excesivos	12	6.2%
El servicio depende del bicitaxista	10	5.1%
Es un servicio útil para situaciones de emergencia	10	5.1%
Es inseguro / En ocasiones generan accidentes	8	4.1%
Es un servicio barato	7	3.6%
Es una fuente de empleo	7	3.6%
Hay sobreoferta / Su presencia genera saturación vial	7	3.6%
Es un servicio innecesario / su presencia provoca sedentarismo	5	2.6%
Es un servicio útil para personas con movilidad reducida y adultos mayores	4	2.1%

⁷⁸ Se eliminan del análisis 4 casos donde los respondientes mencionan no tener una opinión particular sobre el servicio.

Opinión	Total de menciones	Porcentaje
El servicio es bueno porque no contaminan	4	2.1%
No tengo una opinión particular sobre el servicio	4	Se eliminó para la ponderación
Es un servicio caro	3	1.5%
Es un mal servicio debido a la falta de supervisión, debería de regularse	3	1.5%
El servicio es bueno debido al trato al usuario	2	1.0%
Es conveniente para viajes individuales	2	1.0%
Es un mal servicio pues algunos conductores trabajan con unidades en malas condiciones	2	1.0%
Es un servicio bueno para viajes cortos	2	1.0%
Otras positivas con una sola mención	2	1.0%
Otras negativas con una sola mención	2	1.0%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Población usuaria de servicio de bicitaxis

Los usuarios de bicitaxi representan un 70.6% del total de los entrevistados, lo que resulta significativo por sí mismo, si consideramos por un lado que la metodología buscó la aleatoriedad de la muestra, y por el otro, que la EOD, 2017 señala una cantidad de viajes en los distritos 152 y 153 que invisibiliza la intensidad del uso de este medio de transporte en el polígono de estudio.

Dicho lo anterior, indagamos respecto al costo del viaje típico de la muestra, teniendo como resultado una media de 8.7 pesos por viaje, así como una moda y una mediana de 8 pesos, ¿Qué nos dice esto? En primer lugar, que el viaje más usual (59% del total registrado) es el viaje más corto, dado que la tarifa base “oficial” es de 8 pesos; por tanto, un costo más elevado desincentiva el uso del bicitaxi, pues resulta más costoso que el transporte público concesionado.⁷⁹ El segundo lugar de las menciones de costo fue de 10 pesos por viaje, con 21.2%, seguido por un 7.5% que menciona que el costo por pasaje es de 7 pesos, lo cual resulta interesante debido a que se identificó que la tarifa inicial (al menos en la base del metro Impulsora) es de 8 pesos. Por otro lado, 6.5% señala un costo por viaje de 9 pesos. El resto de las respuestas se registró para viajes de entre 11 y 20 pesos (5.8% de las respuestas), sin embargo, sólo en algunos casos es posible obtener información adicional sobre estos viajes dado que algunos de los encuestados mencionan viajes de extremo a extremo de la colonia, viajes con una comisión adicional por traslado de pequeños fletes, o inclusive, algunos indican que su respuesta refiere a viajes de ida y vuelta. Aun así, consideramos que esta falencia en la información no afecta de forma significativa la tendencia presentada.

Para complementar este dato, pudimos obtener una fotografía que detalla las tarifas de la base más importante dentro de la colonia, la cual presentamos a continuación:

⁷⁹ Notas de campo

Ilustración 4. Tarifa oficial base del metro impulsora

**TARIFA DE BICITAXIS
BASE METRO IMPULSORA**

HDA. DE YECAPITLA \$ 12	HDA. DE YECAPITLA \$ 12	HDA. DE YECAPITLA \$ 13
HDA. DE SAN CARLOS \$ 11	HDA. DE SAN CARLOS \$ 11	HDA. DE SAN CARLOS \$ 12
HDA. DEL PEÑÓN \$ 10	HDA. DEL PEÑÓN \$ 10	HDA. DEL PEÑÓN \$ 12
HDA. DE QUEJLOS \$ 9	HDA. DE QUEJLOS \$ 10	HDA. DE QUEJLOS \$ 11
HDA. DE NOPALA \$ 9	HDA. DE NOPALA \$ 10	HDA. DE NOPALA \$ 10
HDA. DE CORRALEJO \$ 9	HDA. DE CORRALEJO \$ 10	HDA. DE CORRALEJO \$ 10
HDA. DE ARAGÓN \$ 9	HDA. DE ARAGÓN \$ 10	HDA. DE ARAGÓN \$ 10
HDA. DE SANTA ANA \$ 9	HDA. DE SANTA ANA \$ 10	HDA. DE SANTA ANA \$ 10
HDA. DE BERNABÉ \$ 9	HDA. DE BERNABÉ \$ 9	HDA. DE BERNABÉ \$ 10
HDA. DE SAN AGUSTÍN \$ 8	HDA. DE SAN AGUSTÍN \$ 8	HDA. DE SAN AGUSTÍN \$ 10
HDA. DE ATENCO \$ 8	HDA. DE ATENCO \$ 8	HDA. DE ATENCO \$ 10
HDA. DE MAYORAZGO \$ 8	HDA. DE MAYORAZGO \$ 8	HDA. DE MAYORAZGO \$ 10
HDA. DE PURÍSIMA \$ 8	HDA. DE PURÍSIMA \$ 8	HDA. DE PURÍSIMA \$ 8
HDA. DE ÁNIMAS \$ 8	HDA. DE ÁNIMAS \$ 8	HDA. DE ÁNIMAS \$ 8
HDA. DE TOMACOCO \$ 8	HDA. DE TOMACOCO \$ 8	HDA. DE TOMACOCO \$ 8
HDA. DE ZOTOLUCA \$ 8	HDA. DE ZOTOLUCA \$ 8	HDA. DE ZOTOLUCA \$ 8
HDA. DE SAN MATEO \$ 8	HDA. DE SAN MATEO \$ 8	HDA. DE SAN MATEO \$ 8
HDA. DE SOLÍS \$ 8	HDA. DE SOLÍS \$ 8	HDA. DE SOLÍS \$ 8
HDA. DE EN MEDIO \$ 8	HDA. DE EN MEDIO \$ 8	HDA. DE EN MEDIO \$ 8
HDA. DE ECHEGARAY \$ 8	HDA. DE ECHEGARAY \$ 8	HDA. DE ECHEGARAY \$ 8
HDA. DE MIMIHUAPAN \$ 8	HDA. DE MIMIHUAPAN \$ 8	HDA. DE MIMIHUAPAN \$ 8
HDA. DE HERRADERO \$ 8	HDA. DE HERRADERO \$ 8	HDA. DE HERRADERO \$ 8
HDA. DE TORRECIJAS \$ 8	HDA. DE TORRECIJAS \$ 8	HDA. DE TORRECIJAS \$ 8
HDA. DE COTE \$ 8	HDA. DE COTE \$ 8	HDA. DE COTE \$ 8
HDA. DE TAPAXCO \$ 8	HDA. DE TAPAXCO \$ 8	HDA. DE TAPAXCO \$ 8
HDA. DE LA ESCONDIDA \$ 8	HDA. DE LA ESCONDIDA \$ 8	HDA. DE LA ESCONDIDA \$ 8
HDA. DE XAJAY \$ 8	HDA. DE XAJAY \$ 8	HDA. DE XAJAY \$ 8

● VALLE ZDA. \$ 10.00 POR PERSONA
 ● SAN LORENZO \$ 12.00 POR PERSONA Y \$ 15 PASANDO VISTULA
 ● NIÑOS DE 8 AÑOS EN ADELANTE PAGAN PASAJE
 ● CADA PARADA ADICIONAL SE COBRAN \$ 3.00 MAS.
 ● CHEDRALI \$ 13.00 POR PERSONA
 ● LLOVENCO \$ 12 POR PERSONA
 ● DOMINGO \$ 10.00 PASANDO EL TANDURE
 ● DESPUES DE LAS 10:00 P.M. PASAJE
 MÍNIMO \$ 10.00 PASANDO BOUTE.

POR SU ATENCIÓN GRACIAS

Fuente: Elaboración propia, con base en recorridos de campo.

Sin considerar la respuesta sobre el cobro por viaje, para la mayoría de los usuarios (67.3%⁸⁰) el cobro por viaje le parece justo, en tanto que solo al 28.3% le parece que el cobro es caro. Finalmente, a una pequeña proporción de la población encuestada (4.4%) el cobro le parece inadecuado porque considera que es demasiado barato.

En lo concerniente a los principales usos del bicitaxi, casi la mitad de los encuestados (47.5%) declara que su principal viaje lo hace para ir de compras, dato significativo si se compara con los motivos de uso de bicitaxi para los viajes registrados en la EOD, encuesta que señala como principales motivos de uso los relacionados con el trabajo o estudios. Esta divergencia puede ser resultado de distintos factores, tanto de la contingencia sanitaria como de la naturaleza de la muestra. En segundo lugar de menciones respecto a los motivos de uso de bicitaxi se señala su uso para ir a trabajar (27%); un porcentaje menor (4.3%) lo usa para visitar a alguien, para ir a estudiar (3.5%) o para llevar o recoger a alguien (3.2%). Los usos restantes se distribuyen según se observa en la tabla 5.

⁸⁰ Porcentaje ponderado, no se consideran dos respuestas marcadas con un “no sabe” a la pregunta de ¿Considera que el cobro por viaje es el adecuado?

Tabla 5. Usos principales del bicitaxi

Motivo de uso	Total de menciones	Porcentaje
Para ir de compras	164	47.5%
Para ir a trabajar	93	27.0%
Para visitar a alguien	15	4.3%
Para ir a estudiar	12	3.5%
Para llevar o recoger a alguien	11	3.2%
Para emergencias solamente	9	2.6%
Para regresar a casa	7	2.0%
Para acudir al médico	7	2.0%
Para realizar algún trámite	6	1.7%
Para realizar actividades recreativas	4	1.2%
Para ir al metro por motivos no especificados	4	1.2%
Para acudir a algún acto religioso	3	0.9%
Para evitar cargar objetos voluminosos o pesados	3	0.9%
Para evitar caminar cuando estoy cansada (o)	2	0.6%
Para distintas actividades no especificadas	2	0.6%
Otras con una sola mención	3	0.9%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

En relación con la información anterior, la pregunta se formuló de la siguiente forma: Principalmente, ¿para que utiliza el bicitaxi? (para su viaje más usual). Al respecto, destacan algunos datos, por ejemplo, que el 3.5% declara que utiliza el bicitaxi para ir a estudiar, a pesar de que, al momento de levantar las encuestas nos encontrábamos en semáforo epidemiológico amarillo, por lo que las actividades académicas se encontraban suspendidas en prácticamente todas las escuelas de la ZMVM. También se entiende que en otro momento, la información sobre el uso principal sería distinta pues algunos encuestados mencionaron, de manera informal, que antes de la pandemia utilizaban el bicitaxi sobre todo para ir a la escuela. Por otro lado, también se entiende que pese a que una sola persona declara como viaje más usual el acudir a la vacuna covid⁸¹, no es en realidad el viaje más usual; ello da pistas de que quizás algunos encuestados respondieron este reactivo de acuerdo con el último viaje realizado.

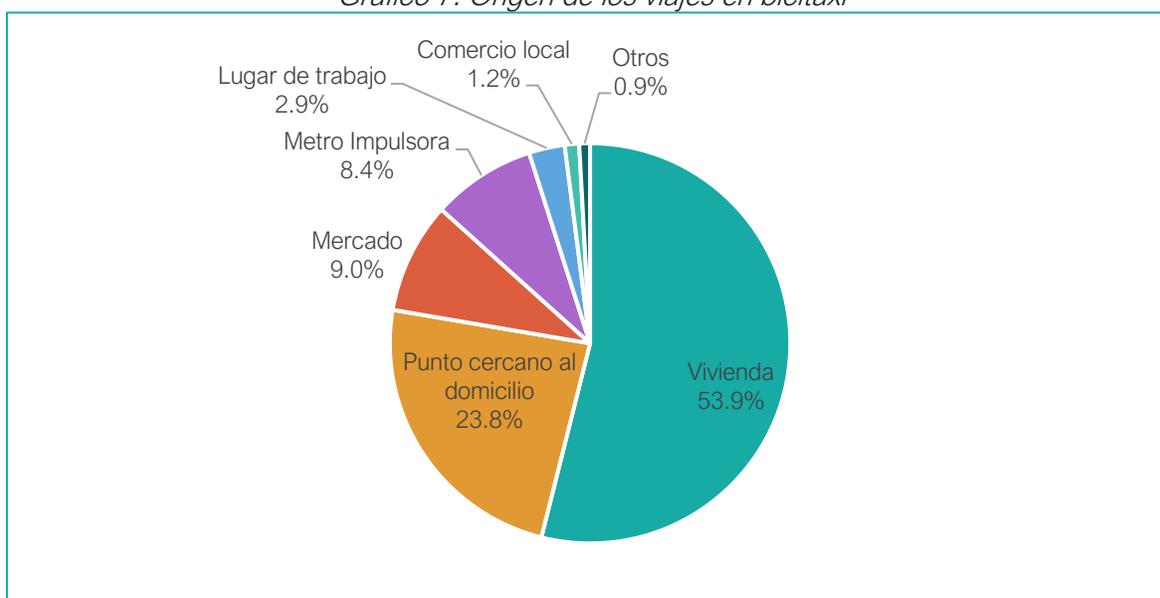
Por otra parte, ¿qué nos dice la información obtenida respecto al origen y destino de los viajes en bicitaxi? En primer lugar, es importante establecer el alcance de la encuesta implementada, restringido si se le compara con la EOD; sobre todo porque nuestro ejercicio en campo se centró en indagar exclusivamente por los viajes en bicitaxi dentro del polígono de interés, sin preocuparnos por otros temas como la multimodalidad o el lugar de destino de los viajes fuera del polígono. No obstante, a partir de los datos recolectados se pueden identificar los principales puntos de

⁸¹ Esta respuesta que se agrupó en la opción “para acudir al médico”

atracción de viajes, así como los sitios donde los encuestados suelen abordar un bicitaxi. Al respecto, se obtuvo la siguiente información:

Para el origen de los viajes, destaca la vivienda de las y los encuestados con un 53.9% de las menciones, seguida por el abordaje en un punto cercano al domicilio, la esquina de la vivienda, por ejemplo, con un 23.8%. Ambas menciones (77.7%) realmente podrían considerarse como una misma categoría pues se explican a partir de la facilidad de abordar un bicitaxi, minimizando la necesidad de realizar a pie el primer tramo del viaje. Otros sitios importantes para el inicio del viaje en bicitaxi son el mercado, el Metro Impulsora, y el lugar de trabajo dentro de la colonia, cuya proporción se muestra en el siguiente gráfico.

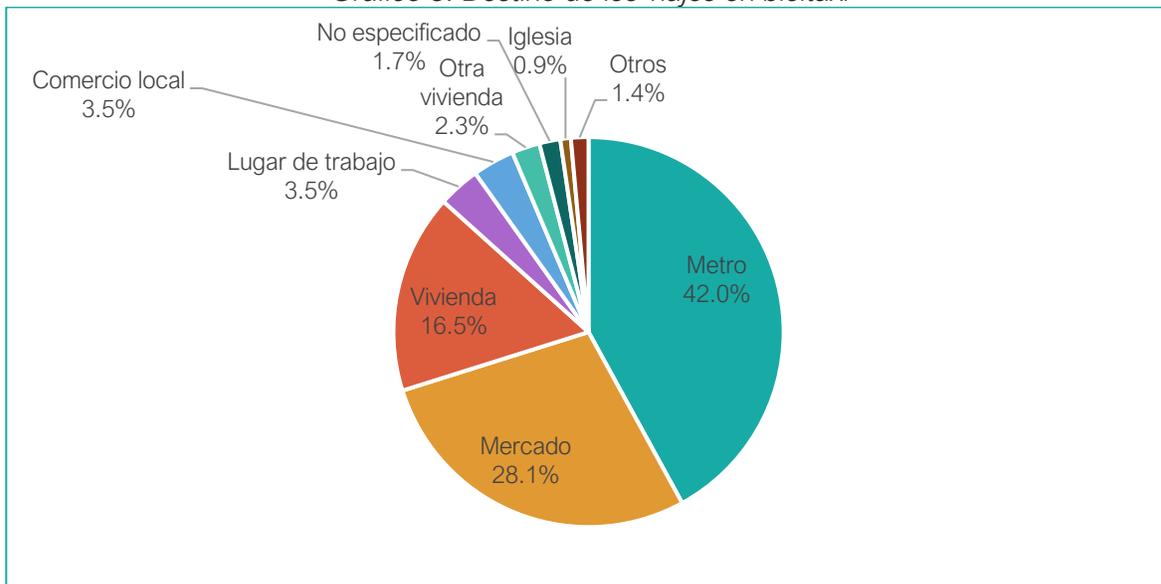
Gráfico 7. Origen de los viajes en bicitaxi



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Para el destino de los viajes, destaca como sitio de atracción el Metro Impulsora con 42% de las menciones, seguido por el mercado Gustavo Baz Prada, con 28.1%. La vivienda propia es el tercer sitio atractor de viajes con 16.5% de las menciones, mientras que las respuestas restantes tienen la siguiente relación:

Gráfico 8. Destino de los viajes en bicitaxi

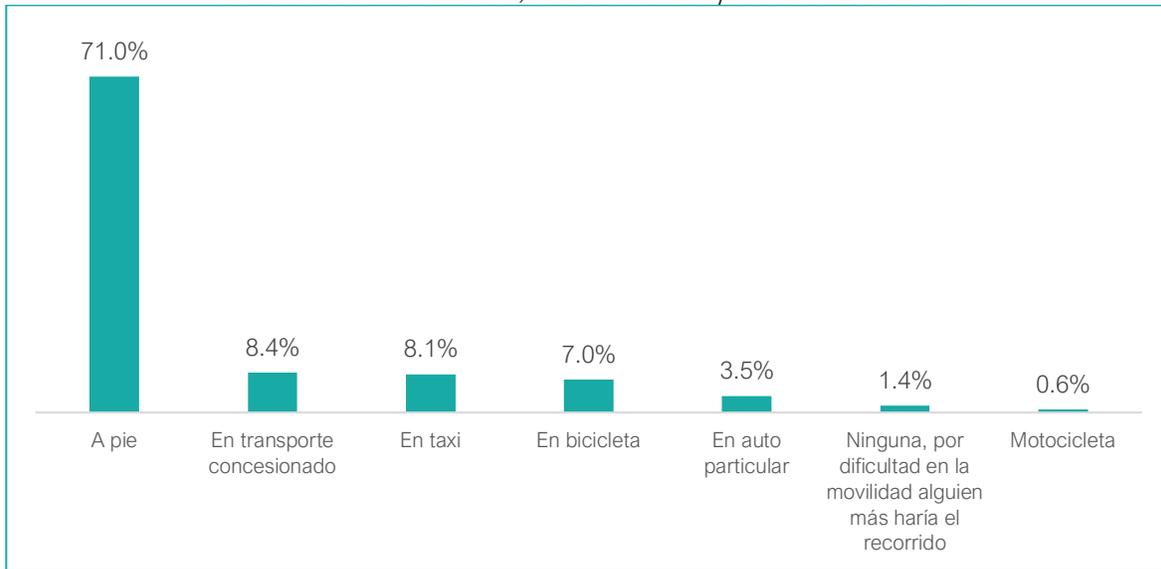


Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Como puede verse, derivado de los datos anteriores, el viaje típico dentro de la colonia puede representarse como aquel que se realiza de la vivienda propia al Metro Impulsora, siendo el mercado otro sitio importante de origen y destino de los viajes. Al respecto, el mercado como sitio de destino del viaje en bicitaxi tiene una cantidad de menciones muy por encima de las que obtuvo como sitio de origen, no obstante que se registró en diarios de campo, que algunas personas razonan que es mejor ir a pie al mercado, lo que se percibe como un ahorro, pero una vez que llevan las compras, es más sencillo regresar a casa en bicitaxi.

Además de indagar por los viajes realizados, también se preguntó por la forma en la que los usuarios realizarían sus recorridos en caso de no poderlos hacer en bicitaxi. Los datos a este respecto son contundentes: la mayoría los realizaría a pie. En segundo lugar se menciona el uso de transporte concesionado seguido por los viajes en taxi (gráfica 9).

Gráfico 9. Cambio modal, en caso de no poder utilizar bicitaxi



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Como puede verse, destaca un hipotético cambio modal (si no hubiera bicitaxis) tendiente a formas no contaminantes (modos activos de movilidad), si sumamos los recorridos a pie o en bicicleta (78% del total); mientras que la presencia de bicitaxis contribuye a “reducir” en un 20.6% los viajes que, de no existir, se realizarían en medios motorizados de transporte. Finalmente, como se analiza más adelante, si bien se puede cuestionar la presencia de bicitaxis como una necesidad real, resulta un medio de transporte que mejora la accesibilidad de la población con dificultades en la movilidad, pues como se observa, un 1.4% menciona que no tiene otra forma de moverse debido a sus condiciones físicas, lo cual resulta importante si se piensa en que cada día nos movemos hacia una pirámide poblacional más envejecida.

Se ha sostenido anteriormente que el uso de bicitaxis no implica que se tenga una valoración positiva del servicio. Al respecto, se pidió a las personas usuarias que calificaran el servicio de bicitaxis, teniendo un balance general positivo, aunque si bien es cierto que se observa una tendencia a calificar como “regular” el servicio, esta tendencia resulta una forma natural en la que relativizamos nuestras propias opiniones. De modo que, mientras el 47.2% califica el servicio como regular, el 32.8% considera que el servicio es bueno, por solamente el 13% que piensa que es malo. Como era de esperarse, los porcentajes más bajos son los de las respuestas que se ubican en ambos extremos de la escala: únicamente el 4.3% califica el servicio como excelente, mientras que el 2.6% considera que es muy malo.

Una forma de matizar la calificación sobre el servicio es preguntar aquellas razones por las que se califica de la forma en la que se hace. Al no limitar las menciones por encuestado, hubo participantes que proporcionaron hasta 6 motivos distintos para justificar su calificación del servicio, lo que da como resultado un inventario de 27

motivos negativos y 13 motivos positivos distintos. Considerando las respuestas de los 345 usuarios de bicitaxis, sumamos 693 menciones, es decir, un promedio de 2 respuestas por encuestado, de las cuales, el 58% pueden ser valoradas como opiniones negativas y 42% como opiniones positivas del servicio, lo cual resulta revelador pues a pesar de tener una calificación promedio de regular a buena, el inventario de aspectos negativos es más amplio.

El primer lugar de las menciones positivas refiere a que el bicitaxismo es un transporte eficiente (24.1%); en segundo lugar, se considera como un transporte rápido (19%); y un transporte barato (17.6%); también se valora como positivo que los bicitaxistas suelen ser personas serviciales y/o atentas (12.1%); para otros (8.6%) es un transporte cómodo; a la vez que se aprecia la posibilidad de viajar con objetos, bultos o bolsas voluminosas (6.6%); Algunas respuestas más consideran que el bicitaxi es un transporte seguro (5.2%). Para concluir, otras 6 menciones diferentes suman el 6.9% (Tabla 6).

Tabla 6. Calificación del servicio: Menciones positivas

Menciones positivas	Total de menciones	Porcentaje
Es un transporte eficiente	70	24.1%
Es un transporte rápido	55	19.0%
Es un transporte barato	51	17.6%
Los bicitaxistas son serviciales / atentos	35	12.1%
Es un transporte cómodo	25	8.6%
Puedo viajar con objetos / bultos voluminosos	19	6.6%
Es un transporte seguro	15	5.2%
El servicio siempre está disponible	7	2.4%
Es una fuente de empleo	5	1.7%
No contamina	3	1.0%
Permite realizar viajes de puerta a puerta	3	1.0%
Otras con una sola mención	2	0.6%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Por su parte, las menciones negativas se distribuyen de la siguiente forma: el 23.1%, menciona la presencia de conductores que trabajan drogados o alcoholizados, esto es, 93 menciones de las 402 menciones negativas; Otras personas consideran que el bicitaxi es un transporte inseguro (18.2%), también se considera que los bicitaxistas no son serviciales o atentos (17.9%), seguida por las menciones sobre el manejo irresponsable del bicitaxi (12.9%).

Para el caso de las menciones negativas, tenemos una dispersión más amplia de respuestas pues otras 23 menciones adicionales, suman el 27.9% según se detalla en la siguiente Tabla:

Tabla 7. Calificación del servicio: Menciones negativas

Motivos negativos de la calificación del servicio de bicitaxi	Menciones totales	Porcentaje
Conductores que trabajan drogados o alcoholizados	93	23.1%
Es un transporte inseguro	73	18.2%
Bicitaxistas no serviciales / atentos	72	17.9%
Conductores que manejan irresponsablemente	52	12.9%
Los bicitaxis casi siempre están en pésimas condiciones	22	5.5%
Es un transporte caro	18	4.5%
Conductores realizan cobros excesivos	15	3.7%
Conductores sin higiene personal	8	2.0%
Es un transporte incómodo	7	1.7%
Es un transporte ineficiente	7	1.7%
Es un transporte lento	5	1.2%
Conductores agresivos	3	0.7%
El servicio no tiene regulaciones	3	0.7%
No hay unidades disponibles en la zona donde vivo o en el horario que requiero	3	0.7%
Conductores menores de edad o sin experiencia	3	0.7%
Hay sobreoferta de bicitaxis	2	0.5%
Conductores que traen música a alto volumen	2	0.5%
Conductores no quieren realizar viajes de puerta a puerta	2	0.5%
Conductores no respetan medidas sanitarias por pandemia	2	0.5%
Percepción de que algunos conductores asaltan, están vinculados con delincuentes o distribuyen droga	3	0.7%
Otras con una sola mención	7	1.7%

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Un primer acercamiento a las representaciones sociales: las percepciones de usuarios y no usuarios respecto del servicio de bicitaxis

Si bien por un lado nos interesaba conocer la calificación de distintos aspectos del servicio por parte de los vecinos que utilizan bicitaxi, y por otro lado, las percepciones de quienes no lo utilizan, hay aspectos del bicitaxismo de los que tanto usuarios como no usuarios, pueden tener una opinión. Por ello, se preguntó a los vecinos la opinión que tienen de los conductores de bicitaxis. La pregunta se planteó como un reactivo abierto, principalmente para poder capturar a detalle las opiniones de los vecinos.

Se obtuvieron 785 respuestas que agrupamos en 44 categorías distintas, a razón de 1.6 respuestas por encuestado. Para el tratamiento ponderado de la información eliminamos 4 respuestas que indicaban la incapacidad de emitir una opinión sobre los bicitaxistas y dividimos las variables por temáticas, reduciendo de este modo las categorías a 15 temáticas distintas, lo cual facilita la presentación de la información.

A continuación, mostramos los resultados de acuerdo con el número de respuestas por categoría, pues finalmente la encuesta representa un ejercicio estadístico, e interesa conocer las opiniones sobre los bicitaxistas a partir de su frecuencia de menciones, sin

embargo, parte de los resultados aquí expuestos se retomarán en el capítulo 6, pues sostenemos que lo que comunicamos dice mucho sobre nuestras representaciones sociales, por tanto, esta información es materia prima para el análisis de las representaciones de los vecinos, tanto usuarios como no usuarios, sobre el bicitaxismo y los bicitaxistas.

Consumo de sustancias psicoactivas: casi una de cada 3 respuestas relativas a la opinión de los vecinos sobre los bicitaxistas alude al consumo de alcohol o drogas, fundamentalmente marihuana y “activo” (inhalación de solventes). De la totalidad de respuestas en esta categoría, 87.6% señala que algunos o la mayoría de los conductores trabajan drogados o alcoholizados; un 8.7% es contundente al señalar que son los conductores más jóvenes quienes trabajan drogados o alcoholizados, lo que refuerza la idea de que los jóvenes suelen ser blanco fácil de percepciones negativas. Finalmente, un 3.7% de las respuestas en esta categoría refiere a que algunos conductores trabajan solo para poder mantener sus vicios.

Manejo irresponsable: las respuestas bajo esta categoría suman 18.1% de las menciones totales. Este porcentaje se distribuye en las siguientes categorías: algunos o la mayoría de los bicitaxistas manejan de forma irresponsable o imprudente (59.6%); algunos o la mayoría de los bicitaxistas hace su trabajo de forma inadecuada o irresponsable (33.3%); los bicitaxistas siempre quieren tener la preferencia de paso (6.4%). Por último, se señala que la mayoría de los conductores jóvenes manejan de forma irresponsable o imprudente (0.7%).

Trato al usuario: a pesar de que se pidió expresamente la opinión respecto a los bicitaxistas independientemente de si se considera que el servicio que prestan es bueno o no lo es, resulta evidente que la percepción dependerá en gran medida del trato que se le da al usuario, de ahí la importancia de esta categoría, misma que agrupa el 12.5% del total de las menciones, predominando una percepción negativa en el trato al usuario con el 57.1% del total ponderado de las respuestas para esta categoría, por 42.9% de respuestas que implican una valoración positiva del trato al usuario.

Opiniones positivas: algunas de las opiniones positivas de los bicitaxistas, además de las ya mencionadas, se agrupan en esta categoría, que dicho sea de paso, suma menciones con poca frecuencia, y otras que al ser demasiado generales, no fue posible englobarlas con otras categorías. Así, estas menciones suman el 8.2% de las respuestas totales, destacando la idea de que algunos o la mayoría de los bicitaxistas realizan su trabajo de forma adecuada (93.8%), así como el respeto a la labor que ejercen los bicitaxistas como jefes de familia (1.6%), o por el esfuerzo físico que implica el trabajo (1.6%); finalmente, algunos se limitaron a decir sólo que su opinión es totalmente positiva (3.1%) sin declarar detalles al respecto.

Condiciones laborales: 7.4% de las y los encuestados nombra las condiciones laborales en las que los bicitaxistas realizan sus actividades. De estas menciones, la

mayoría (77.6%) apunta a que los bicitaxistas ejercen el oficio por necesidad y como única forma de obtener recursos; 10.3% señala que no existe ninguna entidad que vigile el trabajo de los bicitaxistas, otros más, dicen que los bicitaxistas son personas con bajos ingresos económicos (5.2%) y que trabajan en condiciones precarias (6.9%).

Dificultad para generalizar: finalmente, un nada despreciable 6.4% de menciones fueron en el sentido de destacar la imposibilidad de realizar una generalización sobre los bicitaxistas, pues reconocen la heterogeneidad de los conductores, sus habilidades y sus capacidades, de modo que aunque se habla de presencia de vicios y negligencias en la prestación del servicio, se menciona que en realidad hay tanto buenos como malos operadores (64% del total ponderado para esta categoría), del mismo modo que hay operadores amables y otros que no lo son (36%).

Falta de cultura vial y educación: respecto al tema de la cultura vial y nivel de instrucción de los conductores, las menciones apenas alcanzan el 3.3% del total. Considerando exclusivamente las menciones de esta categoría, poco más de la mitad (53.8%) considera que a los bicitaxistas les falta mayor capacitación para el desempeño de su labor; otros (23.1%) mencionan que los conductores suelen ser personas sin estudios, sin educación vial o cívica (15.4%) o que son personas ignorantes / inconscientes (7.7%). La percepción sobre la falta de cultura vial y educación, además de evidenciar la forma de trabajo de algunos bicitaxistas, también da cuenta de las representaciones sociales negativas predominantes sobre los conductores.

Confianza: muy pocas personas (3.3%) refieren de forma directa a la confianza que generan los bicitaxistas. De estas personas, 30.8% señala que la mayoría de los operadores son “decentes” o “buenas personas”; para un porcentaje similar (26.9%), los adultos mayores o mujeres suelen ser más confiables, lo que indica que los varones jóvenes son quienes suelen ser más comúnmente estigmatizados. Por su parte, para otro 30.8%, los bicitaxistas en general no inspiran confianza, mientras que el 11.5% menciona que la mayoría de los bicitaxistas tienen una reputación cuestionable, es decir, que no son “buenas personas”.

Malas prácticas: esta categoría no incluye respuestas sobre el manejo o trato al usuario, opciones para las que se designaron categorías independientes, esencialmente debido a la diversidad de malas prácticas percibidas, y a que es una categoría que incluye porcentajes relativamente bajos de respuestas. De tal modo, la categoría de malas prácticas engloba el 2.9% de las respuestas divididas en 5 menciones distintas: la primera, con el 65.2% del total de esta categoría, corresponde a las menciones sobre la presencia de conductores que realizan cobros excesivos; otro 13% dice que identifica bicitaxistas que orinan o tiran basura en la vía pública; 8.7% señala la presencia de bicitaxistas que trabajan con unidades en malas condiciones, mismo porcentaje de respuestas que señalan la presencia de conductores que trabajan

con música a alto volumen; finalmente, se obtuvieron respuestas que refieren a que algunos bicitaxistas acosan sexualmente a las mujeres (4.3%).

Presentación de los conductores: 2.8% de las menciones refieren a la presentación de los bicitaxistas, siendo negativa la percepción respecto a la presencia de conductores que no tienen buena higiene personal cuando trabajan.

Comportamiento agresivo: únicamente el 2.7% de los encuestados señala el comportamiento agresivo de los conductores. Del total de estas menciones, el 67.6% señala que algunos o la mayoría de los conductores muestran comportamientos agresivos, en tanto que el 33.3% de las respuestas ponderadas refieren a que en caso de presentarse problemas, los operadores de bicitaxis suelen amedrentar grupalmente a la parte involucrada, es decir, se les define como “montoneros”, lo cual no es menor pues se percibe una amenaza a la integridad personal en caso de pretender reclamar por alguna negligencia cometida por parte de los bicitaxistas.

Problemas viales: de acuerdo con el 1.2% de las menciones negativas, la presencia de bicitaxis incide negativamente en el tránsito vehicular de la colonia. En este sentido, 66.7% del total ponderado de menciones en esta categoría señala que la presencia de bicitaxis genera problemas de circulación debido a su sobreoferta, mientras que el 33.3% señala únicamente que entorpece el tránsito vehicular u obstruye las vialidades.

Cambios en el perfil del bicitaxista: algunas opiniones de los encuestados resaltan la importancia del bicitaxismo como actividad que fortalece la economía local, sin embargo, del total de menciones respecto al lugar de residencia de los bicitaxistas, el 77.8% percibe que algunos conductores no viven dentro de la colonia, lo cual es visto negativamente debido a que el sitio de residencia suele relacionarse con el comportamiento del conductor, es decir, para un conductor vecindado al interior de la colonia existen más incentivos para tener un comportamiento positivo, mientras que aquellos que viven en otras colonias no tienen el compromiso de comportarse de forma adecuada durante su jornada laboral; aquí, es importante insistir que no se cuenta con datos que corroboren la correlación entre esta representación y lo que realmente ocurre, aunque se considera plausible. Finalmente, sólo el 22.2% percibe que los bicitaxistas son personas que radican al interior de la colonia, también es de destacar que esta categoría sólo alcanza el 1.2% de las respuestas totales.

Presencia de conductores sin experiencia: A pesar de que las respuestas agrupadas en esta categoría apenas alcanzan el 1% del total de las menciones, resulta un tema nodal, debido a que se tiene la percepción, -corroborada en entrevistas-, de que es común la contratación, en el mejor de los casos, de personas sin experiencia laboral en lo general, y sin experiencia como bicitaxistas en lo particular; y lo más preocupante es el desempeño de bicitaxistas menores de edad, lo que implica limitaciones en la responsabilidad jurídica con los usuarios en caso de accidentes. En este sentido, del

total ponderado de respuestas de esta categoría, 25% refiere la presencia de algunos conductores menores de edad y 75% identifica la presencia de bicitaxistas inexpertos.

Actividades delictivas: Aunque el porcentaje de respuestas en esta categoría puede resultar residual (0.6% del total de menciones), es importante tener presente que para un sector de la población existe la percepción de que algunos conductores delinquen (distribuyen drogas o colaboran con asaltos a usuarios) o están coludidos con delincuentes.

Opiniones negativas: Al igual que en el caso anterior, esta categoría incluye menciones con poca frecuencia, o con un amplio grado de generalidad; suma únicamente el 0.4% de las respuestas totales, destacándose la idea de que sería mejor desaparecer el servicio de bicitaxis.

Principales conflictos entre vecinos y bicitaxistas

Por otra parte, la mayoría menciona que no ha tenido problemas con conductores de bicitaxi en el último año, en tanto que sólo dos de cada diez encuestados mencionan algún problema.

Destacan las discusiones iniciadas por el cobro excesivo, con el 34.2% del total de respuestas; en segundo lugar con el 17.5%, se mencionan las discusiones por el paso cuando el o la encuestada transitaba en automóvil al interior de la colonia. A esta variable, le siguen, con el 13.2% los problemas por la indisponibilidad de los bicitaxistas de ceder el paso o porque el bicitaxista pasó demasiado cerca de la persona encuestada cuando transitaba como peatón al interior de la colonia. El resto de las respuestas sobre esta pregunta aparece en la gráfica integrada a continuación:

Gráfico 10. Problemas entre vecinos y bicitaxistas en el último año



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

En otro tema, un 57.9% afirma haber presenciado algún accidente: las tres primeras categorías por orden de menciones refieren a colisiones entre bicitaxis y vehículos motorizados, de este porcentaje, el 54.8% menciona solo la colisión entre el bicitaxi y algún vehículo; 14.2% señala además el atropellamiento del bicitaxista o la afectación al bicitaxi y 7.7% refiere a colisiones con vehículos motorizados con pasajeros en el bicitaxi. Por otro lado, el 4.8% señala colisiones con peatones y 4.5% caídas de pasajeros. La distribución de respuestas respecto a accidentes con involucramiento de bicitaxis puede consultarse a detalle en el gráfico 11.

Gráfico 11. Accidentes en los que estuvo involucrado un bicitaxi



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Segmentación muestral: el género, la ubicación de la vivienda, la edad y la escolaridad como condicionantes en el acceso a bicitaxis

El género en el acceso a bicitaxis

Incluir el género en el análisis de las movilidades nos permite “abandonar la idea de que existe un sujeto universal que se mueve, como por ejemplo ‘el pasajero’” (Zunino, Óp. Cit., p. 42), fundamentalmente por que su inclusión presupone que hombres y mujeres mantienen prácticas de movilidad diferenciadas en función de las expectativas que su sociedad crea sobre ellos debido a la atribución de roles y estereotipos, por tal motivo, consideramos necesario profundizar en algunos de los hallazgos de la encuesta en términos de género, para lo cual pretendemos mostrar las variables donde se presentan las divergencias que en nuestra perspectiva resultan más ilustrativas de la visión del bicitaxismo y los bicitaxistas.

Posiblemente la diferencia más evidente es la que refiere a la proporción entre hombres y mujeres usuarios de bicitaxis. En este sentido, y en consonancia con los resultados de la EOD 2017, identificamos que es mayor la proporción de mujeres que declaran

haber utilizado en algún momento el servicio de bicitaxis (83.8%) en comparación con su contraparte masculina (69.7%). Asimismo, del total de mujeres encuestadas, 55% utilizan bicitaxi al menos una vez por semana, en tanto que únicamente 41% de los varones declara utilizar bicitaxi con esta frecuencia.

Las diferencias en el acceso declarado a bicitaxi tienen que ver con las actividades cotidianas de la población, pues del total de mujeres encuestadas, poco más de la mitad (50.4%) señala como principal actividad el hogar, por tan solo 0.9% de varones que declaran las labores domésticas como su principal ocupación, lo que implica que una buena parte de las actividades cotidianas de las mujeres están vinculadas con el acceso a bienes y servicios a nivel local, lo cual se evidencia además si consideramos que es mayor el porcentaje de mujeres que declara cobros por el uso de bicitaxis acordes con la tarifa base⁸², y por tanto, más cortos, en tanto que en los varones es mayor la proporción de pagos por viajes más largos⁸³.

Otra divergencia que nos ha parecido interesante es la percepción del cobro por el servicio, esencialmente en la categoría que señala que el servicio es demasiado barato pues aquí, las respuestas de los varones (6.3%) casi duplican las de las mujeres (3.2%), lo cual puede ser indicativo de la mayor independencia económica de los varones, así como la mayor proporción de uso por motivos laborales para estos últimos, contra el uso típicamente relacionado con las compras para el caso de las mujeres, es decir, en el caso de los varones los viajes en bicitaxi se relacionan en buena medida con sus actividades productivas, de modo que el costo del viaje se puede considerar como una inversión, por su parte, el viaje más común de las mujeres es para ir de compras, es decir, su uso está relacionado con las actividades reproductivas de la vida social, por lo que puede ser caracterizado más como un gasto que como una inversión⁸⁴.

Las diferencias de uso también pueden ser evidenciadas si se analizan los tres principales sitios de ascenso y descenso de los bicitaxis. Para el caso del ascenso, la principal divergencia es representada por la opción con el tercer lugar de menciones: el mercado, pues mientras que el acceso en la vivienda o puntos cercanos muestra una distribución similar ⁸⁵, para el caso del mercado el acceso a bicitaxis es

⁸² 63.3% de las mujeres declara que su viaje típico cuesta 8 pesos, en tanto que únicamente 50.8% de los varones declara este mismo costo por su viaje más usual

⁸³ 17.5% de las mujeres declara viajes con costo promedio de 10 pesos, en tanto que el 27.3% de los viajes realizados por los varones tienen el mismo costo.

⁸⁴ Tanto para hombres como para mujeres es mayor el porcentaje de uso relacionado con las compras, que el uso por motivos laborales, sin embargo, en el caso de las mujeres entre uno y otro uso la diferencia es mayor que en caso de los viajes realizados por varones pues en el caso de las primeras, el uso para ir de compras es de 52.1% y el uso por motivos laborales apenas alcanza el 21.2%. Por su parte, para los varones la proporción de los viajes para ir de compras es de 39.8%, mientras que su uso para ir al trabajo alcanza el 36.7%.

⁸⁵ Con una diferencia de tan solo 4.4% entre las menciones de hombres y mujeres

destacadamente mayor para las mujeres con 12%, por 3.9% de las respuestas de los varones que indican este sitio como su punto de abordaje típico.

Si el análisis se realiza por sitio de descenso encontramos mayor variación para las tres primeras menciones, pues mientras que para los varones es más característico el Metro Impulsora como sitio de descenso, con 54.7% de las menciones, para las mujeres este lugar apenas alcanza el 34.6% de las respuestas, lo que indica, nuevamente, la más estrecha relación del uso del bicitaxi por motivos laborales y viajes más largos para los varones. Por su parte, el mercado alcanza el 32.3% de las menciones como sitio de destino para las mujeres contra el 21.1% de las menciones de los hombres. Finalmente, la vivienda como destino de los viajes es una de las principales opciones de las mujeres, con 21.2%, por tan solo 8.6% de las menciones masculinas, lo que puede indicar, indirectamente, la sensación de seguridad que genera el bicitaxismo para los traslados de las mujeres.

Por lo que respecta al cambio modal, nos gustaría resaltar dos diferencias interesantes: en primer lugar, el uso hipotético de la bicicleta para realizar los recorridos si no existieran los bicitaxis, como es de esperarse, es más marcado para los varones pues estos indican el cambio hipotético a bicicleta en un 10.9%, contra un 4.6% de las mujeres. Por otro lado, el cambio a auto o motocicleta particular también sería mayor para los varones, con 4.7% de las menciones contra un 2.8% de las preferencias de las mujeres, quienes, dicho sea de paso, reúnen una mayor frecuencia de menciones de un hipotético cambio del bicitaxi por traslados peatonales⁸⁶.

A pesar de que la distribución de las calificaciones del servicio no muestra divergencias marcadas, suelen ser los hombres quienes califican el servicio como malo en mayor proporción que sus congéneres. Consideramos al respecto que los grupos sociales menos desfavorecidos tienden a calificar más severamente el bicitaxismo, pues como veremos más adelante, la tendencia es similar si el análisis se hace por nivel de estudios⁸⁷. En este sentido, es plausible considerar que la mejor calificación del servicio por parte de las mujeres se dé en función de su relación con la satisfacción de necesidades de movilidad local, pues el 11% de las mujeres considera que el bicitaxismo es un transporte eficiente y el 9% considera que es rápido, cifras que se encuentran por encima de las declaradas por varones en las mismas categorías, en la pregunta que solicita se especifiquen las razones que sustentan su calificación del servicio. De igual modo, al demandar una opinión a usuarios y no usuarios sobre el servicio, independientemente de la percepción de los bicitaxistas, la respuesta con mayor número de menciones, tanto para hombres como para mujeres es que el bicitaxismo es un servicio útil / necesario a pesar del desempeño negligente de los

⁸⁶ 72.8% de las mujeres declara que de no existir los bicitaxis realizaría los recorridos a pie, contra 68% de las respuestas de los varones en este mismo sentido.

⁸⁷ 18.8% de los varones calificaron el servicio como malo, contra un 9.7% de las mujeres que proporcionaron la misma calificación.

conductores, aunque incluso aquí la proporción de mujeres que mencionó esta respuesta es mayor que la de varones con respuestas similares⁸⁸.

Adicionalmente, para los varones la calidad del servicio juega un papel determinante, pues al especificar las razones por las que se califica el servicio del modo en que se hace, señalan que la calificación negativa se asigna porque los bicitaxistas no son serviciales (14.7%) como primera opción por el número de respuestas. Por su parte, para las mujeres lo más importante al momento de dar una calificación negativa se relaciona con la percepción de que algunos conductores trabajan drogados o alcoholizados, la cual es, además la principal razón para no utilizar bicitaxi por parte de las mujeres caracterizadas como no usuarias. Por su parte, los varones no usuarios señalan como principal razón del no uso, que realizan sus traslados en coche o motocicleta, lo cual es indicativo de la mayor motorización masculina, tanto en términos empíricos como en el análisis del hipotético cambio modal, según vimos recién.

Dos datos adicionales que muestran divergencias son: la proporción de encuestados que declaran haber presenciado algún accidente donde un bicitaxista haya estado involucrado, siendo aquí mayor la proporción de varones que declara de manera afirmativa, posiblemente debido a su mayor presencia en el espacio público, aunque, en teoría las mujeres son quienes tienen mayor involucramiento con la dinámica social local, por lo que no es posible identificar en qué radica esta diferencia; finalmente, son los hombres quienes declaran en mayor proporción haber tenido algún altercado con bicitaxistas, mostrando claras diferencias, si no en el tipo, sí en la proporción de los problemas que involucran a hombres y mujeres.

La opción con mayor frecuencia para ambos casos es la de “discusión por cobro excesivo, no obstante que en las mujeres esta opción tiene mayor proporción que para los varones (44% para las mujeres por 28.8% para los varones), lo cual puede ser, nuevamente, indicativo de la mayor autonomía económica por el lado de los varones. Por su parte, la respuesta que muestra la mayor desproporción es la de “discusión por el paso cuando iba en mi automóvil”, con casi 20 puntos porcentuales de diferencia entre lo declarado por hombres y mujeres. Para el caso de los varones, nuevamente se hace patente su mayor motorización pues esta categoría es el segundo motivo de conflicto con el 27.1%, mientras que si bien para las mujeres es la tercera respuesta por cantidad de menciones, solo alcanza el 8%. Finalmente, a pesar de no ser de las principales respuestas de este reactivo, como es de esperarse, solo en el caso de las mujeres aparece el acoso sexual como motivo de conflicto.

Diferencias en las percepciones por colonia de residencia

Decidimos incluir una segmentación de los datos de la encuesta de acuerdo con la colonia de residencia debido a que se documentó una presencia desigual de los

⁸⁸ 25.9% de menciones femeninas por 18.4% de menciones masculinas.

bicitaxis en la colonia, así como porque algunas de las respuestas sobre beneficios del bicitaxismo refieren a que su presencia facilita los traslados de las personas con vivienda en la zona oriente.

De este modo pretendemos mostrar las posibles diferencias en el uso y valoración del servicio en función del sitio de vivienda de los encuestados, ya que como vimos antes, el viaje típico es el viaje más corto por lo que es posible que quienes vivan “al fondo” de la colonia (en la Ampliación Impulsora) no accedan al servicio con la intensidad y en la forma que asumen los vecinos de la Impulsora.

Una primera diferencia se encuentra en la composición de la muestra⁸⁹, revelando la heterogeneidad que el análisis general oculta. En este sentido, más de la mitad de la población vecindada en la Impulsora (53.8%) tiene como nivel mínimo de estudios el bachillerato completo, en tanto que solo 42.6% de los vecinos de la Ampliación Impulsora (en adelante, Ampliación) cuentan con al menos la preparatoria completa. Por su parte, los encuestados que viven en colonias distintas a las dos colonias de referencia tienen como conjunto un mayor nivel de estudios, pues el 61.3% cuenta con preparatoria completa, concentrando incluso la mayor proporción de personas con licenciatura o ingeniería completa con el 22.6% del total de este subconjunto.

Como es de esperarse, el grupo de encuestados vecindados al exterior de la Impulsora representan la proporción más baja de sujetos dedicados al hogar, pues la mayoría se encuestó en su lugar de trabajo.

Por su parte, la colonia Ampliación Impulsora cuenta con el mayor porcentaje de población desempleada, mientras que la colonia Impulsora concentra el mayor porcentaje de estudiantes y jubilados. Los datos presentados hasta aquí encuentran coincidencia con el sistema de estratificación geodemográfica de Héctor Hidalgo, el cual da cuenta de las mejores condiciones de vida para la AGEB contigua al Metro Impulsora (Colonia Impulsora), en comparación con las AGEB situadas más al oriente (Colonia Ampliación Impulsora).

En virtud de las características del subconjunto de encuestados con vivienda en otras colonias distintas a las colonias de referencia, en adelante se descartarán las comparaciones que los incluyan pues en general, muestran tendencias diferentes a las de la población vecindada en el polígono de análisis.

Por lo que respecta al uso de bicitaxis la declaración de uso es similar; sin embargo, podemos encontrar una mayor proporción de personas de Ampliación que declaran que en la actualidad no utilizan el servicio, con un 11.6%, en comparación con los vecinos de impulsora, quienes en 7.9% declaran que actualmente no utilizan el servicio, aunque también en el caso de los vecinos de Ampliación encontramos la mayor

⁸⁹ La muestra está compuesta por 155 personas de Ampliación Impulsora, 303 de la Impulsora y 31 personas que viven fuera de estas colonias

proporción de encuestados que declara usar bicitaxi diariamente (20.7% contra 18% para los vecinos de Impulsora), no obstante, la categoría con mayor divergencia es la que refiere al uso del bicitaxi una o dos veces por semana⁹⁰.

En el costo promedio por viaje sí se identifican variaciones importantes, pues mientras que cerca del 70 por ciento de los encuestados pertenecientes a Impulsora declaran el pago de 8 pesos como el más usual, para el caso de los vecinos de Ampliación Impulsora, este dato apenas alcanza el 42.1% de las menciones. Por su parte, el 33.6% de las respuestas para los vecinos de Ampliación refieren un costo de 10 pesos por viaje, mientras que solo el 14.5% de los vecinos de Impulsora declara esta cantidad como cobro para el viaje más usual, lo cual da cuenta de la necesidad de recorrer una distancia más amplia para los vecinos de Ampliación y de que muy probablemente sus viajes tengan como destino algún sitio fuera de la colonia.

85% de los vecinos de Ampliación declaran como sitio de origen de su viaje la vivienda o un punto cercano a la misma, en tanto que para la población de la Impulsora el porcentaje es más bajo, con 78.6%. La principal divergencia no obstante es el tercer sitio de origen, pues mientras que para los vecinos de Impulsora es el mercado, para los de Ampliación es el metro, lo cual involucra un viaje largo y un mayor costo, pues de acuerdo con la pirámide tarifaria presentada en páginas previas, la ubicación de la colonia Ampliación con respecto al metro implica como pago mínimo 9 pesos, a partir de Hacienda de San Bernabé, calle que sirve de límite entre Impulsora y Ampliación.

De igual modo, para el análisis por destino del viaje, el metro corresponde al principal punto de atracción de los viajes de los vecinos de ambas colonias, aunque la proporción de personas que realizan viajes a este punto es de 51.4% para Ampliación, por 40% para vecinos de Impulsora, lo cual representa una divergencia significativa, e implica, probablemente, que los vecinos de Impulsora, por estar más cerca del metro pueden llegar caminando más fácilmente, sin embargo, y pese a que la presencia de transporte motorizado puede desincentivar los viajes a los puntos más lejanos por su relativa mayor rapidez y menor costo, no parece ser un factor que disminuya el uso de bicitaxis para recorridos largos por parte de los vecinos de Ampliación.

Siguiendo los argumentos anteriores, al demandar una respuesta sobre un hipotético cambio modal, destaca la cantidad de menciones de cambio a otros sistemas de transporte concesionado para los vecinos de Ampliación, y una mayor proporción de viajes a pie para los vecinos de Impulsora⁹¹.

⁹⁰ 24.8% de las menciones de población de Ampliación Impulsora, por 31.4% de las menciones de los encuestados de la Impulsora, es decir, una diferencia de 6.6 puntos porcentuales.

⁹¹ 10.3% de respuestas que refieren una preferencia por cambio a transporte concesionado para vecinos de Ampliación, por 7.3% para vecinos de Impulsora, así como 73.2% de hipotético cambio modal a pie para vecinos de Impulsora por 65.4% para vecinos de Ampliación.

También son de destacar las menciones al posible uso de bicicleta en caso de no existir el servicio de bicitaxis, siendo más frecuentes las menciones de los vecinos de Ampliación (10.3%), en comparación con las menciones de los vecinos de Impulsora (5.9%), lo que es indicativo de que parte de los viajes que realizan los vecinos de Ampliación son locales, aunque por la distancia que representan es preferible realizarlos en bicicleta antes que caminando, pues además, los principales sitios de atracción de viajes se encuentran al poniente del polígono de estudio (colonia Impulsora)

Para la calificación del servicio, sin considerar las respuestas de “regular”, el bicitaxismo tiene una mejor calificación por parte de los vecinos de Impulsora, a pesar de que en esta colonia se encuentra la base más grande de bicitaxis, comúnmente relacionada con los aspectos negativos del fenómeno, tales como ocupación del espacio público, uso de alcohol y drogas, saturación vial, uso de vía pública para orinar y degradación de la imagen de la colonia por la irresponsable disposición de residuos.

Por su parte, 24.5% de los vecinos de Ampliación declara haber tenido problemas con algún bicitaxista, por tan solo 20.1% de vecinos de Impulsora que declaran de forma similar. A pesar de que en principio este dato no representa una divergencia significativa, la distribución de las menciones sobre conflictos resulta ilustrativa de las diferencias en la prestación del servicio de acuerdo con la colonia de referencia, pues aunque para ambos subconjuntos muestrales la primera mención de conflictos son las discusiones por el cobro excesivo, como es de esperarse, es mucho mayor la proporción de vecinos de Ampliación⁹² que declara este problema en comparación con su contraparte de Impulsora. Entre las causas que permiten explicar las diferencias en esta categoría destaca la presencia de unidades no homologadas de distintas bases, muchas de las cuales no traen una pirámide tarifaria visible, de igual modo, la realización de viajes más largos por parte de los vecinos de Ampliación puede dar como resultado mayor variación en el cobro por el servicio.

Respecto a la saturación del espacio vial en la zona oriente de la que algunos encuestados dan cuenta, sobre todo en la base del metro y en Avenida Hacienda la Noria, las menciones sobre problemas entre bicitaxistas y peatones pueden proporcionar información de interés, pues los vecinos de Impulsora declaran esta problemática como la segunda causa de conflictos entre bicitaxistas y vecinos, con el mismo porcentaje de menciones sobre discusiones con bicitaxistas por el paso durante la circulación como automovilistas (19%). Por su parte, esta última categoría es la segunda razón de conflictos con bicitaxistas para los vecinos de Ampliación. Finalmente, la accidentalidad es mayor en la zona oriente, al menos en las declaraciones de los encuestados, pues la proporción de personas que declara haber sido testigo de algún accidente es mayor para el segmento muestral con vivienda en

⁹² 50% de las menciones sobre problemas declarados por vecinos de Ampliación, por 25.4% de menciones para vecinos de Impulsora.

Impulsora (61.4%) en comparación con las declaraciones del subconjunto perteneciente a Ampliación (54.2%).

Escolaridad y percepciones del bicitaxismo

Si como se ha señalado, una de las principales representaciones sociales sobre los bicitaxistas es la relacionada con sus bajos niveles educativos, vale la pena preguntar sobre la relación entre escolaridad y uso de bicitaxis, por lo que a continuación integramos un pequeño análisis con algunos hallazgos identificados gracias a la encuesta levantada.

En primer lugar, es importante mencionar que las categorías sobre educación se reconstruyeron para poder reducir la cantidad de variables originales, quedándonos únicamente con la siguientes:

Tabla 8. Distribución de los niveles de escolaridad de la muestra

Escolaridad	Casos
No fue a la escuela ni sabe leer / escribir	2
No fue a la escuela pero sabe leer y escribir	3
Primaria Incompleta	29
Hasta primaria completa	63
Hasta Secundaria completa	144
Hasta bachillerato completo	159
Licenciatura o ingeniería Completa	75
Posgrado	14
Total general	489

Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis

Los porcentajes más altos de personas que declaran no haber utilizado bicitaxis se encuentran distribuidos de una forma interesante, entre quienes no fueron a la escuela y quienes tienen primaria incompleta, así como entre quienes poseen un posgrado⁹³, no obstante los motivos de no uso pueden ser diferentes para cada subgrupo, en función del capital económico y cultural vinculado a los años de escolaridad, así como a las representaciones sociales derivadas de la posesión de dicho capital, implicando probablemente un costo mayor para quienes no cuentan con suficientes recursos económicos, o siendo considerado como un servicio deficiente por parte de quienes cuentan con mayores niveles de escolaridad y capital económico, debido a las representaciones sobre el propio estatus y sobre el estatus de los bicitaxistas por parte de los vecinos con estudios de posgrado, lo que en conjunto anula la disposición a utilizar el servicio.

⁹³ 66% de los encuestados sin estudios, así como el 34.5% de personas con primaria incompleta y 35.7% de personas con estudios de posgrado declararon no haber utilizado el servicio de bicitaxis antes.

Sin embargo, esta idea no permite explicar las variaciones en las categorías intermedias de escolaridad, como ejemplo, la proporción de personas con bachillerato que no han utilizado nunca un bicitaxi, la cual es similar, aunque ligeramente superior, a la de personas con licenciatura que no han viajado en bicitaxi antes⁹⁴. Por otra parte, de los encuestados con posgrado que dijeron haber utilizado al menos una vez el servicio de bicitaxi dentro de la colonia, el 44.4% señala que en la actualidad utiliza bicitaxi entre una y dos veces por semana, cifra que representa el porcentaje más alto entre todos los subconjuntos muestrales para esta frecuencia de uso. De igual forma, poco más del 33% de quienes tienen una licenciatura o estudios de posgrado declaran utilizar bicitaxi menos de una vez por semana.

Por su parte, al 87.5% de quienes cuentan con estudios de posgrado el precio por el servicio les parece justo y el 7.7% de las personas con estudios de licenciatura consideran que el bicitaxismo es un servicio demasiado barato (primer lugar de menciones que refieren a que el servicio es demasiado barato para el conjunto muestral), es decir, quienes usan más frecuentemente bicitaxis (población con primaria incompleta), consideran en mayor proporción que es un servicio caro, y quienes menos lo usan (personas con licenciatura o posgrado), consideran que el costo es el adecuado, o incluso que es demasiado barato.

En otro nivel, para los encuestados con licenciatura se muestra una inversión de los principales motivos de uso, pues como se especificó previamente, a diferencia de los resultados de la EOD 2017, para nuestra encuesta el principal motivo de viajes se relaciona con la realización de compras, en tanto que la segunda motivación para realizar viajes en bicitaxi es la relacionada con las actividades laborales, no obstante, el caso de los encuestados con licenciatura o ingeniería invierte esta tendencia, pues para este segmento, los viajes por motivos laborales constituyen el primer lugar de menciones, seguido por los viajes para realizar compras. Otro motivo con un número de menciones “atípicas” es representado, nuevamente, por el segmento de la muestra con estudios de posgrado pues su tercer motivo de uso es para realizar algún trámite, motivo que en el análisis general está ubicado en el noveno sitio por frecuencia de menciones.

En lo correspondiente a los sitios de abordaje de bicitaxis, podemos señalar el acentuamiento de la tendencia del inicio de los viajes en las proximidades de la vivienda para los encuestados con estudios de posgrado, pues mientras que el porcentaje general de las menciones de esta categoría apenas alcanza el 77.7%, la proporción de menciones de la población con estudios de posgrado es de 87.5% de viajes realizados con origen en la vivienda o sitios contiguos, lo cual puede ser indicativo de una relación fragmentada de este segmento poblacional respecto de su vecindario, pues como se

⁹⁴ El 21.4% de los encuestados con bachillerato concluido señala que no ha utilizado el servicio de bicitaxis de la colonia, contra el 21.3% de personas con licenciatura o ingeniería completa que nunca han utilizado el servicio.

verá más adelante, esta marcada predilección por el abordaje de bicitaxi en sitios cercanos a su domicilio puede ser considerada como parte de una tendencia a minimizar los traslados peatonales por parte de este subconjunto muestral.

Por su parte, a pesar de que el porcentaje general de viajes en bicitaxi iniciados en el mercado apenas alcanza el 9%, el análisis por nivel de escolaridad indica una mayor proporción de viajes iniciados en este sitio para las personas con primaria completa con el 21.7% de los viajes declarados.

En lo relativo a los sitios de destino de los viajes, hay igualmente una concentración de viajes con destino al Metro Impulsora en la fracción de la muestra con estudios de posgrado con 62.5% de los viajes, cuando el promedio general es de 42%, por su parte, para el subconjunto de encuestados con primaria incompleta, el sitio de destino de los viajes con mayor cantidad de menciones es el mercado, mientras que para la población con primaria completa, el primer lugar de menciones de destino es la vivienda propia. En ambos casos los porcentajes de las menciones señaladas se encuentran marcadamente por encima del promedio general.

Por lo que respecta al cambio modal, quienes cuentan con estudios de posgrado declaran en mayor proporción un cambio hipotético a bicicleta, seguidos por el subconjunto de personas con secundaria completa. Esta aparente similitud de opiniones puede, hipotéticamente ⁹⁵, ser explicada por motivos distintos: una simbolización de la bicicleta como objeto con valor cultural para unos o una relación pragmática con la bicicleta para los otros. En resumen, esto permite introducir la idea de que **la realización de prácticas sociales similares puede ser resultado de representaciones sociales diametralmente opuestas.**

También los encuestados con estudios de posgrado son quienes más declaran un hipotético cambio a transporte concesionado, taxi y auto particular, por lo que la predilección por realizar traslados a pie⁹⁶ es la más baja de la muestra, como se dejó entrever previamente. Por su parte, la población con licenciatura o ingeniería completa representan la segunda categoría con mayor cantidad de menciones de un cambio hipotético a automóvil o motocicleta, lo cual resquebraja la prenocción de que a mayor escolaridad, mayor conciencia de las externalidades negativas del uso del automóvil particular.

Respecto a la calificación del servicio, quienes cuentan con estudios de posgrado califican como negativo el servicio en mayor proporción que el resto de la muestra, y de igual modo, muestran un menor porcentaje de respuestas de “regular”, seguidos por quienes cuentan con estudios de licenciatura, lo que implica que hay una

⁹⁵ Hipotéticamente, pues no se cuenta con información empírica para sostener la afirmación.

⁹⁶ Mientras que las preferencias generales por un hipotético cambio a traslados peatonales rondan el 71% de las respuestas, para el segmento de la muestra que representa a la población con estudios de posgrado esta preferencia apenas alcanza un 37.5%.

correlación entre la escolaridad y la capacidad para emitir una opinión sobre el servicio de bicitaxis, independientemente de si esta es favorable o contraria.

Por último, la población con estudios de posgrado es nuevamente la que presenta los porcentajes más altos para las últimas dos categorías incluidas en el presente análisis. Por un lado, son quienes más declaran haber presenciado accidentes y por el otro, también son quienes más declaran haber tenido conflictos con bicitaxistas, discusiones por cobro excesivo y discusiones por el paso en automóvil fundamentalmente.

Recapitulando, podemos decir que el análisis de acuerdo con la escolaridad de la población presenta mayores complicaciones debido a que los datos obtenidos exhiben un patrón de mayor dispersión, por lo que es complicado establecer tendencias, lo cual probablemente se debe a la mayor cantidad de subconjuntos conformados y a la poca cantidad de casos que componen algunos de estos subconjuntos, en comparación con el análisis realizado en función del género o de la colonia de referencia, aun así, es posible sostener que es en el subconjunto muestral con estudios de posgrado donde se identifican las prácticas más atípicas relacionadas con el bicitaxismo.

Una indagación que tome en cuenta una mayor representatividad de distintos subconjuntos como los que agrupan a la población de acuerdo con su escolaridad podría, en un futuro, coadyuvar a mostrar de mejor forma las diferencias de la movilidad para cada uno de estos conjuntos poblacionales, y con ello obtener una percepción que asemeje mejor el estado de las cosas, sin embargo, es importante mencionar que en términos de probabilidad, la población se distribuye de forma similar a nuestra muestra en lo tocante a instrucción académica. Una segunda opción, pudiera haber sido reducir aún más las categorías de análisis, considerando únicamente 3 subconjuntos: personas con hasta secundaria, personas con bachillerato completo, y personas con educación superior y posgrado, no obstante, decidimos mostrar el análisis con las categorías elegidas pues asumimos que existe un salto cualitativo entre cada categoría conformada.

La edad y el uso de bicitaxis

Entendemos que al no considerar encuestar a población menor de edad perdemos de vista una parte importante del fenómeno de la movilidad en el polígono de estudio, no obstante, consideramos que es necesario, en la medida de nuestras posibilidades, mostrar las divergencias de las prácticas de movilidad de nuestra población utilizando como criterio una segmentación etaria. Para ello, decidimos agrupar a la población en 3 conjuntos distintos; el primero que comprende población de entre 18 y 24 años en función de que todavía, dentro del límite superior de este conjunto, podemos encontrar población económicamente inactiva, debido al aumento de la probabilidad de su integración en instituciones de educación superior, como se detalló en el análisis de los resultados de los censos de población y vivienda de 2010 y 2020, presentados con antelación. El segundo segmento de población lo integran las personas de entre 25 y

64 años, población típicamente caracterizada como población en edad laboral, y, finalmente, la población de 65 años y más, que corresponden a población en edad de retiro. Esta segmentación presupone que las prácticas de movilidad de cada uno de estos subconjuntos, y entre ellas las relacionadas con el acceso a bicitaxis, pueden mostrar distribuciones diferenciales. Aquí las características más significativas de la segmentación de datos de acuerdo con la edad de los encuestados.

Para comenzar, las edades de la muestra se distribuyen como sigue: 11.9% menores de 25 años, 67.9% en el rango de 25 a 64 años y 20.2% de 65 años y más. En lo que respecta a los niveles educativos, resalta el alto porcentaje de población de hasta 24 años con bachillerato concluido, con 72.4%, cuando el porcentaje general es de 32.5%. Por su parte la población con mayor edad es también la que presenta mayor rezago educativo, pues el 58.9% de los encuestados de 65 y más años, no rebasa la primaria como nivel máximo de estudios. Por su parte, la proporción más amplia de personas con secundaria concluida se encuentra en el rango etario de 25 a 64 años, con el 36.4%.

Tal como suponíamos, el porcentaje más alto de población dedicada a los estudios se encuentra en el rango de hasta 24 años, con 62.1%, en tanto que sólo el 1.8% de las personas del rango 2 (25 a 64 años) se dedica a estudiar.

Por su parte, los adultos mayores se dedican en mayor proporción al hogar (45.5%), y como empleados de medio tiempo (30.3%), en tanto que la población de entre 25 y 64 años presenta mayor equidad en las 3 principales ocupaciones declaradas: 28.3%, se dedica al hogar, 25.9% trabaja como empleado por cuenta propia y uno de cada 4 trabaja como empleado a tiempo completo.

Respecto al uso de bicitaxi dentro de la colonia, parece haber una correlación entre el acceso y la edad, puesto que mientras que el 84.5% de los encuestados con hasta 24 años declara haber utilizado bicitaxi antes, la proporción disminuye a 80.7% para población de entre 25 y 64 años, para ubicarse finalmente en el 63.6% para los adultos mayores que declaran haber utilizado bicitaxi antes, lo cual da cuenta de la mayor familiaridad y aceptación del bicitaxismo por parte de la población más joven, pues en cierto modo, nacieron y crecieron con el bicitaxismo. A pesar de ello, dentro de este mismo sector poblacional se ubica la mayor proporción de personas que utilizan el bicitaxi menos de una vez por semana, y es en el rango de 25 a 64 años donde se encuentra el uso más intensivo de bicitaxis, pues el 64.9% declara utilizarlo al menos una vez por semana.

Entre los principales motivos esgrimidos por quienes declaran no utilizar bicitaxis destacan: para el segmento de hasta 24 años el principal motivo es que prefieren realizar sus viajes en moto o auto particular, con un 45.5% de las menciones. Por su parte la población de entre 25 y 64 años declara su preferencia por caminar en 18.3%, mientras que los adultos mayores tienen más fuertemente estructurada la percepción

de que los bicitaxistas trabajan drogados o alcoholizados, razón principal para evitar utilizar el servicio de bicitaxis por este segmento muestral.

Ahora bien, de acuerdo con el pago por el servicio, 17% de los usuarios más jóvenes pagan 9 pesos, y el mismo porcentaje, realiza pagos de 10 pesos para su viaje más usual. Por su parte, el segmento de 25 a 64 años concentra la mayor proporción de viajes con costo de 10 pesos, con 23.8% del total de viajes, en tanto que 68.5% de los adultos mayores realiza viajes cortos, con pago de 8 pesos, cuando el porcentaje general de la muestra para el conjunto de viajes con costo de 8 pesos es de 58.8%, lo que indica de forma indirecta que efectivamente, el uso de bicitaxi mejora las condiciones de movilidad para los adultos mayores pues su uso para viajes cortos se encuentra por encima de la media. A pesar de ello, la proporción de adultos mayores que indica que el costo por el servicio es caro es la más alta de la muestra con 46.3% de las menciones sobre la consideración del pago por el servicio; como contraparte, el porcentaje más alto de población que declara que el precio es demasiado barato está compuesto por los más jóvenes, a pesar de que las personas de este grupo pudieran representar el segmento poblacional con mayor dependencia económica, sobre todo para aquellos que se dedican a estudiar.

La distribución de los motivos de uso de bicitaxis muestra asimismo diferencias interesantes, pues mientras que para la población en edad laboral (25 a 64 años) la distribución de los motivos de viaje se asemeja a la distribución característica de la muestra, por su división entre viajes para ir de compras y viajes por motivos laborales, para el caso de los jóvenes aparecen además los viajes para visitar a alguien así como los viajes para ir a estudiar. Finalmente, en el caso de los adultos mayores los motivos de uso de bicitaxi se concentran en mayor medida que en otros grupos en la realización de las compras, con 66.7% de los viajes, y solo un 7.4% de viajes por motivos laborales, por ello, no es de extrañar que el sitio con mayor atracción de viajes para los adultos mayores sea el mercado, con 43.6% de las menciones como sitio de destino, cuando el porcentaje de menciones del mercado de todo nuestro universo muestral es de 28.1%.

De igual modo, a pesar de que el análisis por origen de los viajes muestra que el mercado es la tercera mención en importancia para la población de 65 años y más, la proporción de respuestas que refieren a este sitio como lugar de origen de los viajes de los adultos mayores es la más alta si se le compara con los dos subconjuntos restantes⁹⁷.

Aun cuando el Metro se ha señalado como el sitio con mayor capacidad de atracción de viajes, no deja de sorprender que entre la población más joven se señala aún más

⁹⁷ El 4.3% de personas de hasta 24 años señala el mercado como sitio de origen de sus viajes, por un 9% de menciones de encuestados de entre 25 y 64 años. Finalmente, el 13% de los adultos de 65 años y más señala el mercado como punto de origen de sus viajes.

intensivamente el Metro como sitio de destino de los viajes en bicitaxi, con 57.4% de las menciones, porcentaje muy por encima de la media, que es de 42%.

En otro nivel, el cambio modal es una de las categorías que permite identificar diferencias significativas entre los segmentos etarios de la población. Así, los traslados a pie son la principal opción para los 3 subconjuntos etarios en caso de no poder realizar los viajes en bicitaxi, no obstante la mayor proporción de menciones de esta opción se encuentra entre la población más joven⁹⁸.

Por su parte, es de destacar la cantidad de menciones sobre un hipotético cambio a taxis y otros medios de transporte concesionado para la población de entre 25 y 64 años, mientras que en el conjunto más joven destaca la predilección por la bicicleta y el taxi, dentro de sus tres primeras opciones de cambio modal. Por último y de enorme trascendencia es la segunda mención para los adultos mayores, quienes en 7.4% señalan que de no existir los bicitaxis dejarían de realizar los viajes que hacen actualmente debido a dificultades relacionadas con la edad.

Respecto a la evaluación del servicio, la población más joven califica más a menudo el servicio de forma positiva, proporcionando como principal razón para asignar su calificación a la rapidez del servicio, con 12.9% de las menciones. Además, al preguntarles qué piensan de los bicitaxistas, la segunda mención refiere a que la mayoría hace su trabajo de forma adecuada / responsable, respuesta atípica si se compara con el total general de menciones de la muestra, pues mientras que para los jóvenes de hasta 24 años esta opción fue indicada en un 12.2%, el promedio general de la población encuestada que señaló esta opción fue de 7.7%.

Por su parte, **es el segmento que más utiliza bicitaxis (población de 25 a 64 años) el que suele calificar más severamente el servicio**, lo que permite sostener la idea planteada al principio acerca de que las representaciones, si bien modelan las prácticas sociales, por sí mismas no las determinan, pues aquí se percibe que la relación con el bicitaxismo es mayormente instrumental, es decir, 'lo uso porque lo necesito, no porque considere que el servicio es bueno'. El principal motivo de la mala calificación del servicio por parte de este segmento de la población tiene que ver con la percepción predominante sobre los bicitaxistas: que trabajan drogados o alcoholizados. Por su parte, los adultos mayores también tienden a calificar el servicio como positivo, aunque el primer lugar de menciones sobre las razones por las que se califica el servicio de la forma en que se hace, es una mención negativa y que describe la presencia de conductores poco serviciales y atentos. Por su parte, la segunda mención de razones para dar la calificación que se da al bicitaxismo por parte de los adultos mayores es una razón positiva que refiera a que es un medio de transporte eficiente.

⁹⁸ 78.7% de los encuestados con hasta 24 años señaló que en caso de no existir bicitaxis realizaría sus viajes a pie, por el 68.4% de la población de entre 25 y 64 años y el 75.9% de las personas mayores de 64 años que eligieron esta misma opción.

En otro sentido, hemos dicho que una de las representaciones más comunes sobre el bicitaxismo, es que se trata de un servicio útil, a pesar del desempeño negligente de los bicitaxistas, no obstante esta es una representación que es sostenida más frecuentemente por la población de mayor edad, pues para el segmento más joven la opción con mayor cantidad de menciones sobre la percepción del servicio refiere a que la mayoría de los bicitaxistas hace su trabajo de forma adecuada. Esto puede ser relacionado con el hecho de que los más jóvenes declaran en menor proporción haber tenido problemas con los bicitaxistas⁹⁹.

Podemos decir, para terminar, que de acuerdo con lo identificado, la población más joven tiene una posición de mayor apertura y tolerancia respecto a los bicitaxistas, sobre todo si consideramos la familiaridad de su presencia, pues como dijimos antes, nacieron y crecieron con el bicitaxismo, por ello, a pesar de que no son quienes más utilizan el servicio¹⁰⁰, lo valoran de modo similar que los adultos mayores, quienes además tienen presente que su existencia les permite continuar realizando traslados a nivel local.

La EOD y la encuesta a usuarios y no usuarios: consideraciones finales

La Encuesta Origen Destino, así como nuestra propia encuesta son instrumentos, que en distintas escalas, nos permitieron realizar una caracterización del fenómeno del bicitaxismo, desde su distribución desigual a nivel metropolitano, hasta el uso por parte de los distintos segmentos de la población dentro de las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora.

En este sentido, reconocemos el enorme valor de la EOD no solo para el análisis del bicitaxismo metropolitano, sino en el entendimiento de que sus objetivos van más allá, al pretender, entre otras cosas, caracterizar la movilidad de los habitantes de la ZMVM y servir como instrumento de apoyo en la planeación urbana. Sin embargo, resulta evidente que poner el acento en una escala metropolitana oculta e invisibiliza invariablemente aspectos de gran importancia para la comprensión integral de la movilidad, al tiempo que supone dificultades en el análisis de lo local. En nuestro caso particular, nos encontramos con la no correspondencia de los distritos definidos en la EOD con las colonias de nuestro análisis, así como con la invisibilización de la importancia del bicitaxismo en nuestra área de estudio; a pesar de ello, reconocemos

⁹⁹ Únicamente 13.8% de los encuestados con hasta 24 años declararon haber tenido incidentes con bicitaxistas. Los principales problemas que han tenido los más jóvenes con los bicitaxistas son: discusiones por cobro excesivo; problemas cuando se trasladaban peatonalmente, y problemas cuando transitaban como ciclistas. Por su parte para el segmento de 25 a 64 y para los adultos mayores los porcentajes de respuestas que refieren a haber tenido problemas con bicitaxistas son similares: 21.7% y 21.2% respectivamente.

¹⁰⁰ Desconocemos en qué medida la pandemia impactó el uso de bicitaxis para la población más joven, aunque debido a la modalidad de educación remota predominante durante el confinamiento por COVID-19 debe haber disminuido drásticamente su acceso al servicio.

el valor de la EOD como una base sin la cual hubiera sido imposible establecer nuestras primeras hipótesis.

Por tanto, juzgamos que el valor de nuestra encuesta radica en que nos permite identificar con mayor claridad, algunas características del bicitaxismo local que la EOD no permite ver, características que van desde el uso diferencial del bicitaxi en nuestra área de estudio de acuerdo con la ubicación de la vivienda, la escolaridad, el género y la edad, así como la calificación del servicio, la identificación de afectaciones y beneficios, la frecuencia de uso, los principales sitios de atracción y de origen de los viajes, así como las principales representaciones sociales sobre el bicitaxismo y los bicitaxistas, las cuales son objetivadas a través de las opiniones vertidas por los encuestados.

Finalmente, a pesar de proporcionarnos información en distintas temáticas, intentamos centrarnos en el presente capítulo en el análisis cuantitativo de las características del bicitaxismo, aunque de forma indirecta se hayan abordado otros temas, como la presentación de impactos y representaciones sociales. Debido a ello, es probable que durante el abordaje de los capítulos 5 y 6, el lector tenga la sensación de que parte del análisis sobre impactos y representaciones se ha presentado ya en el presente capítulo, sin embargo, la presentación de los capítulos referidos, también profundizará la comprensión de estos temas, redimensionando la información presentada

Sin embargo, antes de pasar al análisis sobre impactos y representaciones sociales, presentaremos nuestro capítulo sobre actores e instrumentos de la movilidad y del bicitaxismo, lo cual permitirá comprender la subsistencia de la informalidad y la no motorización en la prestación del servicio.

Capítulo 4. Instrumentos y actores de la movilidad en bicitaxi de la colonia Impulsora Popular Avícola

El presente apartado se inscribe dentro del análisis de los actores sociales y su influencia en la definición de los problemas públicos, por ello, en adelante se utilizará el término de actores políticos o actores de las políticas públicas para definir aquellas partes involucradas en la movilidad y el bicitaxismo local. Para nuestro caso de estudio, delimitado en las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora, la movilidad constituye un campo particular donde los agentes involucrados conforman una “comunidad política” (Subirats, et al. 2008) que permite gestionar las demandas de movilidad barrial a través de la implementación de un sistema de bicitaxis sin participación visible de actores públicos.

El presente apartado pretende identificar la inclusión (o no inclusión) del bicitaxismo en los instrumentos de gestión de la movilidad a nivel estatal y municipal o si su presencia y configuración se resuelve exclusivamente desde la agenda “sistémica”, misma que se diferencia de la agenda pública por estar conformada por los temas que pese a ser considerados como problemáticos por ciertas colectividades no llegan a formar parte de la acción de los gobiernos.

Por otra parte, pretendemos caracterizar a los principales actores políticos de la movilidad (en general) y del bicitaxismo (en particular), con presencia en la Impulsora, así como definir las relaciones entre ellos, identificando los recursos de los que se valen para la configuración actual del bicitaxismo en las colonias de referencia.

La hipótesis que guía el presente apartado es que la configuración entre los actores locales de la movilidad ha contribuido a evitar que el bicitaxismo: a) mute a formas motorizadas de transporte y, b) se consolide en la agenda pública municipal pues su morfología actual proporciona múltiples beneficios sociales, políticos y económicos a los actores identificados, que rebasan la simple respuesta a la problemática de la movilidad, lo que contribuye en la construcción de un consenso sólido entre los principales actores involucrados. Dicho lo anterior, comenzaremos por realizar un análisis de los instrumentos normativos de la movilidad tanto a nivel estatal como a escala municipal, lo que nos dejará ver su relación con la configuración actual del bicitaxismo en la zona de estudio.

Instrumentos de la movilidad y su relación con la movilidad no motorizada: el caso del bicitaxismo

En el Estado de México, es posible documentar la presencia de distintos instrumentos normativos en materia de movilidad, que en conjunto contribuyen en la definición del fenómeno de la movilidad no motorizada en el polígono de interés, aunque la investigación realizada da cuenta de que la posibilidad de regularización del servicio de bicitaxis no es una prioridad en la agenda de gobierno a nivel estatal.

Entre las principales contribuciones de los instrumentos identificados al tema de la movilidad no motorizada podemos mencionar los siguientes:

En primer lugar, tenemos el Plan de Desarrollo del Estado de México 2017-2023, instrumento que impone las directrices de desarrollo a nivel estatal, y que incluye dentro del pilar territorial, la estrategia (3.5.6) de “consolidar un sistema integral de movilidad urbana sustentable en la entidad” a través del impulso de políticas públicas que fomenten el uso de tecnologías limpias (Gobierno del Estado de México, 2018, p. 209).

Por otro lado, en diciembre de 2014 se envió al congreso del Estado de México el Proyecto de decreto que promulga la ley de movilidad y transporte, y que reforma diversos dispositivos de la ley orgánica de la administración pública estatal en dicha materia (Gaceta del Gobierno, 2015), y que en su exposición de motivos señala la urgencia de reordenar el transporte y mejorar la movilidad bajo el principio de contribuir a “reducir la necesidad de que los habitantes se desplacen, o si lo tienen que hacer, que sea en distancias cortas y de forma ágil, higiénica, segura, cómoda y adaptada a sus particulares necesidades, así como en medios que consuman un mínimo de energía fósil, que faciliten formas alternas de transporte no contaminante y permitan una mayor interacción social” (Ibíd., p. 1). El principal propósito declarado en la iniciativa de ley consiste en “generar el marco jurídico necesario, a efecto de conducir las acciones del Gobierno del Estado de México para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad” (Ibíd., p. 4).

Más adelante, el 12 de agosto de 2015 se expide oficialmente la Ley de Movilidad del Estado de México cuyo eje principal, según se detalla en el documento, es el de transitar hacia la sustentabilidad.

En el Artículo 34 de la Ley de Movilidad, se realiza una clasificación del servicio de transporte público, entre los que incluye el servicio de transporte de bicitaxi, caracterizado como “Ecotaxi”, y que tipifica el servicio de transporte público que “se presta a través de vehículos no motorizados, que cumplan con las características físicas y de operación que establezca la norma técnica correspondiente. Quedando estrictamente prohibido desarrollarlo con adecuaciones no previstas expresamente en la legislación aplicable”. Por otro lado, el artículo 35 señala que es competencia de la Secretaría de Movilidad, “la programación, coordinación, dirección, evaluación y control de los medios del Sistema de Transporte Público, de ecotaxi” (Ibíd., p. 20).

Podemos señalar que pese a la importancia de la promulgación de la Ley de Movilidad del Estado de México, hay algunas definiciones que dificultan la tipificación del servicio de bicitaxis, pues de entrada, clasifica a los ciclistas como conductores de vehículos de tracción humana a través de pedales, inclusive si el pedaleo es asistido a través de motores eléctricos, en tanto que un “conductor” es considerado como la persona que maneja un vehículo automotor. No se habla de conductores de bicitaxis, por lo que para la ley, un bicitaxista podría entrar dentro de la categoría de “operador”, aunque no lo dice explícitamente. En este sentido, un operador es aquella “persona que maneja una unidad del sistema de transporte público” (p.3). Por otro lado, nos parece importante que a pesar del vacío en la consideración del bicitaxismo, la ley de movilidad

constituye un avance en la implementación de estudios de viabilidad, ya que apela a la ejecución de estudios de impacto de movilidad, así como a la concurrencia de los municipios para “la articulación de redes megalopolitanas, metropolitanas, regionales e intermunicipales” de transporte (p. 3).

Adicionalmente, la ley de movilidad plantea el desarrollo de un Programa Estatal de Movilidad y en su Artículo 27, numeral IX, alude de forma indirecta a la importancia del bicitaxismo, pues sugiere la generación de programas e incentivos que promuevan la movilidad no motorizada (Ibíd., p. 9).

Finalmente, la ley considera los bicitaxis dentro del quinto nivel de jerarquía, si consideramos el bicitaxi como un modo individual público de transporte, sin embargo, nos parece una inconsistencia más de la citada ley, pues en realidad, sus características hacen distinto a los bicitaxis, de los mototaxis, o los (auto) taxis.

Así, el análisis de la normatividad estatal da cuenta de la escasa importancia a los sistemas de transporte informal no motorizado, lo que a su vez inhibe que a nivel municipal se instale en los planes de desarrollo, como es en el caso del Plan de Desarrollo Municipal 2019-2021 del municipio de Nezahualcóyotl, donde no hay ninguna mención expresa sobre los bicitaxis (H. Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, 2019).

No obstante, se logró documentar la introducción, en años anteriores, del fenómeno de los bicitaxis en la agenda municipal, particularmente dentro del Plan Municipal de Desarrollo Urbano (PMDU) de Nezahualcóyotl del 2004¹⁰¹, como un sistema de transporte reconocido en el numeral 2.4.5.2 que a la letra dice:

En el municipio los bicitaxis realizan viajes de distancias que no exceden de dos kilómetros, sin embargo, es el principal medio de transporte de los estudiantes de nivel básico y amas de casa, ya que estos tienen un costo bajo. Estos no cuentan con rutas establecidas, pero se ajustan a reglas que les prohíben prestar el servicio fuera de los límites del municipio ni circular en vialidades primarias o de carácter regional.

Se tienen identificadas alrededor de 41 organizaciones con un número aproximado de 5,662 unidades [...] distribuidas principalmente en las colonias de la Zona Centro.

Los bicitaxis se han convertido en una importante fuente de empleo alternativo, principalmente integrada por la población joven, que en la mayoría de los casos no son propietarios de las unidades con las que laboran y se ven en la necesidad de rentarlas, lo que disminuye de forma importante sus ingresos (PMDU; 2004; p. 46).

¹⁰¹ No se logró identificar información más reciente, por ello se incluye información de este documento.

Más adelante, en la sección 7.1.1 Normas urbanas generales, señala que “las rutas de transporte colectivo de ruta fija, los taxis, bicitaxis y en general el transporte público deberá tener sus bases o sitios, en lugares específicos para tal fin” (ibíd., p. 115).

Adicionalmente, y con base en este marco jurídico, se considera importante que el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Nezahualcóyotl trabajen de forma coordinada para la elaboración de un reglamento en materia de tránsito para el Municipio, el cual considere [...] las vialidades por las que podrán circular los diversos tipos de transporte público de pasajeros, incluyendo bicitaxis (ibíd., p. 139).

Por otro lado, dentro del Bando Municipal De Nezahualcóyotl 2018, la única mención sobre bicitaxis se da en la sección sobre Sanciones en general, numeral XXXIII, donde se menciona como causal de sanción la obstrucción de áreas destinadas para cruce de peatones y entrada de vehículos, con automóviles, motocicletas, bicitaxis o cualquier otro tipo de vehículos.

Según se puede observar, la acción pública es mínima y sin seguimiento temporal (uno de los documentos consultados es de 2004), por lo que pese a que se reconoce el potencial del sector gubernamental para la posible regulación del servicio, se observa una inacción sistemática. Asimismo, a pesar de que se observa un diagnóstico sobre la presencia de los bicitaxis en el PMDU de 2004, no se señala la forma en la que se construyó dicho diagnóstico, lo que implica que pese a que existió una incipiente sensibilidad respecto al fenómeno, no se ha logrado afianzar en la agenda de gobierno actual, además de que no existe un diagnóstico integral, pues tampoco se ha asumido la necesidad de regular este medio de transporte que por otro lado, ha disminuido su participación y presencia, pues como señalamos antes, según Cerqueda, el único punto donde aún se pueden encontrar bicitaxis es en la colonia Impulsora, a diferencia del diagnóstico del PMDU 2004 que identifica su presencia en la zona centro del municipio.

Actores del bicitaxismo

Siguiendo a Subirats et al. (2008), entendemos a los actores de las políticas públicas¹⁰² como aquellos individuos u organizaciones tanto públicas y privadas, “que por diversas razones están implicados en el surgimiento, la formulación y la resolución de un problema políticamente definido como público” (Subirats et al; 2008; p. 49), a través de la encadenación de sus decisiones y sus acciones. Así, “el comportamiento más o menos activo de un actor influirá la manera en la que acabe siendo concebida y puesta en práctica la intervención pública” (Ibíd., p. 50), lo que a su vez tendrá repercusiones en la reducción o aumento de injusticias urbanas: la redistribución de poder, el origen

¹⁰² Resulta interesante la connotación de actor político o actor de políticas públicas, que a diferencia de un actor social, enfatiza la dimensión del “poder” en las relaciones entre actores, así como su incidencia en las políticas públicas, de ahí que se opte por este enfoque

y el destino de los recursos monetarios, la apropiación o exclusión del espacio urbano, la clase social y características individuales de los beneficiarios y perjudicados, entre otras (Connolly, 2015, pp., 2-3).

Los actores de las políticas públicas actúan en el espacio de una política, definido como “el marco más o menos estructurado, formalizado y poblado por actores públicos que interactúan con diversos grados de intensidad con actores no públicos, posibilitando estrategias de acción alternativas” (Ibíd., p. 55) conformando redes de actores, es decir, relaciones diferenciadas de conflicto y consenso entre los distintos tipos de actores relacionados con el problema (comunidad política).

Actores privados: para el caso de la movilidad del polígono en cuestión, la prestación de servicios no motorizados no solo es significativa por su impacto económico sino además social y político, de ahí la presencia de agrupaciones de bicitaxis y los propios bicitaxistas (a nivel individual) como principales actores políticos con poder fáctico en la morfología que adopta la dinámica local, poder objetivado en la inexistencia de rutas de transporte público motorizado exclusivamente internas; el uso prioritario de las calles por parte de los bicitaxistas, e inclusive, la dificultad de instalar “topes” en algunas vías¹⁰³.

Para el caso de la Impulsora, las bases de la colonia corresponden a distintas organizaciones, aunque destaca la presencia de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, misma que mantiene vínculos corporativos con el Partido Revolucionario Institucional, PRI, e incluye a la base más grande de la colonia, la del Metro Impulsora. Por su parte, la base ubicada en Hacienda Rancho Seco y Avenida Central es apoyada por el Partido de la Revolución Democrática, PRD, según destacó Adrián, líder de esta base, durante entrevista: “[nuestra base] pertenece al PRD [...] La de Noria es muy independiente; [las bases de la colonia] pertenecen al PRI [...], vienen siendo las mismas, tanto como PRI y PRD [la del mercado] viene perteneciendo igual al PRI”¹⁰⁴.

Por su parte, Alberto, bicitaxista perteneciente a la base ubicada en Hacienda la Noria y Avenida Central proporciona más detalles sobre la operación de la organización de bicitaxistas de su base, misma que a pesar de formar parte de la CROC cuenta con un líder distinto del que tiene la base del metro: “el líder es un señor, Juan, aquí de [la calle

¹⁰³ Como parte de mi experiencia personal, he observado que desde 2014 que viví en la colonia, hasta 2019 se instalaron topes en la Calle Hacienda de Xajay. Una posible causa de la inexistencia de topes en esta calle hasta tiempos recientes es que, siendo una vialidad contigua al metro Impulsora, es utilizada intensamente por los bicitaxistas, quienes muy probablemente habrán negociado con los vecinos para evitar instalarlos.

¹⁰⁴ Existen ciertas imprecisiones en las declaraciones de los bicitaxistas entrevistados, por ejemplo, Alberto, quien se desempeña como bicitaxista señala que no trabajan de la mano con ningún partido político, solamente sus líderes. En el caso del señor Juan, líder de la base de Hacienda la Noria y Avenida Central, Juan señala que “está con los de Nueva Alianza, antes estaba con el PRD” a pesar de que Adrián, bicitaxista de otra base, señala que las bases de la colonia pertenecen al PRI o al PRD.

de hacienda de]Tapaxco [en realidad] estamos con los mismos líderes, el mismo líder de allá (del metro), o sea, [a nosotros nos permiten que] nos hagamos responsables de la base”.

No obstante, Gabriela, quien trabaja como bicitaxista en la base del metro señala: “de hecho la colonia es una sola organización [se divide por dirigentes], personas que están a cargo de todas esas bases, entonces, por ejemplo, la base del metro tiene un dirigente [Ángel Cruz], la base del mercado tiene otro dirigente [...] Normalmente las bases, por ejemplo la del metro, es de una sola persona, la del mercado es de otra sola persona pero lo que rodea son diferentes”.

La idea de Gabriela de que sólo existe una agrupación de bicitaxistas es resultado de su percepción de las distintas bases de la colonia, pues en el caso de la base de la calle Hacienda Rancho Seco señala:

en esa no hay un dirigente y no son como para llamarse una base, no lo es, son personas que no están de acuerdo con pagar una cuota o son personas como muy cerradas en el aspecto de ¿yo por que te voy a pagar a ti? ¿no?, pero realmente estás pagando el trabajo y el lugar donde estás trabajando [...] Los de Noria y Avenida Central [son]de un dirigente pero realmente [...] no es como de nadie porque [...] lleva años, esa fue la primera base de todas, de ahí se fundamentó la del metro [...] si te das cuenta ¿de donde baja toda la gente?, del metro, entonces aquí [en la base de Hacienda la Noria] nada más la gente que se baja de las combis y cuando hay bici, pues los agarra, pero normalmente también no agarran mucho bici ahí porque ya en la noche ya son puros chavos que la verdad se envician, entonces esa base ya como que está desapareciendo, sinceramente, y más que no hay una persona como tal que lleve el control.

Por lo que respecta las bases ubicadas en el mercado¹⁰⁵, Alberto apunta: “los del mercado la lleva un señor que le apodan el Congo, antes estaba aquí en el metro la señora [Blanca] y dejó a sus hijos encargados y aquí nosotros con la señora [Reina] y aquí se quedó [después] Juan de encargado y el Congo en el mercado (Alberto cuenta las puertas del mercado) por cada puerta que hay en el mercado hay un dirigente [...] Ellos están afiliados con la delegación de Neza [...] porque traen el logotipo del lado izquierdo”.

A pesar del amplio conocimiento por parte de Alberto respecto a la importancia de los liderazgos en la organización del bicitaxismo, pudimos descartar la idea de que los bicitaxistas ubicados en el mercado pertenecen o están relacionados con el ayuntamiento. La base que refiere Alberto en realidad es operada por el Movimiento

¹⁰⁵ Nos referimos al Mercado Gustavo Baz Prada, de la Colonia Impulsora, ya que para el caso del mercado de Ampliación Impulsora (Las Antenas) Gabriela señala “[esa base] es como que de los señores ya muy grandes, en serio que ya son de la tercera edad, que ya nada más trabajan por ratitos ¿no? pues se paran ahí, platican entre ellos, ya son personas grandes y pues ya cuando le llega pasaje se los llevan, pero en sí, no es base”

Unificado de Organizaciones Sociales Del Movimiento Popular Independiente, A. C. (MU- MPI), organización con sede en Ecatepec de Morelos, según se lee en su página de Facebook y con vínculos corporativos con el priismo, al menos durante la administración de Eruviel Ávila, a quién envían una “felicitación por los logros cumplidos a 4 años de su gobierno”, en 2015 (<https://www.facebook.com/MOVIMIENTO-UNIFICADO-DE-ORGANIZACIONES-SOCIALES-DEL-MPI-A-C-118110128272411>).

Ilustración 5. logotipo de la Base de Bicitaxis Viva Neza, perteneciente al MU- MPI, y ubicada en la puerta frontal del mercado Gustavo Baz Prada



Fuente: Elaboración propia con base en recorridos de campo

A pesar de las inconsistencias entre las explicaciones de los bicitaxistas entrevistados, podemos reconocer algunas regularidades importantes: la presencia de liderazgos distintos en las bases del Metro, Monte Pío (Avenida Hacienda la Noria y Avenida Central) y el Mercado Gustavo Baz Prada, que colaboran con la CROC, y la presencia de bases que trabajan al margen de esta gran organización gremial, como lo es la base de Avenida Rancho Seco (PRD) y la base de la puerta frontal del mercado (MU- MPI), aunque, esta última, al igual que la base de la CROC, mantiene vínculos con el priismo mexicano.

A ello habría que sumar la inexistencia de cambios de liderazgos al interior de las agrupaciones de bicitaxistas, pues todos los bicitaxistas entrevistados coincidieron en que los liderazgos son transmitidos entre familiares y no son resultado de procesos de deliberación democrática. Finalmente, es importante señalar que la presencia de más de una organización en el territorio no se ha traducido en la existencia de

confrontaciones por el control del territorio como ha ocurrido en otras zonas urbanas como por ejemplo en el Municipio de San Vicente Chicoloapan en 2012¹⁰⁶.

Por otra parte, de todas las bases identificadas, la de mayor afluencia es, como es de suponerse, la que se encuentra en el metro impulsora, incluso en el contexto de la pandemia, además identificamos que sus afiliados tienen que pagar cuotas más altas que aquellos que trabajan en bases vecinas pues su localización específica proporciona a los bicitaxistas una ganancia en su productividad, por lo que cada operador de bicitaxi “está, en principio, dispuesto a pagar más caro para localizarse en ese lugar”. (Polèse, Óp. Cit., p. 89).

Sin embargo, la movilidad interna no solamente está definida por la presencia de agrupaciones gremiales de bicitaxistas. Aquí, es de gran importancia la presencia de la población estudiantil flotante, perteneciente a la Facultad de Estudios Superiores Aragón: más de 18,000 personas que cotidianamente realizan actividades en el campus, ubicado en el extremo sur de la colonia, de acuerdo con datos del portal de la universidad, lo que supone la modificación a la oferta de servicios de transporte que deriva de su presencia o ausencia. Por otro lado, existe una importante cantidad de población cautiva, comprendida por los poco más de 29 mil habitantes del polígono, de acuerdo con datos de INEGI (2020), de entre los cuales, un número significativo utiliza el servicio de bicitaxis, de acuerdo con información contenida en la EOD 2017, y corroborada a través de la implementación de la encuesta a usuarios y no usuarios.

Además de estos actores, no resulta menor considerar la presencia de rutas de transporte concesionado, sobre todo si atendemos a la clasificación de Connolly, para quien este actor constituye “la verdadera columna vertebral del transporte y pilar del sistema político corporativista” (Connolly, 2014, p. 3) en la ZMVM. Lo mismo el caso de las agrupaciones de taxis¹⁰⁷, que constituyen otro actor político con fuertes intereses territoriales y estructuras corporativas. Por ello, resulta interesante el arreglo actual, donde los gremios de bicitaxistas han logrado mantener una posición privilegiada, lo que se evidencia en el hecho de que el transporte público motorizado (autobuses suburbanos fundamentalmente) ha tenido que flexibilizar sus tarifas, al cobrar cantidades por debajo de la tarifa oficial para el transporte público en el Estado de México¹⁰⁸ al interior de la colonia, sobre todo por la presión impuesta por la

¹⁰⁶ Cfr. <https://aristeginoticias.com/0509/mexico/pelea-de-mototaxistas-deja-1-muerto-en-edomex/>.

¹⁰⁷ Para el caso colombiano Guerrero sostiene que, “sin lugar a duda este gremio se ve amenazado de cierta forma por los Bicitaxis. Argumentan... que en los viajes cortos no tienen cómo competir con este medio ya que la tarifa de los triciclos baja considerablemente y es lo que ve el usuario. Además, alegan que es injusto que no se reglamente esta actividad, puesto que si así ocurriera, los bicitaxistas tendrían que tributar y aumentar sus tarifas, dando un margen para competir en zonas donde estos medios son los principales o únicos prestadores del servicio” (2012., p. 37).

¹⁰⁸ Esta afirmación debe ser relativizada ya que al menos la ruta que corre con destino a Martín Carrera es considerada metropolitana, por lo que al parecer tiene una tarifa fijada en la Ciudad de México, tradicionalmente más baja que en el Estado de México.

competencia de bicitaxis para trayectos cortos y cuya tarifa es de 8, o hasta 10 pesos en condiciones climatológicas estándar (en los trayectos largos la tarifa alcanza los 12 pesos, y de igual modo, cuando llueve los bicitaxis cobran más, e inclusive, en algunos casos resulta menos costoso utilizar taxi¹⁰⁹).

Respecto a la relación entre agrupaciones de taxistas, bicitaxistas y de transporte concesionado, no existen conflictos visibles por el control del mercado, como sostiene Gabriela:

No [tenemos conflictos con los taxistas] porque la base que tenemos nosotros en el metro, cruzando [...] está la base de taxis pero como todo, ellos también tienen sus clientes, y de hecho cuando está lloviendo o no hay muchos bicitaxis, a mí también me ha tocado [...], nosotros mismos le decimos “¿no te llevas [a esta persona]” a los mismos taxis. Aquí no es como una lucha [...] muchas veces así lo ven y algunas personas así lo hacen [...] pero aquí es como que “tú me apoyas yo te apoyo” ¿no?, normalmente, pues estamos luchando por lo mismo, estamos trabajando en lo mismo, un taxi [...] no te ofrece un sueldo a la semana, también son pagos diarios y también es un sueldo diario entonces, aquí no es para estar peleando, aquí es como para [ayudarnos mutuamente].

Además de bicitaxistas, población usuaria y no usuaria y gremios de transportistas, existe otro actor político con influencia en las dinámicas locales: los comerciantes de vía pública. Si bien en un primer momento resulta complicado entender su inclusión en este ensayo, ello es posible debido a la competencia por el uso del espacio público. Y es que debido a las características del polígono como colonia popular, la infraestructura pública básicamente está compuesta por aceras y calles (espacios de traslado), típicamente usadas por comerciantes y conductores de bicitaxis, ya sea como puntos de venta, o como estacionamientos provisionales. Se identificaron 3 líderes de comerciantes, quienes tienen diferentes espacios de la colonia a su cargo, al tiempo que defienden a su gremio en caso de conflictos con otros actores, como se vio en los bloqueos realizados en Avenida Central a raíz de la exigencia del cierre de negocios y limitaciones en el trabajo de los transportistas por las declaratorias de semáforo rojo por COVID- 19, en abril (El Big Data, 2020) y diciembre de 2020 (Lázaro, 2020) y donde también participaron bicitaxistas, pues además de tener intereses comunes, Gabriela, bicitaxista entrevistada, mencionó que su líder, Ángel Cruz, “está asociado con los vendedores ambulantes y comerciantes”, aunque no mencionó los ejes sobre los que se asienta la colaboración.

¹⁰⁹ Nos referimos a los viajes compartidos por dos o más personas, pues un taxi puede cobrar un promedio de 20 pesos por viaje en cualquier tipo de condiciones climatológicas, sin importar el número de ocupantes (de 1 a 4 o 5 personas), en tanto que el costo de los bicitaxis es por persona, no por viaje.

Ilustración 6. Bloqueo en avenida central, al sur de la colonia Impulsora, abril de 2020



Fuente: www.digitalmex.mx

En otro nivel, es importante mencionar que no todos los bicitaxistas trabajan en las mismas condiciones, por ello es imperativo listar la presencia de dos actores más: arrendadores y arrendatarios de bicitaxis, esto en el entendimiento de que la existencia de conductores sin posesión del medio de producción (bicitaxi) implica al menos dos cosas: el acentuamiento del carácter extractivista del bicitaxismo en su configuración actual en detrimento de la calidad de vida de los operadores y del propio servicio, y la existencia de flotillas de bicitaxistas pertenecientes a un solo propietario. Ambas condiciones pueden incidir en la oferta del servicio, en los ingresos de los conductores, así como en la presión para el aumento de las tarifas, la cual aumentó de 5 pesos en 2014, a 8 pesos en 2020, de acuerdo con lo observado personalmente.

A modo de paréntesis, Gabriela permite identificar a qué nos referimos cuando decimos que el bicitaxismo es una actividad extractivista cuando aborda el tema de la forma en la que los bicitaxistas se incorporan a las agrupaciones gremiales pues como se verá, lo importante es el pago que se realiza a los líderes, sin importar que la incorporación de nuevos bicitaxistas pueda significar sobreoferta o sin una planeación de la incorporación de nuevos bicitaxistas en horarios con menor oferta de transporte.

“¿oye qué onda me das permiso de formarme?”, “sí, nada más paga tu tarjeta y sin problemas”, ¿no? aquí es cómo, tú pagas y ellos [los líderes] no te dicen nada mientras tú cumplas con todos esos límites de que no te pases de la raya [...] mientras tú pagas tu tarjeta, tú tienes derecho a formarte aquí las veces que quieras, el horario que quieras nada más cumple con tus checadas y tus tarjetas y está todo en orden

Finalmente, también podemos mencionar que se identificó la presencia de bicitaxistas “piratas”, quienes a decir de uno de nuestros informantes, operan cuando el trabajo en las bases con menor afluencia ha terminado: “ya a las 6 deja de haber gente aquí, 7 [pm], ya los que llegan son piratas, o sea, gente que no pertenece a la agrupación. Más que nada, gente que no son de aquí, vienen a trabajar de aquí de Chalco, de aquí de Neza, o de aquí de Ecatepec, de aquí de la Vergel, San Felipe” (Alberto, bicitaxista entrevistado, noviembre de 2021).

Actores Públicos: Independientemente de la aparente inacción de las distintas autoridades de movilidad, nos gustaría listar los principales actores públicos que por la descripción de sus funciones podrían incidir en una potencial reconfiguración del bicitaxismo.

Para comenzar, y de acuerdo con la Ley de movilidad del Estado de México, las autoridades en materia de movilidad son las siguientes:

El Gobernador del Estado, quien formaría parte del Comité Estatal de Movilidad, órgano interinstitucional con facultades de gestión, consulta, opinión y actuación entre las autoridades en materia de movilidad (Gaceta del Gobierno, Óp. Cit., p. 5); así como la Secretaría de Movilidad, cuyo titular forma parte del Comité Estatal de Movilidad como secretario.

Otras autoridades más forman parte del entramado de actores institucionales de la movilidad, como la Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de Finanzas, la Comisión Estatal de Seguridad Ciudadana, y los municipios, sin embargo, no todos estos actores participan directamente en la dinámica de la movilidad no motorizada del polígono de interés.

Además de estos actores reconocidos en la ley de movilidad, se tiene al Observatorio de Movilidad y Transporte del Estado de México, órgano ciudadano, consultivo y propositivo, que aportaría dos miembros al Comité Estatal de Movilidad.

A nivel de la administración local, la Coordinación de Movilidad Municipal es la entidad encargada del tema de transporte público y movilidad, sin embargo, la coordinación no cuenta con representación en la Unidad administrativa Zona Norte, UAZN¹¹⁰, debido a

¹¹⁰ Es importante recordar que las Colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora (Las Antenas) son administradas por esta subunidad municipal, según vimos en el capítulo 2. De acuerdo con información contenida en el sitio web del ayuntamiento de Nezahualcóyotl, La Unidad Administrativa “Zona Norte”, es la encargada de atender y ofrecer el debido y eficaz funcionamiento en la prestación de los servicios públicos y administrativos municipales, a los habitantes de las siguientes colonias: Ampliación Campestre Guadalupeña Ampliación Ciudad Lago Ampliación Ciudad Lago Asa Ampliación Ciudad Lago “Comunicaciones A.C.” Ampliación Ciudad Lago Triángulo 50 Bosques de Aragón Campestre Guadalupeña Ciudad Lago Cuchilla del tesoro Impulsora Popular Avícola Jardines de Guadalupe Las Armas Plazas de Aragón Prados de Aragón Unidad Habitacional “Antonio Álzate” Valle de Aragón Vergel de Guadalupe.

las limitaciones presupuestarias por lo que en caso de requerirse, una representación de esta coordinación es enviada a la zona norte únicamente para despachar asuntos puntuales: “no es un área tan necesaria, entonces no se ha asignado [personal], [cuando] se han tenido que hacer cosas conjuntamente, ellos vienen, entonces no tienen mucho personal, creo que son tres o cuatro, entonces imagínate [...] tener dos allá, dos acá... pero yo creo que esa es la razón... escuché que decían ‘es que tenemos muy poco personal’, yo creo que esa es la situación” (entrevista a funcionario de vía pública).

Por otro lado, nos gustaría destacar algunas de las facultades de los municipios en materia de movilidad (artículo 9 de la ley de movilidad), sobre todo aquellas que potencialmente se relacionarían con la posibilidad de intervención regulatoria en lo que respecta a la movilidad no motorizada:

III. Podrán enviar al Comité Estatal de Movilidad, para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa, propuestas específicas en materia de movilidad relacionadas con su ámbito territorial.

XXIII. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad.

XXIV. Aprobar las modalidades adicionales a las señaladas en esta ley derivadas de los avances tecnológicos.

Es posible que hasta este punto exista la percepción de que la presencia de actores públicos en la adopción de soluciones al problema de la movilidad barrial es nula, no obstante, se documentaron algunas acciones sin continuidad en el tiempo por parte de autoridades municipales y aunque al principio asumimos la posibilidad de existencia de una relación de regulación del bicitaxismo, al menos en el ámbito informal, por parte de la UAZN, descartamos esta hipótesis debido a declaraciones de funcionarios públicos, en el sentido de que no existe ninguna relación entre los bicitaxistas y el ayuntamiento; al preguntarle a uno de ellos si los bicitaxis realizaban alguna contribución al municipio respondió: “la irregularidad es eso, no nos permite a nosotros generarles un cobro porque no existen”(entrevista a funcionario de vía pública, UAZN, junio de 2021). Una segunda servidora pública, en este caso de la Coordinación de Movilidad Urbana, comenta:

Si te das cuenta, pues es un transporte que no está autorizado no está contemplado en la ley y por ende no se les puede realizar el cobro de algún impuesto porque ellos no están reconocidos, en ocasiones, en algunos casos les han hecho el cobro de la base pero son muy pocas veces y pues eso tampoco está autorizado porque como ellos no son un transporte que esté normado pues no se les puede hacer ningún cobro, ya ahorita, cómo tú lo decías, bueno, el presidente [Cerqueda] dio un diagnóstico e incluso nosotros, bueno, en la administración pasada [2019- 2021], estuvimos [...] en pláticas con el Gobierno del Estado acerca de cómo se iba a

normar esta parte, pero sí, como tal no se les hace ningún cobro, ya depende de cada agrupación, por ejemplo, nosotros estuvimos platicando con bastantes agrupaciones, hacen cooperativas y a lo mejor como tal, el representante les hace un cobro pero ¿cómo te diré?, pero ese dinero se va rolando, si una unidad se descompone ¡ah bueno! ya tienen un fondo para que la puedan mandar a arreglar.

No obstante, en entrevistas con operadores de bicitaxi, nos fue señalado que existen registros de bicitaxistas como parte de “servicios terrestres” del ayuntamiento:

Estamos dados de alta en servicios terrestres [...] es como una organización donde... es como cuando diriges una combi o todos esos [medios de transporte], es igual, es lo mismo [...] todo eso está ahí en Palacio [municipal]; más que nada estamos dados de alta allá y tenemos una credencial; según este año nos iban a dar logotipo [esto a través del pago de una cuota] porque se tenía que pedir por el uso de piso [esta cuota se paga grupalmente] se tiene que juntar entre todos lo que se tiene que dar [al ayuntamiento], si tú ocupas uno, o dos, o cinco lugares aquí, son los mismos lugares que tienes que pagar; [este pago es anual, por lo que] estamos matriculados, pero todos esos papeles [no los podemos exhibir en el bicitaxi] porque [las autoridades del ayuntamiento] nos cobrarían un cierto pago por uso de la placa, nos tienen dados de alta nada más allá” (Entrevista con Alberto, bicitaxista, noviembre de 2021).

A pesar de la trascendencia de esta declaración, personal de la Coordinación de Movilidad Urbana Municipal, descarta cualquier relación entre los bicitaxistas y el ayuntamiento:

Bueno, es que anteriormente, la Secretaría de Movilidad se llamaba Transporte Terrestre, así era como tal el área, pero te puedo decir que eso fue hace... como en el [año de 1994], siempre se ha querido normar el tema pero del bicitaxi, cuando todavía eran bicicletas y muchos de los líderes tienen una hoja en donde Transporte Terrestre les daba [...] de alta [...] las bases, pero todos como bicitaxis, e incluso muchos nos comentaban que les dieron como una tipo plaquita, donde les daban como un número serial (entrevista con funcionaria de la Coordinación de Movilidad Urbana, enero de 2022).

Ambas declaraciones de la funcionaria de Movilidad nos permiten sostener algunas ideas: en primer lugar, que se han llegado a realizar contribuciones del bicitaxismo al ayuntamiento sin ningún fundamento jurídico por el cobro para “dar de alta” las bases; en segundo lugar, se observa un interés (intermitente) por normar el transporte informal (motorizado y) no motorizado, a partir de acciones como la creación de un registro de unidades prestadoras de servicio, y en tercer lugar, se corrobora el diagnóstico referente a la pérdida de terreno del bicitaxismo frente al mototaxismo. Finalmente, se documentó que durante la administración municipal 2019- 2021 se realizó un censo de

mototaxis y bicitaxis¹¹¹, lo cual habla de la recuperación del interés por realizar acciones relacionadas con estos sistemas de transporte. Al respecto, se realizó una solicitud de información el 14 de enero de 2022 sobre los datos de este censo, misma que tuvo respuesta el 1 de febrero de 2022 (Anexo VI), aunque solo se proporcionó información sobre los nombres de las asociaciones y puntos de ubicación de las bases, pese a que se solicitó además la cantidad de agremiados y el tipo de vehículos (mototaxis o bicitaxis).

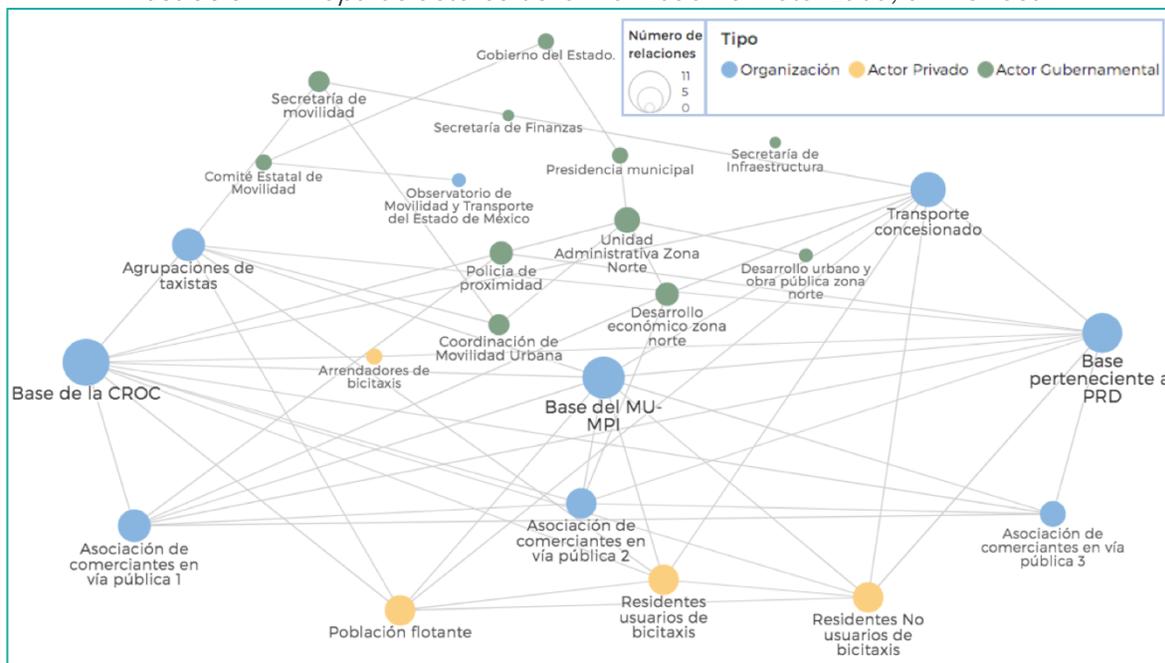
Por otra parte, identificamos una falta de coordinación entre la administración pública estatal y municipal en el tema del transporte informal (motorizado y no motorizado). Al respecto, Eduardo Catalán, coordinador de movilidad urbana comenta: “hace casi dos años le entramos a este tema [...] es un tema, la verdad, muy difícil, el tiempo nunca te va a alcanzar, 3 años, nunca te van a alcanzar, más para algo que no está normado y le tuvimos que entrar porque el gobierno del Estado de México nunca le ha entrado a problemas como este” (entrevista con el coordinador de Movilidad Urbana, enero de 2022).

Adicionalmente, corroboramos que la policía de barrio, es única autoridad pública con una relación directa identificada con el bicitaxismo, y que ejerce cierto control en el uso del espacio público por parte de los bicitaxistas, aunque no se perciben relaciones tensas entre estos dos actores, con la salvedad de los bloqueos con motivo del cierre de negocios descritos en párrafos previos.

La ilustración presentada a continuación expresa algunas de las relaciones identificadas entre los actores públicos y privados de la movilidad no motorizada. A pesar de ser un fenómeno a nivel local, se incluyen actores estatales, debido a las atribuciones que en materia regulatoria les da la ley de movilidad. Por otro lado, el mapa intenta ilustrar la importancia del actor en relación con la movilidad no motorizada, por lo que el tamaño del elemento aumenta en función de las relaciones que determinado actor guarda con otros actores.

¹¹¹ La asistente del coordinador de movilidad comentó en entrevista: “se llevó a cabo un censo el año pasado [2021] de mototaxis y bicitaxis; prácticamente aquí lo que se trabajó fue con las agrupaciones, que tú lo sabes, cada base pertenece a una agrupación, entonces así fue como si fue como se fueron un captando” (entrevista con funcionaria de la Coordinación de Movilidad Urbana, enero de 2022).

Ilustración 7. Mapa de actores de la movilidad no motorizada, a nivel local



Fuente: elaboración propia

Como se ha dicho previamente, a pesar del potencial en materia regulatoria, los actores gubernamentales han tenido un papel reactivo en materia de movilidad no motorizada pese a su introducción en los instrumentos normativos descritos. Por ello, a pesar de que no existe una política pública que regule el servicio, lo que se tiene puede ser clasificado como una “política privada”¹¹² para resolver un problema público, pues como señala Finck (2015), en el caso de los mototaxis y bicitaxis de Tláhuac, este sistema de transporte es “trabajado, organizado y coordinado por personas que habitan las zonas en donde el fenómeno ha ocurrido, lo que implica una auto-atención de la necesidad, ante el rezago e inatención de las autoridades gubernamentales correspondientes” (p. 6).

Respecto a una clasificación relacional de los actores políticos, Joan Subirats (Óp. Cit.) distingue en su “triángulo de actores de políticas públicas” a tres tipos distintos de actores, en función de los objetivos, beneficios y afectaciones que las políticas públicas tienen en ellos:

- En primer lugar, los grupos-objetivo: personas (físicas o jurídicas) y organizaciones que agrupan a tales personas, cuya conducta se considera políticamente como la causa directa (o indirecta) del problema colectivo que la política pública intenta resolver.
- Por otro lado, los beneficiarios finales: comprenden las personas (físicas o jurídicas) y las organizaciones o entidades que las agrupan, a quienes el

¹¹² Término que también se retoma de Subirats, et al.

problema colectivo afecta directamente, sufriendo sus efectos negativos. Tales actores pueden esperar, como resultado de la ejecución eficaz de la política pública, una (eventual) mejoría de su condición.

- Finalmente, los grupos terceros incluyen el conjunto de personas (físicas y jurídicas) y las organizaciones que representan los intereses de tales personas, quienes, sin que la política pública les esté directamente destinada, ven como su situación individual y/o colectiva puede beneficiarse o ser afectada por la implementación de la política en cuestión.

Para el caso de la movilidad no motorizada en el polígono de referencia, es difícil establecer una correspondencia directa con este esquema en virtud de que no hay una política pública de movilidad no motorizada; al respecto, no es gratuita la clasificación de "informalidad" del servicio de bicitaxis pese a su introducción en los instrumentos de desarrollo urbano descritos. No obstante, se podría intentar establecer una tipificación de actores a partir de la definición hipotética de un problema público.

En principio podemos señalar que al haber una indefinición de problema público, resulta complicado imponer una tipificación unívoca pues esta última depende intrínsecamente de la primera. Por ejemplo, **si definimos la movilidad como el problema público**, tendríamos una definición distinta de actores que **si el problema es la necesidad de un ordenamiento territorial**. En el primer caso, el grupo objetivo estaría compuesto por el conjunto de transportistas de pasajeros (cuyas prácticas se pretenden modificar), los beneficiarios finales serían los demandantes del servicio, en tanto que aquellos afectados indirectamente serían vecinos, comerciantes, proveedores locales, entre otros. Pero si tomamos el segundo ejemplo, el grupo objetivo estaría constituido no solo por transportistas, sino además por comerciantes e incluso actores individuales que hacen uso inadecuado de la vía pública; los beneficiarios finales serían los vecinos, pero no en su condición de demandantes de servicios de movilidad sino en cuanto a su condición de peatones, y finalmente, los afectados indirectos serían los grupos con movilidad limitada (niños, adultos mayores, personas con discapacidad).

Finalmente, de acuerdo con Subirats,

No es inhabitual que los actores del espacio de una política pública determinada acaben desarrollando, por ejemplo, un lenguaje propio coherente con «su» política, controlando los circuitos de información o intentando **evitar una «politización»** (entendida como ampliación y grado de apertura) de esa política que podría conllevar el riesgo de sobrepoblar «su» espacio (Subirats, Óp. Cit., p. 56).

Así, al plantearse como opción popular, no contaminante y de gran beneficio económico, el transporte no motorizado se ha constituido como la mejor opción para

solucionar la movilidad al tiempo que desmoviliza políticamente¹¹³ a la población en las demandas de un mejor servicio, y es que, debido a la debilidad o inexistencia de políticas laborales por parte de las agrupaciones de bicitaxistas, es posible ver prestadores de servicio en estado de ebriedad, “moneando”, obstruyendo el paso peatonal con sus unidades, tomando alcohol en las calles, circulando en sentido contrario dentro de vialidades principales etc., lo cual, pese a que construye una imagen negativa del servicio, no se ha traducido en demandas articuladas de la población demandante para implementar mejoras sustanciales en el servicio.

Los recursos de los actores del bicitaxismo en la persistencia de la informalidad

Desde una esquematización formal del ciclo de las políticas públicas (Cfr. El Colegio de México, s. f.) se puede sostener que la definición de la agenda intenta responder al ¿qué? En tanto que el análisis de los actores políticos da respuesta a la pregunta de ¿quiénes? Por otro lado, el análisis de los recursos responde al ¿cómo?

De este modo, luego de haber explorado la (in)definición del problema en la agenda gubernamental, así como de haber realizado una breve caracterización de los actores de la movilidad no motorizada, en las siguientes líneas se presentará una breve reflexión en torno al tema del “cómo”, es decir, de los recursos de los actores políticos involucrados en la movilidad de la colonia Impulsora Popular Avícola, así como del instrumental de que se valen para la (in)definición de este tema como problema que forma parte y se resuelve desde la agenda sistémica, sin necesidad de posicionarse, al menos formalmente, en la agenda del gobierno municipal, lo que resulta en la persistencia del bicitaxismo en condiciones de informalidad pues, de acuerdo con Subirats, los recursos de las políticas son parcialmente sustituibles, tanto entre sí, como entre sus poseedores.

Subirats define los recursos como un activo de materias primas de las que los actores públicos y privados se sirven para llevar a cabo sus acciones. Así, el principal recurso que identificamos para esta (in)definición del problema es el del consenso entre los distintos actores públicos y privados, ejemplificado en la inacción de los actores públicos (salvo por la realización de un censo en 2021, según se explicó en párrafos previos). En efecto -señala Subirats-, “con frecuencia encontramos en la realidad situaciones en las que los actores, sin disponer de una base legal clara, se ponen de acuerdo en una solución. El recurso «derecho» se reemplaza así -parcialmente- por el recurso «consenso»” (Subirats; Óp. Cit., p. 91). Nosotros sostenemos la importancia del consenso en la temática descrita en virtud de la inexistencia de conflictos y bloqueos entre actores, al menos de manera visible, además de que resulta evidente que el recurso “derecho” se encuentra en un estado inacabado en los instrumentos

¹¹³ En el caso del transporte público concesionado Negrete y Paquette (Óp. Cit.) señalan que “la necesidad de modernizar ese tipo de transporte colectivo reúne, desde luego, un amplio consenso, aunque ese tema al fin y al cabo movilice poco a la opinión pública en México.” (p. 21)

normativos descritos previamente. Por otro lado, de acuerdo con Subirats, es común que, ante un problema social no asumido por el estado, los actores privados definan “políticas privadas” como resultado consensuado entre el resto de los actores.

Para el caso de los recursos de infraestructura, Subirats enfatiza el caso de la propiedad estatal, sin embargo, es necesario enfatizar los recursos de infraestructura que poseen o utilizan otros actores sociales. En este caso, la vía pública es el principal recurso del que se valen los operadores del servicio de transporte informal de la colonia ya que, “el recurso infraestructura engloba al conjunto de bienes tangibles de los que disponen los diferentes actores públicos o privados, ya sea porque tales bienes les pertenezcan, ya sea por que dispongan de su uso” (ibíd., p. 84).

Así, dentro de la Ley de Movilidad del Estado de México, es posible inferir que la infraestructura vial de la colonia, por no ser estructura primaria, está a cargo de la autoridad municipal, en tanto que, de acuerdo con el Artículo 19, el “otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de las vías públicas [...] se regirá por la Ley de Bienes del Estado de México y de sus Municipios” (Gaceta del Gobierno, Óp. Cit., p. 7), por lo que pese a estar establecidos como atribuciones gubernamentales, el uso y aprovechamiento de las vialidades está regulado, en los hechos, por los prestadores de servicio de transporte, así como por los comerciantes.

Finalmente, no se desconoce la importancia de otros recursos como el económico y los valores simbólicos o inclusive el uso de la violencia en el caso analizado. En lo relativo a los recursos económicos, no se descarta la existencia de retribuciones económicas ilegales (sobornos) para evitar la formalización del sistema de transporte no motorizado o la mejora del servicio, pues, de acuerdo a información obtenida en entrevistas con bicitaxistas, las cuotas¹¹⁴ que pagan los conductores no generan ninguna mejora identificada en sus condiciones laborales, sólo representan cuotas para permitirles trabajar; entre estas destacan: una cuota semanal de entre 30 y 40 pesos, conocida como “el tarjetón”, además del pago diario de la “checada”, cuyo monto oscila entre los 5 y los 6 pesos, y cuya finalidad es el mantenimiento de las bases y el sueldo del “checador”, que para el caso de la base del Metro Impulsora, es a su vez hijo del líder del gremio.

Además, de acuerdo con Gabriela, “algunos [bicitaxistas] sí están en contra [de una posible regulación] porque dicen que si hacen eso que si ponen la regularización y todo eso, piensan que van a cobrar más [las checadas] o que piensan que los costos van a subir, que quieren bajar [el cobro por el servicio]; nosotros tenemos una cierta tarifa, entonces piensan que por eso todo va a bajar”.

¹¹⁴ No en todas las bases se pagan las mismas cuotas, sin embargo, aquí describimos las cuotas identificadas para la base del metro por ser la más representativa.

En el caso de las retribuciones simbólicas, se identifican impactos positivos tanto reales como percibidos en la prestación del servicio, lo cual representa un recurso para el mantenimiento del bicitaxismo en sus actuales condiciones de operación. Finalmente, hemos observado cómo algunas problemáticas en vía pública se resuelven por medio de la amenaza que representa el grupo de bicitaxistas (la violencia como recurso), sin embargo, como mencionamos al principio, nos parece que el recurso consenso es crucial para el caso descrito.

Además, si consideramos, como sostiene Subirats, que toda política pública implica la redistribución de recursos en el espacio social¹¹⁵, es posible entender que es precisamente este carácter redistributivo el que inhibe que los actores involucrados busquen la intervención del estado para regular la actividad de los bicitaxis dado que una intervención de este tipo supondría pérdidas (económicas y políticas) que los actores actualmente mejor posicionados no están dispuestos a internalizar.

Por otro lado, no es difícil inferir que “normar” el transporte no motorizado, también implica la necesidad de contar con recursos humanos y económicos para supervisar el cumplimiento de la norma, por lo que de hacerlo, el municipio vería presionadas fuertemente sus finanzas, por ello, se sostiene que el funcionamiento en la irregularidad también beneficia a la estructura de gobierno.

Así, la lógica de funcionamiento del sistema de transporte no motorizado se mantiene en la informalidad debido a los beneficios que provee a los actores de la comunidad política. A los usuarios les provee de transporte “barato”¹¹⁶ y flexible, a los operadores proporciona ingresos económicos exentos del pago de impuestos, y la posibilidad de trabajar en una modalidad flexible y laxa; a los líderes gremiales les otorga beneficio económico y poder político, en tanto que a los actores públicos les supone un menor gasto de recursos tanto humanos como financieros, además de que provee de apoyo político corporativo y minimiza el impacto político de la desocupación “pues [las agrupaciones] manejan relaciones para que el gobierno les permita proporcionar el servicio sin problemas a cambio de beneficios políticos [como] movilizaciones de grupos para el apoyo de partidos políticos coordinados por dichas organizaciones” (Finck, 2015, p. 7).

De entre los actores a quienes este sistema cuasi monopolístico no beneficia directamente podemos enlistar a las agrupaciones de transportistas (sobre todo taxistas) y que de hecho constituyen un actor antagónico, con quienes los bicitaxistas se dividen “el mercado demandante”. No obstante, no se vislumbra un cambio de

¹¹⁵ Entendemos la noción del espacio social de acuerdo con el desarrollo teórico de Pierre Bourdieu (1997), para quien el concepto evoca una realidad invisible [...] que organiza las prácticas y las representaciones de los agentes (pp. 21- 22) ya que expresa la “estructura de la distribución de las diferentes especies de capital” (Ibíd., p. 25).

¹¹⁶ En realidad el costo por kilómetro suele ser más alto que en el caso del transporte motorizado, sólo que los viajes en bicitaxi no suelen exceder los 2 km.

perspectiva que pretenda regular el servicio en beneficio de los usuarios, quienes, a pesar del beneficio por los bajos costos, reciben un servicio de mala calidad.

¿Transformarse o morir? Beneficios de la no motorización en los actores del bicitaxismo

El análisis de actores, instrumentos y recursos permite hasta este punto, responder a la pregunta sobre las condiciones que facilitan la continuidad del bicitaxismo en su condición de informalidad, no obstante, poco dice sobre el por qué el bicitaxismo no ha mutado a formas motorizadas, como es el caso del transporte informal en la mayoría del municipio. La respuesta a esta interrogante puede ser desarrollada a partir del propio análisis de los recursos de los actores, pues consideramos que la distancia máxima de los recorridos potenciales no es razón suficiente para explicar la persistencia de la no motorización.

En primer lugar, existe, al igual que con la persistencia de la informalidad, un consenso sólido para evitar la introducción de motocicletas en la prestación del servicio. Este consenso es impulsado por las organizaciones gremiales, y apropiado por parte de los bicitaxistas, a partir de la construcción de un discurso sólido que sostiene una visión negativa de la transición al mototaxismo debido a distintas contribuciones (simbólicas) atribuidas al bicitaxismo, representaciones sociales, si se nos permite agregar, y que pueden caracterizarse como recursos pertenecientes al orden de lo simbólico. En este sentido, las contribuciones a la salud son una de las principales menciones de los bicitaxistas:

La verdad yo no lo cambiaría [...] porque hago ejercicio, estoy saludable [...] está más completa una moto [...] aquí el problema es que te perjudica, vamos, si tú te pones a manejar un carro [...] o moto, métete a esto (bicitaxi), pues vas a resentir y te vas a sentir bajo en condición, te va a doler el cuerpo, [...] te vas a perjudicar tus riñones, vas a tener obesidad, y eso de la obesidad te impulsa enfermedades crónicas, entonces yo siento que para mi no me es conveniente [el cambio a moto] (José Luis, bicitaxista entrevistado, noviembre de 2021).

Por su parte, se valora como positiva la presencia de los bicitaxis en materia de seguridad vial, pues se percibe que una potencial motorización se traduciría en el aumento de la siniestralidad vial; es la opinión que sostiene Alberto, a quién citamos previamente, y quién señala que “de por sí son tramos pequeños [y aun así], con las bicicletas hay accidentes, imagínate con una moto”. No solamente Alberto sostiene esta representación respecto de la motorización, Adrián es enfático al asumir que el uso de motos en la prestación del servicio constituye un peligro “porque muchas veces los que usan las motos no miden el peligro. Al subirse a la moto [...] no miden si traen el pasaje o van solos”.

De igual modo, las contribuciones medioambientales son frecuentemente señaladas como parte de los argumentos para evitar un proceso de motorización del servicio de

transporte en las colonias de análisis, como lo ejemplifica la opinión de Gabriela, para quién “hay demasiados coches, vehículos que ya están, como que dañando el medio ambiente, sinceramente, ¿para qué traer más? o ¿para qué meter [motos] en una zona que realmente no es muy común?”.

Asimismo, la valoración del trabajo que realizan los propios bicitaxistas es, en nuestra opinión, el principal recurso simbólico involucrado en el mantenimiento del consenso sobre la no motorización, pues la valoración positiva del trabajo desempeñado puede servir como contrapeso de argumentos a favor de la motorización, por ejemplo, sobre el desgaste físico que provoca el bicitaxismo por la necesidad de tracción humana. José Luis proporciona un excelente ejemplo del valor simbólico y de la relación afectiva que ha establecido con su trabajo: “cuando amas al trabajo lo haces de corazón y no importa contra viento y marea, con lo que estés, pero mientras te guste, no te vas a sentir en dificultades”.

Sin embargo, si como sostenemos, el consenso es el principal recurso del que se valen las organizaciones gremiales, además de los principales actores públicos, para el mantenimiento de la no motorización, deberíamos ser capaces de identificar los beneficios de la no motorización en estos actores particulares, lo cual procuraremos realizar en las siguientes líneas.

En primer lugar, si retomamos el argumento que indica que la motorización reduce los tiempos de los viajes, al tiempo que aumenta la productividad de cada unidad de transporte, de esto se deduce que es posible transportar a la misma cantidad de personas con un número menor de unidades, y dado que el mercado demandante está compuesto por una cantidad “fija” de personas, el cambio a motocicletas implicaría la necesidad de reducción de las unidades en circulación. Este razonamiento es señalado por Gabriela, quien apunta que si hay una motorización del servicio, “para [los dirigentes] bajan los ingresos, en el aspecto de los pagos de las tarjetas”.

Es posible sostener, como contraargumento, que la disminución de las unidades en circulación podría conllevar un aumento en las cuotas gremiales como mecanismo de compensación económica para las dirigencias de las organizaciones, sin embargo, consideramos que el mantenimiento del número de afiliados tiene correlación con el poder en la definición de la movilidad barrial, producido por la cantidad de bicitaxistas circulando en la(s) colonia(s), en cada momento del día, de modo que, una reducción en su número podría implicar una pérdida de poder político para las organizaciones gremiales, sobre todo si se considera que estas organizaciones mantienen vínculos con distintos partidos políticos. De acuerdo con lo anterior, la no motorización proporciona beneficios económicos y políticos a las organizaciones gremiales, por tanto, un proceso de motorización reduciría estos beneficios de forma significativa.

Ahora bien, a pesar de que los bicitaxistas, como actores individuales, tienen una posición subordinada frente a su organización gremial, ello no implica que sean agentes

pasivos y que no posean recursos. De hecho, la no motorización también beneficia a los bicitaxistas, pues saben que la motorización implicaría la pérdida de fuentes de empleo, por lo que también para ellos es deseable el mantenimiento del servicio en su modalidad no motorizada. Lo anterior puede ser ejemplificado por la opinión de Gabriela:

Si [...] ellos hacen eso de meter gente en moto, la [plantilla de bicitaxistas se reducirá] porque muchos ya no pueden trabajar en motos: niños, gente adulta, mujeres [...] bueno al menos en mi caso yo sí sé manejar, algunas no, entonces van a perder gente [...] y por eso no lo permiten [...] se ha discutido [la posibilidad de transitar a una modalidad motorizada en la prestación del servicio] y todos han dicho que no, porque le quitarían trabajo a personas que realmente sí lo necesitan, a personas de la tercera edad que ya no pueden manejar [...] entonces [los líderes] ven por su bien en el aspecto económico y social y también ven por nosotros y dicen ¡no! [además], un pasaje mínimo te lo pagan en 8, 9 pesos, depende la distancia va subiendo, lo más que te pagan en bicitaxi son 12, 15 pesos, y teniendo moto [no van a querer] pagar más.

Esta opinión nos lleva además a retomar la idea de la posesión de las habilidades y recursos económicos necesarios por parte de los bicitaxistas para una transición a mototaxis(capital cultural), los cuales son escasos: “muchos niños o bueno, muchachos, que todavía no son mayores de edad, no pueden tramitar ni pagar una licencia y no son aptos para manejar una moto” (Gabriela, bicitaxista entrevistada, junio de 2021).

Por otra parte, se observa que la motorización conlleva la necesidad de una mayor inversión económica para el mantenimiento de las motos, así como por conceptos que en el bicitaxismo no se habían planteado, “bueno, yo digo que para meter una moto aquí hay que manejar tanto el seguro del pasajero como el seguro del conductor”, señala Adrián, a quién previamente citamos.

Recapitulando: los beneficios de la no motorización para los bicitaxistas están relacionados con el mantenimiento de su actividad laboral y el aprovechamiento de sus aptitudes y capital cultural (recursos), además de que proporciona beneficios de distinto tipo, algunos de ellos de tipo simbólico, según vimos al principio del apartado.

En el mismo orden de ideas, tanto a actores gubernamentales como a liderazgos gremiales, la motorización les exigiría su acción para la reglamentación del servicio pues, aunque en la Ley de Movilidad del Estado de México no está contemplada la figura del mototaxi, sí se percibe, a partir de conversaciones con bicitaxistas, la necesidad de desarrollar normas que minimicen el riesgo de accidentes. Para los bicitaxistas entrevistados la motorización exige, por tanto, más estrictas reglas de operación de las que requiere el bicitaxismo, lo que implica una inversión de recursos

por parte de los actores involucrados, los cuales no necesariamente estén dispuestos a invertir: “si no implementan reglas [con el bicitaxismo], no puedes avanzar a más [...] sí así [con transporte no motorizado], luego anda uno chocando, si no es por uno es por otro... uno es bueno pero no falta el imprudente” (José Luis, bicitaxista entrevistado, noviembre de 2021).

Otros actores beneficiados por la no motorización son los arrendadores de vehículos, y comerciantes locales. En el caso de los arrendadores, su principal beneficio derivado de la no motorización es de tipo económico. Por tal motivo un proceso de motorización entrañaría una afectación directa en su acceso al “recurso” dinero, pues involucraría la necesidad de una mayor inversión para mantener sus ingresos, lo cual es identificado claramente por Gabriela: “las personas [...] que tienen demasiados bicitaxis, no tienen para comprar motos, o sea, si tienen ya 15 bicis y ya están todos armados y con una bicicleta no todos van a querer bajar 15 bicis y montar y comprar 15 motos”. Finalmente, los comerciantes locales que se enfocan en el giro de las bicicletas se benefician de la no motorización pues les proporciona beneficios económicos debido a los servicios de proveeduría que genera la actividad.

Reflexiones finales del análisis de actores, instrumentos y recursos

No obstante los impactos positivos generados por la movilidad no motorizada, los efectos negativos hacen necesaria la intervención pública para regular la actividad (desde la estipulación de tarifas, el uso del espacio público y una política laboral interna), pese a lo cual, como hemos sostenido, no se vislumbra la posibilidad de que esto ocurra en el corto plazo aunque, de acuerdo con Aguilar:

Hay [...] en razón de ciertos eventos críticos que sacuden o entusiasman a la ciudadanía, oportunidades favorables para plantear asuntos olvidados o rechazados (una agenda ecológica en ocasión de epidemias o calamidades, una agenda exportadora a raíz de innovaciones tecnológicas). (Aguilar, 1993, p. 44).

En el contexto actual, caracterizado por la presencia de la contingencia sanitaria por COVID-19, la movilidad en bicicleta se encuentra con una oportunidad inédita pues se ha propuesto como alternativa para evitar aglomeraciones y contagios; en este sentido, la presencia de bicitaxis puede proporcionar algunas ventajas similares a las del uso de la bicicleta individual, pues, pese a que numerosos usuarios utilizan esta modalidad de transporte cotidianamente, su acceso evita los problemas de aglomeración del transporte masivo, al tiempo que es sostenible pues no genera gases de efecto invernadero, y además, significa un ingreso económico para muchas familias en la ZMVM, no obstante, se entiende que esta modalidad puede funcionar más en traslados locales.

Adicionalmente, no se identificó la posibilidad de implementación de ninguna política pública clara que modifique la acción de los prestadores de servicios de transporte no

motorizado en el Estado de México dado que “se requiere un consenso mínimo y continuado para poder implementar razonablemente y de manera eficiente esas políticas” (ibíd., p. 81). En este sentido, hemos dicho que no es que no haya consenso para la definición de la acción pública en la regulación de la actividad de los bicitaxistas, sino por el contrario, lo que hay es un consenso entre los actores públicos y los colectivos de transporte para la “no regulación” debido a los beneficios informales para ambas partes que derivan de esta actividad, por ejemplo, en la absorción de población desocupada. En este sentido y pese a que es deseable que el sector privado participe en la resolución de problemáticas sociales, de acuerdo con el principio de gobernanza, tampoco es recomendable que únicamente los actores políticos privados sean quienes definan las soluciones de movilidad, debido a que esto ha mostrado la tendencia a privilegiar intereses particulares de manera velada o inclusive de forma totalmente abierta.

Ahora bien, en lo que respecta a la no motorización, es un hecho que el recurso consenso cumple un rol protagónico que permite mantener el bicitaxismo en su condición de transporte no motorizado, al igual que en el caso de la persistencia de la informalidad, sin embargo, en este caso logramos identificar, además, la importancia de los recursos simbólicos en la construcción de discursos negativos sobre la motorización por parte de los bicitaxistas, además de los recursos económicos y políticos que se pondrían en juego con una potencial transición a modos motorizados.

Para cerrar, respecto a la normatividad vigente, si bien es cierto que ésta presenta ciertos avances, aún es necesaria la discusión sobre las posibilidades jurídicas que se abren con la promulgación de la Ley de movilidad del Estado de México¹¹⁷, que dicho sea de paso, define las funciones que podrían ser explotadas por determinados actores para el impulso de una agenda de transporte público no motorizado que permita, eventualmente, la regularización del bicitaxismo dado que, “lo que se gobierna en materia de movilidad es un amplio espectro de arreglos entre instancias gubernamentales y agentes privados que dan como resultado el aprovisionamiento de infraestructuras y servicios que posibilitan los traslados” (Connolly, 2015, p. 11).

¹¹⁷ Sobre este tema resulta ilustrativa la investigación de Rincón (2014), quien analiza para el caso bogotano, distintos aspectos de la legislación colombiana, entre los que destaca su análisis sobre “la naturaleza jurídica del acuerdo que celebran usuario y conductor” (p. 289).

Capítulo 5. Impactos sociales del bicitaxismo

Como decíamos dentro del capítulo metodológico, el abordaje de las externalidades del bicitaxismo se realizará a partir del concepto de impacto social, el cual hemos definido como toda aquella modificación experimentada por la presencia de un fenómeno social concreto, a nivel perceptual o físico en distintas escalas: personal, familiar, grupal, o comunitario. Esto resulta importante debido a que permite incluir percepciones individuales o colectivas, es decir, representaciones sociales o individuales dentro del inventario de los impactos identificados, en el reconocimiento de que estas representaciones **son afectadas o se originan** en virtud de la presencia de dicho fenómeno, en nuestro caso, el bicitaxismo. Finalmente, es importante considerar que la significación o valoración de un impacto por parte de la comunidad o individuos sobre quienes recae dicho impacto juega un papel fundamental en la metodología propuesta por Vanclay et al. (Óp. Cit.), de quienes se retoma parte de la fundamentación presentada, por lo que “casi cualquier cosa puede potencialmente ser un impacto social siempre y cuando se lo valore o sea importante para un grupo específico de personas” (Ibíd., p. 2).

Para lograr una detallada descripción de impactos sociales, se buscará identificar las distintas esferas donde se presenta cada impacto reconocido, para lo cual se parte de la caracterización de los **ámbitos de impacto** elaborada por Vanclay, et al. (Ibíd.) y adaptada para la presente investigación:

Formas de vida: Los impactos a las formas de vida refieren a las modificaciones en el estilo de vida de las personas, en sus actividades laborales, así como en la forma en la que interactúan, o incluso, juegan cotidianamente las personas en una comunidad.

Cultura: Son los impactos relacionados con la pérdida de patrimonio cultural (material e inmaterial), desde un monumento o sitio de reunión, hasta las creencias, costumbres, valores, e inclusive, el idioma. Un ejemplo de impacto en este ámbito sería desde el retiro de algún busto o placa conmemorativa o el cambio de nombre de algunas calles, siempre que se reconozca como significativo ya sea de forma positiva o negativa.

Comunidad: Este ámbito incluye modificaciones a la infraestructura física de la comunidad (calidad de servicios o bienes inmuebles), así como a cambios en la cohesión social y estabilidad en distintos niveles. Un ejemplo puede ser el conflicto generado entre quienes defienden y quienes tienen una perspectiva contraria en la llegada de un nuevo desarrollo inmobiliario, o inclusive, las afectaciones en el servicio eléctrico por el aumento en la demanda energética, a partir de la llegada de dicho proyecto inmobiliario.

Gobernanza local: Refiere a las modificaciones en las formas en las que una comunidad toma sus decisiones, así como a los cambios en los sistemas políticos locales de tal modo que este ámbito distingue “el grado [en] que las personas pueden participar en las decisiones que afectan sus vidas, el nivel de democratización que está teniendo lugar y los recursos suministrados para ese fin” (Ibíd.).

Entorno: De acuerdo con Vanclay et al., los impactos ambientales también pueden ser impactos sociales “ya que las personas dependen del medio ambiente para su subsistencia y porque pueden tener apego a los lugares en los que se localizan los proyectos” (ibíd.). Este ámbito de impacto incluye la pérdida de hábitats o de biodiversidad como aspectos “valorados por las personas” (p.2). Hay que tener presente que en ámbitos urbanos este impacto puede incluir afectaciones mínimas pero no por ello menos significativas que en el ámbito rural, por ejemplo, en la tala de arbolado para la instalación de una parada de autobús o la cobertura de jardineras con concreto en los frentes de las viviendas para ampliar el espacio para algún negocio de comida, por ejemplo.

Salud y bienestar: Este ámbito incluye las modificaciones a la salud física, mental, e incluso el bienestar social o, como señalan Vanclay et al., el “bienestar espiritual”.

Derechos: Son afectaciones o beneficios presentes en las libertades individuales y los derechos de las personas y que pueden incluir derechos laborales, al libre tránsito, e inclusive, a la propiedad, según se consigna en distintos instrumentos normativos nacionales o desarrollados por organismos internacionales (ONU, OIT, por ejemplo), incluso si no son vinculantes respecto a la legislación nacional.

Percepciones: incluye los temores a la seguridad personal, familiar y comunitaria, así como la formación de aspiraciones personales y para los hijos, la familia o la comunidad. Finalmente, este ámbito permite incluir representaciones sociales como un impacto social diferenciado.

Otro aspecto que hemos retomado de la metodología propuesta por Vanclay et al., es el análisis que se hace respecto a la **valoración de los impactos sociales**. Por regla general, todo impacto tendrá una valoración positiva o negativa, sin embargo, tendremos cuidado en dar una valoración absoluta a cada impacto identificado ya que un impacto puede beneficiar o perjudicar de forma diferencial a distintos individuos o grupos. Cuando encontremos un impacto, cuyos efectos puedan parecer ambivalentes, tendremos cuidado en categorizar este impacto como distintos impactos en función de las afectaciones identificadas, por ejemplo, cuando se habla de que el bicitaxismo genera fuentes de empleo, pero que estas fuentes de empleo son ocupadas por personas de otras colonias, diremos que por una parte, se valora como un impacto positivo la generación de fuentes de empleo, en tanto que el hecho de que las fuentes de empleo no contribuyen directamente a la economía local, se considerará como un impacto social particular, cuya valoración es negativa para los vecinos de las colonias incluidas en el estudio.

Pese a que coincidimos con Vanclay et al., respecto a que los impactos sociales “en general, nunca son uniformemente buenos o malos, sino que existe una distribución diferencial de costos y beneficios” (p. 1), encontramos aquí una primera diferencia de nuestro planteamiento respecto a la propuesta de los autores citados, para quienes “es

muy simplista decir que hay ganadores y perdedores, porque las personas se pueden beneficiar y perjudicar al mismo tiempo” (p. 1). Como señalamos previamente, cuando esto ocurre es porque en realidad se trata de dos impactos que habría que analizar de forma diferenciada.

Otros aspectos clave que retomaremos para el análisis de los impactos sociales son **la espacialidad y la significación social**. El primero refiere a la escala territorial del impacto, esta puede ir desde la afectación a una vivienda particular, una calle, una parte o la totalidad de la colonia, e inclusive trascender la delimitación de la colonia. La escala de afectación de impacto para otros proyectos de investigación puede ser incluso municipal, estatal, nacional o internacional.

Por su parte, la significación social refiere a la intersección de distintos elementos cualitativos y cuantitativos, que van desde la valoración que los vecinos asignan a un impacto, la escala espacial del impacto, las afectaciones o beneficios a grupos sociales, particularmente los que recaen sobre personas en situación de vulnerabilidad, lo cual especificaremos para cada impacto identificado.

En nuestro caso utilizaremos la siguiente escala para asignar la significación social:

- **Baja:** Impactos con presencia territorial limitada (una vivienda o una manzana); con pocas o nulas menciones por parte de vecinos, con una duración temporal mínima u ocurrencia baja; impactos perceptuales con pocas menciones
- **Moderada:** Impactos con presencia en una parte significativa de la colonia (lo largo de una calle) o con muchas menciones por parte de los vecinos, así como aquellos con ocurrencia frecuente o que sus efectos tengan una duración mayor (más de un día)
- **Alta:** Cuando se cumple al menos uno de los siguientes criterios: impactos que recaen en al menos un grupo de población en situación de vulnerabilidad (mujeres, adultos mayores, personas con dificultad en la movilidad, u otros); ocurrencia en la mayor parte de la colonia, en la colonia completa o fuera de sus límites, así como con una duración de largo plazo (un año); impactos perceptuales frecuentemente mencionados
- **Muy alta:** Cuando se cumplen dos o más de los siguientes criterios: impactos que recaen en un grupo de población en situación de vulnerabilidad o si el impacto recae en más de un grupo en situación de vulnerabilidad (mujeres, adultos mayores, personas con dificultad en la movilidad, u otros); impactos con ocurrencia en la mayor parte de la colonia, en la colonia completa o fuera de sus límites, así como con una duración de largo plazo (un año); impactos perceptuales frecuentemente mencionados

En casos donde el análisis de impactos se incluye como parte de la implementación de algún proyecto se puede hablar de una evaluación de impacto social, la cual se realiza, por lo regular, ex ante, e incluye además, como parte del análisis de la significación

social, otras variables como la temporalidad de ocurrencia del impacto (en una escala de corto plazo a permanente), su reversibilidad (reversible- irreversible) y su probabilidad de ocurrencia (improbable- muy probable), lo que permite una gestión diferenciada entre aquellos impactos que se pueden prevenir y aquellos a los que se les puede aplicar medidas de ampliación (para impactos positivos), mitigación, compensación o reparación “ya que se emplea como mecanismo para predecir el impacto y como instrumento para que se consideren esos impactos sociales antes de que las entidades regulatorias decidan expedir permisos o licencias” (Ibíd., p. IV).

Al respecto podemos mencionar una segunda diferencia en la adopción que hemos hecho de la metodología de análisis de impactos sociales con respecto al desarrollo de Vanclay et al., pues la propuesta de estos autores está dirigida a la evaluación de impactos sociales de “proyectos de desarrollo como represas, minas, fábricas, perforación de pozos de petróleo y gas, oleoductos, puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, y líneas de transmisión eléctrica, además de otros proyectos de infraestructura como programas agrícolas, forestales y de acuicultura de gran escala) y desarrollados a partir de los Principios Internacionales para la Evaluación de Impacto Social (2003) de la Asociación Internacional para la Evaluación de Impactos” (Ibíd., p. 2), la IAIA¹¹⁸, por sus siglas en inglés.

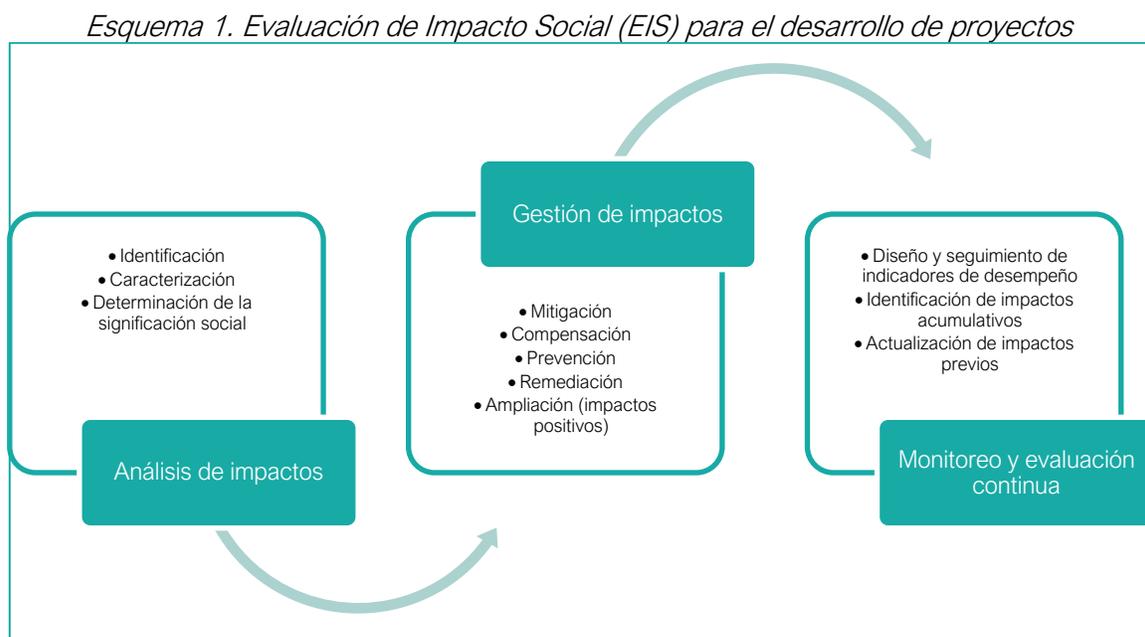
Es decir, de acuerdo con Vanclay et al, “los principios internacionales de la evaluación de impacto social consideran que los impactos sociales incluyen todos los aspectos asociados con una intervención planeada (esto es, un proyecto) que afectan o involucran a las personas”, siendo que en nuestro caso, el bicitaxismo no responde a esta última característica, o al menos no se ha planeado de forma tácita sino que su existencia responde a distintas causas que van desde la precarización laboral, hasta la necesidad de transporte local que mejore la movilidad, según hemos desarrollado a lo largo de este documento.

Por otro lado, en el caso de estos autores el análisis de impactos es de tipo predictivo (prospectivo) al realizarse con anterioridad a la implementación de un proyecto y a la presentación efectiva de impactos; nuestro ejercicio analítico toma como referencia el estado de las cosas anterior a la existencia del bicitaxismo y las modificaciones hipotéticas que se presentarían en la dinámica social en caso de que el bicitaxismo no existiera, es decir, intentamos responder a las preguntas de ¿qué pasaría si no hubieran bicitaxis?, y ¿cuáles son los beneficios y afectaciones que tiene el bicitaxismo en las colonias de interés?

Finalmente, compartimos la idea de que la evaluación de impacto social es un proceso de gestión de impactos, no un producto como tal, sin embargo, al tratarse de un ejercicio académico, en el presente documento se adopta exclusivamente una de las partes de esta metodología: el análisis de impactos (Esquema 1), dejando de lado el

¹¹⁸ International Association for Impact Assessment.

diseño de un plan de gestión de impactos, así como la estrategia de monitoreo y evaluación continua.



Fuente: elaboración propia, con base en la propuesta de Vanclay et al.

** En la versión original la EIS o EvIS se compone de 4 fases: a) entender los problemas; b) predecir, analizar y evaluar las probables vías de impacto; c) desarrollar e implementar estrategias; d) desarrollar e implementar monitoreo, en nuestro caso consideramos que el entendimiento de problemas forma parte del análisis de impactos.*

Análisis de impactos del bicitaxismo

Como parte de la integración de esta sección se parte de los resultados de la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis, implementada en los meses de mayo y junio de 2021. Cabe resaltar que la presentación de los impactos positivos y negativos no considera exclusivamente la frecuencia estadística de las respuestas en la encuesta, sino que integra a su vez el análisis cualitativo de información contenida en las investigaciones consultadas sobre bicitaxismo, entrevistas a operadores así como los resultados de la observación en campo, lo que permitió en conjunto realizar un análisis de la significación social de los impactos; ello en virtud de que la poca frecuencia de menciones de un impacto en una encuesta no implica que sus efectos sean menores que aquellos que genera un impacto frecuentemente mencionado. La frecuencia de menciones, no obstante, puede resultar un indicador de la importancia o significación que la comunidad le asigna un impacto determinado, incluso si se trata solo de un impacto perceptual, por ello su inclusión como base para construir una primera aproximación a los impactos sociales.

Se retoman en particular los siguientes reactivos de la encuesta:

- En su opinión, ¿cuáles son los beneficios de la presencia de bicitaxis en la colonia?
- Según usted, ¿cuáles son las afectaciones que provoca la presencia de bicitaxis en la colonia?

Para la captura de respuestas se integró una batería de códigos, permitiendo de forma simultánea la integración de respuestas no codificadas. Así, se obtuvieron 919 menciones sobre beneficios y 959 sobre afectaciones, sin embargo, para el tratamiento de los resultados se eliminaron 43 menciones de la pregunta sobre beneficios y 69 de la pregunta sobre afectaciones¹¹⁹, de forma que los porcentajes refieren al total ponderado para la suma de menciones de afectaciones (890) o de beneficios (876) según sea el caso.

De forma paralela, se recurre a información proporcionada por los encuestados en cualquier otra de las secciones del cuestionario, siempre que esta refiera a impactos del bicitaxismo, de modo que cuando se acuda a información distinta a la contenida las preguntas citadas más arriba, se mencionará de forma explícita, dado que, como se explicó con anterioridad, el análisis de impactos de esta sección se integró a partir de distintas fuentes de información además de la encuesta, en virtud de la naturaleza cualitativa de la metodología empleada.

Impactos en las formas de vida

Como señalamos antes, **la presencia del bicitaxismo modifica la forma en la que las personas se trasladan de un sitio a otro**. Al ser percibido como un servicio útil (ver Capítulo 3), es claro que su presencia disminuye los traslados a pie, baste recordar que poco más del 70% de encuestados indica que de no existir el servicio de bicitaxis, realizaría a pie los recorridos que actualmente realiza en bicitaxi, sobre todo debido a su disponibilidad: del total de respuestas sobre aspectos positivos del bicitaxismo, el 15.5% mencionó la disponibilidad de bicitaxis en cada momento del día y particularmente por las noches (0.8%) como variables que estimulan su uso. Como puede verse, este impacto abarca la población de la totalidad de la colonia, aunque la presencia del bicitaxismo facilita particularmente los traslados de los vecinos que viven en zonas lejanas con respecto al metro o la Avenida Central, de acuerdo el 0.3% de las menciones para aspectos positivos. Como respaldo de lo anterior tenemos que la mitad de menciones positivas están relacionadas con el mejoramiento de la movilidad, por ello, este impacto tiene una valoración positiva y una significación social alta.

Las modificaciones a la movilidad por la presencia de bicitaxis se expresan de distintas formas, por ejemplo, para el 1% de los encuestados, los bicitaxis permiten al usuario moverse con objetos pesados o bultos; además de la posibilidad de realizar traslados de puerta a puerta (0.8%), sumado la posibilidad de realizar recorridos flexibles como

¹¹⁹ Menciones eliminadas debido a su nivel de generalidad

una de las características del bicitaxi, (0.4%), pues, como se dijo antes, sus recorridos no siguen una lógica bidireccional sino más bien, de tipo gravitatorio.

Identificamos como un impacto distinto el hecho de que **el bicitaxismo mejora la movilidad de población perteneciente a grupos vulnerables**, debido a que las modificaciones son diferenciales para estos grupos poblacionales. En términos estadísticos, el impacto es más perceptible en mujeres, quienes, de acuerdo con la EOD y la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis en la colonia Impulsora Popular Avícola, utilizan más frecuentemente el servicio. Por otro lado, en la encuesta a usuarios y no usuarios el 3.7% menciona que el bicitaxismo facilita los traslados de personas con dificultad en la movilidad y apenas el 0.1% de las menciones positivas relaciona la presencia del bicitaxismo con la practicidad de los traslados de los niños y sus madres a la escuela. Por tratarse de un impacto positivo, con incidencia directa en grupos vulnerables, tenemos un impacto con significación social muy alta debido a que el bicitaxi es, en los hechos, una opción adaptada a las necesidades de adultos mayores, personas con discapacidad motriz y mujeres.

A pesar de la identificación de impactos sobre mejoramiento de la movilidad, para un porcentaje residual (0.3%), **los bicitaxis no mejoran la movilidad debido a que son más lentos que los micros o autobuses de ruta**. Este impacto, pudiera pensarse que sólo es de tipo perceptual, no obstante, puede estar en concordancia con los hechos sobre todo para la población que vive en zonas donde el transporte público concesionado tiene presencia, por lo que optar por viajar en bicitaxi no es la mejor opción, por ello, se valora como un impacto negativo con una significación social moderada.

Por otro lado, **el uso de bicitaxi estimula el ahorro familiar para la población usuaria**, fundamentalmente para quienes, de no existir el servicio, tendrían que realizar los recorridos en otros medios de transporte: Este impacto tiene una valoración positiva para el 5.9% de las y los encuestados que señalan que los bicitaxis son más baratos que los micros o autobuses de ruta; en tanto que otro 2.3% adicional identifica una incidencia positiva en la economía familiar por su costo accesible. No obstante, habría que señalar una posible objeción respecto a que, al tratarse de viajes menores a los 2 km, son recorridos que pudieran realizarse a pie, por lo que es posible identificar este como un impacto perceptual, pese a ello, es imperioso reconocer, como vimos en el apartado anterior, que al menos un 8.4% de los encuestados declara que de no haber bicitaxis optaría por el uso de transporte público concesionado, a lo que habría que agregar a quienes optarían por el cambio a auto o motocicleta particular, modos de transporte más costosos. Por tratarse de un impacto con una cantidad importante de menciones, se califica con una significación social moderada, pues además, solo incluye viajes con costo menor al del transporte público motorizado.

Pese a que para algunos pueda ser considerado un servicio barato, para otros vecinos **el bicitaxismo es un servicio caro**, impacto que incluye la identificación de cobros abusivos por parte de los bicitaxistas, lo cual sumó 0.5% de las menciones negativas.

Debido a la baja proporción de menciones, así como por su mayor mención por parte de vecinos de la colonia Ampliación (ver Capítulo 3) se clasifica con una significación social baja.

Para un 9.4% resulta positiva la presencia del servicio de bicitaxis debido a que **proporciona fuentes de empleo directas**. El bicitaxismo constituye así una importante fuente de sustento para más de 150 familias, algunas de ellas con vivienda dentro de la colonia y otras más provenientes de distintas demarcaciones, de acuerdo con información de entrevistas, por tanto, se considera como un impacto positivo con una significación social muy alta. En sentido contrario, algunas personas consideran que **las fuentes de empleo no son para personas con vivienda dentro de la colonia**, lo que se considera un impacto negativo. Al respecto, una de nuestras informantes refiere que “muchos [bicitaxistas] vienen de Ecatepec, de Tláhuac, otros vienen hasta de Morelos o sea, vienen hasta personas, [...] que son de Toluca, de Puebla” (Entrevista con Gabriela, bicitaxista, junio de 2021), no obstante, que muchos de ellos sí establecen su sitio de residencia dentro de la Impulsora.

Además de la valoración positiva de este impacto, resulta significativo que también **constituye una fuente de empleo para población perteneciente a grupos vulnerables**, tales como mujeres jefas de familia; adultos mayores y jóvenes, tal y como lo señala el 0.1% de las menciones de esta categoría. A pesar de que la presencia de mujeres es mínima (no más de 10 mujeres bicitaxistas en la colonia según observamos en recorridos y se declaró en entrevistas), al incluirse otros grupos vulnerables, se clasifica como un impacto positivo con significación social muy alta.

Otro impacto en esta categoría es la **generación de derrama económica en los comercios locales para la cobertura de necesidades de los bicitaxistas** (0.5% de las menciones positivas) y que se traduce en la proveeduría de servicios de alimentación, bebidas, y reparaciones del bicitaxi. A pesar del reconocimiento de la significación social de este impacto, no es posible establecer, dentro de los límites de este documento, una cuantificación de la derrama derivada de la presencia de este sistema de transporte no motorizado en la economía local.

De otro lado, se identifican **afectaciones a la movilidad peatonal derivadas de la circulación constante de bicitaxis**, sobre todo por la obstrucción de banquetas o pasos peatonales (3.7% de las menciones negativas), así como por las faltas de respeto de los bicitaxistas a los peatones (9.4% de las menciones negativas). Debido a la gran cantidad de menciones se clasifica con una significación social alta.

Una afectación importante refiere a los cambios en las dinámicas de la población infantil provocada por el paso constante de los bicitaxis. Al respecto se menciona que **la circulación de bicitaxis impide el libre juego de los niños en la calle**. No obstante que este impacto tuvo una sola mención es importante señalarlo porque forma parte de un

proceso documentado en distintas investigaciones y que deriva en la exclusión sistemática de niños y niñas del espacio público urbano (Cfr. Gulgönen, 2018).

Otro impacto negativo identificado refiere al **uso inadecuado del espacio público por parte de los conductores de bicitaxi**. Al respecto, se mencionó el estacionamiento en sitios no permitidos (4.9%); el frecuente consumo de sustancias psicoactivas en la vía pública por parte de los bicitaxistas (1.6%); además, se señala que los conductores suelen orinar en la vía pública, sobre todo en las noches (1.0%); e incluso que tiran basura (0.4%) o que utilizan el bicitaxi para tener relaciones sexuales (0.1%). Debido a que este impacto incluye variadas conductas, así como afectaciones en distintas zonas de la colonia, consideramos que su significación social es alta.

Un impacto comúnmente mencionado es la **saturación vial que genera la presencia de bicitaxis** (37.8% del total de menciones negativas). Esta afectación se puede identificar en distintas vialidades de importancia local como la calle Hacienda la Noria y la zona contigua a la base del metro impulsora sobre la calle Hacienda de Pasteje. Esta afectación es derivada tanto por la circulación de los bicitaxis como por su sobreoferta. Debido a la enorme cantidad de menciones en la encuesta, así como por su presencia en más de una zona de la colonia, este impacto tiene una significación social alta.

Ilustración 8. Base de bicitaxis en la zona norte de la colonia



Fuente: elaboración propia con base en los recorridos de campo. Al fondo se observan las instalaciones del metro Impulsora, perteneciente a la línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Octubre de 2019

Impactos en el ámbito de cultura

No se identifican cambios dentro de esta categoría

Impactos en el ámbito de comunidad

Hasta hace algunos años, la calle de Hacienda de Xajay, contigua a la estación del Metro Impulsora, había estado libre de topes, y coincidentemente, es una de las calles con mayor recorrido de bicitaxis, por otro lado, una segunda vialidad, Hacienda de Pastejé, sólo tiene topes a partir de Hacienda de Solís, con dirección a la Ampliación Impulsora, lo cual es indicativo de la importancia de los recorridos de los bicitaxis en la colonia, por lo que se puede decir que, al menos de forma indirecta, **la presencia de bicitaxis limita la instalación de topes en algunas vialidades locales**, por tanto podemos decir que su espacialidad abarca una parte de la colonia, sobre todo las calles contiguas al metro impulsora, teniendo una significación social baja debido a que no es un impacto que haya tenido menciones en la encuesta, por lo que su identificación forma parte de la observación directa.

Por otro lado, existen **afectaciones a la imagen urbana de la colonia debido a la mala disposición de residuos urbanos y al uso de vía pública para orinar y hacer uso de sustancias psicoactivas** por parte de los bicitaxistas. Este impacto es identificado sobre todo en la zona aledaña al metro impulsora, debido a la falta de un código de conducta, e infraestructura sanitaria y de manejo de residuos; su significación social es alta debido a su espacialidad, pues abarca distintas zonas de las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora.

La **presencia de bicitaxistas que trabajan drogados o alcoholizados**, es uno de los impactos negativos más frecuentemente señalados (22.5% de las menciones sobre impactos negativos) y que tiene efectos en la percepción del colectivo de bicitaxistas. Su valoración es negativa y su significación social es alta, debido a que es de los impactos negativos más frecuentemente señalados.

Finalmente, con relación a la cohesión social, a pesar de que existen distintas posturas respecto a la presencia de bicitaxis en la colonia, no existen conflictos identificados entre quienes defienden y quienes se muestran opuestos a su presencia.

Impactos en la gobernanza local

De acuerdo con entrevistas realizadas a conductores, **la organización de los bicitaxistas en torno a un líder no se traduce en beneficios tangibles en sus condiciones de trabajo**. En este sentido, las cuotas que se pagan en la principal base de la colonia:

“el tarjetón” y “la checada”¹²⁰, solo sirven para que los conductores puedan trabajar sin ser molestados, sin generar ningún tipo de contraprestación, servicios de salud, seguro, o cualquier otro. Como es de esperarse, este impacto tiene incidencia particular sobre los conductores de bicitaxis, y su significación social es alta debido a que perpetúa la precariedad de sus condiciones laborales.

La presencia de múltiples liderazgos y organizaciones evita una homologación de las condiciones en las que se presta el servicio. Mientras es posible observar que la mayoría de los bicitaxis de la base del metro impulsora cuentan con lonas que indican la tarifa “oficial”, el resto de las bases no cuenta con una pirámide tarifaria visible. De acuerdo con entrevistas realizadas en sitio, en el resto de bases se trata de cobrar de forma similar a la tarifa de la base del metro, sin embargo, existe mayor margen para la realización de cobros inadecuados, aunque también, se identificó que algunos operadores buscan cobrar un poco por debajo de la tarifa oficial, sobre todo en los viajes más largos. Por otro lado, es imposible la homologación de unidades, pues mientras que algunos, la mayoría, no cuentan con alguna leyenda que permita identificar la base de pertenencia, otros cuentan con logotipos de la CROC, y algunos más cuentan con propaganda de partidos políticos. Debido a que este impacto no fue identificado por los vecinos encuestados, se puede decir que su significación social es baja.

De acuerdo con la descripción de este ámbito, que define las formas y el grado en que las personas de una comunidad pueden participar en las decisiones que afectan sus vidas, podemos identificar que la estructura organizativa del bicitaxismo funciona de forma cerrada, vertical y antidemocrática, sin elección o cambio de representantes, además, **ni los conductores ni los vecinos tienen oportunidad de incidir directamente en la forma en la que funciona el sistema de transporte no motorizado de la colonia Impulsora** a pesar de que su presencia define en gran medida su dinámica cotidiana. Debido a que los efectos de la falta de participación de vecinos y bicitaxistas en lo relacionado con este sistema de transporte se sienten en toda la colonia, y su temporalidad es de largo plazo, pues afectará la dinámica local en tanto no se reformule el bicitaxismo, tiene una significación social muy alta.

¹²⁰ El tarjetón consiste en una cuota semanal de entre 30 y 40 pesos, y que permite el trabajo dentro de la base. Por su parte, la checada es una cuota de mantenimiento de la base y pago diario del checador. Cada bicitaxista paga una checada en cada turno laboral, es decir, si en el día son tres checadores, a cada uno se le paga una aportación de 3 pesos: “3 pesos en la mañana, en la tarde y en la noche porque son diferentes checadores, por ejemplo, desde 7 u 8 de la mañana a 3 de la tarde está uno, a las 3 entra el otro y de las 8 a las 11 o 12 ya llega el otro” (Gabriela).

Impactos en el entorno

Es una realidad que los bicitaxis no generan emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera¹²¹, y considerando un aproximado de al menos 200 bicitaxis circulando diariamente en la colonia¹²², así como los viajes que cada conductor realiza en su jornada, cuya estimación es complicada debido a que algunos bicitaxistas trabajan a tiempo parcial, en tanto que otros trabajan todo el día, el impacto ambiental anual debe ser de gran trascendencia, de ahí que su significación social sea muy alta, por lo que podemos decir que **el bicitaxismo contribuye positivamente en materia ambiental pues su presencia no genera emisiones de CO₂**. En este sentido, resulta importante que el 6.4% de las menciones sobre impactos positivos en la encuesta implementada, refiere a la inexistencia de afectaciones ambientales. Al respecto, se ha observado que la circulación preferente de bicitaxis en distintas vialidades, sobre todo en Hacienda la Noria, provoca un tránsito vehicular más lento, lo que puede provocar que las emisiones de CO₂ de los vehículos automotores sean mayores, aunque no se cuenta con suficiente evidencia empírica para sostener esta idea, sí resulta importante mencionar las posibles objeciones para cada ámbito de impacto.

No obstante se valoran fuertemente las contribuciones ambientales del bicitaxismo, también se documentan impactos negativos al entorno, pues un porcentaje mínimo (0.2%) de las menciones sobre impactos negativos en la encuesta fueron en el sentido de que **los bicitaxis provocan contaminación acústica debido a la implementación de equipos de audio**, y, consecuentemente, se señala que en ocasiones, los conductores traen música a muy alto volumen, incluso cuando llevan pasajeros. El impacto tiene una significación social moderada, tanto por las menciones como por que no se observa una alta incidencia de este impacto, pues no son muchos los bicitaxis con equipo de audio. Sin embargo, podemos señalar que la valoración de este impacto depende en gran medida de la percepción subjetiva sobre la música y el ruido, tal y como señala Gabriela, bicitaxista entrevistada, a la pregunta de si es que existe alguna restricción por parte de la dirigencia sobre la música:

No, ahí es como un toque personal que te da, ¿no?, así como que tú le das a tu bici, cada quien tiene una personalidad diferente. Nada más para que no sea molesto para el pasaje, no porque nos digan [...] le bajamos [a la música], pero normalmente siempre sale uno que otro pasaje que te dice '¿puedes subirle a esa canción? me gusta' ¿no? o '¿no tienes la canción de tal?' y normalmente pues yo traigo [todo tipo de música].

¹²¹ Obviamos el hecho de que la respiración humana genera CO₂, por no considerarla una variable importante.

¹²² Este cálculo es resultado de las estimaciones realizadas con apoyo de bicitaxistas entrevistados pertenecientes a distintas bases.

Impactos en salud y bienestar

De acuerdo con el 0.3% de la población encuestada, **el uso de bicitaxis fomenta el sedentarismo y el aumento de la obesidad** ya que su “bajo costo”¹²³ desincentiva los traslados que originalmente se realizaban a pie. Sin embargo, para un 1.2% de los encuestados es posible identificar aspectos positivos en el tema de salud. En este sentido, se menciona que **la presencia de bicitaxis permite reducir el cansancio por caminar**, sobre todo en viajes largos (0.9%).

Respecto a los impactos en la salud de los conductores, Báez y Casimiro (Óp. Cit.) documentan distintas afectaciones generadas por el desempeño de esta actividad laboral, sin embargo, tanto para algunos vecinos (0.3%), como para algunos conductores entrevistados, **el trabajo como bicitaxista contribuye al mejoramiento de la condición física y salud general de los conductores:**

La verdad yo no lo cambiaría [...] porque hago ejercicio, estoy saludable, bueno, así me siento, y... a fin de cuentas es salud. Yo creo que [...] está más completa una moto [...] aquí el problema es que te perjudica, vamos, si tu te pones a manejar un carro a lo mejor de taxi o moto, metete a esto [bicitaxi], pues vas a resentir y te vas a sentir bajo en condición, te va a doler el cuerpo, esto y lo otro, no vas a trabajar dos, tres días, en este caso si lo haces al revés ¿sí? Te vas a perjudicar tus riñones, vas a tener obesidad, y eso de la obesidad te impulsa a enfermedades crónicas (Entrevista con José Luis, noviembre de 2021).

Impactos en el ámbito de los derechos

De acuerdo con la declaración de Stuttgart, el derecho a la movilidad urbana es un derecho humano universal, por lo que es posible sostener que **el bicitaxismo contribuye positivamente en la consecución del derecho a la movilidad urbana**, por tanto se califica con una significación social alta, sin embargo, algunos usuarios de este medio de transporte no siempre consideran que el bicitaxismo sea un sistema de transporte seguro o limpio o asequible, pese a lo cual se valoran positivamente sus contribuciones en la movilidad de las personas en situación de vulnerabilidad, particularmente de personas con dificultades en la movilidad, por lo que estamos frente a un impacto con significación social muy alta; no obstante, la presencia de bicitaxis también genera impactos negativos en materia de derechos, sobre todo aquellos relacionados con la **obstrucción de espacios peatonales y usurpación del espacio público por la instalación de sus bases de operación**. Este impacto tiene una significación social moderada debido a que no fue frecuentemente mencionado, y al mismo tiempo, el bicitaxismo no

¹²³ De acuerdo con Figueroa (2005), contra lo que pudiera pensarse, estos servicios no son necesariamente más baratos que los sistemas formales, y en muchos casos su cobertura parcial obliga a los usuarios a servirse de otro vehículo para completar su viaje (p. 47- 48). Por su parte, Amaya et al, consideran que el uso de bicitaxis implica un sobre costo pues son recorridos que se pueden realizar caminando, no obstante, el problema deriva en investigar porque los usuarios deciden “asumir el sobre costo que genera movilizarse en bicitaxi, antes que andar por las calles caminando” (2018. P. 42).

es el único responsable de la ocupación del espacio público, pues coexisten en el territorio otras formas de apropiación y obstrucción del espacio, de las cuales, el bicitaxismo es solo una más.

Por otro lado, se documentó la generación de situaciones de acoso a las mujeres (0.3% de respuestas sobre afectaciones durante el ejercicio de la encuesta) por parte de los bicitaxistas (piropos, chiflidos, insinuaciones de tipo sexual, entre otros) lo que **impacta negativamente con el derecho a una vida libre de violencia para las mujeres**, según se estipula en la Ley general de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia, publicada en 2007 y cuya última reforma se dio el primero de junio de 2021 (Cfr. DOF, 2021a). Debido a que el impacto repercute en el ámbito de los derechos de las mujeres, grupo en situación de vulnerabilidad, se considera que tiene una significación social alta.

En otro nivel, y como hemos señalado antes, el bicitaxismo tiene un impacto positivo en términos medioambientales; si esto es así, es posible observar un impacto en materia de derechos, ya que de acuerdo con la CPEUM, toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar (artículo 4, párrafo quinto), y si consideramos el impacto al entorno por parte del bicitaxismo por evitar un cambio modal a formas contaminantes, **el bicitaxismo también contribuye con el derecho a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar de las personas**.

Adicionalmente, el bicitaxismo como actividad laboral tiene un impacto en materia económica pero también en términos de derechos; así, de acuerdo con el artículo 123 de la CPEUM (Cfr. DOF, 2021b), Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil, y pese a que se puede considerar que el bicitaxismo cumple con la función social de proporcionar transporte en el primer y último tramo de los traslados cotidianos de cientos de personas de la colonia, no obstante, sus contribuciones como trabajo digno son parciales, principalmente debido a la precarización laboral que representa la actividad, lo cual se observa si se reflexiona sobre las cuatro dimensiones en las que se expresa el trabajo precario: vulnerabilidad, temporalidad, insuficiencia salarial y desprotección laboral.

Así, en primer lugar, el bicitaxista es vulnerable a las condiciones climáticas pues su actividad se ve afectada por las lluvias, fuertes vientos o calor excesivo, Gabriela señala al respecto: “hay ciertos puntos negativos [...] si trabajas en el sol o en la lluvia te enfermas ¿no?”. No solo eso, el o la bicitaxista también es vulnerable frente a la inseguridad, pues su labor en vía pública los convierte en blanco de asaltantes y personas dedicadas al robo de bicitaxis y por lo que pudimos indagar, también es vulnerable frente al tránsito de vehículos automotores pues fueron frecuentes los señalamientos sobre la incidencia de accidentes con automovilistas (ver capítulo 3).

Por lo que respecta a la temporalidad, podemos decir que los bicitaxistas no cuentan con un contrato que garantice la continuidad de su labor en el tiempo. En algunos

casos, según pudimos documentar, los arrendadores de bicitaxis realizan una suerte de selección de personal, solicitando referencias laborales y personales de los arrendatarios, así como la firma de contratos de arrendamiento con la firma de algún aval, lo que puede ser considerado como la forma más cercana a un contrato de trabajo, sin embargo, al tratarse de un convenio de arrendamiento, este documento no genera ningún beneficio en el arrendatario (salvo el uso del vehículo), solo la obligación de devolver el vehículo en las condiciones en las que se recibió, según detalla Gabriela para el caso de los conductores menores de edad:

Los más chicos, 15 años, 14 años, cuando les rentan un bici, tiene que quedar alguien de aval para hacerse responsable [...] tanto [...] de ellos como de la unidad y sí, tiene que quedar alguien [porque] “¿quién se va a hacer responsable de ti?, para que tú pagues” [en caso de algún inconveniente con el bicitaxi], “alguien tiene que venir, si tú no me pagas yo tengo que arreglarme con esa persona” ¿no?, no sé, algún... alguna persona que se haga responsable de él, ¿no?

No solo en una escala temporal amplia se documentan signos de precariedad, sino que en términos de trabajo diario, los bicitaxistas realizan extenuantes jornadas laborales. Cada respuesta obtenida en entrevista permite dar cuenta del tiempo que consume su actividad laboral: Gabriela declara que su jornada abarca “desde las 8 de la mañana hasta las 11 de la noche”; Adrián, por su parte, indica que su jornada es de 10 de la mañana a 8 de la noche; José Luis declaró trabajar en jornada de 12 horas (de 9 am a 9 pm), y por último, Alberto sentencia “puedes empezar a las 9 [de la mañana], y terminar a las 6 de la tarde, [o incluso a las 7 de la noche]... descansamos a la hora de esperar pasaje en la base o la hora de comer”. En este sentido, pese a que se valora la flexibilidad del empleo por la posibilidad de trabajar en el horario que cada operador decida, es usual que algunos conductores trabajen más de 8 horas con la finalidad de tener mayores ingresos.

Precisamente, respecto a los ingresos percibidos por el desarrollo de la actividad laboral, resulta notable la insuficiencia salarial, pues a pesar de que Adrián, bicitaxista entrevistado, señaló que puede llegar a ganar hasta 400, o 500 pesos por día, esto no es lo más usual, además de que implica la necesidad de realizar una jornada laboral larga, sin considerar que el pago de cuotas¹²⁴ y el mantenimiento o renta del bicitaxi disminuye los ingresos finales de quienes se emplean en la actividad, de este modo, dos de los cuatro bicitaxistas entrevistados (José Luis y Alberto) comparten gastos familiares con alguna otra persona y sólo en dos casos (Gabriela y Adrián) su trabajo como bicitaxistas representa la única fuente de ingreso del hogar, no obstante, estos

¹²⁴ Para la base del metro existe el pago de un tarjetón semanal, así como una checada, cada cambio de turno, mientras que en las bases de Avenida Noria y Avenida Rancho Seco solo se paga la checada. En el caso de las bases del mercado no se pudo corroborar el tipo de cuotas que se pagan por operar, aunque se documentó la presencia de un pago adicional de 10 pesos por concepto de sanitización para la base de Noria y Avenida Central.

últimos bicitaxistas señalan que sus ingresos “los sacan del apuro” (Adrián) o que “cuesta trabajo pero son suficientes” (Gabriela).

Mientras que podemos entender la vulnerabilidad como el riesgo que corren las personas, en este caso los bicitaxistas, frente a peligros inminentes, la desprotección es usualmente entendida como toda conducta que pone en riesgo la integridad y seguridad del trabajador, es decir, mientras que la vulnerabilidad deriva de la actividad laboral misma, la desprotección depende, en última instancia, de la forma en la que se realiza el trabajo, por ejemplo, conducir bajo los efectos del alcohol o en sentido contrario, lo cual es provocado no solo por la acción individual de cada bicitaxista, sino, en última instancia, por la falta de mecanismos de control efectivos y de medidas de seguridad laboral impuestas por parte de sus organizaciones. Asimismo, podemos ampliar el sentido de la desprotección al señalar la inexistencia de mecanismos no solo de prevención de riesgos sino de mitigación de los efectos de aquellos eventos que hayan afectado efectivamente la integridad del operador. En este caso nos referimos a la ausencia de servicios de salud que puedan ser utilizados en caso de enfermedad o accidentes¹²⁵, la inexistencia de prestaciones sociales como vacaciones o cajas de ahorro, e inclusive la ausencia de seguro en caso de accidentes viales o robo del vehículo pues como señala Gabriela, “desgraciadamente los patrones [dueños de bicitaxis en situación de arrendamiento] son como de ‘tú lo traías [el bicitaxi] tú me respondes ¿no? [...] porque yo te lo estoy prestando en buenas condiciones y tú me lo tienes que regresar igual”.

De este modo, podemos concluir que por un lado, **el bicitaxismo impacta positivamente con el derecho de la población a una fuente de empleo útil**, teniendo una significación social muy alta pues parte importante de las personas empleadas en la actividad corresponden a grupos en situación de vulnerabilidad (adultos mayores, mujeres, jóvenes, e incluso, personas con discapacidades físicas¹²⁶) mientras que, por otro lado,

¹²⁵ La respuesta de Gabriela a la pregunta de si los bicitaxistas cuentan con algún servicio de salud vinculado con su actividad laboral, es ilustrativa de la desprotección del bicitaxista, la implementación de formas colectivas de apoyo, y de la propia percepción del apoyo de los líderes como algo que, sin ser una obligación, realizan de buena fe: “han habido casos en los cuales, no es por enfermedad de gripa, tos, ¿no viniste a trabajar? bueno hasta los mismos patrones te dicen ‘no te preocupes, no pasa nada, cuando te mejores pues vienes por tu bici, te lo guardamos’, pero en el aspecto de ya cuando es un aspecto de salud ya muy crítico, lo que son los dirigentes de aquí o así, piden como que una ayuda mutua entre todos los compañeros, se pide como una ayuda para poder ayudar a la familia o a esa persona, o en caso de fallecimiento, muchas veces de compañeros... desgraciadamente han fallecido y su familia pues... como te vuelvo a repetir (sic), no contamos con un seguro ni con prestaciones entonces nosotros de manera de ayuda, como compañeros entendemos también la situación, entonces nos ayudamos entre nosotros, hacemos lo que son recolectas (sic) para ayudar a los familiares o a la persona que esté mal”.

¹²⁶ Es el caso de Alberto, bicitaxista entrevistado quien señala: “he intentado muchas cosas, le he ayudado a una persona que era herrero, la verdad, desgraciadamente tuve un accidente, me caí tres pisos, traigo tornillos en la columna, por eso, es lo único que puedo desempeñar, de vender dulces a

el bicitaxismo tiene un impacto negativo como actividad laboral digna, pues en su análisis es notable la presencia de síntomas de precariedad en los 4 rubros descritos, por tanto su significación social es muy alta.

Ilustración 9. Entrevista a bicitaxista en la Base de Hacienda la Noria y Avenida Central, Noviembre de 2021



Fuente: elaboración propia

Por último, el bicitaxismo no cuenta con mecanismos de selección de personal, pues se asume implícitamente que la habilidad de manejar una bicicleta es suficiente para ejercer el oficio sin mayor contratiempo, por tanto, **es común la ocupación de menores de edad en el ejercicio del bicitaxismo**, lo cual contraviene lo estipulado en el Artículo 22 Bis de la Ley Federal del Trabajo (Cfr. DOF, 2021c), que establece la ilegalidad de emplear menores de 15 años, además, en su Artículo 177 la ley citada señala que “la jornada de trabajo de los menores de dieciséis años no podrá exceder de seis horas diarias y deberá dividirse en períodos máximos de tres horas [con un espacio de reposo de una hora] entre los distintos períodos de la jornada”, esto, como es de esperarse, es complicado de cumplirse en el ejercicio del bicitaxismo. Para concluir, **el empleo de menores de edad implica además la ausencia de responsabilidad jurídica del bicitaxista en caso de provocar algún accidente de tránsito**, lesiones a los pasajeros o daños (físicos o materiales) a terceros. Asignamos una significación social moderada pues no es muy común ver bicitaxistas menores de edad, al tiempo que este impacto no tuvo demasiadas menciones dentro de la encuesta.

andar robando, prefiero seguir en el bt, es lo que puedo, más que nada, por mi discapacidad, puedo desarrollar para sostenerme, más que nada.

Impactos perceptuales: temores y aspiraciones

En principio podemos señalar que puede parecer complicado establecer una línea clara entre los impactos en otros ámbitos y los impactos de tipo perceptual, aunque puede resultar esclarecedor establecer que, en principio, todo impacto identificado es, en esencia, un impacto perceptual, sin embargo, un impacto calificado como exclusivamente perceptual puede ser aquel cuya presentación empírica sea difícil de corroborar (y en el momento que se corrobore será reclasificado de acuerdo con su naturaleza), o aquel que no ha ocurrido ni va a ocurrir aunque su presentación imaginada sea suficiente para provocar temores o anhelos respecto de su ocurrencia.

Aun así podemos señalar los siguientes impactos perceptuales, identificados en la encuesta:

- **incremento de la siniestralidad vial por consumo de sustancias psicoactivas por parte de los conductores** (0.6% de las menciones)
- **incremento de riesgos viales por la conducción a exceso de velocidad o de forma imprudente por parte de los bicitaxistas** (2.6% de las menciones);
- **incremento de riesgos por conducir sin elementos de seguridad, particularmente, por la falta de luces durante las noches** (0.1% de las menciones)
- Para algunos encuestados (1.2%), existe la **percepción de que la presencia de bicitaxis en la colonia disminuye el riesgo de ser asaltado**. La percepción general sobre la presentación de este impacto es más acentuada en horario nocturno, al tiempo que se señalan los efectos en el **mejoramiento de las condiciones de seguridad en los traslados de las mujeres**, según declara el 0.1% de los encuestados

Como decíamos, en ocasiones es complicado establecer una correspondencia entre las percepciones listadas y su ocurrencia empírica, aunque es probable que se tenga la misma objeción sobre los impactos descritos en otras categorías, sin embargo, para estos casos listados, no se cuenta con datos adicionales que permitan reclasificarlos dentro de algún otro ámbito, no obstante, tienen una significación social moderada pues a pesar de que no cuentan con una cantidad importante de menciones, en conjunto pueden modificar la percepción sobre la seguridad vial y la seguridad pública en la colonia y al mismo tiempo, alterar las prácticas de movilidad cotidiana de los vecinos (por ejemplo, se puede llegar tarde a casa sin sentir preocupación por ser asaltado, asimismo, los vecinos pueden optar por realizar viajes sin considerar la hora como una limitante, e inclusive se puede elegir caminar en lugar de utilizar un bicitaxi, incluso si es de noche, debido a la percepción positiva sobre la seguridad).

Concluyendo, podemos señalar que los impactos perceptuales incluyen las representaciones sobre los bicitaxistas y el bicitaxismo, debido a que nuestra definición de impactos refiere a los cambios presentados por la irrupción o presencia de un

fenómeno social determinado. En este sentido, la presencia del bicitaxismo provoca la aparición de representaciones sociales particulares, por tanto, el capítulo 6 puede ser considerado, de cierta forma, como la continuación del análisis de impactos perceptuales.

Capítulo 6. Representaciones sociales del bicitaxismo y los bicitaxistas

A lo largo y ancho de la ZMVM existen barrios¹²⁷ emblemáticos que la gente reconoce debido a distintos elementos cargados de un alto valor simbólico tanto positiva, como negativamente. Así, por ejemplo, el barrio de Tepito en la Alcaldía Cuauhtémoc es típicamente representado (aun por quienes nunca hayan estado en él) como un espacio con una importante vocación comercial, con una añeja tradición en el boxeo, y, ¿por qué no?, como un espacio con presencia de grupos del crimen organizado y donde es posible acceder a distintas sustancias psicoactivas siempre que uno sepa moverse en las vecindades locales y conozca las reglas no escritas del “saber estar en el barrio”¹²⁸.

Estos elementos simbólicos son conocidos, dentro de la tradición de la psicología social, como *representaciones sociales*, esto es, aquellas formas de conocimiento de sentido común que se producen y se reproducen, aunque no exclusivamente, en el ámbito de lo que Schütz y Luckmann (2004) identificaban como el “mundo de la vida cotidiana”; verdades pragmáticas¹²⁹ que guían las prácticas sociales y estructuran la percepción de la realidad social. Una representación social constituye, en suma, “un saber normativo, común a los miembros de una sociedad e irreductible a la conciencia de los individuos, ya que constituye un hecho social” (Martín- Baró, citado en, Mora, Óp. Cit., p. 6).

Por tanto, aunque las incluyen, las representaciones sociales son algo más que simples opiniones, actitudes o imágenes: se trata fundamentalmente de

“teorías o ramas del conocimiento” con derechos propios para el descubrimiento y la organización de la realidad. Sistemas de valores, ideas y prácticas con una función doble: primero, establecer un orden que permita a los individuos orientarse en su mundo material y social y dominarlo; segundo, posibilitar la comunicación entre los miembros de una comunidad (Ibíd., p. 7).

A diferencia del concepto de representaciones colectivas, de Emile Durkheim, “las representaciones sociales no son sólo productos mentales, sino que son construcciones simbólicas que se crean y recrean en el curso de las interacciones

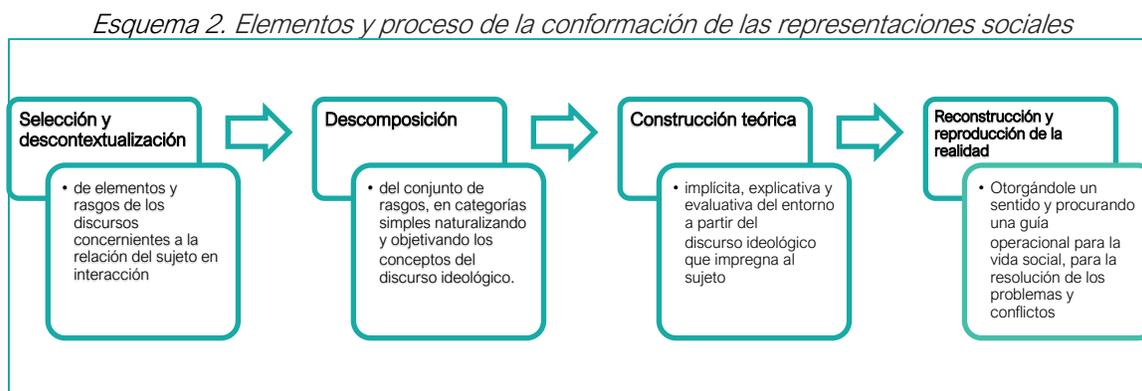
¹²⁷ El barrio se puede definir como “una unidad urbanística identificable, un sistema organizado de relaciones a determinada escala de la ciudad y el asiento de una determinada comunidad urbana” (Buraglia, citado en Rizo, 2012, pp. 79- 80).

¹²⁸ No queremos decir que estas sean las únicas actividades que dan forma a Tepito, ni mucho menos tenemos la intención de criminalizar las formas de vida del barrio en cuestión, nuestro único interés aquí es dar cuenta de que algunas de las características (reales o imaginadas) atribuidas al sitio, tienen la suficiente fuerza como para convertirse en las formas predominantes de representar popularmente un barrio; lo que es más, existen diferentes artistas, intelectuales y colectivos culturales tepiteños que con su trabajo buscan socavar el imaginario negativo del barrio y divulgar la vasta producción cultural y artística local.

¹²⁹ Verdades pragmáticas en el sentido de que “el concepto de verdad ya no expresa una correcta representación cognoscitiva de la realidad, sino un aumento del poder para actuar en relación con un entorno” (Joas, citado en Mora, 2002, p. 4).

sociales” (Rizo, 2012, pp. 59- 60). Aún más, de acuerdo con Pistolesi (Óp. Cit.) “el objetivo mismo de la noción de representación social es superar la homogeneidad de la noción de representación colectiva de Durkheim” (p. 84).

Partiendo de la propuesta de Darío Pérez (citado por Mora, Óp. Cit., p. 8) el proceso de conformación de las representaciones sociales¹³⁰ como forma de pensamiento natural puede caracterizarse como sigue:



Fuente: elaboración propia con base en Mora (Cfr. Ibíd.)

El esquema anterior empata con la descripción propuesta por Serge Moscovici de los dos procesos subyacentes a toda representación social: la objetivación y el anclaje. El primero de ellos refiere al proceso mediante el cual “lo abstracto como suma de elementos descontextualizados debe tornarse una imagen más o menos consistente” (Ibíd., p 11), mientras que el segundo define la forma en la que la representación se integra en el marco de referencia de la colectividad donde se elabora la representación, dado que estas “se orientan a la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno, sea este social, material o imaginario” (Rizo, Óp. Cit., p. 62). Al respecto, es justo esta orientación comunicativa la que permite relacionar la teoría de las representaciones sociales con la perspectiva del análisis del discurso, pues, de acuerdo con Zaldúa, este último “implica la posibilidad de conocer las características socioeconómicas, culturales, ideológicas, las creencias y las actitudes de quienes informan, a partir de la extracción de los sentidos, de la significatividad, de lo que se expresa, [...] de la forma discursiva y el léxico empleado.” (Óp. Cit., pp. 3- 4), pues es precisamente el discurso como práctica social comunicativa “el lugar donde el sujeto construye el mundo como objeto y se construye a sí mismo” (Ibíd., p. 2).

De otra parte, es importante tener en cuenta las condiciones generales listadas por Mora (Cfr. Óp. Cit.) sobre las cuales emergen por regla las representaciones sociales:

¹³⁰ Más que considerarlo como un proceso, Mora explica las cuatro características del cuadro como un esquema sintético sobre las **funciones** que cumplen las representaciones sociales como forma de pensamiento natural (Cfr. Ibíd.).

- 1) En primer lugar, estas surgen en un contexto de dispersión de la información; idea que refiere a una paradoja que señala que la información con la que cuenta el actor social para la elaboración de una representación es simultáneamente tanto abundante como escasa, pues a pesar de que en el espacio social circula una cantidad abrumadora de información, cada actor va a tener acceso a ella de forma diferenciada e incompleta, dado que es precisamente el espacio social el que “estructura posiciones diferenciadas, definidas, en cada caso, por el lugar que ocupan [los actores] en la distribución de una especie particular de capital” (Bourdieu, 1997, p. 28), en este caso, capital cultural, del cual la información forma parte;
- 2) una segunda condicionante es la focalización, la cual refiere a la atención prestada a determinados elementos, lo que da como resultado, el proceso de discriminación y selección de información mostrado en el esquema 2, y que tiene como trasfondo los intereses socialmente condicionados del actor, y, finalmente,
- 3) la presión a la inferencia, que no es más que la coacción social que reclama la emisión de opiniones, conclusiones o posiciones respecto del objeto representado, por ser significativo dentro de un entorno determinado.

En el caso de nuestra investigación podemos decir, en primer lugar, que no hay información “científica” asequible respecto del bicitaxismo, lo más probable es que la información disponible esté relacionada con la difusión de noticias sobre bicitaxis y mototaxis en medios digitales (no siempre de zonas cercanas), así como publicaciones en páginas y grupos locales en redes sociales, como se verá más adelante, además de la experiencia en primera persona de quienes viven en la colonia y aquella información que circula de boca en boca en las interacciones cotidianas y que en conjunto, representan los productos físicos, materiales, observables y tangibles (Cfr. Zaldua, Óp. Cit., p. 6) de los discursos y representaciones sociales sobre el bicitaxismo. Al mismo tiempo, es crucial considerar que puede haber divergencias entre las representaciones sociales sobre los bicitaxistas y el bicitaxismo en función del nivel de instrucción, ocupación, género, edad, y hasta del lugar de ubicación de la vivienda de las personas que realizan las representaciones, esto es, en función de su capital cultural y su ubicación en el espacio social y el territorio, pese a lo cual, nuestro estudio sólo considera estas variables de manera general para dar cuenta de algunos de los hallazgos en campo.

Finalmente, es importante tener presentes las 3 dimensiones de la representación social (Cfr. Ibíd.): 1) información. Es la suma de los conocimientos con los que se cuenta en el momento de la elaboración de la representación y cuya paradoja se ha explicado previamente; 2) campo de la representación: expresa el contenido de la representación de forma jerarquizada. Este puede ser caracterizado como un campo semántico (o lexical) de las representaciones sociales sobre un objeto determinado, por lo que incluye la totalidad de representaciones que se relacionan con el objeto representado, aspecto del cual deriva la imposibilidad metodológica para abarcarlo

pues su carácter es global y prácticamente imposible de delimitar; y, 3) actitud, que no es más que la dimensión que evoca la orientación y relación respecto del objeto representado, esta puede ser positiva o negativa en distintos grados.

Por lo que respecta al campo de representación y la actitud con respecto al bicitaxismo y sus principales actores, podemos hacer los siguientes apuntes: En primer lugar, entendemos que las representaciones identificadas en el presente documento no son las únicas representaciones existentes en la colonia sobre el fenómeno, sin embargo, sí consideramos que son las más representativas, dado que son las más frecuentemente documentadas, y, por otro lado, en lo concerniente a la actitud, esta noción permitirá la integración del concepto de representaciones estigmatizantes pues, en una de sus acepciones, evoca una orientación negativa respecto a nuestro objeto de estudio.

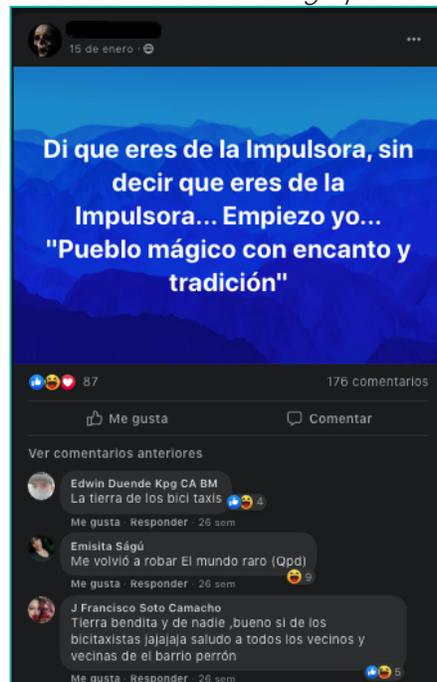
Finalmente, Mora, citando a Moscovici señala que "se deduce que la actitud es la más frecuente de las tres dimensiones y, quizá, la primera desde el punto de vista genético" (Ibíd. p. 10) pues sólo representamos una cosa después de haber tomado posición con respecto a dicho objeto. Sobre este tema, planteamos una posición de reserva aunque admitimos que en el caso del bicitaxismo la actitud es la dimensión más fácilmente identificable.

Representaciones sociales predominantes de la colonia Impulsora

En este punto es válido preguntar, en primer lugar, sobre cuáles son las representaciones sociales que formulan los mismos habitantes sobre la colonia Impulsora Popular Avícola (y sobre Ampliación Impulsora) y que le dan identidad como colonia popular. Para ello será útil acceder a la siguiente experiencia documentada en enero de 2021 cuando un usuario de Facebook realizó una publicación en un grupo virtual¹³¹ con la siguiente consigna: "Di que eres de la Impulsora sin decir que eres de la Impulsora...". A pesar de que la publicación tuvo comentarios en distintos sentidos, como la importancia de los bares por la presencia de la FES Aragón, o las menciones a personajes conocidos en la colonia, no fueron pocas las menciones relacionadas con la presencia de bicitaxis. Al respecto, un integrante del grupo respondió la publicación con la siguiente sentencia: "tierra bendita y de nadie, bueno sí... de los bicitaxistas", otros usuarios más escribieron: "la tierra de los bicitaxis", "ser bicitaxista es mi pasión", y "bicitaxis con sonido de audio (sic)".

¹³¹ La publicación ya no se encuentra disponible en la página del grupo, se conservan capturas de pantalla, de las cuales se integra una.

Ilustración 10. Conversación en grupo de Facebook



Fuente: Facebook

En una publicación similar¹³², distintas interacciones refieren a la presencia de bicitaxis y al uso del espacio público, tal y como lo ejemplifica el siguiente comentario:

Ese pueblo mágico donde las banquetas son sagradas y no se pisan, donde se usan bicitaxis para llegar al mercado que está a 4 cuadras, donde no importa la hora ni el día, siempre hay comida a la venta, donde todos conocen la [escuela secundaria] Nabor Carrillo y donde los que son de aquí se quieren ir y los que llegan se quieren quedar... en fin mi pueblo mágico, la impul (Facebook, 13 de enero 2021).

Como podrá verse, resulta importante que los propios vecinos de la colonia identifican el bicitaxismo como elemento característico del lugar, independientemente de si esta representación tiene una connotación positiva o negativa. Lo que realmente interesa aquí es dar cuenta de que el bicitaxismo no pasa desapercibido en el imaginario colectivo de los vecinos de la colonia, e inclusive se resalta el uso y apropiación de las calles y banquetas por distintos actores, lo que se convierte en punto de conflicto entre peatones, bicitaxistas y automovilistas, como vimos en el capítulo que presenta los datos recopilados en la encuesta.

Asimismo, es posible identificar distintas representaciones sociales sobre el bicitaxismo, así como sobre los bicitaxistas, algunas de ellas totalmente contrapuestas, y que sin embargo coexisten en el espacio social al tiempo que ejercen su influjo en las

¹³² <https://www.facebook.com/groups/377077142740395/permalink/1161856590929109>

prácticas de las personas que diariamente interactúan directa o indirectamente con el bicitaxismo y sus principales actores; puesto que “Moscovici ha hecho énfasis en la pluralidad y contradicción de las Representaciones Sociales. El objetivo mismo de la noción de representación social es superar la homogeneidad de la noción de representación colectiva de Durkheim” (Pistolessi, Óp. Cit., p. 84)

Debido a la complejidad en la labor de reunir información de las principales representaciones sociales del fenómeno, incluimos en el análisis las múltiples fuentes de información (entrevistas, encuestas, redes sociales, etc.) de forma indistinta, según nos sirvan para ejemplificar cada aspecto identificado, realizando una diferenciación entre aquellas representaciones sobre los bicitaxistas de aquellas que se refieren al bicitaxismo. Como podrá verse, nuestro análisis de las representaciones sociales está fuertemente marcado por el acceso a fuentes textuales de información (entendiendo al texto como unidad observacional del discurso), porque consideramos, junto con Moscovici y Markova, la enorme importancia que los géneros comunicativos tienen en “la producción y distribución de determinadas representaciones sociales. Por lo tanto no creamos oraciones neutras sino que [en nuestros discursos] expresamos nuestras actitudes hacia un objeto” (Moscovici y Markova, 2003, citado en Pistolessi, Óp. Cit., p. 86).

¿Un mal necesario? Las representaciones sociales del bicitaxismo

De acuerdo con lo observado en apartados anteriores podemos decir que algunos vecinos de la colonia, tanto usuarios como no usuarios, reconocen la utilidad social del bicitaxismo; con la información obtenida en campo, concluimos que una de las frases que podría caracterizar de mejor manera la percepción predominante del bicitaxismo es que se trata de “un mal necesario”, lo cual es indicativo de que se valora su utilidad a pesar de los aspectos negativos reales o percibidos del mismo. Entre estos aspectos positivos relacionados con su presencia se ha señalado su importancia como transporte para personas con limitaciones en la movilidad e inclusive, el sentimiento de seguridad que significa su presencia, lo cual concuerda con los hallazgos de Finck (Cfr. 2020) en el caso de los mototaxis de Tláhuac. Por su parte, los aspectos negativos del bicitaxismo, como se ha mencionado previamente, se encuentran asociados a su informalidad, tal como señala el propio Finck, para quién “la informalidad que caracteriza el sector servicios favorece la construcción de relatos estructurales negativos generalizados dado que las 'malas' prácticas realizadas por los mototaxis reproducen esos relatos” (Ibíd., p. 157, traducción nuestra).

Al respecto de la informalidad, se señala que el gobierno ha sido omiso en la regulación del servicio, a pesar de que existen contribuciones (recursos económicos, a partir de la recaudación fiscal) que pudieran ejercerse para tal fin (operar una regularización).

Ejemplifica lo anterior una publicación en Facebook con fecha del 28 de abril de 2021¹³³ donde un usuario señala:

En toda Neza no hay autoridad... ¿quién les dio permiso para dar ese servicio? ¿quién los regula? Esa es la pregunta. Así es con todos, los ambulantes y todos los servicios... ni un bache pueden tapar, pero ¿qué tal cobra vía pública? (adaptación del texto original).

Resulta innegable, a la luz de la evidencia, que parte del argumento esgrimido en el comentario no tiene concordancia con los hechos; sabemos por ejemplo, que ninguno de los cobros a los bicitaxistas es realizado por el ayuntamiento ya que a diferencia de lo que ocurre con el comercio en vía pública, el bicitaxismo no está reglamentado por autoridades gubernamentales¹³⁴, de modo que “la irregularidad [en la que trabajan los bicitaxistas] no permite [al ayuntamiento] generarles un cobro porque no existen (entrevista a funcionario de vía pública, junio de 2021)”. Asimismo, a partir del análisis de la ley de movilidad del Estado de México, sabemos que la regularización del bicitaxismo requiere de importantes esfuerzos en la construcción de un andamiaje jurídico que mínimamente defina la prestación del servicio, pues actualmente no hay claridad en la conceptualización que se hace del bicitaxismo; no obstante, reiteramos que una representación social no necesariamente es reflejo de una “verdad”, entendida esta última como representación cognoscitiva de la realidad, sino que se trata sobretodo de una “filosofía de la acción” (Mora, 2002, p. 4), es decir, funciona como una verdad en sentido práctico.

Asimismo, observamos que no en todos los casos se identifica que el bicitaxismo tenga una utilidad social; dentro de los apartados anteriores vimos, por ejemplo, que hay quienes consideran que los bicitaxis contribuyen con el sedentarismo de las personas. Sin importar la frecuencia estadística de las menciones al respecto, es importante tener presente que esta representación social existe y tiene la capacidad de estructurar las prácticas sociales, sobre todo de quienes no son usuarios habituales del servicio pues “las representaciones operan, si no determinando, sí condicionando las conductas” (Rizo, Óp. Cit., p. 63).

En la misma conversación en Facebook, otro vecino señala que “más de media colonia es bicitaxista, [además de que] todos quieren trabajar en eso”. Esto habla de que existe una representación relacionada con el atractivo del bicitaxismo como actividad laboral (además de aquellas que lo identifican como una actividad laboral precaria), lo cual, de

¹³³ <https://www.facebook.com/groups/377077142740395/permalink/1239316476516453>

¹³⁴ No obstante un bicitaxista entrevistado señaló que una de las bases del mercado trabaja con el ayuntamiento pues portan el logotipo del municipio, además mencionó que en su base están “dados de alta en servicios terrestres [...] más que nada es como... servicios terrestres, es como una organización [...] cuando diriges una combi o todos esos es igual, es lo mismo” (Alberto, bicitaxista), lo cual no se pudo corroborar en campo.

acuerdo con otro usuario de Facebook, se relaciona con su flexibilidad, como puede observarse en su respuesta al comentario anterior, que dicho sea de paso, no deja de tener cierto aire de sarcasmo:

Trabajas en tu barrio, eres dueño de tu tiempo, no ocupas gasolina, no pagas impuestos, las refacciones son económicas, te ligas a las luchonas y por si fuera poco puedes trabajar drogado o alcoholizado y nadie te dice nada (publicación en Facebook, 28 de abril de 2021).

Este último comentario nos permite reiterar el hecho de que es difícil separar analíticamente las prácticas relacionadas con el bicitaxismo de sus principales actores, los bicitaxistas. Al mismo tiempo, ejemplifica una de las principales representaciones de los bicitaxistas: la relacionada con las adicciones, como se verá más adelante.

No todos son iguales: Representaciones sociales sobre los bicitaxistas

Como vimos en el capítulo 3, algunos vecinos tienen una actitud positiva sobre los bicitaxistas pues consideran que la actividad que realizan constituye una fuente de empleo entre otras, no obstante, las representaciones positivas no son las predominantes. En concordancia, encontramos sólo unas pocas opiniones en redes sociales, que podrían clasificarse como positivas. Es el caso de la siguiente opinión:

Entre ellos existe gente trabajadora, honesta, que saca a su familia adelante con gran esfuerzo; NO GENERALICEN [al decir que todos son malos] y si se suben paguen bien, yo sé que la economía está difícil para todos [...] si ocupan un servicio exijan calidad pero paguen por ella (Facebook, 28 de abril de 2021, mayúsculas en el original).

El mismo usuario, en respuesta a un comentario relacionado con su situación como trabajadores informales, señala:

“Cobran ocho pesos ¡por Dios!, los vendedores ambulantes ponen precio a sus productos y no pagan impuestos. Además el pago de impuestos en el trabajo en parte es para cubrir [el] servicio médico que quienes manejan un bicitaxi NO TIENEN. A mí no me pesa pagar ocho pesos, si a ti sí [te pesa], hay varias soluciones, camina, cómprate una bici, patines, patineta, scooter o de plano usa un carro o un taxi” (Ibíd., mayúsculas en el original).

Como puede verse, en ambos comentarios se percibe una valoración positiva del servicio que prestan los conductores, al tiempo que se hace evidente el reconocimiento de la precariedad laboral que acarrea la actividad, lo que justifica que no genere una contribución financiera al municipio. Finalmente, y no menos importante, la solicitud que realiza el usuario en el primer comentario a evitar realizar una generalización de representaciones negativas sobre el colectivo de bicitaxistas, siendo que “entre ellos existe gente trabajadora, honesta”.

Siguiendo los hallazgos de Finck (Cfr. 2020), sabemos que los mototaxistas, y en nuestro caso, los bicitaxistas, pueden ser vulnerables a la construcción de representaciones sociales negativas creadas a partir de eventos únicos. Esto es así, dado que las representaciones sociales operan a través de la discriminación, selección y retención de determinados elementos pertenecientes a los discursos derivados de la interacción social, es decir, a partir de un proceso de abstracción o descontextualización.

Finalmente, y relacionado con la tendencia a generalizar las conductas negativas una vecina sentencia:

No todos [son iguales], algunas mujeres que andaban en el bici, me consta, conducían despacio y los abuelitos también conducen despacio, con precaución. Un bicitaxero que se llama Israel sí conduce igual, despacio, respetando los coches, no se mete a huevo, no se monea, va viendo sus espejos retrovisores y cuando algún carro va atrás de él, le da el paso [para] que se adelante. Por eso no todos [son malos, solo] los ñeros chacaludos¹³⁵ que son adictos a la mona de guayaba, que oyen su reggaetón y su música de banda, que se sienten que están en Mazatlán Sinaloa y no en la Impulsora” (Ibíd. Texto modificado).

Una opinión parecida dice: “[si ves] todo marihuano [al bicitaxista], ¿te subirías? ¡ay!, yo me espero a una mujer bicitaxista o a un abuelito! no voy a esperar a que me aviente por ahí” (Ibíd.).

Al igual de lo que identificamos durante el levantamiento de encuestas, los comentarios anteriores demuestran que las mujeres bicitaxistas así como los adultos mayores que se dedican a esta actividad, suelen tener mejor suerte en las representaciones que formulan los vecinos, sean o no usuarios, no obstante, los bicitaxistas varones suelen ser un poco más severos en sus críticas a las mujeres bicitaxistas, pues consideran que incluso entre ellas puede haber buenas y malas trabajadoras. Es el caso de José Luis, bicitaxista entrevistado, quién señala que “si hay cinco mujeres, pues tres valoran, o cuatro, déjalo así, pero la otra, al cotorreo”.

Para Gabriela, además, la edad tampoco es una limitante respecto al desempeño negligente del bicitaxismo: “yo trabajo ahí todo el día y en verdad hay personas ya grandes, personas de la tercera edad que aún así se siguen drogando, o sea, eso no tiene nada que ver, y también conozco una que otra mujer que también lo llega a hacer ¿no? o sea, aquí hay un poco de todo”.

¹³⁵ Ñero se utiliza como contracción de la palabra compañero, y tiene una connotación negativa, pues cuando se dice que alguien es “ñero” se refiere a que dicha persona es vulgar o no tiene educación, en tanto que chacaludo, o más comúnmente “chaca” es un adjetivo utilizado para caracterizar una subcultura urbana que puede incluir o no los siguientes componentes: uso de ropa de marcas llamativas apócrifas u originales, gusto por la música reggaetón, culto a San Judas Tadeo o la Santa Muerte, gusto por las motonetas, ostentación de símbolos relacionados con el narco, así como consumo de solventes.

Como puede verse, las actitudes positivas y negativas pueden estar presentes en el discurso de un mismo actor social, por lo que la tendencia a relativizar sus propias percepciones suele ser una regla. Sin embargo, como se ha venido esbozando a lo largo del presente documento, las representaciones sociales estigmatizantes suelen estar en el centro del campo de representación sobre el bicitaxismo, por lo que es preciso hacer algunos apuntes adicionales al respecto.

Elige bien con quien te vas: de la utilidad social del bicitaxismo a la estigmatización social del bicitaxista

Decíamos en la presentación de las categorías de análisis que el estigma social puede definirse como una característica o creencia negativa, real o representada, asignada a determinadas personas y grupos sociales¹³⁶. Goffman utiliza ejemplos de personas cuyo estigma es de carácter físico o mental, sin embargo, el estigma puede referirse en última instancia a la pertenencia a una categoría social desacreditada, ser de clase baja, tener un empleo informal, tener estudios incompletos, ser madre soltera, tener alguna adicción, entre otras. En general y al menos de forma representada, algunas de estas características pueden concentrarse en el colectivo de los bicitaxistas, dado que estas desventajas sociales son acumulativas, es decir, si no tengo ingresos suficientes, es más probable que no pueda concretar mi formación académica, y por ello no tendré posibilidad de acceso a un empleo formal, lo que me deja menos protegido del acceso a drogas y formas de vida violenta, etc.

Definimos además el estigma como una forma particular de representación social pues implica una elaboración teórica que establece un ordenamiento de la realidad social donde los bicitaxistas ocupan un lugar de descrédito. Este descrédito se objetiva en distintas formas: a nivel conductual, en las interacciones cara a cara entre los actores sociales y a nivel del discurso, cuando se demanda a los actores involucrados una opinión al respecto (como en nuestra encuesta), cuando se emite un juicio de forma voluntaria (en redes sociales) e incluso en productos culturales, novelas, canciones, películas, etc. A continuación reproducimos un ejemplo de discurso sobre el bicitaxismo tomado de redes sociales:

Hola vecinos; hace unas horas mi novia tuvo que tomar un bicitaxi para dirigirse al Chedraui, lo abordó en la calle de Atenco. Por alguna circunstancia tuvo que cancelar el viaje, pero ya había avanzado hasta la calle de San Bernabé, obviamente iba a pagar la tarifa. Al momento de decirle al bicitaxista que se detuviera, el tipo que la llevaba aceleró; ella le repitió que se detuviera, más aún, aceleró. Al no saber qué hacer se vio obligada a brincar del bicitaxi en movimiento,

¹³⁶ Siguiendo a Goffman, podemos sostener que los bicitaxistas constituyen un grupo debido a que poseen una capacidad para la acción colectiva, así como una pauta estable y totalizadora de interacción mutua (cfr. Goffman, p. 36).

resultando con algunos raspones y heridas leves; más vale eso que quién sabe qué otra cosa pudo haber pasado.

El bicitaxi era un triciclo color rojo con negro, me dice que no recuerda muy bien la cara del sujeto pero sí que olía raro, y es que la persona estaba inhalando su "mona". Al momento de subir, ella lo tomó igual porque [el bicitaxista] estaba trabajando, no hay que ser prejuiciosos. Ahora bien, me ha tocado a mí ser bicitaxista, nunca he ingerido alguna sustancia para "rendir" o lo que sea.

Hay que elegir bien a la persona que nos va a llevar a nuestro destino. Nosotros podemos elegir qué clase de bicitaxistas vamos a tener. Simplemente no hay que abordar a los que no estén en condiciones. Así al menos van a tener que dejar de [drogarse] en horas de trabajo. Nos toca a nosotros poner las reglas... (Facebook, 23 de noviembre de 2018)¹³⁷.

En primer lugar, es interesante la claridad en la redacción y uso de reglas ortográficas en la publicación citada, pues el usuario menciona haber sido bicitaxista y es lugar común considerar que los bicitaxistas carecen de habilidades vinculadas con el ámbito educativo, pues, de acuerdo con los resultados de la encuesta, 3.3% de los encuestados señaló como característica de los bicitaxistas la falta de cultura vial, cívica y educación en general. En segundo lugar, es importante señalar que el "más vale eso que quién sabe qué otra cosa pudo haber pasado" responde a la percepción negativa de que los conductores son o están coludidos con asaltantes o realizan actividades delictiva, como venta de drogas, o incluso secuestro, percepción con apenas 0.5% de menciones negativas en la encuesta, pero cuyo alcance en redes sociales es mayor. Por otro lado, se repite, como en la mayoría de los ejemplos expuestos, la principal representación social negativa vinculada a los bicitaxistas: la adicción a sustancias psicoactivas, en este caso, a solventes. Finalmente, al tener familiaridad con el ejercicio del bicitaxismo, el usuario de Facebook no desacredita el bicitaxismo sino que exhorta a que se elija con cuidado con quien transportarnos, por lo que el descrédito de los bicitaxistas se pospone "hasta nuevo aviso", es decir, mientras no se demuestre la imposibilidad de encontrar un bicitaxista responsable; por ello, podemos decir que el bicitaxista como categoría social, se encuentra en situación desacreditable (pues no se ha corroborado la presencia del estigma), pese a que individualmente, la gente identifique bicitaxistas concretos que se droguen, o realicen prácticas "indignas".

De igual modo, es perceptible, tanto en este ejemplo, como en otros que hemos presentado, que la posibilidad de mejoramiento del servicio es trasladada al lado de la demanda, señalando que solo un cambio las exigencias de la comunidad al utilizar el servicio posibilitará un cambio en la oferta, sin embargo, aunque reconocemos que esto es necesario, por que puede apuntalar un cambio en la proporción del servicio, por sí mismo no garantiza la continuidad de las posibles mejoras, al mismo tiempo que sirve como justificación para evitar la regularización, al quitar a los liderazgos de

¹³⁷ <https://www.facebook.com/groups/377077142740395/posts/560108721103902/>

bicitaxis y autoridades gubernamentales la corresponsabilidad de reglamentar el servicio de forma efectiva, como se señala en otro comentario en redes sociales: “la culpa la tienen los usuarios. Si no hay demanda no hay oferta” (Facebook, 28 de abril de 2021).

Otra publicación en Facebook evidencia de forma indirecta la percepción de los bicitaxistas como personas irresponsables, conflictivas o groseras (y que en el ejercicio de la encuesta alcanzó el 3.2% de las menciones negativas sobre los bicitaxistas) inclusive fuera del ámbito de su actividad laboral:

Quiero poner esta denuncia, somos vecinos de la colonia la Impulsora, [vivimos en] la calle Yecapixtla, no queremos que [esto] quede impune. El 15 de enero siendo aproximadamente las 18:30 pm [...] empecé a escuchar gritos desesperados de una mujer; al salir de mi casa vi que un señor (que es vecino que vive en esa calle y se dedica al bicitaxi, de nombre Pedro, lo apodan el perico y siempre lo ven con una biblia, [predicando] junto con su hijo de nombre Erick que es policía preventivo [en activo] de la CDMX, estaban golpeando brutalmente a [una] muchacha [sin que ella pudiera defenderse] de esos malditos hombres. Vimos que la querían meter a su casa para seguirla golpeando hasta que llegó una patrulla municipal. Desconocemos quien sea, solo sabemos que es su expareja. Los vecinos de esa calle estamos hasta la madre de ese tipo de gente que siempre hace sus desmadres; sabemos que a la ex esposa del bicitaxista, [el] señor Pedro, la golpeaba a morir, por eso lo dejó y su hijo está haciendo lo mismo. No hay que dejar esto impune hay que denunciarlos, si no llega la patrulla a auxiliarla la matan (Facebook, 21 de enero de 2020, adaptación del texto original)¹³⁸.

Como es de esperarse, la publicación provocó un debate sobre la inocencia o culpabilidad del señalado, sin embargo, desde la perspectiva de las representaciones sociales poco importa si la información es cierta o no, pues como hemos señalado con antelación, la construcción de las representaciones sociales pasa por un proceso de discriminación y descontextualización de la información, por lo que no se puede descartar la posibilidad de que quienes tuvieron acceso a esta publicación terminen por relacionar los términos “bicitaxista”, “golpeador”, y “ese tipo de gente”, pues como vimos, no es infrecuente la generalización de experiencias negativas a partir de casos únicos.

Aún más, como señalamos anteriormente, pese a que únicamente el 2.7 % de los encuestados señala la presencia de comportamientos agresivos por parte de los conductores, esta percepción forma parte de la representación de los bicitaxistas como personas violentas o montoneras, lo que funciona como una verdad práctica que puede

¹³⁸ <https://www.facebook.com/groups/377077142740395/search/?q=pj%20estrada>

inhibir, en última instancia, la presentación de objeciones en caso de presentarse percances viales o conflictos sociales con algún bicitaxista.

Por otro lado, una de las características asociadas al estigma es la “deshumanización” del sujeto sobre quien recae el descrédito social, lo cual es atestiguado por los adjetivos utilizados en la publicación anterior: “malditos hombres”, “ese tipo de gente”, etc. El siguiente ejemplo lleva más allá el proceso de deshumanización, pues evidencia una confrontación entre la racionalidad de la reglamentación de tránsito representada por un hombre “blanco”, y la irracionalidad del ejercicio del bicitaxismo, que dicho sea de paso, es representado por un homínido portador de distintos símbolos de estigma¹³⁹ típicamente relacionados con el “chaca” que describimos antes. En este tenor, entendemos los símbolos de estigma como "signos especialmente efectivos para llamar la atención sobre una degradante incongruencia de la identidad, y capaces de quebrar lo que de otro modo sería una imagen totalmente coherente, disminuyendo de tal suerte nuestra valoración del individuo” (Goffman, Óp. Cit., p. 58). Estos signos pertenecen a la identidad social de las personas¹⁴⁰, y se diferencian de aquellos “documentos” que permiten dar cuenta de la identidad personal¹⁴¹ de sus portadores, como podría ser la portación potencial de un gafete de trabajo.

¹³⁹ Queremos hacer la acotación de que este término es relativo pues mientras que para unos pueden representar símbolos de estigma, para otros pueden ser símbolos de prestigio que constituyen un "reclamo especial de prestigio, honor o posición de clase deseada" (p. 58).

¹⁴⁰ Es decir, el repertorio de “[roles] o perfiles que, según creemos, puede sustentar cualquier individuo” (p. 81)

¹⁴¹ O la “información que el individuo puede ejercer apropiadamente” en una situación social

Ilustración 11. Publicación relacionada con los bicitaxistas en Facebook



Fuente: Facebook

La imagen presentada da cuenta, además, de la representación que señala a los bicitaxistas como personas imprudentes al manejar, la cual representa 12.9% de menciones en la encuesta a la pregunta sobre los motivos por los que se califica el bicitaxismo de la forma en que se hace. Como es de esperarse, el “meme” generó un interesante debate virtual, del cual ya hemos presentado algunos fragmentos, y que en conjunto forman parte de la información que sustenta las representaciones estigmatizantes sobre los bicitaxistas.

Otra de las características identificadas por Goffman respecto al estigma como representación social, es que "el individuo estigmatizado tiende a sostener las mismas creencias sobre la identidad que [el resto de la sociedad]; este es un hecho fundamental" (Ibíd., p. 17), por tanto, “una fase [del] proceso de socialización es aquella en la cual la persona estigmatizada aprende a incorporar el punto de vista de los normales, adquiriendo así las creencias relativas a la identidad propias del resto de la sociedad mayor, y una idea general de lo que significa poseer un estigma particular (Ibíd., p. 46).

Es el caso de Alberto, quien sostiene las mismas ideas que algunos vecinos respecto a los bicitaxistas, aunque desmarcándose de sus colegas de otras bases:

“la [base] del metro siempre está quemada, la base del metro siempre va a estar quemada ¿por qué? Porque todo el vicio está ahí, todos bajan ahí, todos quieren tomar o monearse, fumar mota, más que nada nosotros aquí lo que procuramos

es no meter a nadie que tome ni fume..., bueno, fumar cigarros sí, mariguana y activo, no” (Alberto, bicitaxista entrevistado, noviembre de 2021).

Esta declaración puede ser considerada como un desidentificador, es decir, un “signo que tiende -real o ilusoriamente- a quebrar una imagen [...] en una dirección positiva deseada por el actor, y que no busca tanto formular un nuevo reclamo como suscitar profundas dudas sobre la validez de la imagen virtual” (Goffman, Óp. Cit., p. 59). En este sentido, los bicitaxistas entrevistados suelen recurrir a distintos desidentificadores con el objetivo de desvirtuar una imagen negativa a partir de símbolos de signo positivo, entre los que destacan el trato cortés, respetuoso y atento, así como algunas acciones que van más allá del mero servicio de transporte: esperar a que el usuario realice diligencias, ayudar al pasajero a subir objetos pesados, e inclusive el cuidado de su apariencia personal¹⁴². Es el caso del mismo Alberto, para quien es importante la higiene personal pues sabe que los usuarios suelen elegir a quienes trabajan limpios y con unidades en buenas condiciones: “la apariencia... (señala su propia ropa) no creas que porque está descolorido, no, eso no tiene nada que ver, mientras estés limpio y te vean bien, no hay problema”. Por su parte, José Luis, otro conductor consultado señala: “puedo decir que soy la persona [...] más recta en mi trabajo porque de aquí como, ¿no?, por lógica. Si te das cuenta el bici [...] me gusta traerlo limpio, ando bien, mi persona es igual, ¿no?”

Goffman señala además que “el individuo estigmatizado puede revelar una ambivalencia de la identidad cuando ve de cerca a los suyos comportarse de manera estereotipada [...] ya que, después de todo, apoya las normas del resto de la sociedad, (Óp. Cit., p. 128), lo cual ocurre, cuando se pregunta a Alberto sobre sus compañeros: “hay gente que sí, te espera en la otra esquina por que ven que [hay otros bicitaxistas] moneando, porque huele a mota, porque no se bañan, por decir, ahí está el caso (señala a alguien de su base) la persona esa tiene 27 años trabajando ahí y no se baña ni trae su cubrebocas ahorita que lo necesitamos, y no lo hace, [es] gente cerrada”.

Un apunte final sobre el tema del estigma es el relacionado con las representaciones sociales que elaboran los bicitaxistas sobre sí mismos. Así, si “por un lado, la identidad social y personal forman parte [...] de las expectativas y definiciones que tienen otras personas respecto del individuo [...], por otra parte, la identidad del yo es, en primer lugar, una cuestión subjetiva, reflexiva, que necesariamente debe ser experimentada por el individuo cuya identidad se discute” (Ibíd., p. 126).

En este sentido, pese a que hay un reconocimiento de las representaciones estigmatizantes de las que son objeto como grupo, cada uno de los bicitaxistas entrevistados da cuenta de la valoración positiva de su trabajo y su identificación como bicitaxistas. Basta con volver al testimonio de José Luis respecto a su rectitud en el

¹⁴² 2.8% de las menciones de la encuesta sobre la percepción de los bicitaxistas señala la presencia de conductores que no tienen buena higiene personal cuando trabajan.

desempeño de su labor, o la declaración de Alberto, a quien proporciona “placer servir a la gente”, e inclusive Gabriela, quien a pesar de dar cuenta de tratos discriminatorios¹⁴³ por el hecho de ser una de las pocas mujeres bicitaxistas, considera su trabajo divertido y honesto.

Otras consideraciones de la teoría goffmaniana sobre el estigma social que no se abordan en el análisis expuesto tienen que ver con la *cualidad del estigma de rebasar al individuo estigmatizado* e impregnar a su círculo cercano con una parte del descrédito que genera una representación social de este tipo, así como sobre el *área de manejo del estigma* que caracteriza aquellas estrategias de las que se vale el estigmatizado para evadir presentarse en su calidad de desacreditado, o para manejar situaciones donde le sea imposible ocultar esta misma condición, y finalmente, sólo se aborda de manera indirecta la forma en la que opera lo que Goffman denomina “el buen ajuste” y que refiere a la “puesta en guardia contra un intento de encubrirse completamente [o de] aceptar, como si le cuadraran plenamente, las actitudes negativas que los demás tienen hacia el [estigmatizado, o de intentar] conquistar el favor de los normales exhibiendo todo el repertorio de cualidades negativas que se imputan a su clase” (Ibíd., p. 130- 131).

Concluyendo, podemos señalar que la estigmatización de la que son objeto los bicitaxistas, da como resultado una representación sobre la mala imagen de la colonia por su presencia, lo cual, pese a sólo representar un 0.3% de las menciones negativas del bicitaxismo en la encuesta, tiene suficiente poder para presentarse como una forma normativa de conocimiento, que guía y determina las prácticas sociales de los vecinos.

En el caso de la estigmatización a los mototaxistas en Tláhuac Finck señala que estas representaciones sociales negativas del servicio “proviene de la falta de atención y distanciamiento de los grupos sociales” (2020, p. 138, traducción nuestra), así como de la falta de conocimiento de su labor, la difusión de historias estructurales sobre el servicio, así como de la misma desatención gubernamental que mantiene la actividad en la informalidad.

Aunque coincidimos con el diagnóstico de Finck, consideramos necesario resaltar algunas diferencias entre los hallazgos de su estudio y nuestro propio estudio de caso. En primer lugar, Finck identifica que la estructura del estigma de los mototaxistas puede ser socavada por la influencia de “microrupturas”, caracterizadas como “microeventos relacionados con las interacciones sociales que modifican las relaciones de poder de las personas, afectando las prácticas móviles” (Ibíd., p. 169, traducción nuestra). Estas microrupturas son facilitadas por prácticas sociales “institucionalizadas” por parte de

¹⁴³ Gabriela señala tanto los tratos discriminatorios como la necesidad de hacerles frente a pesar de que eso derive en conflictos con sus compañeros “en nuestro caso, como mujeres, a veces hay faltas de respeto por parte de los demás compañeros] y una como no las tolera, [eso genera] problemas [...] pero de ahí en fuera todos nos conocemos [...] Sí, a veces [los usuarios] son degradantes [...] porque piensan que no es un trabajo para una mujer o que una no puede.

los mototaxistas, por ejemplo, su participación dentro de las festividades locales, o por el cuidado y restauración de espacios ocupados como bases.

En lo que concierne al bicitaxismo de la Impulsora, es importante encontrar los espacios que facilitarían las microrrupturas de la estructura del estigma, ya que en nuestro caso, no se documentó la participación de los bicitaxistas en actividades comunitarias, salvo a título personal, y tampoco se observa que participen en el mantenimiento de los lugares que ocupan para trabajar, (salvo quizás, la base del metro), sino que inclusive, la percepción de los vecinos es que su presencia contribuye con la degradación de la imagen de la colonia. Al respecto, es muy probable que esto sea resultado de los siguientes elementos: a) falta de un sentido de pertenencia al barrio, pues como pudimos corroborar, algunos bicitaxistas viven en otros sitios, lo que además alimenta las representaciones sociales negativas sobre ellos; b) las condiciones de precariedad en la que viven los bicitaxistas, pues a pesar de que algunos declaran tener ingresos suficientes para sostener a sus familias, es muy probable que la mayoría viva “al día”, por lo que la necesidad de trabajar los aleja más de la posibilidad de participar en procesos exclusivamente de integración, y 3) los usos de suelo de los espacios donde se instalan sus bases. Pues contrario al caso documentado por Finck, en la Impulsora las bases se instalan exclusivamente fuera de comercios (Tienda Neto, Farmacia San Pablo, Monte Pío, y Mercado Gustavo Baz Prada), por lo que no hay una relación de vecindad con habitantes de la colonia de forma directa, pese a que en algunos casos (sobre todo en la base del metro), la fila de bicitaxis en espera pueda llegar a ocupar el espacio frente a algunas viviendas.

Finalmente, no descartamos la existencia de procesos incipientes que con el tiempo fracturen las representaciones sociales estigmatizantes, pues aún en las condiciones actuales los vecinos (sobre todo los jóvenes según vimos) ven con relativa familiaridad a los conductores e inclusive, a diferencia de lo que ocurre en Tláhuac, otro importante gremio: el de los taxistas, tiene una relación de cordialidad con los bicitaxistas, de hecho, a pesar de la proliferación de representaciones estigmatizantes, los bicitaxistas entrevistados hablan de la buena relación que tienen con otros actores locales, como comerciantes, transportistas e incluso vecinos ya sean usuarios o no usuarios habituales del servicio.

Conclusiones

Llegados a este punto es importante, en primer lugar, dar cuenta del nivel de cumplimiento de los objetivos de investigación planteados en las primeras líneas de este documento terminal.

Sobre la base de este razonamiento, y con respecto a nuestro objetivo general, identificamos que el consenso entre distintos actores políticos del bicitaxismo inhibe la búsqueda de la regularización del servicio. Esto implica que la gestión de la demanda de medios de transporte es satisfecha desde la agenda sistémica, pues la particular configuración del bicitaxismo como política privada beneficia de distintas formas a cada uno de los actores identificados, sobre todo a aquellos con posiciones privilegiadas en el espacio social y debido a ello, están dispuestos a poner en juego los distintos recursos que poseen para contribuir con la subsistencia del bicitaxismo en su configuración actual.

Por su parte, concluimos que la no motorización del servicio de bicitaxis forma parte del mismo consenso entre actores, aunque aquí dimos cuenta de la preponderancia de recursos en el orden de lo simbólico, como la construcción de representaciones sociales negativas sobre la motorización y la valoración positiva del servicio a pedal por parte de los propios bicitaxistas, aspectos que juegan un rol fundamental para el mantenimiento del servicio en su condición actual, ello sin considerar los beneficios políticos y económicos de la no motorización para las agrupaciones de bicitaxistas.

Por su parte, y en lo que toca a los objetivos particulares, el Capítulo 2 nos abrió el camino para la tipificación del patrón de crecimiento disperso y de baja densidad de la ZMVM, al tiempo que facilitó la caracterización de la producción del espacio habitacional en su relación con la consolidación de un sistema de transporte metropolitano atomizado y disperso.

Esta caracterización del transporte público dio luz sobre la idea de que el bicitaxismo es un medio de transporte informal, pues a diferencia del sistema de transporte concesionado como sistema de transporte semiformal, en el caso del bicitaxismo no existe regulación alguna de tarifas ni la proporción de concesiones por parte de la administración pública local.

La reflexión sobre el comportamiento espacialmente diferenciado del crecimiento urbano, así como la integración de información sobre el sistema de estratificación geodemográfica de las colonias populares de la ZMVM de Héctor Hidalgo posibilitó la reflexión sobre la resignificación conceptual de la Impulsora, pues consideramos que en la actualidad parte de su caracterización como colonia originalmente periférica se ha perdido. Al respecto, se dio cuenta del mejoramiento de las condiciones de vida de la población local en los últimos 10 años.

Adicionalmente, vimos que el polígono de análisis presenta cambios en su estructura demográfica y un aumento del atractivo como sitio para establecer la residencia,

debido al mejoramiento de sus condiciones de habitabilidad por la consolidación de servicios públicos y las mayores posibilidades de acceso a la ciudad central.

En el Capítulo 3 describimos algunas de las principales características de la movilidad en el Valle de México, lo que a su vez nos permitió mostrar la desigual distribución del bicitaxismo en la zona metropolitana.

Al respecto, los datos de la EOD mostraron la proporción residual que representan los viajes en bicitaxi en la ZMVM en comparación con otros medios de transporte, aunque según decíamos, significan cifras para nada despreciables, sobre todo si se piensa en la importancia que está adquiriendo la movilidad no motorizada y que según creemos, se acrecentará en el corto plazo, en virtud de la necesidad de transitar a la sustentabilidad, según se consigna en los instrumentos analizados en el Capítulo 4, y que no es sino el reflejo de una tendencia a nivel mundial.

Por otra parte, procuramos visibilizar la importancia del bicitaxismo a nivel local, a partir de la implementación de la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis en las colonias Impulsora y Ampliación Impulsora, misma que nos permitió caracterizar la zona de estudio como sitio de resistencia del bicitaxismo en el municipio.

El Capítulo 4, además de ser central para dar respuesta a nuestra pregunta de investigación, nos llevó a la reflexión sobre el carácter redistributivo que conlleva la implementación de políticas públicas, representando para el caso del transporte no motorizado una de las principales barreras a la regulación del servicio, pues debido a al carácter extractivista de su configuración actual, el bicitaxismo proporciona múltiples beneficios para los actores sociales con posiciones hegemónicas a costa de la calidad de vida de los bicitaxistas y del propio servicio.

El desarrollo del Capítulo 5 fue fundamental para dar cumplimiento al objetivo de identificar los impactos positivos y negativos del bicitaxismo en distintos ámbitos sociales. Entre los principales hallazgos de este capítulo destaca la caracterización de los impactos en el ámbito de los derechos pues ello permitió analizar las 4 dimensiones de la precariedad laboral así como las contribuciones del bicitaxismo con el derecho urbano a la movilidad, el derecho a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar de las personas y con el derecho consignado en la CPEUM al trabajo digno y socialmente útil.

Por lo que respecta al capítulo 6, pudimos corroborar, a partir del análisis de conversaciones en redes sociales, que el bicitaxismo es considerado como parte fundamental de la identidad barrial para los vecinos de la Impulsora. Por otra parte, vimos que es posible separar analíticamente las representaciones sociales sobre el servicio de bicitaxis de aquellas que giran en torno a los bicitaxistas, no obstante que separar al bicitaxista de su equipo de trabajo resulta complicado debido al proceso de hibridación socio- material entre el bicitaxista y su vehículo, ya que de acuerdo con

Urry, “los objetos de estudio de la movilidad suelen ser híbridos (humanos–no humanos). El automovilista o el ciclista no son sólo sujetos humanos sino mediados, co-construidos con artefactos (el automóvil y la bicicleta). No puede pensarse a estos sujetos de la movilidad por fuera de esa relación socio-material” (Citado en Zunino, Óp. Cit., p.43).

Simultáneamente, relacionamos la teoría de las representaciones sociales con la perspectiva del análisis del discurso y con la teoría goffmaniana del estigma social, además, analizamos la importancia de las representaciones sociales en el traslado de la responsabilidad de reglamentación y mejoramiento del servicio al lado de la demanda, sin embargo, reconocimos que, desde una perspectiva de gobernanza, es importante la presión social por parte de los vecinos, usuarios y no usuarios para el mejoramiento de las condiciones en las que opera el bicitaxismo, aunque sostenemos que esto no garantiza, *per se*, la continuidad de las posibles mejoras, además de que libera a los liderazgos de bicitaxis y autoridades gubernamentales de la corresponsabilidad de reglamentar el servicio de forma efectiva.

Límites

En lo que respecta las limitaciones de nuestra investigación podemos identificar la imposibilidad de integrar las voces de todos los actores involucrados en la movilidad barrial.

Por otro lado, decíamos de las restricciones en el acceso a fuentes de información ya que la mayor parte de la investigación se realizó a través de internet. Asimismo, reconocemos que las condiciones sociales por el estallido de la emergencia sanitaria ocasionada por la presencia de COVID- 19 representan una situación atípica que puede haber modificado la configuración del bicitaxismo, el acceso a bicitaxis y las propias representaciones sociales al respecto del fenómeno.

Igualmente, señalamos en el capítulo 3 sobre las dificultades en la codificación de la encuesta y reconocemos, además, que la segmentación realizada en el mismo capítulo no incluye un análisis estadístico minucioso sino solo un análisis descriptivo de una selección de variables que a nuestro juicio, representan mejor las divergencias entre las categorías resultantes de la segmentación.

Finalmente, en el caso de la adopción de la teoría del estigma social para el análisis de las representaciones sociales, omitimos la integración de algunos elementos analíticos que hubieran permitido profundizar en el análisis de las representaciones sociales estigmatizantes, según se detalla en el Capítulo 6.

Reflexiones finales y nuevas perspectivas

La preocupación que vincula la accesibilidad con la presencia de medios de transporte y que aquí hemos definido como accesibilidad del transporte y accesibilidad por el transporte, ha estado presente en la agenda internacional desde hace más de 20 años, basta con citar la declaración de Stuttgart de 2007, donde se reconoce el derecho humano a la movilidad urbana.

A pesar de este creciente interés por la movilidad, la accesibilidad y por los medios de transporte seguros, limpios y asequibles, el bicitaxismo no ha tenido la atención que este cambio de paradigma sugiere, se trata por el contrario, de un medio de transporte sistemáticamente excluido de la agenda pública hasta tiempos recientes¹⁴⁴, pues han comenzado a reconocerse sus aportaciones en la accesibilidad, sobre todo para población con dificultades en la movilidad a nivel local, por lo que de forma indirecta, si así quiere verse, el bicitaxismo está incidiendo positivamente con el derecho humano a la movilidad urbana, al tiempo que presta importantes servicios medioambientales.

Aún más, a pesar del mejoramiento de las condiciones de vida del polígono estudiado, tradicionalmente es posible encontrar al bicitaxismo al interior de algunas colonias populares y conjuntos habitacionales habitados por población de estratos sociales bajos, mejorando con su presencia el “acceso a la ciudad” para las clases sociales más desfavorecidas.

El bicitaxismo no solo incide en la accesibilidad por su papel en la movilidad barrial, sino que asimismo, proporciona oportunidades de acceso a otros componentes sociales, como es el caso del empleo. En este sentido, el bicitaxismo representa una fuente de trabajo accesible, pues supone una menor cantidad de restricciones que el acceso a empleos en el sector formal, aunque eso sí, en condiciones aún precarias en el desempeño de la actividad.

Por otro lado, el servicio de transporte no motorizado proporciona acceso a fuentes de empleo a población en condiciones de vulnerabilidad (jóvenes en situación de adicción, adultos mayores, madres solteras), excluidos sistemáticamente del mercado laboral formal, lo que limita la posibilidad de estos actores de superar las condiciones de pobreza y exclusión social en las que viven, impidiendo su acceso a mejores condiciones de vida.

Sin embargo, es posible sostener que el funcionamiento de los bicitaxis dentro de la informalidad, así como su “natural” evolución hacia el mototaxismo los ha hecho retroceder como forma predominante de transporte barrial, tanto en Nezahualcóyotl,

¹⁴⁴ Cfr. GOCDMX 2020a, 2020b

como en otros sitios de la ZMVM, hipótesis que constituye, desde ya, una importante veta de conocimiento que no ha sido, a nuestro parecer, adecuadamente abordada.

No obstante, la actual contingencia provocada por la presencia de COVID-19, ha modificado las condiciones de movilidad en la ZMVM, realzando el papel del transporte particular no motorizado al permitir la adecuación de importantes vialidades para la circulación ciclista como alternativa sustentable y que minimiza, al mismo tiempo, las posibilidades de contagio y propagación del virus, sin generar las externalidades negativas que conlleva el uso del automóvil. Es el caso de las ciclovías emergentes habilitadas durante la contingencia sanitaria, algunas de las cuales se han convertido en ciclovías permanentes.

Aquí es donde encontramos un área de oportunidad para el rediseño del bicitaxismo, en lo que Sheller y Urry (Cfr. Óp. Cit.) han llamado “transición post-automóvil”, pues consideramos que la coyuntura actual redefinirá la importancia de la movilidad no motorizada, lo que puede resaltar el rol protagónico del bicitaxismo en la movilidad metropolitana a partir de la revalorización de la actividad, actualmente vista con cierto menosprecio, según vimos.

Desde otro ángulo y contrario a la consideración “tradicional” del bicitaxismo como un medio de transporte precario y socialmente adaptado a la población que utiliza el servicio; consideramos que las condiciones actuales redefinirán, de igual forma, el bicitaxismo, rescatando la dignidad de la labor y resaltando los beneficios que se derivan de su presencia, lo que permitirá eventualmente (aunque no de forma automática) mejorar las condiciones de vida de quienes se dedican a esta actividad.

Finalmente, consideramos que la presente investigación abre algunas posibilidades respecto del análisis del bicitaxismo, que de realizarse, permitirían identificar aspectos que no han sido abordados hasta ahora, por ejemplo, sería útil identificar si efectivamente este sistema de transporte se encuentra en proceso de desaparición, si ha mudado a formas de movilidad motorizada o si simplemente las condiciones físicas y sociales de la ZMVM han impedido que se desarrolle. De igual modo, sería interesante conocer la evolución del bicitaxismo en la CDMX, en función de su inclusión en los instrumentos normativos citados previamente, así como sobre las repercusiones de la pandemia en su devenir, e inclusive, observar su comportamiento en otras colonias del Valle de México, y en el municipio de Nezahualcóyotl, sobre todo luego de identificar que la Coordinación de Movilidad Urbana de este municipio realizó un censo de mototaxis y bicitaxis en 2021. La apertura de estas líneas de investigación nos resulta de interés ya que entendemos que la investigación académica puede servir de soporte para la implementación de políticas públicas de movilidad que involucren de forma central al bicitaxismo, pues como vimos en el caso de los conceptos de accesibilidad y la movilidad, su desarrollo en el ámbito académico tiene como correlato su integración en la agenda pública internacional.

Anexos

I. Índices

Índice de gráficos

<i>Gráfico 1. Evolución demográfica del municipio de Nezahualcóyotl 1980- 2020.....</i>	<i>46</i>
<i>Gráfico 2. Motivo de viaje para los distritos 152 y 153, con uso de bicitaxi.....</i>	<i>75</i>
<i>Gráfico 3. Motivo de viaje para los distritos 152 y 153, con uso de bicitaxi entre semana.....</i>	<i>76</i>
<i>Gráfico 4. Motivo de viaje para los distritos 152 y 153, con uso de bicitaxi en sábado.....</i>	<i>77</i>
<i>Gráfico 5. Nivel máximo de estudios de la población encuestada.....</i>	<i>83</i>
<i>Gráfico 6. Ocupación principal de la población encuestada</i>	<i>83</i>
<i>Gráfico 7. Origen de los viajes en bicitaxi.....</i>	<i>89</i>
<i>Gráfico 8. Destino de los viajes en bicitaxi</i>	<i>90</i>
<i>Gráfico 9. Cambio modal, en caso de no poder utilizar bicitaxi.....</i>	<i>91</i>
<i>Gráfico 10. Problemas entre vecinos y bicitaxistas en el último año</i>	<i>97</i>
<i>Gráfico 11. Accidentes en los que estuvo involucrado un bicitaxi.....</i>	<i>98</i>

Índice de ilustraciones

<i>Ilustración 1. Fórmula de muestreo utilizada</i>	<i>28</i>
<i>Ilustración 2. Logo del Comité Ciudadano Pro-Municipio de Aragón</i>	<i>49</i>
<i>Ilustración 3. Incidencia delictiva en Nezahualcóyotl durante el tercer trimestre de 2020</i>	<i>54</i>
<i>Ilustración 4. Tarifa oficial base del metro impulsora.....</i>	<i>87</i>
<i>Ilustración 5. logotipo de la Base de Bicitaxis Viva Neza, perteneciente al MU- MPI, y ubicada en la puerta frontal del mercado Gustavo Baz Prada.....</i>	<i>121</i>
<i>Ilustración 6. Bloqueo en avenida central, al sur de la colonia Impulsora, abril de 2020.....</i>	<i>124</i>
<i>Ilustración 7. Mapa de actores de la movilidad no motorizada, a nivel local.....</i>	<i>129</i>
<i>Ilustración 8. Base de bicitaxis en la zona norte de la colonia.....</i>	<i>148</i>
<i>Ilustración 9. Entrevista a bicitaxista en la Base de Hacienda la Noria y Avenida Central, Noviembre de 2021.....</i>	<i>156</i>
<i>Ilustración 10. Conversación en grupo de Facebook.....</i>	<i>164</i>
<i>Ilustración 11. Publicación relacionada con los bicitaxistas en Facebook</i>	<i>173</i>

Índice de tablas

<i>Tabla 1. Composición de la muestra.....</i>	<i>28</i>
<i>Tabla 2. Elementos teóricos conceptuales y su vinculación con los objetivos de la ICR.....</i>	<i>30</i>
<i>Tabla 3. ¿Cuál es el principal motivo por el que no utiliza el servicio de bicitaxis?.....</i>	<i>84</i>
<i>Tabla 4. Opiniones de no usuarios respecto del bicitaxismo.....</i>	<i>85</i>
<i>Tabla 5. Usos principales del bicitaxi.....</i>	<i>88</i>
<i>Tabla 6. Calificación del servicio: Menciones positivas.....</i>	<i>92</i>
<i>Tabla 7. Calificación del servicio: Menciones negativas.....</i>	<i>93</i>
<i>Tabla 8. Distribución de los niveles de escolaridad de la muestra.....</i>	<i>105</i>

Índice de Mapas

<i>Mapa 1. Distribución del Transporte Público Formal en la ZMVM.....</i>	<i>42</i>
<i>Mapa 2. Municipio de Nezahualcóyotl, sus colindancias y división administrativa</i>	<i>48</i>
<i>Mapa 3. Impulsora Popular Avícola.....</i>	<i>60</i>
<i>Mapa 4. Viajes en bicitaxi en distintos distritos de la ZMVM por distrito de origen</i>	<i>73</i>
<i>Mapa 5. Viajes en bicitaxi en distintos distritos de la ZMVM por distrito de destino.....</i>	<i>74</i>
<i>Mapa 6. Correspondencia entre AGEB y Distritos de la EOD 2017.....</i>	<i>78</i>
<i>Mapa 7. Metodología de levantamiento de información en campo</i>	<i>80</i>

Índice de esquemas

<i>Esquema 1. Evaluación de Impacto Social (EIS) para el desarrollo de proyectos.....</i>	<i>144</i>
<i>Esquema 2. Elementos y proceso de la conformación de las representaciones sociales</i>	<i>161</i>

Fuentes de consulta

- Acemoglu Daron, Robinson James (2012) Por qué fracasan los países. Los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza. Grupo Planeta, Barcelona, España, 2012, 347 pp.
- Aguilar Villanueva Luis (editor) (1993) Problemas públicos y agenda de gobierno. Miguel Ángel Porrúa. México, 1993. 286 pp.
- Alcaldes de México (2021), Movilidad, la llave de acceso a los derechos fundamentales, en Soluciones para Gobernar en Vivo, 18 agosto, 2021. En línea, Dirección URL: <https://www.alcaldesdemexico.com/notas-principales/movilidad-la-llave-de-acceso-a-los-derechos-fundamentales/>. Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2021
- Amaya Colmenares Angie Stephanie, Guerrero Burgos Carolina, Vasquez Villarraga Laura Brigitte (2018). Análisis Socio Jurídico de la integración social y laboral en Colombia, el caso de los “Bicitaxistas” en la localidad de Kennedy de ciudad de Bogotá D.C. Asesor Orlando Meneses Quintana. Monografía de investigación. Universidad Libre de Colombia. Facultad de Derecho Centro de Investigaciones Socio-Jurídicas Seccional Bogotá D.C. – Sede Candelaria. 2018. 75 pp. En línea. Dirección URL: <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/18512>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020
- ArcGis Enterprise, (s. f.) Shapefiles, En línea. Dirección URL: <https://enterprise.arcgis.com/es/portal/latest/use/shapefiles.htm>. Fecha de consulta: 6 de enero de 2022
- Báez Mora Alejandra, Casimiro Barragán Sandra (2016). Condiciones laborales y de salud de los choferes de bicitaxis en Tláhuac 2014-2015. Trabajo recepcional para obtener el título de licenciatura en promoción de la salud. Directora de trabajo recepcional: Dra. Roselia Arminda Rosales Flores Ciudad de México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México. Mayo de 2016. 86 pp. En línea. Dirección URL: <https://www.repositorioinstitucionaluacm.mx/jspui/bitstream/123456789/198/3/ALEJANDRA%20BAEZ%20MORA%20Y%20SANDRA%20CASIMIRO%20BARRAGAN.pdf>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020
- Bando Municipal de Nezahualcóyotl (2018). Estado de México. En línea. Dirección URL: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/bdo/bdo2018/bdo062.pdf>. Fecha de consulta: 11 de julio de 2020
- Benavides Liévano Jenniffer Alejandra, Delgado Macías Paola Lizeth (2016). Evaluación de los comportamientos ambientales en la prestación del servicio de bicitaxis para la ruta Balmoral – Galicia en la localidad de Ciudad Bolívar. Trabajo de grado para optar al título de Tecnólogo en Gestión Ambiental y Servicios Públicos. Director Helmut Espinosa. Modalidad monografía. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Facultad de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Tecnología en Gestión Ambiental y Servicios Públicos. Bogotá D.C. 2016. 111 pp. En línea. Dirección URL: <https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/4852/BenavidesLi%20vavoJennifferAlejandra2016.pdf?sequence=1>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020

- Berger Peter L., Luckmann Thomas (1968) La construcción social de la realidad. Primera edición en castellano, 1968; decimoctava reimpresión, Amorrortu 2003, Buenos Aires Argentina. 233 pp.
- Bonilla Rodríguez Roberto (2015) Informalidad y precariedad laboral en el Distrito Federal. La economía de sobrevivencia. Economía Informa núm. 391 marzo - abril 015. En línea. Dirección URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185084915000067>. Fecha de consulta: 20 de enero de 2021
- Bourdieu, Pierre
 - (1993), Estructuras, Habitus, Prácticas, en El Sentido Práctico, Taurus, Madrid, 21 pp.
 - (1997) Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción. Editorial Anagrama, Barcelona, 1997
 - (2011), Las estrategias de la reproducción social. - I^a ed. - Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores. 225 pp.
- Buchhofer Ekkhard, Aguilar Adrián Guillermo (1976) Nezahualcóyotl: Planeación Urbana y Ordenación Espacial en la Periferia de la Ciudad de México. En línea. Dirección URL: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46111983000100004. Fecha de consulta: 13 de septiembre de 2021
- Camagni, Roberto. (2005). Economía Urbana. Antoni Bosch Editor. Universitat Autònoma de Barcelona
- Carpinteyro Serrano Claudia C. (2015) Desarrollo habitacional y su impacto en el crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). En Habitabilidad y Política de Vivienda en México, Ziccardi Alicia y González Arsenio coordinadores, pp. 161- 174
- Comisión de los Derechos Humanos del Distrito Federal, CDHDF; Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP (2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. En línea. Dirección URL: <http://mexico.itdp.org/documentos/informe-especial-sobre-el-derecho-a-la-movilidad-en-el-df/>. Fecha de consulta: 12 de febrero de 2021
- Colegio de México (s. f.) Políticas Públicas. Enfoque Estratégico para América Latina. Definición y etapas de las políticas públicas ¿Qué son las políticas públicas? En línea. Dirección URL: <https://estadopoliticaspUBLICAS.colmex.mx/definicion-y-etapas-de-las-politicaspUBLICAS/>. Fecha de consulta: 3 de enero de 2022
- Connolly, Priscilla
 - (2009) La pérdida de movilidad. Ciudades 81. Abril- junio de 2009, RNIU, Puebla México. En línea. Dirección URL: <https://biblat.unam.mx/hevila/e-BIBLAT/CLASE/cla299865.pdf>. Fecha de consulta: 12 de noviembre de 2019
 - (2012) “La urbanización irregular” Salazar, Clara (coord.) Irregular, México DF: El Colegio de México
 - (2014) ‘¿Qué se gobierna en la megalópolis en materia de movilidad y transporte?’, ponencia presentada en el seminario ¿What is governed? Comparing Paris and Mexico Governance, El Colegio de México, 30 de enero 2014
 - (2015). II Seminario Internacional sobre Teoría Urbana 18-20 de febrero de 2015, Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín) La gobernanza de la movilidad:

Para una evaluación crítica de la producción de los bienes y servicios de transporte (borrador), Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México DF

- (2016). Evolución de los tipos de poblamiento en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México de 1990 a 2010. En Adrián Guillermo Aguilar (coordinador) La Ciudad de México en el Siglo XXI. Realidades y Retos, México: Gobierno de la Ciudad de México, ISBN 978- 607-524-036.7, pp. 447-458
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, CONEVAL, Rezago Social a nivel AGEB Urbanas, En línea. Dirección URL: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/RezagosocialAGEB2010.aspx>. Fecha de consulta: 25 de octubre de 2019
- Coulomb, René y Martha Schteingart (Coordinadores) (2006) Entre el Estado y el Mercado. La Vivienda en el México de Hoy, México DF: Miguel Ángel Porrúa/Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco. Capítulos 10 y 11.
- Araceli Damián (2010) La pobreza en México y en sus principales ciudades. En: Desarrollo urbano y regional / Gustavo Garza y Martha Schteingart, coordinadores. 1. ed. México, D.F.: El Colegio de México, 2010, 657 pp. (Los grandes problemas de México; vol. 2)
- Diario Oficial de la Federación
 - (2021a) Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en línea. Dirección URL: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_010621.pdf. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2021
 - (2021b) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En línea. Dirección URL: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf. 1 de diciembre de 2021
 - (2021c) Ley Federal del Trabajo. En línea. Dirección URL: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/125_310721.pdf. 1 de diciembre de 2021
- Dimas Medina Yenny Carolina, Idárraga Hernández Yuliana (2017). Modelo de legalización del sistema de transporte público bicitaxis en Bogotá. Trabajo de grado para obtener el título de: Especialista en Gerencia De Proyectos. Director: Luis Eduardo Vargas García. Universidad Piloto de Colombia. Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales. Especialización en Gerencia De Proyectos. Bogotá D.C Agosto. 2017. 241 pp. En línea. Dirección URL: <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/8594/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020
- Duhau Emilio y Giglia Ángela (2008). “De la metrópoli industrial a la metrópoli globalizada” En: Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. Siglo XXI. México. pp. 97 – 134
- Esquivel María Teresa, Flores René y Ponce Gabriela (2006) “Dinámica demográfica y espacial de la Zona Metropolitana del Valle de México” en Cruz, S. Espacios Metropolitanos 2. Población, Planeación y Políticas de Gobierno, México DF. Red de Investigación Urbana/Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco

- Figueroa, Oscar (2005) Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. Revista Eure (Vol. XXXI, N° 94), pp. 41-53, Santiago de Chile, diciembre 2005. En línea. Dirección URL: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v31n94/art03.pdf>. Fecha de consulta: 12 de octubre de 2020
- Finck Carrales Juan Carlos
 - (2015). Transporte emergente en colonias periféricas de la Ciudad de México: El caso de los bici y moto-taxis en La Conchita Zapotitlán, Tláhuac” Tesis que para obtener el grado de Maestro en Proyectos para el Desarrollo Urbano. Directora: Dra. María Gabriela Lee Alardín. Lectores: Dra. Louise David y Mtro. Guillermo Soria Paredes. Universidad Iberoamericana. México, 2015
 - (2020) Towards Sustainable Local Transportation in the Periphery of Mexico City. The Case of a Neighborhood Motorcycle Cab Service. Supervisors: Malene Freudendal-Pedersen (Aalborg University) David Pinder (Roskilde University). PhD dissertation. Doctoral School of Society, Space and Technology Department of People and Technology Roskilde University. March 2020
- Fuentes Fernando (2021) Municipio de Aragón. Demanda de habitantes de Neza. En línea. Dirección URL: <https://criteriohidalgo.com/a-criterio/municipio-de-aragon-demanda-de-habitantes-de-neza>. Fecha de consulta: 17 de septiembre de 2021
- Fundación Carlos Slim (2021) Ciudad Jardín Bicentenario, importante proyecto de recuperación que favorece al medio ambiente. En línea. Dirección URL: <https://fundacioncarlosslim.org/ciudad-jardin-bicentenario-importante-proyecto-de-recuperacion-que-favorece-al-medio-ambiente/>. Fecha de consulta: 20 de septiembre de 2021
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México
 - (2020a). Acuerdo por el que se crea el Sistema de Datos Personales de Propietarios y Operadores que realizan la prestación del servicio de transporte de pasajeros público en ciclotaxi, mototaxi y golfitaxi de la Ciudad de México. Vigésima primera época. 28 de octubre de 2020. No. 461. En línea. Dirección URL: https://data.consejeria.CDMX.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/60c3ffb59fdcabd5104e3d1ba7ac5c34.pdf. Fecha de consulta: 1 de noviembre de 2020
 - (2020b). Aviso por el que se establece la Estrategia de Diagnóstico del servicio de transporte de pasajeros público de ciclotaxi, mototaxi y golfitaxi en la Ciudad de México. Vigésima primera época. 28 de octubre de 2020 No. 461. En línea. Dirección URL: https://data.consejeria.CDMX.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/60c3ffb59fdcabd5104e3d1ba7ac5c34.pdf. Fecha de consulta: 1 de noviembre de 2020
- Gallardo Laura, Osses Mauricio (2019) ¿Qué es la descarbonización? Center for Climate and Resilience Research. En línea. Dirección URL: <https://www.cr2.cl/que-es-la-descarbonizacion/>. Fecha de consulta: 5 de enero de 2022
- García Zuleyma (2020), Pobladores de Nezahualcóyotl quieren conformar el municipio 126 del Edomex. En línea. Dirección URL: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/poblacion-nezahualcoyotl-crear-municipio-126-edomex>. Fecha de consulta, 13 de septiembre de 2021

- Glesson Brendan (2001) Disability and the Open City. Research Article. First Published February 1, 2001. En línea. Dirección URL: <https://doi.org/10.1080/00420980123531>. Fecha de consulta: 15 de octubre de 2020
- Goffman, Erving (1963) Estigma. La identidad deteriorada. Amorrortu editores, Buenos Aires, Argentina, décima reimpresión, 2006. 172 pp.
- Guerrero Cediél Jhonatan Fabián (2012). Beneficios socio – económicos y ambientales de la operatividad de los Bicitaxis en la movilidad sostenible de Bogotá. Director del trabajo de grado: Diana Esperanza Martínez Torrez, técnica profesional del “bicicleta club de Cataluña” (B.A.C.C.) Universidad Piloto de Colombia. Facultad de Ciencias Ambientales, Administración y Gestión Ambiental. Bogotá D. C. mayo de 2012. 90 pp. En línea. Dirección URL: <http://polux.unipiloto.edu.co:8080/00000448.pdf>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020
- Gülgönen Tuline (2018) Espacio urbano, ciudadanía e infancia: apuntes para pensar la integración de los niños en la ciudad. En línea. Dirección URL: <https://cidur.org/espacio-urbano-ciudadania-e-infancia-apuntes-para-pensar-la-integracion-de-los-ninos-en-la-ciudad/>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2021
- Gutiérrez Fernando (2019) Delinean decálogo de la política nacional de vivienda en la 4T El financiero. 1 de mayo de 2019. En línea. Dirección URL: <https://www.economista.com.mx/sectorfinanciero/Delinean-decalogo-de-la-politica-nacional-de-vivienda-en-la-4T-20190501-0064.html>
- Hernández, Eduardo, (2019) Semovi perfila normar bicitaxis y mototaxis, El Universal, en línea, 20 de octubre de 2019. En línea. Dirección URL: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/semovi-perfila-normar-bicitaxis-y-mototaxis>. Fecha de consulta: 24 de octubre de 2019
- Hernández Mirna (2018) Pérdida acumulada de 80% del poder adquisitivo. En línea. Dirección URL: <https://www.gaceta.unam.mx/perdida-acumulada-de-80-del-poder-adquisitivo/>. Fecha de consulta: 1 de septiembre de 2021
- Hidalgo Páez Héctor Hernán (2010) Estratificación Geodemográfica. Sistema de estratificación geodemográfica de las colonias populares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Tesis que para optar por el grado de maestro en planeación y políticas metropolitanas. Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas. Universidad Autónoma Metropolitana- Azcapotzalco
- Instituto Mexicano para la Competitividad A. C. (s. f). Índice de Movilidad Urbana. Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes. En línea. Dirección URL https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf. Fecha de consulta: 17 e septiembre de 2020
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía
 - (s. f.). Densidad de la Población. En línea. Dirección URL: <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/densidad.aspx?tema=P#:~:text=En%202020%2C%20la%20demarcaci%C3%B3n%20territorial,un%20habitante%20por%20km2>. Fecha de consulta: 13 de septiembre de 2021
 - (2014). La informalidad laboral: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo: marco conceptual y metodológico. México, 2014. 59 pp. En línea. Dirección URL:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos//prod_serv/contenidos/espanol/bvin_egi/productos/metodologias/ENOE/ENOE2014/informal_laboral/702825060459.pdf.
Fecha de consulta: 27 de enero de 2021.

- (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la ZMVM de 2017 (Presentación de resultados). En línea. Dirección URL: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf. Fecha de consulta: 17 de abril de 2020
- (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. Principales Resultados Por AGEB y Manzana Urbana, En línea. Dirección URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/?ps=Microdatos>. Fecha de consulta: 25 de octubre de 2019
- (2020a) Censo de Población y Vivienda 2020, Principales Resultados Por AGEB y Manzana Urbana, En línea. Dirección URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Microdatos>. Fecha de consulta: 26 de enero de 2021
- (2020b). Vehículos de motor registrados en circulación. En línea. Dirección URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#Tabulados>. Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2020
- Instituto Nacional para el Federalismo y Desarrollo Municipal, INAFED (s.f.). Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México. En línea. Dirección URL: <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15058a.html>. Fecha de consulta: 2 de marzo de 2021
- Laboratorio de Seguridad Ciudadana, Estado de México, (2020) Reporte trimestral sobre incidencia delictiva en el Estado de México Tercer trimestre de 2020. En línea. Dirección URL: <http://onc.org.mx/public/contenido/3t-edomex-reporte.pdf>. Fecha de consulta: 4 de enero de 2022
- Lagos Garzón Miguel Eduardo (2019). Pedaleando para vivir. Un entendimiento del trabajo del bicitaxismo, las motivaciones de los trabajadores para ejercer el oficio y las relaciones con la familia. Tesis de grado para obtener el título en Sociología. Universidad Externado de Colombia. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Área de Estudios de Familia, Infancia y Sociedad. Área: Estudios de Familia. Asesor de Tesis: Giampietro Schibotto. Bogotá, 2019. 101 pp. En línea. Dirección URL: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2375/1/DBA-spa-2019-Planeando_para_vivir_Un_entendimiento_del_trabajo_del_bicitaxismo_las_motivaciones_de_los_trabajadores. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2020.
- Lázaro, Juan (2020), Retiran ambulantes del metro Impulsora en Neza por riesgo de contagio, La silla rota, en línea, En línea. Dirección URL: <https://lasillarota.com/metropoli/retiran-ambulantes-del-metro-impulsora-en-neza-por-riesgo-de-contagio/466822>. Fecha de consulta: 18 de diciembre de 2020
- Linares García Johana, Hernández Quirama Andrea y Rojas Betancur, Héctor Mauricio. (2018). Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica. Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas 18 (35), pp. 115-128, julio-diciembre de 2018. En línea. Dirección URL:

<http://www.scielo.org.co/pdf/ccso/v18n35/1657-8953-ccso-18-35-00115.pdf>. Fecha de consulta: 10 de octubre de 2020

- Linares Zarco Jaime (2013) Nezahualcóyotl, de ciudad dormitorio a polo de desarrollo de la región Oriente del Valle de México. Síntesis de la investigación: “Ciudad Nezahualcóyotl de la pobreza en la globalización económica y saturación urbana”. En Paradigma económico Año 5, No. 2 julio-diciembre 2013 Págs:117-144. En línea. Dirección URL: <https://paradigmaeconomico.uaemex.mx/article/download/4792/3197/>. Fecha de consulta: 13 de septiembre de 2021
- Lóyzaga de la Cueva, Octavio (2009) La reforma laboral de la STPS. El Cotidiano, núm. 153, enero-febrero, 2009, pp. 83-88 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco Distrito Federal, México. En línea. Dirección URL: <https://www.redalyc.org/pdf/325/32515312.pdf>. Fecha de consulta: 5 de enero de 2022
- Macedo Chagolla, Fernando (2017). Primer Informe de actividades 2016- 2017. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Estudios Superiores Aragón, UNAM. 137 pp. en línea, En línea. Dirección URL: <http://www.planeacion.unam.mx/informes/PDF/FESA-2016-2017.pdf>. Fecha de consulta: 20 de octubre de 2019
- Martínez-Licerio Karla Alejandra, Marroquín-Arreola Juan, Ríos-Bolívar Humberto (2019). Precarización laboral y pobreza en México. Análisis Económico, vol. XXXIV, núm. 86, mayo-agosto de 2019, pp. 113-131. En línea. Dirección URL: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-66552019000200113#:~:text=La%20precariedad%20laboral%20consiste%20en,empleo%20como%20en%20la%20calidad. Fecha de consulta: 25 de enero de 2021
- Marosi, Richard (2017) “La debacle de la vivienda en México”, Los Angeles Times, varias fechas. En línea. Dirección URL: <http://www.latimes.com/projects/la-me-mexico-housing-es/>. Fecha de consulta: 17 de septiembre de 2021
- Mellado Aranzales William Germán, Morales Pérez Roy W (2018). Bicitaxismo: transporte alternativo como propuesta para su articulación al sistema de transporte público de Bogotá. Ingenio Magno, ISSN Impresa2145-9282, ISSN en línea 2422-2399, enero-julio, 2018, Vol. 9, No. 1, pp. 110- 122. En línea. Dirección URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6881761>. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2020
- Moncayo Escobar Mónica (2017). Caracterización y evaluación de los beneficios de un servicio formal de bicitaxis en la ciudad de Bogotá. Memoria de Grado. Facultad de Economía. Universidad de los Andes. Dirigida por: Eduardo Behrentz y Leonardo García. Junio de 2013. 32 pp. En línea. Dirección URL: <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/25386/u670298.pdf?sequence=1>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020
- Mora, Martín (2002). La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici. Athenea Digital, 2. 25 pp. En línea. Dirección URL: <https://atheneadigital.net/article/view/n2-mora/55-pdf-es>. Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2020
- Neffa Julio César (2008) Sector informal, precariedad, trabajo no registrado. Noveno congreso nacional de estudios del trabajo. Grupo 8: Cambios en el trabajo: reestructuración, tercerización y deslocalización de la producción. En línea. Dirección URL:

https://www.aset.org.ar/congresos/9/Ponencias/p8_Neffa.pdf Fecha de consulta: 24 de enero de 2021

- Negrete, María Eugenia y Paquette Vassalli Catherine (2011), “La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites”, en Territorios 25, pp. 15-33. En línea. Dirección URL: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1872/1667>. Fecha de consulta: 22 de noviembre de 2020
- ONU-Hábitat
 - (2012), Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana. Nairobi Kenya. En línea. Dirección URL: <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Estado%20de%20las%20Ciudades%20de%20Am%C3%A9rica.pdf>. Fecha de consulta: 17 de febrero de 2021
 - (2017), portal web. Dirección URL, <https://onuhabitat.org.mx/index.php/superficie-de-CDMX-crece-a-ritmo-tres-veces-superior-al-de-su-poblacion>. Fecha de consulta: 17 de febrero de 2021
- Pistolesi, Nahuel (2019). Representaciones sociales y discursos: Revisión del debate desde una perspectiva dialógica. XI Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología. XXVI Jornadas de Investigación. XV Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. I Encuentro de Investigación de Terapia Ocupacional. I Encuentro de Musicoterapia. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. En línea. Dirección URL: <https://www.aacademica.org/000-111/933>. Fecha de consulta: 3 de enero de 2022
- Pinedo Jiménez Mérida del Socorro, Sundheim García Mariano (2005). Diagnóstico organizacional de los operadores de bicitaxi que funcionan en la urbanización Las Moras del municipio de Soledad Atlántico. Proyecto de grado para optar por el título en profesional de administración de empresas. Director de proyecto José Palma. Universidad Nacional Abierta y a Distancia “UNAD”. Facultad de Administración de Empresas. Programa de Administración de Empresas. Barranquilla. 2005. 95 pp. En línea. Dirección URL: <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/19377/mspinedoj.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Fecha de consulta: 1 de diciembre de 2020
- Plan municipal de desarrollo urbano de Nezahualcóyotl, estado de México. En línea. Dirección URL: <http://seduv.edomexico.gob.mx/planesmunicipales/nezahualcoyotl/DOCUMENTO%20NEZA%2002-09-04.pdf>. Fecha de consulta: 10 de julio de 2020.
- Polèse, Mario. (1998). Economía Urbana y Regional, Cartago, Costa Rica: Libro Universitario Regional. 308 pp.
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Hábitat (2012). Estado de las ciudades de América Latina. El Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana. En línea. Dirección URL. <https://unhabitat.org/estado-de-las-ciudades-de-am%C3%A9rica-latina-y-el-caribe-state-of-the-latin-america-and-the-caribbean>. Fecha de consulta: 10 de febrero de 2021

- Rincón Romero Luz Mary (2014). El bicitaxismo en Bogotá: aproximaciones a la constitucionalización del contrato de transporte, a partir de una cuestión práctica. Misión jurídica. Revista de Derecho y Ciencias Sociales. Bogotá, D.C. (Colombia). Colaboradores Externos Internacionales. Núm. 7, Año 2014 enero-diciembre, pp. 287-305. ISSN 1794-600X. En línea. Dirección URL: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5167616.pdf>. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2020
- Rizo Marta (2012) "Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales". En bifurcaciones [online]. núm. 6, otoño 2006. En línea. Dirección URL: www.bifurcaciones.cl/006/Rizo.htm. ISSN 0718-1132. Febrero 2012. Fecha de consulta: 21 de diciembre de 2021
- Rojas Cairampoma, Marcelo (2015) Tipos de Investigación científica: Una simplificación de la complicada e incoherente nomenclatura y clasificación. En línea. Dirección URL: <https://www.redalyc.org/pdf/636/63638739004.pdf>. Fecha de consulta: 4 de enero de 2022
- Salas Carlos (2006) El Sector Informal: auxilio u obstáculo para el conocimiento de la realidad social en América Latina. En: Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques. Coord. Enrique de la Garza Toledo, 2006, España, Editorial Anthropos. En línea. Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/237663680_Capitulo_6_El_Sector_Informal_Auxilio_u_obstaculo_para_el_conocimiento_de_la_realidad_social_en_America_Latina. Fecha de consulta: 25 de enero de 2021
- S/A (2012) Pelea de mototaxistas deja 1 muerto en Edomex, Aristegui Noticias, en línea, 05 de septiembre de 2012, En línea. Dirección URL: <https://aristeguinegocios.com/0509/mexico/pelea-de-mototaxistas-deja-1-muerto-en-edomex/>. Fecha de Consulta: 30 de octubre de 2019
- S/A (2020), Comerciantes bloquean av. Central; aseguran que sus negocios son esenciales. El Big Data, 22 de abril de 2020. En línea. Dirección URL: <https://elbigdata.mx/bignews/comerciantes-bloquean-av-central-aseguran-que-sus-negocios-son-esenciales/102332>. Fecha de consulta: 18 de diciembre de 2020
- Secretaría de Salud (2014). Planificación Familiar y Anticoncepción. Programa Sectorial de Salud 2013-2018 Primera edición, xxx 2014. En línea. Dirección URL: <http://cneqsr.salud.gob.mx/contenidos/descargas/PlanFam/PlanificacionFamiliarAnticoncepcion.pdf>. Fecha de consulta: 28 de febrero de 2021
- Schütz Alfred y Luckmann Thomas (2004) Las estructuras de mundo de la vida. Editorial Amorrortu, Buenos Aires, Argentina, 2004. 320 pp.
- Sheller Mimi y Urry John (2018) Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades, Quid 16 N°10 –Dic. 2018 - Mayo. 2018- (333-355). En línea. Dirección URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702392>. Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2021
- Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México, SITRAMyTEM, (2021). En línea. Dirección URL: <http://sitramytem.edomex.gob.mx/mexibus>. Fecha de consulta: 28 de febrero de 2021
- Sistema Universidad Abierta y Educación a Distancia SUAyED (2017) Facultad de Ciencias Políticas y Sociales UNAM. Teoría y análisis del discurso. En línea. Dirección URL:

<https://suaed.politicas.unam.mx/portal/formacionbasica/pdf/2017/discurso.pdf>. Fecha de consulta: 2 de enero de 2022

- Soldevilla Del Prado Luis (1988) La Importancia de la escala humana para la ciudad. En línea. Dirección URL: <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/1049>. Fecha de consulta: 5 de enero de 2022
- Subirats Joan, Knoepfel Peter, Larrue Corinne y Varonne Frederic (2008) Análisis y gestión de políticas públicas, Editorial Ariel, S. A. 178 pp.
- Valenzuela, Alfonso (2015) “Mercados fallidos: la Crisis de la producción privada de vivienda social en México” Red Latinoamericana de Teoría Urbana.
- Transporte y movilidad socio-espacial en América Latina, 2021. En línea. Dirección URL: <https://www.redalyc.org/journal/996/99647007001/html/>. Fecha de consulta: 28 de diciembre de 2021
- Vanclay Frank, Esteves Ana Maria, Aucamp Ilse, Franks Daniel M. (2015) Evaluación de Impacto Social: Lineamientos para la evaluación y gestión de impactos sociales de proyectos. Asociación Internacional para la Evaluación de Impactos. 101 pp. en línea, En línea. Dirección URL: <https://www.iaia.org/uploads/pdf/Evaluacion-Impacto-Social-Lineamientos.pdf>. Fecha de Consulta: 30 de octubre de 2019
- Varios expositores (s.f.) Democracia y decisiones públicas. Introducción al análisis de políticas públicas. Universitat Autònoma de Barcelona. Módulo 3. Actores. En línea. Dirección URL: <https://es.coursera.org/lecture/democracia/3-1-que-es-un-actor-politico-gF9xi>. Fecha de consulta: 18 de diciembre de 2020
- Vejar Dasten Julián (2014) La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina. Trabajo y Sociedad, núm. 23, 2014, pp. 147-168. Universidad Nacional de Santiago del Estero, Argentina. En línea. Dirección URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=387334695008>. Fecha de consulta: 20 de enero de 2021
- Velandia Villamil Ximena Carolina (2017). Análisis en el contexto internacional del bicitaxismo como modo de transporte sostenible y complementario para el sistema de transporte público en Bogotá. Universidad Nacional de Colombia, Colombia, 115th LACCEI International Multi-Conference for Engineering, Education, and Technology: “Global Partnerships for Development and Engineering Education”, 19-21 July 2017, Boca Raton FL, United States. 7 pp. En línea. Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/335231157_Analisis_en_el_contexto_internacional_del_bicitaxismo_como_modo_de_transporte_sostenible_y_complementario_para_el_sistema_de_transporte_publico_en_Bogota. Fecha de consulta: 16 de diciembre de 2020
- Venegas Patricia (2019) Parque Vehicular en el valle de México aumentó 600%. En línea. Dirección URL: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/parque-vehicular-en-el-valle-de-mexico-aumento-600-3743915.html>. 10 de junio de 2019. Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2021
- Wikipedia la enciclopedia libre. En línea. Dirección URL: www.wikipedia.org. Fecha de consulta: 20 de octubre de 2019

- Zaldua Garoz Alexei (2006) El análisis del discurso en la organización y representación de la información-conocimiento: elementos teóricos. En línea. Dirección URL: <http://scielo.sld.cu/pdf/aci/v14n3/aci03306.pdf>. Fecha de consulta: 3 de enero de 2021
- Zapata Osorno Eucaris (2016) Clientelismo político. Un concepto difuso pero útil para el análisis de la política local, En línea. Dirección URL: <http://www.scielo.org.co/pdf/espo/n49/n49a09.pdf>. Fecha de consulta: 31 de diciembre de 2021

II. Formato de Encuesta a Usuarios de Bicitaxis

Información general	Fecha de la encuesta ____ / ____ / ____ /	Escolaridad máxima _____
	Edad (años cumplidos) _____	Ocupación principal _____
	Sexo: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino	Colonia de residencia _____
1. ¿Ha utilizado el servicio de bicitaxis al interior de la colonia?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No → Pasar a pregunta 6	
2. ¿Con qué frecuencia utiliza actualmente el servicio de bicitaxis?	<input type="checkbox"/> Diariamente <input type="checkbox"/> De 3 a 5 días a la semana <input type="checkbox"/> 1 o 2 veces a la semana <input type="checkbox"/> Menos de una vez por semana <input type="checkbox"/> Nunca, no lo utilizo actualmente → Pasar a pregunta 6	
3. En promedio ¿cuánto paga por cada viaje realizado?		
4. ¿Considera que el cobro por viaje es el adecuado? (es caro o barato)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No, me parece muy caro <input type="checkbox"/> No, me parece barato <input type="checkbox"/> No sabe <input type="checkbox"/> No responde	
5. Principalmente, ¿para qué utiliza el bicitaxi? (para su viaje más usual)	<input type="checkbox"/> Ir a trabajar <input type="checkbox"/> Ir a estudiar <input type="checkbox"/> Ir de compras <input type="checkbox"/> Visitar a alguien <input type="checkbox"/> Llevar o recoger a alguien	<input type="checkbox"/> Ir al médico <input type="checkbox"/> Realizar algún trámite <input type="checkbox"/> Acudir a algún acto religioso <input type="checkbox"/> Otro _____
6. ¿Cuál es el principal motivo por el que NO utiliza el servicio de bicitaxis?	→ Pasar a pregunta 11	
7. ¿Cuándo usa el bicitaxi desde donde sale y hacia donde se dirige? (para su viaje más usual)	Origen del viaje en bicitaxi <input type="checkbox"/> Vivienda <input type="checkbox"/> Metro <input type="checkbox"/> Mercado <input type="checkbox"/> Centro de salud <input type="checkbox"/> Tianguis <input type="checkbox"/> Parada / base de autobuses <input type="checkbox"/> Otra vivienda <input type="checkbox"/> FES Aragón <input type="checkbox"/> Escuela primaria <input type="checkbox"/> Escuela secundaria <input type="checkbox"/> Lechería <input type="checkbox"/> Cualquier comercio local <input type="checkbox"/> Otro	Destino del viaje en bicitaxi <input type="checkbox"/> Vivienda <input type="checkbox"/> Metro <input type="checkbox"/> Mercado <input type="checkbox"/> Centro de salud <input type="checkbox"/> Tianguis <input type="checkbox"/> Parada / base de autobuses <input type="checkbox"/> Otra vivienda <input type="checkbox"/> FES Aragón <input type="checkbox"/> Escuela primaria <input type="checkbox"/> Escuela secundaria <input type="checkbox"/> Lechería <input type="checkbox"/> Cualquier comercio local <input type="checkbox"/> Otro
8. Si no pudiera utilizar el servicio de bicitaxi ¿cómo haría los recorridos que realiza actualmente en bicitaxi? (Elegir una sola opción)	<input type="checkbox"/> A pie <input type="checkbox"/> En transporte concesionado <input type="checkbox"/> En taxi <input type="checkbox"/> En bicicleta <input type="checkbox"/> Auto particular <input type="checkbox"/> Otro_	
9. En general, ¿cómo califica el servicio de bicitaxis?	<input type="checkbox"/> Excelente <input type="checkbox"/> Bueno <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Malo <input type="checkbox"/> Muy malo	

<p>10. ¿Por qué razones considera usted (señalar respuesta anterior) el servicio de bicitaxis?</p>	<input type="checkbox"/> Es barato <input type="checkbox"/> Es cómodo <input type="checkbox"/> Es seguro <input type="checkbox"/> Es rápido <input type="checkbox"/> Es eficiente <input type="checkbox"/> Bicitaxistas serviciales / atentos <input type="checkbox"/> Puedo viajar con objetos / bultos / bolsas voluminosas <input type="checkbox"/> Bicitaxis siempre están en óptimas condiciones <input type="checkbox"/> Otro _____	<input type="checkbox"/> Es caro <input type="checkbox"/> Es incómodo <input type="checkbox"/> Es inseguro <input type="checkbox"/> Es lento <input type="checkbox"/> Es ineficiente <input type="checkbox"/> Los bicitaxistas no son serviciales / atentos <input type="checkbox"/> No puedo viajar con objetos / bultos / bolsas voluminosas <input type="checkbox"/> Los bicitaxis casi siempre están en pésimas condiciones <input type="checkbox"/> Otro _____
<p>11. En general, ¿qué piensa usted acerca de los conductores de bicitaxis (si mencionan que son conflictivos, solicitar que profundicen)</p>		
<p>12. ¿y qué opina del servicio que ofrecen?</p>		
<p>13. ¿Ha tenido problemas con algún bicitaxista en el último año?</p>	<input type="checkbox"/> Sí (describir) _____ <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sabe <input type="checkbox"/> No responde	
<p>14. ¿Ha presenciado algún accidente de tránsito donde algún bicitaxista haya estado involucrado?</p>	<input type="checkbox"/> Sí (describir) _____ <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No sabe <input type="checkbox"/> No responde	
<p>15. En su opinión, ¿cuáles son los aspectos positivos de la presencia de los bicitaxis en la colonia? (no leer opciones)</p>	<input type="checkbox"/> Siempre disponibles <input type="checkbox"/> Son más rápidos que otras formas de traslado <input type="checkbox"/> No tienen impactos ambientales <input type="checkbox"/> Facilitan los traslados de los vecinos <input type="checkbox"/> Son una fuente de empleo <input type="checkbox"/> Son más baratos que los micros / autobuses de ruta <input type="checkbox"/> Otro _____	
<p>16. Según usted ¿cuáles son los aspectos negativos de la presencia de los bicitaxis en la colonia? (no leer opciones)</p>	<input type="checkbox"/> Estorban el paso de vehículos automotores <input type="checkbox"/> Obstruyen las banquetas <input type="checkbox"/> Se estacionan en sitios no permitidos <input type="checkbox"/> Son más lentos que los micros / autobuses de ruta <input type="checkbox"/> Los bicitaxistas se drogan / trabajan alcoholizados <input type="checkbox"/> Los bicitaxistas no respetan a los peatones <input type="checkbox"/> Otro _____	
<p>17. Si pudiera mejorar algún aspecto del servicio de bicitaxis de la colonia ¿qué aspecto sería? (no leer opciones)</p>	<input type="checkbox"/> Homologar tarifas <input type="checkbox"/> Cambiar a mototaxis <input type="checkbox"/> Eliminarlos por completo <input type="checkbox"/> Capacitar a los bicitaxistas <input type="checkbox"/> Regular el trabajo de los bicitaxistas (uniformes, credencialización, trato al usuario, etc.) <input type="checkbox"/> Otro _____	

III. Entrevistas a operadores de bicitaxis

Objetivos:

- Conocer el punto de vista de los bicitaxistas respecto de la labor que realizan.
- Obtener información sobre los distintos actores involucrados en el fenómeno del bicitaxismo.
- Indagar sobre las condiciones laborales de los bicitaxistas.
- Profundizar sobre los elementos que permitan dar cuenta de la subsistencia de la no motorización e informalidad del bicitaxismo.

Nombre: Alberto Salvador

Colonia de residencia: Impulsora Popular Avícola, Nezahualcóyotl

Nivel máximo de estudios: segundo de secundaria

Edad: 40 años

Nos gustaría saber para empezar ¿cómo es un día normal de trabajo de ustedes como bicitaxistas? es decir ¿a qué hora empieza?

Varía el tiempo, puedes empezar a las 9, terminar a las 6 de la tarde, 7, dependiendo... yo como llevo 15 años en este trabajo, en esta base, yo ya, hago un estimado de 300 pesos.

¿300 pesos más o menos de 9 a 6?

Sí, más o menos.

Más o menos de esos momentos ¿cuándo tiene más clientes usted?

Varía porque son clientes que son frecuentes como son puestos fijos que hacen quesadillas, llevar agua o llevar algún señor aquí al Banco aquí en la zona de bancos, o traer tanques de gas, o llenarlo.

¿O sea que ya tiene sus clientes que lo mandan a hacer tareas o viajes específicos? y ¿cuáles diría que son los principales problemas que usted se enfrenta como bicitaxista?

Los carros que te los avientan.

¿Este sería el principal problema?

Sí

¿Sus clientes generalmente son mujeres, adultos mayores, niños en edad escolar, por ejemplo, o cuáles serían sus principales clientes?

Yo casi en la escuela no me meto, por qué no (duda)... cómo te diré... no tienes un cierto... o sea no tengo clientes frecuentes por esto de la pandemia, no puede haber mucho, no han ido todos completamente, van una semana sí y una semana no.

¿Entonces la pandemia a ustedes sí les pego como gremio?

Sí porque les quitan el empleo a las personas que bajan de aquí de las combis y a nosotros... ya no hay pasaje.

Ese podría ser uno de los problemas, ¿no? la baja de chamba por la pandemia

Sí.

¿Por qué motivos crees que las personas eligen utilizar bicitaxi en lugar de caminar, o por ejemplo para hacer los traslados en camión?

Son tramos cortos, todos son tramos un poquito más lejos (que caminar) pero que sí es más accesible que el costo del pago.

¿Ustedes tienen la misma tarifa que la base del metro?

Más o menos, o sea la tarifa no es específicamente la del metro sino esa específicamente tú la pones porque empezamos cobrando 3 pesos no sé si recuerdes.

Yo empecé a vivir aquí cuando cobraban MXN\$ 5

Empezamos cobrando 3 pesos pero ahora por esto, todo lo que ha estado pasando de que suben, unos cobran más, unos cobran menos... por ejemplo a bosques te cobran 15 pesos, de aquí a valle 15 pesos, de aquí a plazas 15 pesos, aquí al mercado 8 pesos, de aquí hasta Yecapixtla a 10 pesos, o sea, ya varía.

De aquí hasta Yecapixtla cobran 10 pesos y de aquí al mercado 8, ok... ¿y su viaje más común es el de MXN \$8 o cuál es el más común que toma la gente?

El de 8 pesos.

Si la gente no utilizará bicitaxis ¿cómo cree que llegarían a sus destinos? ¿Qué opciones tienen?

Caminando o la micro.

¿Ahorita cuánto está cobrando el micro?

creo que como nueve pesos, 10 pesos.

¿Cómo diría que son los bicitaxistas?, ¿generalmente hay bicitaxistas que son muy viejos trabajando aquí o hay muchos que llegan nuevos?

Bueno yo tengo aquí en la base 15 años, hay gente que tiene hasta 23- 27 años, trabajando aquí en la base.

¿Y también llegan muchos chavos nuevos o ya casi no hay?

Más que nada las personas que habían estado antes ya fallecieron o tuvieron alguna enfermedad y ya nada más nos quedamos como 6 o 7.

¿Aquí en su base cuántos son?

8.

¿8 personas que cubren el servicio de lunes a domingo?

Sí.

¿Todos los días tienen gente en la base?

Sí.

Si usted tuviera que describir algún bicitaxista ¿cómo son los bicitaxistas, son personas responsables o son varones? o ¿también hay mujeres? ¿cómo son?

Ahorita, en la actualidad, ya hay más mujeres que hombres... si has prestado atención también las mujeres prestan mejor la atención, bueno, más que un hombre, (las usuarias) se van con una mujer, que una mujer con un hombre.

¿Generalmente los bicitaxistas son responsables?

Si.

Nos decía la gente cuando hicimos las encuestas, algunos vecinos tenían la impresión de que había muchos chavos monenado en los bicitaxis en la base del metro.

Bueno, más que nada, la del metro siempre está quemada, la base del metro siempre va a estar quemada ¿por qué?, porque todo el vicio está ahí, todos bajan ahí, todos quieren tomar o monearse, fumar mota, más que nada, nosotros aquí lo que procuramos es no meter a nadie que tome ni fume..., bueno, fumar cigarros sí, marihuana y activo, no.

Y para lograr esto, ¿cómo se organizan, tienen algún líder?

Sí.

¿Quién es el líder de ustedes?

El líder es un señor, Juan, aquí de Tapaxco.

¿Cómo se apellida el señor?

No me acuerdo pero es el de ahí donde están las papas, donde está la lona rosa (señalando), ahí en Tapaxco, ahí en la esquinita.

¡Ah! ahí donde están las cervezas, ese señor es el que trabaja con ustedes

Él es el líder.

Por que me dijeron que a diferencia de las otras bases, ustedes no están con los mismos líderes de allá ni con los de acá.

Sí, estamos con los mismos líderes, el mismo líder de allá (del metro), o sea, nosotros que nos hagamos responsables de la base.

¿Cómo se llama su organización?

La CROC.

Igual que los del metro, pero digamos, que ¿su líder es aparte?, hablando del tema del metro, ¿usted sabe como se llama el líder de allá?

Se llama Ángel.

¿Y no se acuerda de su apellido?

Antes estaba allí... él es que vive ahí en Nopala, las oficinas creo que estaban antes en Tomacoco y Zotoluca, no se si todavía estén.

¿A poco tenían oficinas?

Sí, en Tomacoco y Zotoluca...

¿Esas eran las oficinas?

Sobre Rancho Seco.

Entonces me había dicho que son 8 operadores que forman parte de su agrupación o su base... ¿ustedes pertenecen a algún partido político, como base? O ¿no trabajan para ningún partido político?

No, nada más ellos (los líderes), porque él (el líder) está con los de Nueva Alianza, antes estaba con el PRD.

¿Cómo opera el grupo?, ¿tienen algunas reglas internas?, por ejemplo, que tengan que llegar a la misma hora o que tienen que trabajar 8 horas

No, es libre el tiempo que tú quieras trabajar, la mayoría, todos salen a las 6, unos salen a las 7, ya los demás se meten a las 2, estamos yo, mi cuñado y otros 2 chavos, señores, somos los que más estamos aquí.

¿Y en las noches?, supongo que a diferencia del metro que terminan de trabajar casi como va terminando el metro ustedes dejan de trabajar antes

Ya a las 6 deja de haber gente aquí, 7, ya los que llegan son piratas, o sea, gente que no pertenece a la agrupación. Más que nada, gente que no son de aquí, vienen a trabajar de aquí de Chalco, de aquí de Neza, o de aquí de Ecatepec, de aquí de la Vergel, San Felipe (de Jesús).

¿Pero no son de la colonia entonces?

No.

¿Han tratado de hacer algo para evitar a los piratas?

No se puede, es como si metieran las motos, como las vas a exterminar, no se puede..., lo único que les podemos decir es que aquí no se iba a dejar meter ninguna moto.

Respecto al tema de la motorización ¿Por qué cree que se ha optado por prestar el servicio en bicitaxi, en vez de usar motos?

Porque de por sí son tramos pequeños... de por sí, así con las bicicletas hay accidentes imagínate con una moto, es más duro el golpe.

Usted sabe si aquí en la colonia, a lo mejor no en su base colonia pero sí en la colonia ¿se ha intentado meter mototaxis?

Hace como 9 años.

¿Sabe cómo fue este proceso?, ¿qué es lo que pasó?

Empezaron con las motos y los exterminamos les dijimos que no podían trabajar, que hagan lo que quieran pero de aquel lado de Río (de los Remedios).

¿O sea que se organizaron como grupo para no dejarlos trabajar?

En sí todas las bases los del mercado las lleva un señor que le apodan el Congo, antes estaba aquí en el metro la señora Reina y dejó a sus hijos encargados y aquí nosotros con la señora Blanca no allá era Blanca y aquí era la señora Reina y aquí se quedó Juan de encargado y el Congo en el mercado.

¿Entonces ese sería otro dirigente aparte del señor Juan que menciona?

(Cuenta las puertas del mercado) Por cada puerta que hay en el mercado hay un dirigente.

¿Entonces hay un dirigente en cada puerta del mercado?

En cada puerta del mercado.

Pero supongo que allí cada uno tiene flotillas

Ellos están afiliados con la delegación de Neza los del mercado están afiliados porque traen el logotipo del lado izquierdo, tienen ellos (inaudible minuto 11:00:00).

Ellos entonces están afiliados con el municipio o tienen permiso de alguna forma ¿ustedes no tienen ningún tipo de relación con el Ayuntamiento?

Estamos dados de alta en servicios terrestres.

¿Y eso dónde...?

Más que nada es como... servicios terrestres, es como una organización donde, es como cuando diriges una combi o todos esos, es igual, es lo mismo.

¿Y dónde podría uno preguntar sobre eso? porque yo pregunté aquí en la bola y me dijeron que aquí no tenían subdirección de movilidad, entonces que tendría que ir uno a Palacio

En Palacio, exacto, todo eso está ahí en Palacio.

Y como asociados a este servicio terrestre ¿ustedes pagan alguna cuota?

Más que nada estamos dados de alta allá y tenemos una credencial, según este año nos iban a dar logotipo.

¿Pero no les han solicitado como un pago de una cuota?

Sí porque se tenía que pedir por el uso de piso.

¿Tenían que pagar y el que se encarga de los pagos es el dirigente?

Sí.

Ustedes como agremiados ¿cuánto pagan?

Dependiendo porque se tiene que juntar entre todos lo que se tiene que dar, que son por lugares, o sea, si tú ocupas uno o dos o cinco lugares aquí, son los mismos lugares que tienes que pagar.

¿Y esto es un pago único o pagan por cada semana, cada mes...?

Es anualmente.

¡Ah! ¿cómo los comerciantes? por decirlo así

Sí.

¿Por este pago entonces dice que los iban a matricular, a dar su credencial y su logotipo?

Sí estamos matriculados pero todos esos papeles, como no nos pueden ver acá, porque nos cobrarían un cierto pago por uso de la placa, nos tienen dados de alta, nada más allá.

Además de estas acciones que se han hecho para regularizar el servicio de bicitaxis, ¿hay algunas acciones más que usted conozca?

Más que nada traer número de serie, todos los de la colonia... en sí, todos los que viven en la colonia tienen que estar... dimos comprobante de domicilio, comprobante de la credencial (de elector), comprobante de la factura del bicitaxi, lo quisieron regularizar pero muchos no le entraron porque no muchos viven aquí, lo quieren hacer pero no lo pueden hacer precisamente porque muchos gente de fuera tienen familiares aquí y por lógica consiguen la credencial de la casa o el comprobante de domicilio.

Entonces, ¿usted considera que el proceso de regularización sería complicado?

Sí.

Respecto a su trabajo ¿usted tiene algún beneficio? por ejemplo, algún seguro por enfermedad, algún tipo de contrato o solo es como "quien quiera trabajar bien a trabajar"

¿Cómo te dijera? pues lo del centro de salud si te pones malo, te lastimas, o te pasa algo tienes que ir al centro de salud.

¿Cuáles serían los principales riesgos de su trabajo?

Que te aviente un carro, más que nada que te aviente un carro, en sí el trabajo no es... Sí es riesgoso porque sí ha pasado que así parado, dónde estamos parados nosotros ahorita, han llegado carros y nos han pegado.

Y aparte de este riesgo que pudieran ser golpeados ¿alguna vez ha sido usted asaltado dentro de la colonia trabajando?

Sí.

¿Cómo ha sido?, ¿robo con violencia? o nada más le dijeron saca la lana

Con la pistola y con la navaja te quitan todo lo que tienes o luego hasta se llevan el bicitaxi.

¿Usted considera que esto es muy frecuente o ya no pasa tanto?

Sí pasa, no a todos nos pasa pero sí nos pasa, a los diferentes compañeros... o sea, hoy le puede pasar a uno de 100 que están aquí trabajando.

Dice que a usted ya le pegaron estando estacionado. Aparte de este percance vial ¿ha tenido algún otro percance vial donde por ejemplo le haya pegado a un coche, a un peatón?

Más que nada, la experiencia que yo tengo es más fácil que me peguen a mí los carros que yo les pegué a ellos.

Porque no respetan, digamos, ¿el paso?

Sí, no lo respetan.

¿Su vehículo es rentado o es propio?

Es propio.

¿Y cuánto más o menos se paga por rentar un bicitaxi dentro de la colonia?

Como 90 pesos u 80.

Usted me decía al principio que más o menos usted generaba como 200 pesos o 300 pesos por día de trabajo o más o menos o ¿Cuánto es lo que generaría usted?

Como 300 pesos.

¿Ya quitando gastos como de cuota y todo esto?

Serían como 250.

En la base de acá del metro me dijeron que pagaban tarjetón y checada ¿ustedes también pagan eso? y ¿cuánto pagan de tarjetón y cuánto de checada?

Ahora con la sanitización que están haciendo, también hay que pagar la sanitización, te dicen: “lo tienes que lavar o lo tienes que sanitizar”, también tienes que dar 10 pesos para que saniticen.

¿10 pesos para la sanitización? ¿y del banderazo?

Son chequeadas, son 8 en la mañana 8 en la tarde y 8 en la noche.

¿8 por turno digamos?

Sí.

y el tarjetón

Tarjetón no.

¿Sus ganancias le parecen adecuadas para sostener sus gastos familiares o considera que son inadecuados sus ingresos como bicitaxista?

Son adecuados porque es mejor que estar en una fábrica.

¿Cuántas personas dependen del ingreso que usted genera?

Cuatro personas.

¿Usted sostiene los gastos familiares o alguien más que le ayude?

Yo y mi esposa.

Con la contingencia sanitaria ¿cambió algo? ¿tienen más clientes, menos clientes? ¿bajó la chamba? ¿qué pasó?

Bajó la chamba, ya no es lo mismo como antes.

Antes, ¿cuánto podía sacar en un día?

Como 350 o 400 pesos.

O sea que sí bajó bastante su chamba

Sí.

¿Cuenta con alguna protección, con alguna caja de ahorros o algún seguro que se haya podido gestionar con su líder por medio, digamos, del Ayuntamiento, o algo?

Más que nada eso no lo han hablado ni lo han podido hacer... como es irregular este trabajo, también es irregular que ellos te quieran ayudar, o sea, eso ya es voluntario de la gente o cooperación.

¿Ha tenido en el desempeño de su trabajo algún percance o algún conflicto con algún vecino? a lo mejor por el estacionamiento de su bici que le digan "no... tu bicitaxi" o que "ya no me dejaste pasar" o algún conflicto

Más que nada que se pone un poco inaccesible la señora donde rento porque si el bici y lo dejo yo afuera, lo amarró, para evitarte pagar la pensión porque pues son 15 pesos de la pensión de toda la noche y el día... imagínate.

¿Y con los comerciantes? si estaciona su bici fuera de algún negocio...

Luego dicen que sí, pero se tienen que aguantar porque al fin y al cabo ellos se sirven del mismo servicio que nosotros prestamos.

¿Con otros transportistas? por ejemplo taxis que les digan, que se peleen porque "ah me ganaste el pasaje" o algo así

No, casi no.

Con la policía ¿han tenido algún conflicto cómo que los hayan querido quitar o levantar o algo?

Hasta la fecha no, nada más que según iban a traer las patrullas para quitar a los que no traían tarjetón.

¿Y eso como cuánto tiene?

Ya tiene como 5 meses que lo han querido hacer.

Ya nada más para terminar, para que yo pueda plasmarlo bien, me decía que hay un líder en cada una de las puertas del mercado y ustedes aquí tienen su propio líder, que a su vez pertenecen a la base del metro, de alguna forma, pero ustedes trabajan de forma independiente... igual si ustedes se van a meter allá al metro y van a dejar a alguien y alguien les hace la parada ¿Sí los pueden subir o se enojan los de la base?

Más que nada que no sea dentro del área donde están cargando ellos para que no haya problema porque luego sí hay gente que sí, te espera en la otra esquina por que ven que está el otro moneando, porque huele a mota, porque no se bañan, por decir, ahí está el caso (señala a alguien de su base) la persona esa tiene 27 años trabajando ahí y no se baña ni trae su cubrebocas ahorita que lo necesitamos, y no lo hace, llegas y es como gente cerrada, no quiere abrirse a las propuestas que te están ofreciendo.

¿Y piensa que por eso a ustedes los pueden discriminar como grupo?

Ha pasado que nos saltan, por lo de él ¿qué preferirías, irte con él o irte conmigo?

Me imagino

La apariencia... (señala su propia ropa) no creas que porque está descolorido, no, eso no tiene nada que ver, mientras estés limpio y te vean bien, no hay problema.

¿Entonces al señor no lo han querido abordar a veces, por lo mismo?

Más que nada, también nosotros requerimos, porque también nosotros necesitamos seguir sacando, porque también nosotros mantenemos el bici pues se necesitan piezas, cada llanta vale 200 pesos, el S-pro (pieza por la que gira la cadena), y eso de echarle aire, que un balero, que esto, el aceite, todo eso, también se gasta, no creas que todo es para nosotros ni para los líderes, también para mantenimiento del bici.

Entonces ¿usted no se ha sentido discriminado por ser bicitaxista?

Más que nada no, porque todos se sirven del servicio.

¿Cómo considera que los pueda ver la gente?, ¿un servicio adecuado?, ¿un servicio necesario?

Pues a unos, porque a otros no, es como si tú dijeras, no va a haber drogadictos pero [al final] sí va a haber drogadictos, o sea la gente se va con quien aparentemente no lo es... van tres o diez adelante y a uno de tantos lo escogen porque lo ven bien.

¿Y en todas las bases pasa lo mismo, que también haya elementos que se drogan?

Más que nada, todo eso se concentra en el metro, todo eso está ahí en el metro, o sea, todo vas a encontrar, aquí así no, ahí en el mercado hay uno que otro, así que digas, ¿muchos? No.

Si tiene algo adicional que agregar...

Más que nada a mi me da un placer servir a la gente y me siento bien trabajando de esto.

Si le dieran a elegir otro trabajo con el mismo salario pero que tuviera que estar en un lugar fijo ¿aceptaría cambiar de empleo o le gusta su trabajo?

He intentado muchas cosas, le he ayudado a una persona que era herrero, la verdad, desgraciadamente tuve un accidente, me caí tres pisos, traigo tornillos en la columna, por eso, es lo único que puedo desempeñar, de vender dulces a andar robando, prefiero seguir en el bicitaxi, es lo que puedo, más que nada, por mi discapacidad, puedo desarrollar para sostenerme, más que nada. Ya llevo 8 años de operado y gracias a dios, ya ves que los tornillos siguen hasta que te mueras.

Nombre: José Luis

Colonia de residencia: Campestre Guadalupeana, Nezahualcóyotl

Nivel máximo de estudios: secundaria

Para empezar, nos gustaría conocer un poco sobre el trabajo que realizan ustedes como conductores de bicitaxis ¿me podría decir cómo es un día normal de trabajo para usted?

Cómo es un día normal en qué sentido.

¿A qué hora empieza, a qué hora termina?

No es muy temprano pero tampoco tarde a las 9:00 am ...hasta las 9:00 pm.

¿De estas horas tiene algún tiempo de descanso o todo el tiempo está trabajando?

Por lógica, somos humanos y descansamos a la hora de esperar pasaje en la base o la hora de comer.

¿En qué momento del día diría que tiene mayor demanda?

Del bici es en la mañana por la gente que siempre va a laborar, va a la escuela, claro, cuando ya hay más presenciales y en las tardes ya desde las cuatro o 5 de la tarde regresa la gente y ya el movimiento es continuo.

¿Cuáles diría usted que son las principales dificultades que usted se enfrenta en su trabajo cotidianamente?

Los imprudentes, los conductores, los mismos peatones más que nada, también, porque ya tienen ahora la regla de que pues que se espere el conductor o en este caso nosotros.

¿Cuáles son los principales clientes que tiene?

Es variado, es ambos, ahora en la actualidad ya trabajan los 2 (hombres y mujeres).

¿Por qué cree que la gente prefiere utilizar bicitaxi en vez de caminar o en vez de utilizar los autobuses de ruta?

En primera, en la base donde estoy pues no hay una ruta pero se abren hacia la avenida principal y pues la gente, aquí hay unos que necesitan (paradas) en intermedias, ahora otra, si es en la principal de aquí de la impulsora, si así se puede llamar, es esporádico el transporte de motor.

¿Entonces sería un poco por la practicidad que ofrecen ustedes?

Sí, práctico porque pues las combis o micros no te van a llevar a la puerta de tu casa.

Claro, ustedes en cambio funcionan diferentes.

Así es.

¿Y quiénes serían los bicitaxistas?, ¿cómo son los bicitaxistas de la colonia?, ¿son personas responsables o cómo los definiría usted?

Es que pues yo puedo decir que soy la persona un poquito más recta en mi trabajo porque de aquí como ¿no?, por lógica, si te das cuenta, el bici yo... me gusta traerlo limpio, ando bien mi persona, es igual ¿no?, pero desgraciadamente cuando no hay una regla en una base todos hacen lo que quieren y a la hora que quieren y cómo quieren y lo que impera más pues es el vicio.

¿En cualquier base? porque usted es de la base del metro ¿no?

Sí, de aquí del metro, ahí desgraciadamente, sí, cuando no hay reglas pues la gente le importa lo que diga el otro, “oye cabrón, no te pongas acá”, “pues qué te importa” y ese es el problema, esos son los problemas más internos.

Y entre ustedes como bicitaxistas supongo que hay muchos que tienen ya mucho tiempo trabajando ¿se conocen entre ustedes? o ¿llegan muchos nuevos?

Pues es que no cualquiera aguanta mucho tiempo, aquí tu servidor, son 28 años.

¿28 años dando el servicio?

Así es.

Entonces prácticamente desde que empezaron

Casi desde que empezaron, como al año o año y medio que empezó la función en esto.

Entonces ya tienen como 30 años ustedes

Así es, ya más o menos, las funciones de un organizador, o un líder... todo eso.

Y ¿qué es diferente de antes en comparación de ahora?

La diferencia es que, más que nada yo siento que, te vuelvo a repetir, desgraciadamente antes valorábamos el trabajo ¿sí?, pero como te vuelvo a repetir, si no hay un tope de reglas o no hay un lineamiento se van a brincar la tranca ¿y qué pasa? todos los bicitaxistas son drogadictos, son borrachos, son mugrosos, lo que tú quieras, groseros, ¿sí? pues de aquí come uno, entonces la diferencia es de que antes sí decíamos “¡ah qué bueno! salgo 23 vueltas y ya tengo de comer!”, ya valoras eso, ahora no, ahora ya nada más valoran para su vicio... bueno, la mayoría.

Por ejemplo de la presencia de mujeres bicitaxistas supongo que también actualmente...

Sí hay, exactamente, y de igual manera, si hay 5 mujeres pues 3 valoran, o cuatro, déjalo así pero a la otra, al cotorreo.

Y estas chicas ahora que trabajan con ustedes... que no cualquiera, porque dice que no cualquiera aguanta ¿ya llevan algún tiempo trabajando?

Sí pero yo no quiero discriminar en ese aspecto, aún así es pesado, entonces se podrá estar a lo mejor una semana, 15 días, o hasta un mes, déjelo, pero no trabajan todo el día, no trabajan mucho tiempo, una jornada, no llevan una jornada, llevan 5 vueltas y “ay, ya me cansé, mejor me voy a echar un chesco”, 5 vueltas “ya me voy a echar unos cheetos” y no es lo mismo, y otras tienen su responsabilidad, sus hijos, perfecto se les aplaude porque para eso vienen a generar para su familia.

¿Entonces considera que es por igual, que hay conductores responsables e irresponsables tanto hombres como mujeres?

Definitivo.

¿Para usted qué significa ser bicitaxista, es un trabajo que le gusta, que valora?

En mi caso, te lo vuelvo a repetir (sic), creo que en mis años... por eso lo valoro y me gusta, no llevas una secuencia de ruta, no te aburres, cuanto menos sientes ya estás en un lado, que estás en otro lado...

No está atado a cuatro paredes por decirlo así

Exacto no estamos en intramuros.

¿Qué es lo que más le gusta y lo que menos le gusta de su trabajo?

¿Qué me gusta de mi trabajo? te repito, la libertad de andar donde se ofrezca, en este caso de la gente y lo que no me gusta, pues te vuelvo a repetir ¿no?, batallar con imprudentes, volvemos a lo mismo, compañeros que de alguna forma, llegan, y que si tú traes un bicitaxi mal “oye arréglalo” y que por si lo traes bien “oh te sientes más que los otros”, no embona uno en los pensamientos de los demás.

Con ninguno queda bien

Exacto

¿Alguna vez se ha sentido discriminado por algunos vecinos por la labor que realiza, o lo han llegado a tratar mal porque usted es bicitaxista y lo ven mal?

No, eso no, nada más el simple hecho de que, vamos, si nos ponen una tarifa permitida, nos discriminan en ese aspecto, “no es que ustedes la ponen” ...

Es una tarifa pareja

Si por algo nos tienen impresa (la tarifa) es por algo.

Veo que de toda la colonia ustedes son la base más grande y formal ¿no? porque tienen todos su tarifa y todo

Sí, pero como te vuelvo a repetir (sic), si de 100 bicitaxistas 30 o 35 no traen su lineamiento de tarifa ¿qué pasa?, entonces ¿dónde está lo que dices tú? más lineamientos, ¿dónde está...?

Y en ese sentido ¿cómo funciona su organización? ¿cuántos bicitaxistas son?

No tengo... no tengo cálculo pero yo calculo como unos 150, aproximadamente.

Y de las demás bases de la colonia ¿todos pertenecen a los mismos líderes?

Pues no es grosería pero ahí sí, no sé decirte, pero sí, cuando hay un problema a lo mejor... que se yo, pues sí se llegan a unir un poco las personas estas (los líderes) para solucionar el problema, a veces, entre comillas.

¿Cómo se llama su agrupación de bicitaxistas? ¿no son de la UPRES, del PRD?

Realmente no, dicen por ahí, si a ti te regalan algo pues ahí estás y si te ofrece otro partido otra cosa ahí estás y pues, es neutral más que nada.

¿Quiénes serían sus líderes?

Habían 3 pero una falleció, la otra ya no se presentó y a fin de cuentas se quedó uno nada más.

El señor ¿cómo se llama? por si lo podemos buscar o algo así para platicar con él, su hijo creo que le dicen Jotaerre (J- R)

No la verdad no lo ubico, (el hijo) se llama igual que el líder, pero ahí sí, yo creo que es un poquito más anonimato esa situación ¿no?, y creo que es respetable.

Y entonces ¿ustedes tienen algún tipo de estímulo, digamos dentro de la chamba, por ejemplo, alguna especie de premio de puntualidad que les den al final de año, alguna pequeña despensa?

Es a la buena de Dios.

¿Pagan ustedes dentro del municipio algún impuesto por operar? por ejemplo con desarrollo urbano, o gente de...

Al parecer hay una situación de movilidad terrestre o algo así, ya están registrados (los bicitaxistas).

Habrá que preguntar en el ayuntamiento ¿verdad?

Si.

Porque fuimos apenas a la bola (Unidad Administrativa Zona Norte) y nos decían que aquí dentro de la Subdelegación no tenía personal de movilidad, que para eso tendría que ir uno de aquel lado, a Palacio, a Chimalhuacán, entonces no sabemos si habrá alguien.

Al parecer ya está operando.

Y en el tema de las regularizaciones del servicio usted ¿qué piensa que si le dijeran, por ejemplo, que les pusieran horarios, fijaran tarifas, uniformes, gafetes, etcétera? como para tratar de darle más seriedad ¿usted qué pensaría?

Yo creo que es como todo ¿no?, te vuelvo a repetir, si no estás acostumbrado a reglas es un batallar con todos, pero las reglas empiezan desde tu casa, pero poca gente lo entiende así ¿no?; que si te dicen “hijo no llegues después de las 9:00” si tú te pasas hay un castigo o hay una represión ¿no? entonces de igual manera yo creo que sí sería conveniente porque sería uniformemente, ah “este es de esta base, no tiene por qué cargar acá” y “este es de esta base, no tiene por qué cargar allá” entonces sí es algo conveniente pero está primitivo aquí.

Yo lo preguntaba con otros conductores que hemos visto que de todo Neza, aquí la impulsora es de los pocos lugares donde todavía hay muchos bicitaxi y ya del otro lado de Río de los Remedios, que ya es Ecatepec, ya ve que ahí está la base más grande de mototaxis.

En este caso sí, pero como todo, también tienen sus áreas y se supone que no pueden pasar pero tampoco a la gente le podemos decir “oiga usted, agarre un bicitaxi” no se puede. Ahora, en Ecatepec, yo vengo de Ecatepec también y no hay, lo que quiera, también Fuentes de Aragón no pueden meterse mototaxis. De Valle de Júcar para allá no hay mototaxis, hasta creo ya Las Américas ya por allá hay mototaxis, entonces tienen sus áreas también como que más controladas.

Y de los mototaxis, ustedes como organización ¿alguna vez les han planteado la posibilidad de cambiar a motos?

Sí pero mire, se oye feo, si no implementan reglas no puedes avanzar a más por qué vamos a decir así, si hay cinco (bicitaxistas), un borracho, 2 borrachos y otro que se pone bien mono y el otro es grosero y a lo mejor el otro sí trabaja bien, es que no vas a avanzar más, o te controlas todo... si así luego anda uno chocando, si no es por uno es por otro, si dice, uno es bueno pero no falta el imprudente...

Y si ustedes tuvieran la oportunidad de manejar hipotéticamente un mototaxi o un bicitaxi ¿usted qué preferiría?

La verdad yo no lo cambiaría, En lo personal porque hago ejercicio, estoy saludable, bueno, así me siento, y... A fin de cuentas es salud.

Y ¿cuáles serían los principales riesgos de manejar un bicitaxi? Ya me decía usted de la gente imprudente, pero por ejemplo, cuando cambia el horario, cuando es más tarde, ¿le parece que es más riesgoso manejar de noche, cuando está más oscuro?

Yo creo que no por que está más completa una moto, le puedes meter luces, le metes faros, ese no es ningún problema, aquí el problema es que te perjudica, vamos, si tú te pones a manejar un carro a lo mejor de taxi o moto, métete a esto (bicitaxi), pues vas a resentir y te vas a sentir bajo en condición, te va a doler el cuerpo, esto y lo otro, no vas a trabajar dos, tres días, en este caso si lo haces al revés ¿sí? Te vas a

perjudicar tus riñones, vas a tener obesidad, y eso de la obesidad te impulsa enfermedades crónicas, entonces yo siento que para mi no me es conveniente (el cambio a moto).

¿Siente que cuando llueve es más difícil manejar el bicitaxi?

Pues no, nomás que esto lo haría una persona que no le gusta bañarse, perdón la expresión, que no le gusta bañarse, o floja.

Y cuando hace mucho viento, ¿le cuesta más trabajo manejar el bicitaxi?

Sí, eso es... irremediablemente es un lógica, ahora si que vas contra el viento.

¿A usted lo han asaltado, trabajando?

Afortunadamente no.

¿Le han robado su bicitaxi o algún problema de seguridad?

No en el trabajo, no, gracias a dios.

¿Percances viales?

Pues no, hasta eso le digo que a veces no falta un imprudente pero más el problema con los mismos compañeros.

Me imagino que no tienen contrato dentro de su base o por ejemplo cuando alguien entra a trabajar ¿firman algún documento de contrato?

No, nada de eso.

¿Su vehículo es rentado o es propio?

En proceso de propio.

¿Cuánto cuesta aproximadamente rentar un bicitaxi en la colonia?

70 pesos.

Y ¿me podría decir en promedio cuánto gana un conductor trabajando una jornada promedio?

Como el mío pues 2 y medio 300, de 200 a 250 dejémoslo así sin forzarse uno mucho.

Eso sería más o menos lo que gana ya digamos descontando lo que usted paga de base

Sí.

¿Cuánto es lo que paga de base?

5 por checada.

¿Cómo se llama la otra cuota que paga?

Tarjeta.

¿Y de tarjeta cuánto cobran?

30 pesos semanales de tarjeta.

¿Estos serían los únicos pagos que usted da?

Sí, pero bueno, a fin de cuenta son fugas.

Y estas cuotas que ustedes dan en la base ¿tienen algún beneficio, por ejemplo que tengan alguna caja de ahorro o que hagan gestiones con el Ayuntamiento para algún seguro?

No, supuestamente es nada más, es para la organización, pero pues equis.

En su casa y en su caso particular ¿usted es el principal soporte de la familia económicamente hablando?

Bueno afortunadamente le vuelvo a repetir trabajamos los 2 (el bicitaxista y su pareja).

y sus ganancias como bicitaxista ¿le parecen adecuadas para solventar los gastos familiares o considera que actualmente son insuficientes?

Pues, ahora sí que sólo digo que suficientes porque si ponemos una hipótesis, de hace 5 años la canasta básica y hoy subió 35 por ciento el costo total de la canasta básica, y te suben el 2% de sueldo ¿qué pasa y aquí? porque subiste un peso ya te la rayan, ¡Ah pero los camiones ya subieron 3 pesos! ¿qué pasa ahí?

Vimos en redes sociales que decían que también ya estaba cobrando más caro la Combi que sale del metro

10 pesos, en Ecatepec está a 12 (pesos el pasaje), (en Avenida) Central 12 (pesos), el mínimo.

Los bicitaxis, ¿cobran un poquito por debajo de lo que cobra un camión?

Sí, exactamente tiene que ser menos porque la gente, su pretexto “es que ustedes no gastan gasolina” ¡perfecto! ya no se puede discutir pero cómo le vuelvo a repetir (sic) ¡ah perfecto! “dígame a la Combi que así como va en su ruta, que la deje en su casa y se regrese a su ruta a ver si puede”, eso no lo valoran.

No valoran digamos el servicio que ustedes le pueden proporcionar

la comodidad antes que nada y seguridad propia ¿por qué? porque de alguna u otra forma como yo ya tengo bastantes años en esto no falta quien no me ubique ¡Ah caray, el señor!

Supongo que ya tienen sus clientes usted

Pues así que digamos clientes no pero sí gente que se ubica mucho aquí.

Respecto al tema de la enfermedad que pudieran ustedes llegar a presentar ¿hay alguna especie de apoyo por parte de la organización, para cuando alguno de ustedes enferme?

No, bueno, cuando de verdad sí tienes una deficiencia por algún accidente a lo mejor sí le digo a mi esposa “¿sabes que? pues ni modo, no es pena porque no voy a robar pero ¿sabes que? Diles que te apoyen con algo los de la base porque me aventó un carro, equis”, dios no lo quiera, o “me van a operar del apéndice” o que se yo, si yo pido apoyo, sí, pero como todo, hay caras de fuchi que no quieren cooperar que se sienten que nunca van a necesitar.

Ahí supongo que aplica mucho la del compañerismo

Así es, estamos en el mismo barco pero muy pocos lo entienden.

¿Usted ha tenido algún tipo de problemas dentro de la colonia con algún vecino, por ejemplo, por estacionarse fuera de su casa que le diga oye es que...?

No, hasta eso no gracias a Dios, claro, el que no tiene educación se para y ya, como diciendo “dame permiso” nada nada más se paran como diciendo quítate y así no es.

¿Con algún comerciante? por ejemplo

No, hasta eso no.

¿Con algunos transportistas? por ejemplo taxistas, de por ejemplo “me ganaste el pasaje”

No, volvemos a lo mismo, porque son de la colonia sienten que nadie les va a pegar y me traen a cuatro o 5 cuates y ya me van a dar en la torre.

¿Con la policía por ejemplo que se hayan llevado a algún compañero, que le hayan levantado el bicitaxi como ocurre en otros lados?, ya ve que en el centro decían que pasaba mucho eso

Bueno es que eso es por... cómo le podré decir... eso cuando según se hacía, el gobierno hacía operativos para levantar los piratas pero pues no, eso no (pasa aquí).

Si tiene alguna otra cosa que decir sobre el trabajo que realiza diariamente, a lo mejor la valoración que hace la gente de sus servicios, alguna anécdota que le parezca interesante que le haya pasado trabajando

Yo lo único qué te puedo decir en lo personal, es que cuando amas al trabajo lo haces de corazón y no importa contra viento y marea con lo que estés pero mientras te guste no te vas a sentir en dificultades, eso es lo único de mi trabajo, te vuelvo a repetir (sic), mi núcleo es mi familia y yo, se oye egoísta, pero ya si vemos algún compañero que digo “¡ah bueno!”, el chico en algún momento, la persona me ha dicho

“órale qué crees échale ganas” mira, “qué bueno que esto y que el otro” hay motivación, ah, perfecto, si estamos en dificultades ahí estoy y si no, pues se oye feo pero me hago un lado de los problemas.

Una de las principales quejas de la gente es que muchos se drogan, un poco lo que dice... que por uno pagan todos

Exacto, y de igual manera no le voy a decir, el señor se puso al tiro porque le cobré un peso más pero “¿qué cree?, es que ya subió”, entonces no toda la gente va a poner “pero”, al contrario si llegan las señoras con bolsas o algo así, si tiene uno la iniciativa, ah bueno le ayudo, que son 10 pesos, ya me dio 15... bendiciones y que le vaya bien, al rato ya sabrán que uno les atiende bien.

Nombre: Adrián

Colonia de residencia: Valle de Guadalupe, Ecatepec de Morelos

Nivel máximo de estudios: tercero de primaria

Edad: 33

Cuénteme un día normal de trabajo.

Mi horario de empezar el trabajo es de 10 a 8 de la noche, la actividad que yo tengo diaria.

Y entre esas horas, ¿cuántas horas descansa?

Una hora... a las dos de la tarde dejo de dar el servicio, ahora si que es la hora tranquila para todo.

¿En qué momento tiene más demanda de usuarios?

De las 3 en adelante.

¿Quiénes son sus clientes?

En sí, llevamos personas a la FES Aragón, Metro Impulsora, mercado, o sea, hay mucha gente que va a diversas partes de aquí.

¿Cuáles serían los principales problemas a los que se enfrenta en su trabajo diario?

Atropellamientos.

Sobre los clientes, ¿quienes suelen acudir a sus servicios?

Es variable.

¿Por qué motivos eligen las personas realizar sus recorridos en bicitaxi?

Por los asaltos, por ejemplo, en los taxis se da mucho el atraco a las personas.

Y antes de que existieran los bicitaxi ¿cómo se movía la gente de la colonia?

Se iban caminando.

¿Desde cuándo existen los bicitaxi en la colonia?

Los bicitaxis ahorita tienen aproximadamente 25 años que están en funcionamiento.

Desde que empezaron ¿ya trabajaba usted aquí?

Sí.

¿Por qué lo usan en lugar de preferir caminar?

Mucha gente lleva prisa porque hay gente que se va a trabajar, realmente cuando nos abordan nos dicen, sabes que, tenemos limitado el tiempo, porque tienen que regresar, que a guisar, o hacer sus actividades, o a la escuela.

Ustedes como grupo de trabajo, ¿cómo me diría que es un bicitaxista?

Ahorita hay hombres y mujeres trabajando.

Esto no ha sido así siempre, ¿verdad?

Las mujeres tienen poco que están agarrando los bicitaxi precisamente porque hay compañeros que ya le flojean, y ahorita las mujeres son las que toman el lugar más del bicitaxista.

¿Hay adultos mayores?

Hay adultos mayores ahorita.

¿Qué piensa de que ahora exista mayor cantidad de bicitaxistas mujeres?

Por falta de empleo... bueno, aquí es variable, hay gente que yo tengo en la base que se ha quedado sin empleo por la pandemia... es la necesidad de la mujer.

¿Se conocen entre ustedes?

Sí.

¿Tiene contacto con otras bases?

Metro, mercado.

¿Qué piensa usted de otros bicitaxistas y del trabajo que hacen?

Es un buen trabajo y aparte te saca de un apuro.

Y del resto de sus compañeros ¿qué piensa usted? ¿desempeñan bien su trabajo?

Si, bastante.

¿Qué opinan los vecinos de ustedes los bicitaxistas?

Mientras se les de buen servicio y buen trato (sic), vamos a estar bien.

¿Ha sentido que los vecinos apoyan su labor?

Si, apoyan al 100%.

¿En la colonia existen distintas agrupaciones de bicitaxistas o es una sola?

Son 7 organizaciones...

¿Ustedes a qué agrupación pertenecen?

Al PRD (Partido de la Revolución Democrática).

¿Y sabe de la base de Avenida la Noria a quién pertenece?

La de Noria es muy independiente.

¿Y los del metro?

Pertenecen al PRI.

Entonces, ¿sus dirigencias son diferentes?

Sí.

¿Cuáles son las 7 organizaciones?

Vienen siendo las mismas, tanto como PRI y PRD.

¿La del mercado de quién es?

Viene perteneciendo igual al PRI.

¿No tienen ningún conflicto entre ustedes?

Ningún problema.

¿Tienen las mismas tarifas aunque sea la base del metro?

Bueno, la base del metro es una tarifa, aquí es una, yo aquí les muevo una tarifa baja...

¿Independientemente de cómo ellos se manejan (los del metro)?

Sí.

¿Cómo se llama la organización de ustedes?

Se le conoce como PRD, la base.

¿Cuántos bicitaxistas hay en su base?

15 unidades.

¿Ustedes tienen algún dirigente?

Yo soy el que encabeza la plantilla.

¿Hay algún cambio de dirigencia o no se ha llegado a una forma de elegir al dirigente? ¿No hay cambio de dirigencia?

No, siempre he sido yo.

¿Tienen algunas reglas de trabajo?

Yo trabajo en la base sin drogadictos, o sea, todos tienen que venir a trabajar bien, precisamente porque si yo llego a trabajar con drogadictos, pues no llego a ninguna parte con la base.

¿Alguna otra regla además de esta?

Todo se tiene que respetar en sí mismo.

¿No tienen alguna identificación, o algún uniforme?

No, por ahorita no.

¿Algunas restricciones de horario?

No

¿El que quiera llegar a trabajar puede hacerlo?

Exacto, para darse de alta vienen y lo tratan conmigo, ahora si que yo soy la voz de los muchachos, yo soy el que expone al que está arriba de mi y él opta por la decisión mía.

Entonces ¿usted es quien directamente pudiera decidir si el chavo puede quedarse a trabajar o no? Obviamente tiene que comprobar que no se droga... etc.

Exacto.

¿Ustedes tienen alguna relación con el municipio directamente? ¿pagan alguna cuota con el municipio?

El municipio no se mete contigo.

¿Con la policía hay alguna restricción?

Solamente cuando vienen los patrulleros o vienen a ver cómo estamos nosotros.

¿No les dan alguna recomendación de no invadir las avenidas?; o si tienen la necesidad de transportar algún pasajero, ¿pueden meterse por la Avenida Central sin problemas, por ejemplo?

No, es todo por adentro (por las calles de la colonia).

En algún momento de restricción de circulación ¿si llegan a utilizar las avenidas, por ejemplo, el día de tianguis?

No porque a mi no me afecta nada el tianguis.

¿Usted piensa que sería una buena idea que el municipio pudiera regularizar el servicio?

En sí, serían las credenciales y sería una tarifa estable para todos.

¿Y piensa que habrá algunos bicitaxistas que pudieran estar en contra?

Para entrar a una regularización, tenemos que sentarnos todos y llegar a un acuerdo.

Y respecto al tema de (motorización) ¿ve que en Río de los Remedios se ha dado mucho el transporte parecido al de ustedes pero con motocicletas?

Es un peligro.

¿Por qué considera que es un peligro?

Porque muchas veces los que usan las motos no miden el peligro. Al subirse a la moto le dan a lo que le dan a la moto no miden si traen el pasaje o van solos.

Aquí en la colonia ¿por qué cree que no se ha dado el paso a las motos?

Por los accidentes.

Y ustedes como bicitaxistas ¿alguna vez se han planteado meter motos aquí?

Está prohibido.

¿Quiénes lo prohíben?

Todos los bicitaxistas.

Y si usted tuviera la posibilidad de manejar un mototaxi en lugar de bicitaxi ¿qué piensa de ello? ¿sería mejor?

Sí sería mejor pero sería afectar a los demás.

¿Cuáles serían los beneficios de manejar moto en lugar de bici? ¿Qué se le ocurre a usted?

Bueno yo digo que para meter una moto aquí hay que manejar tanto el seguro del pasajero como el seguro del conductor.

¿Y con bicitaxi no es necesario?

No

Y en términos de su condición física, su salud ¿considera que sería positivo que usted pudiera manejar una moto en vez de un bicitaxi?

Es más mejor (SIC) manejar el bicitaxi por que el ejercicio es el que te ayuda bastante.

¿A mantener la condición?

Exacto.

Respecto al tema de su actividad laboral ¿cuáles serían los principales riesgos de manejar un bicitaxi?

Pues manejarlo bien y traer los espejos a los costados.

Para evitar riesgos, me imagino

Exacto, e ir siempre del lado que vas manejando, si vienes de tu lado derecho, mantenerte en tu lado derecho.

¿Es difícil manejar un bicitaxi cuando llueve?

No, siempre y cuando lo tengas en buen estado, puedes conducir el bicitaxi sin problemas.

¿Ustedes también manejan una tarifa diferencial para cuando está lloviendo?

La misma (que cuando no llueve).

¿A usted lo han asaltado particularmente?

Se ha dado el asalto a los bicitaxis, vienen por los bicitaxis para llevárselos de aquí.

¿Pero a usted no le ha pasado?

No.

¿A usted le da temor que pudiera ser asaltado en su trabajo?

Pues todos salimos con ese riesgo.

¿En qué horarios considera usted que es más peligroso manejar?

En la tarde... ya de las 7 en adelante...

¿Ha tenido usted percances viales?

No.

¿Tienen ustedes algún tipo de contrato de trabajo, por ejemplo cuando llega un chavo y se acerca con ustedes?, ¿tiene algún contrato que diga “bueno, vas a estar trabajando tantos días a la semana” ?, o ¿solo es apalabrado?

No, es apalabrado porque la mayoría tiene sus trabajos y no todos andan en el bicitaxi, por sus trabajos, ahorita.

Entonces ¿hay chavos que trabajan de medio tiempo, o cuando tienen tiempo?

Ajá.

Entonces ¿habrá algunos que sí se dedican de lleno como usted a la actividad?

Ajá.

Y ahora con lo de la pandemia ¿qué pasó? ¿Llegaron más chavos que se quedaron sin trabajo?

Bastantes.

¿Cómo cuántos más o menos llegaron?

Estamos hablando de unos 30.

Supongo que precisamente porque se quedaron sin chamba

Exactamente.

¿Su vehículo es rentado o propio?

Ahorita ya es propio.

¿Cuanto más o menos cuesta una renta de bicitaxi?

30 pesos por día.

Y en promedio ¿cuánto gana un bicitaxista?, supongo que depende de la base pero ustedes ¿cuánto andan sacando por día laboral?

Por día te llegas a aventar hasta 400, 500 pesos.

Y ¿cuántos viajes se anda aventando usted en un día?

Estoy hablando de unos 20 para arriba.

¿Cuántas personas dependen, en su caso personal, del ingreso que usted genera? ¿usted es el jefe de familia?

Bueno con mi mamá vivimos 4 y yo soy el que genera el gasto ahorita.

Entonces ¿5 personas dependen de su ingreso como bicitaxista?

Sí.

¿Y considera que sus ganancias como bicitaxista son suficientes o en ocasiones no lo son?

Pues ahorita el bicitaxi me está sacando del apuro.

Con la contingencia sanitaria ¿usted tiene más, o menos clientes?

Baja la cantidad.

En porcentaje ¿cuánto más o menos se redujo?

Pues un 30 o 20 %.

Entonces sí les pegó bastante la pandemia

Bastante.

¿Cuentan con alguna protección en salud, alguna caja de ahorro?, por ejemplo que se hayan acercado con los del PRD para tratar de gestionar que tengan acceso a servicios...

A una caja de ahorro, ahorita no hay.

¿Y a servicios de salud?

Se tiene lo que se puede decir, entre comillas, el seguro popular.

Eso, ¿lo tuvieron a partir de gestiones del PRD o aparte?

Aparte.

¿A través de su trabajo no tienen ahorita ningún tipo de...?

De seguro, no.

¿En caso de enfermedad existe algún apoyo entre ustedes como bicitaxistas?

Se hace una recolecta para apoyarlos.

Y ¿alguno de ustedes, de su base, fue afectado ahora que fue la pandemia, que haya tenido alguna enfermedad, algún fallecido en casa?

No.

¿Alguno de ustedes recibe otro tipo de ingresos, por ejemplo, me decía que algunos trabajan aparte?, ¿hay algunos otros, por ejemplo adultos mayores que aparte que trabajan aquí reciban pensión o algún otro tipo de apoyo?

Bueno, pensionados aquí no tengo ninguno.

Todos están chavos

Sí.

Por último, ¿usted ha tenido algún conflicto en la colonia con vecinos, por ejemplo por el tema de estacionar el bicitaxi?

No.

¿Ha tenido algún problema con los comerciantes?

No.

¿Con los comerciantes tienen algún vínculo? Ya ve que también se manejan con líderes

Hay una buena relación.

¿Serían los mismos liderazgos que tienen ellos?

No.

¿Con otros transportistas?, por ejemplo taxistas, que digamos “oye, me ganaste el pasaje”

No porque todos nos conocemos.

Nombre: Gabriela

Colonia de residencia: Impulsora Popular Avícola, Nezahualcóyotl

Nivel máximo de estudios: Secundaria

Edad: 21 años

Para empezar me gustaría saber ¿cómo es un día normal de trabajo?

Un día normal de trabajo en el bici, pues empiezas desde muy temprano, se empieza como el de las 7:30, 8 de la mañana y pues al principio es estar buscando entre calle y calle a la gente para poder buscar el pasaje y poderlos llevar a donde ellos quieran ir.

¿Cuántas horas trabajas al día?

Yo trabajo desde las 8:00 de la mañana hasta las 11:00 de la noche.

¿con algún descanso intermedio?

En la tarde sí.

¿En qué horarios hay mayor demanda de servicio?

Como desde las 6 a las 8.

¿Cuáles dirías que son los principales problemas a los que te enfrentas como bicitaxista?

El aire, la lluvia y el sol.

Esto sería en términos de las condiciones climáticas y por ejemplo ¿en términos de la gente, del tránsito?

El tránsito no te da mucha prioridad, cómo que nos hacen a un lado porque somos un transporte no motorizado sino andante, entonces ahí tenemos algo en contra.

¿Y con los vecinos o alguien con el que tengan algún tipo de problemática?

No.

¿Quiénes son los principales clientes que transportan (por ejemplo, mujeres)?

En mi caso, mujeres.

¿Por qué crees que sea así?

Por seguridad, por confianza más que nada.

¿Toda tu vida has vivido en la colonia?

Sí.

¿Y desde que tú tienes uso de razón ya existía el servicio de bicitaxis?

Sí.

¿Y por ejemplo tus papás que te platican de antes cuando no habían [bicitaxis]?, ¿en qué año empezaron?

[Que los bicitaxis] Empezaron cuando mi mamá tenía como unos 10 o 15 años y ahorita mi mamá ella tiene 38 entonces ya llevan mucho tiempo.

¿Cómo se movía antes la gente? ¿Cómo hacían los recorridos que ahora hacen en bicitaxi?

Antes la gente traía a sus bicis, caminando, no había nada de eso.

¿Por qué piensas que eligen el bicitaxi en lugar de caminar u otro medio de transporte?

Porque a veces es más rápido cuando van a distancias cortas y lo hacen como en una manera de apoyo.

Y respecto al tema de los bicitaxistas ¿quiénes dirías que son principalmente los bicitaxistas?, ¿como son los bicitaxistas?, supongo que son variados pero, el bicitaxista en general ¿como es?

El bicitaxista promedio es como el típico que está siempre parado y diciendo bici, bici; generalmente son hombres, son pocas las mujeres que estamos trabajando.

¿Tú qué piensas respecto a que las mujeres trabajen un bicitaxi? Supongo que hay pocas, o no se si ya hay más que antes.

De hecho somos muy contadas las que somos [bicitaxistas].

¿Tú trabajas en la base del metro?

En la base del metro y también en otras bases; también estamos asociados, entonces somos en total, sin mentir, 7 mujeres.

¿De cuántos [bicitaxistas]?

De alrededor de 150 hombres, más o menos.

¿Eso nada más para su organización?

De hecho la colonia es una sola organización, entonces son... entre todos nada más somos pocos y contados.

¿No importa la base en la que están?

Sí varía bastante, en el caso son dirigentes, son personas que están a cargo de todas esas bases entonces, por ejemplo, la base del metro tiene un dirigente, la base del mercado tiene otro dirigente.

¿entonces entre ustedes se conocen? supongo existe buena relación entre ustedes

En algún cierto tiempo también tenemos problemas porque a veces son; en nuestro caso, como mujeres, a veces hay faltas de respeto y una como no las tolera pues por eso hay un poco de problemas en ese caso, pero de ahí en fuera todos nos conocemos.

En esto de las faltas de respeto por el hecho de ser mujeres ¿percibes que la actitud ante ustedes por parte de los usuarios es distinta?

Sí, a veces son degradantes son humillativos (sic) porque piensan que no es un trabajo para una mujer o que una no puede.

Cuando platicamos con algunas personas en las encuestas nos decían que una de las problemáticas que se presentan es que tienen la percepción de que algunos bicitaxistas trabajan drogados o tomados ¿tú crees que esto sí pasa?

Sí, varía mucho por eso la gente dice que un bicitaxero es malo pero normalmente no todos somos así.

¿Cómo consideras tu trabajo?

Mi trabajo yo lo considero divertido, bien, honesto y pues trabajo es trabajo ¿no?

Y del resto de tus compañeros ¿qué opinión tienes?

Unos lo hacen más por compromiso o por necesidad, no lo hallan tan alegre.

¿Consideras que ser bicitaxista en la colonia es bien visto? o Por otro lado, ¿ha provocado una muestra de menosprecio?

Como todo, hay lugares en donde sí te ven bien y dicen “nada, pues la chava sí le echa ganas” o no se, “es bien trabajadora”, “que bueno que se quiere superar”, y hay lugares donde realmente no nos ven muy bien al menos a mí no me ven tan bien.

En general ¿cómo consideras que los vecinos perciben a los bicitaxistas?

En general dicen... “ay, viciosos, ay borrachos” o así, como que a veces te ven mal ¿no?

¿Te has sentido discriminada o apoyada de alguna forma por los vecinos de la colonia debido a la labor que realizas?

un poco de las dos. Apoyada en el aspecto de que la gente me dice “échale ganas” o que alguna persona esté de prepotente, insistente, o de faltosa; la gente dice “respétala, no hija, que no te hagan menos, tú eres una persona trabajadora” o equis, y en el aspecto de discriminada, la gente, cómo te vuelvo a repetir (sic), a veces son como muy faltosos ¿no?

¿Y cambia?, ¿que te hayas enfrentado a situaciones conflictivas en determinadas horas del día por ejemplo en la noche?

Yo trabajo y todo pero, en todas las horas del día..., algunos trabajan en la noche, otros en el día, otros todo el día, tienen diferentes horarios y sí, a veces tenemos conflictos por eso, porque "tú no sales en la noche, ¿porque estás aquí?" o por equis razón.

¿Por los mismos compañeros?

Por los compañeros y gente también... con la gente porque llegan tomados, llegan drogados o definitivamente nada más porque sí.

Me decías, hablando del tema de la organización, que en la colonia es una sola organización pero son distintos dirigentes ¿cómo funciona?

Normalmente las bases, por ejemplo la del metro, es de una sola persona, la del mercado es de otra sola persona pero lo que rodea son diferentes...

¿Tú conoces los dirigentes de cada base?

Sí.

¿El que tiene en el metro cómo se llama?

Ángel Cruz.

Y con él ¿si quisiéramos hacer alguna entrevista crees que accedería?

Normalmente es complicado porque él tiene que estar arreglando situaciones, cosas. De hecho él es una de las personas que está también asociado con los vendedores ambulantes y comerciantes, entonces es un poco complicado.

Del mercado ¿quien es el dirigente?

¿Del mercado? es una señora pero no recuerdo cómo se llama.

¿Algún otro dirigente que conozcas de otra base?

Nada más son dos, normalmente.

¿Esta agrupación de bicitaxistas tiene algún nombre?

CROC (Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos).

¿Me decías que aproximadamente son 150 o 160 bicitaxistas?

Sí, más o menos.

¿Tienen alguna forma de limitar el número de bicitaxistas?

De hecho están tratando de hallar una manera para que no haya tanta sobrepoblación.

¿Sabes tú de qué forma se está tratando?

No eso ya lo tratan entre dirigentes, ya lo tratan.

¿La organización se encuentra afiliada a algún partido político?

No, trabajan de forma independiente.

¿Sabes tú cómo se eligen los dirigentes?

No, ya llevan años trabajando desde que una entró, los dirigentes ya llevan años, toda su vida han vivido aquí.

Y por ejemplo ¿tienen algunas formas en las que opera el grupo de trabajo por ejemplo algunas reglas internas, reglamentos?

Normalmente cuando estamos en las bases se prohíbe tomar, se prohíben drogas, se prohíbe estar haciendo un desorden en el aspecto de que tenemos una orden estricta de cierto límite donde pueden llegar los bicis, para evitar accidentes entre calles... las calles están marcadas por líneas amarillas para evitar, por ejemplo “de acá a acá sólo caben tantos bicis no se deben de pasar”, también con las combis.

¿La CROC controla las combis?

No, son diferentes asociaciones.

¿Cómo garantizan que respeten las reglas?

En las bases están los llamados checadores, en la base del metro son los hijos de Ángel Cruz, entonces ellos todo el día están de pie, están checando que [los bicitaxistas] no se salgan de las áreas, que no estén haciendo desorden, que nos se estén drogando, que no estén haciendo muchas cosas; en el momento de que ellos faltan al reglamento que se les está poniendo, ellos [los checadores] los sacan, en el aspecto de “ya no puedes trabajar aquí, o te comportas o definitivamente vele buscando” ¿no?

Las personas nos decían en las encuestas que esta base del metro era una de las más conflictivas por distintos temas como uno de los puntos donde hay más afluencia de personas, tenían un poco la percepción de que trabajaban de forma muy desorganizada, entonces, mi pregunta sería ¿estas reglas sí funcionan o consideras que es muy complicado mantener el orden?

Es complicado, sí se puede pero cuando dicen eso es porque ya a cierta hora de la noche es obvio que ya no puede haber checadores, hay algunas personas, compañeros que trabajan hasta la una o dos de la

mañana o siguen en la base, pero ellos son los que organizan lo que es el desorden porque ya no hay nadie que cheque, ya no hay alguien que controle esa situación, por eso, de la misma manera, dicen que es la más desorganizada pero en sí, en el día, sí guardan un orden porque están los checadores, para eso están todo el día.

Estas reglas de operación ¿te las dan por escrito o sólo es de forma oral?

Tú puedes llegar a la hora que tú gustes, por eso ahí mismo se paga lo que se le llama un tarjetón, se paga, es como un vehículo ¿no? Tanto como ellos tienen prioridades y también nosotros, entonces nosotros metemos papeles para que también respeten nuestros derechos en el aspecto de transitar, de que si ocurre un accidente los dirigentes, tienes un respaldo, si tú no tuviste la culpa ellos van a abogar por ti claro que si vienes drogado es obvio que no te van a dar la razón.

Y esta cuestión del tarjetón ¿cuánto pagas y con qué periodicidad?

Se paga semanalmente y se paga alrededor de 30 pesos 40 pesos.

¿De qué depende?

El día, normalmente deben de respetar el día de pago que se les pone, es un día considerable, que dicen, no sé, “los viernes debes pagar el tarjetón o la tarjeta” y se les firma para que no haya ningún tipo de problema, llevan un control estricto para evitar la sobrepoblación o que haya algún desorden, llevan una lista de las personas que estamos dentro de las tarjetas contadas de cada base.

¿Una vez que se cubren todos los lugares ya no dan lugares adicionales?

Hay personas que conocemos aquí, que se dedican a compra y venta de bicis, los rentan y así, y quieren seguir metiendo bicis, bicis, bicis, y entonces ya no pueden, tienes que tener cierto punto de conciencia que no puedes estar metiendo bicis porque hay gente que lleva mucho más tiempo que tú o gente que está aquí todos los días y de repente sacas un bici y ya te quieres venir a trabajar y las cosas no son así.

Entonces supongo que hay muchas personas que así lo hacen ¿no? que sí ya no me dejan a mí le digo a mi pareja (como prestanombres), oye pues vamos a dar tu nombre

No, la persona que trabaja en bici esa es al cual sale (el nombre) el tarjetón, de la cual tiene que estar tramitando esos papeles.

Entonces, ¿el tarjetón es la única cuota que pagan ustedes como trabajadores?

Ajá y lo que es “una checada” se podría decir que [de ahí que se da] (sic) el mantenimiento de las bases y son que 5 pesos diarios 5 o 6 pesos diarios.

¿Un poco como los comerciantes que tienen que pagar por su lugar?

Ajá, algo así, nosotros pagamos, se puede decir que 3 pesos en la mañana, en la tarde y en la noche porque son diferentes checadores, por ejemplo, desde 7 u 8 de la mañana a 3 de la tarde está uno, a las 3 entra el otro y de las 8 a las 11 o 12 ya llega el otro.

¿A cada uno le debes dar una cuota?

Nada más 3 pesos a cada quién.

¿Hay algunos operadores que trabajan de forma independiente? o de plano ustedes como gremio ¿limitan que entre gente que no esté afiliada? por ejemplo que yo compre un bicitaxi y que diga me quiero poner a trabajar en las mañanas

Cuando pasa eso es gente que ya ha trabajado un tiempo con los mismos dirigentes, “¿oye qué onda me das permiso de formarme?”, “sí, nada más paga tu tarjeta y sin problemas”, ¿no? aquí es como, tú pagas y ellos no te dicen nada mientras tú cumplas con todos esos límites de que no te pases de la raya, muchas cosas así, ellos no te dicen nada, mientras tú pagas tu tarjeta, tú tienes derecho a formarte aquí las veces que quieras, el horario que quieras nada más cumple con tus checadas y tus tarjetas y está todo en orden.

¿Reciben ustedes algún tipo de estímulo laboral, premios anuales o algún tipo de prestación?

No como tal, no recibimos nada de eso.

Respecto a este tema los conductores que tienen Seguridad Social supongo que es porque están afiliados pero por fuera ¿no? por ejemplo el seguro popular pero ¿por parte del trabajo no tiene ningún tipo de prestación?

No de prestaciones... no, ninguno te ofrece ninguno de esos servicios.

Cuando platicábamos de cómo eran los conductores lo que veíamos es que, generalmente, las personas a los que suelen discriminar más, es a los jóvenes porque como que perciben que ellos son más proclives a drogarse o a estar tomados, dicen que los más responsables son las mujeres y los adultos mayores ¿tú consideras que sí es así?

Sinceramente, a veces sí y no porque hay chavitos, en serio niños, bueno muchachos que realmente son responsables, que no significa nada la edad, y hay personas en las cuales, al menos yo, en mi caso, o sea, yo trabajo ahí todo el día y en verdad hay personas ya grandes, personas de la tercera edad que aún así se siguen drogando, o sea eso no tiene nada que ver, y también conozco una que otra mujer que también lo llega a hacer ¿no? o sea aquí hay un poco de todo, no es tanto discriminar aunque a veces sí dicen “no, con el chavo no porque maneja feo” o “con el señor no porque viene drogado” o equis razones.

También nos decían que a partir de la pandemia como que la gente percibía que había muchos chicos menores de edad ¿hay algún control para ingresar como operador? por ejemplo ¿te piden papeles, te piden algo?

Al menos en el aspecto de cuando uno renta un bici, si una persona no sé, un niño, porque, normalmente yo los llamo niños, los más chicos 15 años 14 años cuando les rentan un bici tiene que quedar alguien como aval para hacerse responsable de ellos, tanto como de ellos como de la unidad, y sí tiene que quedar alguien y normalmente cuando no tienen ese aval [es] porque los bicitaxi son propios, porque hay niños que así sus papás se dedican a patronos de bicis entonces como de “¿vas a salir a trabajar?, con cuidado” pero cuando vas a la base “¿quién se va a hacer responsable de ti?, porque tú pagues”, “alguien tiene que venir, si tú no me pagas yo tengo que arreglarme con esa persona” ¿no?, no sé, algún, alguna persona que se haga responsable de él, ¿no?

¿Entonces no hay restricción de edad para entrar?

No hay restricciones de edad simplemente si quieres trabajar aquí tienes que traer a alguien que se haga responsable por ti, por cualquier situación, uno nunca sabe ¿no?

Mencionaste un tema: lo de los patronos de los bicis ¿hay muchas personas que trabajen en este esquema? ¿que tengan flotillas grandes de bicitaxis?

Son contados aquí en la colonia, pero sí los hay.

¿Son identificables?, ¿tú sabes quiénes son?

Sí, normalmente no se conocen aquí por nombres, aquí todos se conocen como por apodos, no se, por ejemplo, no sé el águila, el Pastrana, el cartel, son de los que se dedican a sacar bicis a venderlos que tienen arriba de 10 o 15 bicis.

La renta de un bicitaxi ¿cuánto cuesta?

Cien pesos por día; de alrededor de 70 pesos a 100 pesos por día, antes, me acuerdo cuando estaban de 40 pesos 50 pesos pero no; ya conforme fue pasando el tiempo fueron aumentando.

¿Cuánto tiempo duró este precio?

Por [lo regular] duran como un año en subir la tarifa y le van subiendo, que de 5 pesos, 10 pesos, o sea, varía.

Quienes trabajan en bicitaxi ¿generalmente se dedican a ello de tiempo completo? O ¿hay muchos estudiantes, o jubilados?

Normalmente aquí en la mayoría son de tiempo completo muy contados son los que tienen dos trabajos, como yo que a veces me dedico a seguridad, así, y otro tiempo estoy trabajando en el bici, y hay otras personas que por ejemplo, algunas muchachas de los bicis son amas de casa y ya en la noche en la tarde le dedican a salir a trabajar, y así.

¿Ya es un oficio como tal?

Ajá ya es como un oficio... antes había mucho estudiante, de que salían de la escuela hacían la tarea, se salían, trabajaban y se volvían a meter y al otro día también hacían lo mismo, pero ahorita, después de que pegó esto de la pandemia ya no es así.

¿Entonces con la pandemia cambió esto? o antes

No, desde la pandemia empezó a cambiar esto, ahora los chavos en vez de trabajar, antes lo hacían por un bien, desde el momento que salían de la escuela, trabajaban y se volvían a meter a la escuela; ahora desde que llegó la pandemia, como que los chavos de ahora ya se enfocan más en grupos que se forman, no de los bicitaxeros en general, sino en grupos salen, todo eso, como que ya no trabajan, ya se dedican a otras cosas.

¿Qué otros cambios perciben con la pandemia en su trabajo como bicitaxista?

Más restricciones de seguridad en nuestro trabajo, en el aspecto de que es estricto, pero yo creo que está bien, no puedes trabajar si no traes cubrebocas, tu bici tiene que traer por lo menos el bote de gel antibacterial amarrado como tú quieras y cuando sube el pasaje tú les tienes que echar, o en el aspecto de que si puedes, pues usa guantes ¿no? a veces ellos entienden que no se puede usar guantes por la misma razón, que cuando llueve o así, las manos se resbalan o los frenos, no alcanzas a apretarlos bien y por eso ocurren los accidentes pero si hay como que ese tipo de situaciones, o en el aspecto de no se amontonan tanto, traten de guardar también su distancia, un poco más de control.

Y supongo que estas medidas sanitarias corren por su cuenta ¿no? por ejemplo tú tienes que comprar el gel

En nuestra base, el señor Ángel, él sí es como de que “¿no traen cubrebocas?” él lleva cubrebocas “pónganse los cubrebocas”, ya de él no depende de si los ocupan o no pero sí es de “toma, pónganse el cubrebocas”, te los da una, dos veces por semana si tú quieres y ya, el gel y eso es cuestión tuya, si tú te quieres cuidar, porque hay mucha gente, muchos compañeros que no les gusta traer el cubrebocas, que no les gusta usar el gel antibacterial, dicen “¡ay, yo por que!” ¿no?, pero normalmente sí utilizan esa medida y de hecho los checadores sanitizan los bicis cada vez que uno va pasando, tienen su rociador y rocían los bicis para que la gente que suba y evitar ese tipo de problemas.

Y también con respecto al tema de la misma pandemia ¿disminuyó el trabajo para ti?, ¿tú percibes que ha disminuido el trabajo?

Sí porque la situación económica no está tan bien y a lo mejor dicen “no se cobra mucho” o así pero sinceramente, si no hay trabajo, hay veces que no tienes para pagar por el servicio.

¿Mantienen alguna relación con gente de la delegación, del municipio?, por ejemplo con gente de movilidad, de vía pública, con la policía o con alguna otra autoridad que dependa del municipio.

No, nosotros no, los dirigentes sí pero nosotros no.

¿Qué pensarías respecto a la posibilidad de regularizar el servicio de bicitaxis?, es decir, como reglamentar más el servicio, empadronarlos, censarlos, un poco lo que decías que se estaba tratando de hacer ¿tú tendrías una percepción positiva de esto o te gusta cómo funciona actualmente?

Me gustaría que hubiera un poco más de control en el aspecto de qué “oye, no sé, vamos a ser un poco más organizados” y de hecho se está poniendo a pie pero me gustaría que fuera generalizado en todos lados porque al menos en nuestra base sí lo está pero en otros lados no.

¿En otros lados no están a favor de esto?

No, en otros lados no lo ponen en práctica, más bien.

¿Piensas que hay alguien que está a favor o en contra de la regularización de los bicitaxis?

Algunos sí están en contra, no todos, porque dicen que si hacen eso que si ponen la regularización y todo eso, piensan que van a cobrar más [las checadas] o que piensan que los costos van a subir, que quieren bajar las cuotas de las cuales ya nos pagan; nosotros tenemos una cierta tarifa, entonces piensan que por eso todo va a bajar o va a subir o por eso.

Regularizar el servicio implicaría poner orden en el tema del uso de drogas y supongo que quienes consumen sustancias mientras trabajan, pues tampoco están de acuerdo

No, no están mucho a favor, como que “ay no, ¿cómo crees?”

¿En qué porcentaje me dirías que utilizan drogas los bicitaxistas?

Bueno tú de qué de 150 [bicitaxistas], un 30% [utiliza drogas].

Generalmente ¿los conductores tienen niveles educativos similares?

Mira, aquí normalmente sí hay uno que otro, muy contados la verdad, que tienen a lo mejor nivel un nivel académico un poco alto ¿no? Aceptable, y hay muchos que realmente no lo tienen.

¿Tú crees entonces que quienes trabajan como bicitaxistas lo eligen porque les gusta o porque no tienen de otra?

Unas lo eligen una por necesidad y otras porque es un trabajo en el cual no te discriminan en el aspecto de que tengas la licenciatura, que tengas en estudios, no te exige.

También estoy trabajando con el tema de la motorización porque veo que en muchos lugares que anteriormente tenían servicio de bicitaxis, se ha optado por empezar a utilizar motos, por ejemplo en el caso de Tláhuac, aquí, en las bases de Río de los Remedios, hay muchos lugares. De hecho la impulsora es uno de los pocos lugares donde se concentra una gran cantidad de viajes en bicitaxis de toda la zona metropolitana entonces ¿por qué consideras que no se ha optado en la impulsora por hacer este paso a mototaxis?

Una, porque si lo hacen, eso sí lo tenemos bien en claro ¿no? porque por eso no se han metido motos aquí, una, porque sabemos que muchos niños o bueno, muchachos, que todavía no son mayores de edad, no pueden tramitar ni pagar una licencia y no son aptos para manejar una moto, por esa misma razón. Otra de las cosas de las cuales lo han platicado, si de por sí hay demasiados coches, vehículos que ya están como que dañando el medio ambiente, sinceramente, ¿como para que traer más? o ¿como para que meter [motos] en una zona que realmente no es muy común que veas una moto aquí? ¿como para estar metiendo más y más y más? y aparte les quitarías, si hacen eso, para ellos [los dirigentes] bajan los ingresos, en el aspecto de los pagos de las tarjetas. Si eso es así, ellos hacen eso de meter gente en moto, la gente baja porque muchos ya no pueden trabajar en motos: niños, gente adulta, mujeres que a veces... bueno al menos en mi caso, yo sí sé manejar, algunas no, entonces van a perder gente en ese aspecto y por eso no lo permiten y para evitar este tipo de conflictos, de que haya accidentes, como las calles aquí son muy cerradas evitar sobrepoblación [saturación vial].

¿Ustedes como grupo tienen alguna forma en la que se reúnan a discutir problemas por ejemplo que hagan asambleas o juntas de bicitaxistas?

Realmente, como bicitaxistas no, los dirigentes sí, en el aspecto de “oye ¿cómo ves esto?” muchas personas están a favor y muchas en contra ¿no?

¿No se ha intentado o se ha propuesto la presencia de mototaxis?

Sí se ha discutido y todos han dicho que no, porque le quitarían trabajo a personas que realmente sí lo necesitan, a personas de la tercera edad que ya no pueden manejar o personas así, entonces ellos ven por su bien en el aspecto económico o social y también ven por nosotros y dicen no, y mas que nada si de por sí un pasaje mínimo te lo pagan en 8, 9 pesos depende la distancia van subiendo, lo más que te va pagan en bicitaxi son 12, 15 pesos, depende de la distancia, y teniendo moto, si la gente aquí no quiere pagar más y por eso mandan a hacer las tarifa, a ponerlas en los bicis para que la gente también respete lo tuyo así como tú respetas a tu pasaje, cualquier cosa, ellos también tienen que respetar tus tarifas ¿no?, entonces dicen ¿cómo van a tener como para pagar uno?: una moto, dos también las personas como te vuelvo a repetir que tienen demasiados bicitaxis no tienen para comprar motos o sea si tienen ya 15 bicis y ya están todos armados y con una bicicleta no todos van a querer bajar 15 bicis y montar y comprar 15 motos entonces, como que no (es buena opción).

Respecto al tema de la regularización del servicio ¿qué medidas percibes que se están tratando de implementar por parte de los dirigentes para mejorar el servicio? ¿para hacerlo más ordenado?, o ¿no percibes ninguna?

Sí se percibe en el aspecto de que han estado sacando los tambos de agua, tratando de contratar pipas para que haya agua en el aspecto de que limpies unidad, para que la gente... tu bici es tu presentación, si tú lo traes mal, tú te ves mal, la gente también busca y categoriza todo eso: te mal ven, te ven bien, o cualquier cosa, en el aspecto también de decir, “vamos a tener un área más limpia”, también lo hacen ellos en el aspecto de “mira hoy te toca”, o “yo traigo lo que es el cloro, a ti te toca el jabón”, no te piden grandes cantidades creo que es algo considerable de qué te dicen “tráeme 1/4 de jabón” y se organizan entre tres, cuatro personas y “a ti te toca de aquí a acá y a ti de aquí a acá” y se tiene que lavar porque

una persona es obvio que no se va a subir, no va a estar a gusto en un lugar, esperando, tú estás esperando un bici y no es nada grato estar en un lugar que huele mal, que se vea mal, que haya basura, que haya viciosos, entonces ellos dicen “¿soy estricto?, sí” y en el aspecto de que “lo lamento si te enojas, ¿no te importa tu trabajo? a mí tampoco me importa sacarte, pero por ti o por las personas que se están enviando no van mal mirar lo que son personas que realmente están trabajando bien o que le están dando ganas por progresar” entonces como que sí lo están poniendo en práctica.

¿Los bicitaxistas generalmente son de aquí de la impulsora o muchos vienen de fuera?

Muchos vienen de Ecatepec, de Tláhuac, otros vienen hasta de Morelos, o sea, vienen hasta personas, señores que conocemos, muchachos que han llegado a venir, van y vienen, que son de Toluca, de Puebla, son de fuera.

¿Pero cuando llegan ya viven cerca de la impulsora?

Sí.

Respecto de la presentación y limpieza de las bases muchos usuarios perciben que los bicitaxistas orinan en la vía pública.

Exacto, por esa misma razón muchos negocios nos han llegado a apoyar en el aspecto de que dicen voy a abrir el baño ¿no? cinco pesos el baño y los ponen. Por ejemplo, en nuestra base sí tenemos baño en el aspecto de que tenemos un baño en donde está una cocina económica, y ahí abrieron un baño entonces nosotros sí tenemos, en el aspecto de ¡ay es que estamos en una base y no hay [baño]!, es obvio que no, en la base mercado es obvio que sí los hay porque está el mercado y ahí hay baños.

¿Han negociado con algunos comerciantes locales para que les dejen más barato el baño?

Eso ya depende de cada negocio, ellos lo ven como un negocio independiente, cómo les vuelvo a repetir (sic), el negocio que abrió los baños lo hizo como muy independientemente de ellos pero sí, a lo mejor sí lo hacen, no te lo niego de que las personas en el aspecto de compañeros que son hombres, nosotras como mujeres es obvio que no podemos hacer eso, pero hombres ya a una cierta hora de la noche es obvio que los baños públicos no van a estar abiertos que digamos las 24 horas entonces yo creo que como muchos trabajan ya tarde entonces sí lo llegan a hacer [orinar en vía pública].

¿Tú qué piensas de la posibilidad de manejar un mototaxi?, si te dieran la oportunidad de elegir ¿elegirías manejar mototaxi, bicitaxi y por qué?

Bicitaxi, yo sigo con la noción de un bicitaxi porque una moto es como darles a las personas que traen un carro, si de por sí no respetan cuando tú vas en tu carril, no respetan la vialidad cuando tú estás trabajando, mucho menos en una moto; les da más derecho aventarte el carro pues ¿tú traes moto no? y cómo que no.

¿Cuáles consideras que son los principales riesgos de manejar el bicitaxi? ya nos platicabas que te pasó un accidente, ¿qué otros riesgos percibes en tu trabajo?

Que te choquen, una como mujer, el acoso, el riesgo de que a veces, personas que no son de aquí también se dedican a robar los bicitaxis, a robar a las personas que los traen, que vienen de otros lados y se dedican a eso, esto también es un riesgo.

¿Son comunes los robos de bicitaxi?

No sé por qué lo hagan ni por que pase ese tipo de situaciones pero sí hay un cierto tiempo en el cual dicen “ay estuvo bien tranquilo”, y hay un cierto tiempo en que dicen “se están robe y robe los bicis” pero porque son personas que hasta los mismos bicis que tenemos aquí los hemos llegado a encontrar en otras áreas de mototaxis, entonces los tunean, los deshacen todos, quitan lo que son láminas, techos y los vuelven a tunear todos pero por eso los bicis llevan un cierto control que se le llama un código de barras, como dígitos que traen los bicis grabados, esos no se les pueden cambiar porque luego- luego se ve, porque vienen directo de fábrica, si tú los cambias se ve, si tú tienes un papel, tú vas y levantas una denuncia o tú vas y tú ves un bici y trae los mismos números de código de barras.

¿Cómo la serie de los coches?

Exacto, entonces ahí te das cuenta si es tu bici o no es tu bici.

¿Identificas en qué temporadas pasa (el robo de bicitaxis)?

Nosotros nos hemos percatado de que los bicis se roban mucho ya cuando se va llegando diciembre porque es la fecha en la que todos piensan, cómo te vuelvo a repetir (sic), no muchos trabajan aquí de tiempo completo, cuando dices... tienes dos trabajos (piensan que) tienes dinero, o a los mismos señores que tienen bicis por mayoreo dicen, “tiene para pagar”, a esos es a los que más roban pero desgraciadamente los patronos son como de “tú lo traías, tú me respondes” ¿no?

No es como que tú puedas levantar un acta y el dueño te diga bueno no hay bronca ¿no?

Aquí no, aquí si tú lo traes, tú respondes porque yo te lo estoy prestando en buenas condiciones y tú me lo tienes que regresar igual.

¿A ti te han asaltado?

A mí no me han asaltado.

¿Alguna vez te has sentido con miedo de que te asalten?

Sí porque normalmente llegando una cierta hora, y aquí ya no interesa ni la hora, te vean que vas sola o te vean acompañada, la sensación que tú tienes de que los carros emparejan de más ¿no?

Has tenido percances viales, nos platicabas hace rato. Si quieres cuéntanos un poco más ¿cuál fue el accidente que te pasó la semana pasada?

Yo iba trabajando y me dice una persona que la lleve cerca del la prepa que está aquí [la FES Aragón], uno dice, pues sí te llevo, ¿no? pero estaba lloviendo a lo mejor no muy fuerte pero estaba lloviendo y cuando está lloviendo, la verdad, nosotros como bicitaxeros procuramos no ir tan rápido por lo mismo de que a veces los frenos con el agua se van [no funcionan adecuadamente], tanto como en un carro como en una moto, entonces yo venía pasando sobre una calle que de hecho se llama [Hacienda las] Ánimas y una persona que venía en estado de ebriedad con un carro iba saliendo de estacionarse y en vez de la persona esperarse... venía a más media calle y no podía decir "se me atravesó luego- luego", y la persona "esta" en lugar de esperarse, aceleró y uno como bicitaxero con el agua ya cuando ves el carro ¿ya que puedes hacer? ¿frenarte a media calle? pues ya no reaccionas; y entonces esta persona le pega al bici y lo deshace totalmente porque los bicis o sea literal si tú le metes un golpe, aguanta, pero ya cuando le dejas ir un carro ya no, o sea, ya es un bici inservible porque ya se descuadró, porque los rines ya no sirven y los daños que una sufre pues sí son variables porque por ejemplo yo me raspé, me lastimó una costilla y me dejó un moretón bastante grande en la pierna ¿no? y pues ahí en el aspecto de eso, afortunadamente estaba una patrulla a poca distancia y [además], en ese tipo de lugares concurren las cámaras, entonces la cámara sí alcanzó como que a es decir "es que ella no tuvo la culpa ella venía normal, el tipo este acababa de salir de mi lugar de consumo y estaba en estado de ebriedad" y aparte de estado de ebriedad venía en estado de drogadicción y ahí como que me ayudaron mucho pero yo tuve la suerte de que estaba en un lugar en el cual me conocen, vieron las grabaciones, pero hay muchas personas las cuales no tienen esa suerte y luego cuando dicen "¿chocaste? tú tuviste la culpa", la persona que te choca se aferra y dice "no es que tú tuviste la culpa" y mucha gente pues desgraciadamente se queda callada como de que "yo no me meto en problemas" en vez de decir ¿sabes qué? a veces uno no tiene la culpa a pesar de que uno puede estar parado o estacionado y llega al carro y ¡pum!, ya... ahí se acaba todo y tú tuviste la culpa.

Los accidentes más comunes ¿son con coches, o con peatones o ciclistas?

Con coches y con transporte público o hasta con tráiler, una Combi o un camión de transporte público ha llegado a pasar.

¿Alguno de estos accidentes ha tenido consecuencias fatales?

No que hayan fallecido, normalmente cuando a nosotros nos pegan si nos causan fracturas, raspones, moretones, hasta si tú quieres, hasta una hemorragia porque a veces el golpe sí lo alcanza a recibir el bicitaxi pero si no... cuando menos ves... lo recibes de lleno tú porque no sabes dónde te va a pegar.

¿Entonces el tránsito es uno de los principales riesgos de trabajo?, decías al principio que los principales riesgos eran el sol, la lluvia y el viento... ¿Qué es más complicado? ¿manejar cuándo está lloviendo o cuándo hace calor?

Cuando está el calor te agobia y muchas veces, en el aspecto de las personas de la tercera edad o ya grandes se les baja la presión por porque no tienen un cuidado, en el aspecto de la lluvia sí es más riesgoso, tiene que tener uno más precaución, de que aparte de que te mojas, no ves, tienes que ponerte la gorra para que el agua no te caiga directo en la cara, y puedas ver; y el viento... el viento es muy pesado porque si tú vas del lado contrario del viento, un bici pesa más, entonces en lugar de ayudarte, te perjudica porque tienes que pedalear más, tienes que aferrarte más.

Particularmente ¿has sentido un impacto en tu salud por ser bicitaxista?

Sí porque haces condición, es una manera de guardar tu condición respiratoria, como en el ejercicio también es positivo; a la vez hay ciertos puntos negativos en el aspecto de si trabajas en el sol o en la lluvia te enfermas ¿no? como todo, yo creo que eso es en todos los trabajos pero en el aspecto de si te ayuda en tu salud, sí, sí te ayuda y más cuando no te drogas o no estás en un estado de que consumas mucho alcohol ayuda mucho en tus beneficios de salud.

Respecto al tema de la de certeza laboral ¿ustedes no tienen ningún tipo de contrato de trabajo, verdad?

No

Supongo que los que tienen lo más cercano a un contrato de trabajo son los que rentan un bicitaxi ¿no?

Ajá, sí

Tu bicitaxi ¿es propio o rentado?

En proceso de compra.

¿Cuánto cuesta en promedio un bicitaxi comprado?

¿Te soy sincera? normalmente un bicitaxi está alrededor de unos 12,000 o 15,000 pesos, varía de cómo lo quieras tú, en las piezas, como en todo, en ropa, en tenis, hay marcas, en nuestra área de trabajo también hay marcas de las cuales [unas] son buenas, unas no tan buenas, entonces procuras meter cosas que te duren y que la verdad no te perjudiquen porque a veces por algo barato, por unos frenos baratos puedes llegar a tener un accidente, o por cualquier cosa ¿no?, entonces vale alrededor de 15,000 pesos o 14,000 pesos.

En promedio ¿a cuánto ascienden tus ganancias?

Aquí no ves la ganancia por semana, aquí es diario ... un mal día ya pagando lo que son tus cuentas y así... un mal día te sale ¿de que será?, unos 100 pesos, 150 pesos y un buen día de 250, 300 pesos pero claro, tienes que estar trabajando todo el día así esté lloviendo o esté el sol.

¿Cuáles son los días buenos?

Normalmente, lo que son quincenas, lo que son viernes, sábados y domingos.

Estos días ¿qué cambia?

Las quincenas los pasajes que más tenemos son personas que ya nos conocen y que en verdad tenemos su confianza o hasta a veces tienen nuestros propios números telefónicos y [dicen] “¡oye!, ¿puedes pasar por mí a mi domicilio?, llévame al banco”, entonces en quincenas como que “llévame y tráeme” es un viaje de ida y vuelta nosotros le decimos así y por ejemplo los viernes y los sábados son de chavos, chicas que van no se... a una fiesta, conocidos; qué es la zona más transitada entre semana, en las calles

principales que es [Hacienda de] la Noria pues hay mucho puesto [comercios de interés], entonces la gente como que sale más a ambientar, entonces es el día bueno y los domingos normalmente está el tianguis y normalmente nos pagan un poquito más a lo mejor si tú quieres, si el pasaje es de 8 nos dan 10 o 12 pesos a lo mejor dices ¿2 pesos?, ¿cuánto pueden ser 2 pesos? pero de 2 pesos [por cada viaje que realizamos] es un poco más para nosotros.

Porque además no es un viaje

Exacto, entonces en el tianguis la gente también tiene conciencia y te da, que los 10, que los 12 pesos, entonces es un día bueno también para nosotros.

¿Cuántas personas dependen del ingreso que generas?

Yo mantengo a 3 personas: mi abuelito, mi mamá y mi hijo.

¿Tus ganancias te parecen suficientes para solventar tus gastos?

Sí son suficientes, cuesta trabajo pero sí son suficientes.

Me decías que con la contingencia sanitaria ha cambiado ¿verdad?, ¿actualmente tienes más, o menos clientes?

Depende también los días porque hay veces que tengo a mis clientes, a veces que toda una semana, y hay veces que dicen, “¿sabes que? ahora no tengo, hoy no gracias” entonces, varía.

Entonces ¿se está normalizando la situación?

Un 50- 50.

La gente que anteriormente llegaba a la FES Aragón ha dejado de llegar, ¿eso ha afectado?

Sí, sí nos afecta porque normalmente la base del metro impulsora es una de las bases principales, es la primera base de todas, entonces como que sí nos afecta...

¿Por la gente que ya no va a la FES?

Ajá o gente que va a calles de por aquí, pues ya se bajan de aquel lado, y luego- luego [insinúa que caminan].

¿Cuentan con alguna protección en salud, alguna caja de ahorro?

Eso ya depende de ti. Al menos yo sí porque tienes que ir guardando por si te enfermas, por cualquier cosa, porque son gastos de ahorro propio.

En caso de enfermedad ¿no cuentan con algún apoyo de la agrupación?

Depende, créeme que han habido casos en los cuales, no es por enfermedad de gripa, tos, ¿no viniste a trabajar? bueno hasta los mismos patrones te dicen “no te preocupes, no pasa nada, cuando te mejores pues vienes por tu bici, te lo guardamos”, pero en el aspecto de ya cuando es un aspecto de salud ya muy crítico, lo que son los dirigentes de aquí o así, piden como que una ayuda mutua entre todos los compañeros, se pide como una ayuda para poder ayudar a la familia o a esa persona, o en caso de fallecimiento, muchas veces de compañeros, desgraciadamente han fallecido y su familia pues... cómo te vuelvo a repetir (sic), no contamos con un seguro ni con prestaciones entonces nosotros de manera de ayuda, como compañeros entendemos también la situación, entonces nos ayudamos entre nosotros, hacemos lo que son recolectas para ayudar a los familiares o a la persona que esté mal.

¿Alguno de ustedes ha enfermado por COVID?

Una persona y desgraciadamente falleció y se le ayudó a la familia durante [el tiempo que] la persona que estuvo enferma y después de que falleció se le ayudó [a la familia].

Realmente un porcentaje muy bajo si consideramos cuántos son

Sí es un porcentaje muy bajo, a las personas por ejemplo unos no trabajan aquí, les dio covid en su trabajo y ya no se volvieron a aparecer aquí pero ya es muy independiente a lo que estábamos nosotros [es decir, enfermaron desempeñando actividades distintas al bicitaxismo, en lugares distintos a la colonia].

¿Tú recibes algún otro tipo de ingresos? nos platicabas que en ocasiones te empleas como seguridad en los bares, además de esto ¿tienes algún otro empleo?

Normalmente soy una persona que tiene trabajos [simultáneos], cuando no estoy de aquí en el bici tengo trabajo de seguridad, cuando no estoy aquí también soy comerciante en vía pública del centro, entonces tengo diferentes oficios, entonces cuando no hay mucho trabajo aquí tengo que moverme para otro lado y buscar donde genero un poco más [de recursos], para tener un poco más de ingresos para mi familia.

Desde que empezaste a trabajar, ¿has tenido algún conflicto con algún vecino? derivado de tu labor claro, no a nivel personal

No.

¿Con algún comerciante, con algunos otros transportistas?, bicitaxistas por ejemplo.

Ahí sí... porque piensan que porque una es mujer no se puede defender y tienen el derecho de faltar al respeto, en el aspecto de que te dicen cosas altisonantes, de qué piensan de que porque trabajas en un oficio como este tienen el derecho de faltarle el respeto, de decirte cosas diferentes... en el aspecto de más hombres. Entre mujeres nos cuidamos “¡oye respétanos! no por el simple hecho de que seas hombre significa que me faltes al respeto nada más te pido un respeto” y tú me respetas, yo te respeto... pero hay personas que son demasiado tercas en el aspecto de personas de transporte público personas en las calles hasta con el propio pasaje ha llegado a pasar que son muy irrespetuosos.

¿Con la policía has tenido algún problema como hostigamiento o que te hayan querido levantar el bicitaxi?

No, cuando llegas a estar en algún lugar o a veces está mal el bici en el aspecto de que si tú te metes, es obvio que el bici queda entre salido (sic) [es decir, que obstaculiza el libre paso en alguna calle] y por eso pasan los accidentes, nada más la policía siempre se acerca y dice... no sé, un patrullero... “nada más un favor amigo, estacionate bien”, no son groseros, no son altisonantes, no, nada... claro que sí ha llegado a haber alguno que otro agravio con personas que la verdad son... ¿como se dice? que vienen muchachos muy drogados y le quieren contestar, ahí entonces es cuando ellos hacen su labor de “tranquilízate o llega a haber algún malentendido”, pero de allí en fuera como que ellos hablan con mucho respeto.

Es respetuosa la relación

Sí

Respecto a las bocinas, ¿tienen alguna restricción?, que les digan los dirigentes, no puedes tener la música tan alta.

No, ahí es como un toque personal que te da, ¿no?, así como que tú le das a tu bici, cada quien tiene una personalidad diferente. Nada más para que no sea molesto para el pasaje, no porque nos digan sino para que no sea molesto para el pasaje, le bajamos pero normalmente siempre sale uno que otro pasaje que te dice ¿puedes subirle a esa canción? me gusta ¿no? o ¿no tienes la canción de tal? y normalmente pues yo traigo [todo tipo de música].

Yo he visto que hay chavos que lo toman pero nada más para pasear ¿no?

Sí, de hecho sí, tenemos pasaje así más los fines de semana que los muchachos en sí van a los bares más cercanos a la colonia y luego antes de irme, dicen ¿me llevas? no sé, a tal calle y nada más van a comprar una cerveza o van, no sé, a alguna tienda o así y dicen ya, llévame pero ¿le puedes subir? Y ya, es como que un toque personal que tú tienes.

¿y muchos que te hablan para viajes más personalizados?

Ajá, así o personas que voy y recojo lo que son puestos, cosas y ya, me dicen “te llevas tantas cosas ¿sí?”, entonces las personas ya no te discriminan tanto, ya dicen “¡ah, pues sí carga”, “no pues sí hace esto, sí hace lo otro”.

¿Cuándo dices que fue la primera mujer que estuvo aquí de bicitaxista?... dices que la primera fue una señora que ya no está

Una señora que ya no está que se llamaba, bueno, le decíamos Canadá.

¿Qué tiempo tiene que empezó?

Si ahorita yo tengo 21 años, yo empecé como a los 10- 11 años, hace 10 años y yo fui, de ahí se fue ella, yo fui como la primera mujer, la más chica después de ella, fui la segunda mujer que empezó a trabajar en esto.

Yo sí identificó a dos chicas más aparte de ti que muy continuamente las veía, a una de ellas, ahí en la base del metro la he visto formada, una chica muy delgadita

Muy delgadita, puede ser que sea Denise o Cleo, son las únicas muy delgaditas, sinceramente.

Oye y ¿cómo le hacen, dices que luego llevan gente al banco a los cajeros me imagino, para el doble sentido se salen a la avenida central?

Ahí ya, depende del pasaje, si el pasaje lleva prisa nosotros debemos de tener precaución y nos venimos del lado contrario, cuando no, te dicen “no, no te preocupes no llevo tanta prisa” o, “no llevo prisa”. Hay calles por ejemplo que ya no pertenecen a impulsora pero nos ayudan mucho a nosotros porque por ejemplo si vas al banco pues está aquí cerca del metro, casi llegando a metro Río de los Remedios y si te metes por donde está la panadería, la ideal, hay calles que están abiertas para salir hasta lo que es el metro, entonces ya nada más lo que hacemos es irnos así normal derecho y ya de ahí damos vuelta, volvemos a dar vuelta y ya salimos a nuestro carril.

¿Entonces tú sí te avientas allí en Zapatas cuando es el tianguis?

Cuando es el tianguis, cuando trabajas, sí claro, todo con precaución ¿no?

Sí porque ahí es como vía principal.

Depende también donde vaya el pasaje, porque si el pasaje va, por ejemplo, pasando Noria, pues te tienes que ir por Rancho Seco o por Gavia que no hay tianguis, pero si ya van a Pastejé ahí sí también depende las calles, no siempre te vas a ir por Zapatas por qué por ejemplo, si agarras un bici en el metro y te dice “a Tomacoco” pues te puedes meter por la calle de San Mateo pero tienes que recorrer, mientras, desde Solís hasta San Mateo por Zapatas qué es la vía principal y ahí tenemos que tener mucha precaución.

Pero si la policía los ve ¿no los regaña?

No porque saben nuestro trabajo y porque de hecho la misma base que se arma, que está organizada los domingos en Zapatas y Solís esa misma base es de los mismos dirigentes de aquí del metro, son encargados, entonces como que ya saben.

Y de ahí de la farmacia San Pablo ¿quién está como dirigente?

En esa no hay un dirigente y no son como para llamarse una base, no lo es, son personas que no están de acuerdo con pagar una cuota o son personas como muy cerradas en el aspecto de ¿yo por que te voy a pagar a ti? ¿no? pero realmente estás pagando el trabajo y el lugar donde estás trabajando.

¿Y los de la Noria?

Los de Noria y Avenida Central no, esa base es de un dirigente pero realmente esa base no es como de nadie porque esta base lleva años, esa fue la primera base de todas, de ahí se fundamentó la del metro, pero ya de ahí la del metro pues... normalmente, si te das cuenta ¿de donde baja toda la gente?, del metro,

entonces aquí nada más la gente que se baja de las combis y cuando hay bici, pues los agarra, pero normalmente también no agarran mucho bici ahí porque ya en la noche ya son puros chavos que la verdad se envician, entonces esa base ya como que está desapareciendo sinceramente, y más que no hay una persona como tal que lleve el control.

Yo creo que los martes y les cae algo de la gente que viene del tianguis de la colonia Campestre Guadalupeana (al otro lado de Avenida Central)

Ajá pues son los días mas buenos, yo creo que para ellos.

¿Y la del mercado que está en Las Antenas?

Esa es base de taxis, normalmente ese pequeño lado de donde está el mercado de Las Antenas es como que de los señores ya muy grandes, en serio que ya son de la tercera edad, que ya nada más trabajan por ratitos ¿no? pues se paran ahí, platican entre ellos, ya son personas grandes y pues ya cuando le llega pasaje se los llevan, pero en sí, no es base.

¿Entonces la parte más organizada es este lado en el metro?

Sí porque la base de aquí de Avenida Central está desapareciendo, la de acá es del señor Ángel Cruz y ya las demás están pensando en asociarse para que puedan tener un mayor control, para que una base, en vez de tener varios dirigentes, pase a uno solo. Que ellos son los más organizados, ellos son los que llevan el control, más aquí, así sea hasta de vendedores ambulantes, lo que son los comerciantes, ellos tienen el control.

Conocemos una señora que se llama Leopoldina ¿no será ella la líder de la base del mercado?, ella es dirigente de comerciantes.

¡Ah! es que aquí, cómo bases de bici, también hay varios de una cierta parte de la colonia, hasta se puede decir de media colonia para allá son otros dirigentes, pero en sí, el señor Ángel Cruz es el que lleva más [agremiados], es el bueno, es el que dice “yo hago esto, yo hago el otro” y también se ha parado de manos cuando empezó la pandemia, de que empezaron a decir “se va a quitar la base de bicis”. él también dijo “yo también necesito que ustedes me ayuden a protestar, si ustedes no protestan por su trabajo yo no les ayudo”.

Cuando cerraron los negocios de la Noria, ya no estábamos viviendo aquí pero me acuerdo de que vi alguna nota en la prensa sobre qué habían cerrado la Avenida Central

Fue una protesta pacífica, no con agresiones, ni nada, sino simplemente exigíamos nuestro derecho, porque tanto como a ellos los quitaron como negocios ambulantes y todo, también como a nosotros, que trabajamos en vía pública, también exigimos nuestros derechos porque también querían quitar lo que es la base, o sea, querían cerrar literal todo pero si nos ponemos a ver realmente, somos personas que vivimos al día no vivimos de un sueldo base, entonces fue cuando cerramos... en ese tiempo estaba trabajando y fuimos a cerrar, comerciantes y todos y fue cuando nos conocimos así como de “ah también exigen lo mismo” entonces hay gente que entre sí, nos apoyamos ¿no?

Y hablando de movilidad dentro de la colonia si se sienten integrados como un transporte más

Sí por qué somos como un taxi.

¿Y con los taxis no tienen problemas porque les ganen el pasaje?

No porque la base que tenemos nosotros en el metro, cruzando, se puede decir una esquina está la base de taxis pero como todo, ellos también tienen sus clientes, y de hecho cuando está lloviendo o no hay muchos bicis a mí también me ha tocado, yo soy trabajadora también del señor Ángel Cruz, a veces también trabajo con él y entonces a veces estoy ahí con su hijo que le decimos el Jota Erre, y cuando dicen “no hay [bicitaxis]”, nosotros mismos le decimos “¿no te la llevas?” a los mismos taxis. Aquí no es como una lucha de pelea, muchas veces así lo ven y algunas personas sí lo hacen, porque sí lo hacen algunos que no están de acuerdo pero aquí es como que “tú me apoyas yo te apoyo” ¿no? normalmente pues estamos luchando por lo mismo, estamos trabajando en lo mismo, un taxi también no te ofrece un sueldo a la semana, también son pagos diarios y también es un sueldo diario entonces aquí no es para estar peleando, aquí es como para ayudarte.

Aparte también hay que dar cuenta renta gasolina

Exacto, renta gasolina, todo...

Transportes sí tiene la colonia, está la Combi que está afuera del metro las bases de taxis, los bicitaxis luego en Noria también los camioncitos amarillos también en Rancho Seco los camiones verdes o los micros que vienen de Neza.

Los micros que vienen para acá que van a 3 culturas y todo eso que rodean, sí.

Realmente sí tienes muchas formas de moverte ¿no?

Sí aquí sí hay mucha movilidad no es como en otros lados, como en el centro, que taxis sí hay pero pues muy complicado que pasen ¿no?, ¿por qué?, pues por tanta gente no pueden pasar también hay bicis, ¡claro! allá están más modernos que aquí pero no hay tanto... como que pasan los camiones allá es más el metro o caminar o uno que otro bici o diableros...

Y en comparación con los bicis de allá, si quisieran modernizar aquí ¿pasaría lo mismo que con las mototaxis?

No, ya sería algo muy diferente porque allá los bicis no es un mototaxi, allá tienen una especie de bombita entonces no avanzas nada más con ella tienes que pedalear para poder crear energía, por eso se llaman eco bicis, entonces allá es una bombita y tienes que pedalear para generar energía y nada más para si no puedes o se traba el bici, es como darle un “pushon”, y ya pero no es como que andes todo el día como con la moto, es diferente quizás sí habría la posibilidad aquí, si llegaran a modernizar los bicis esa sería una buena idea.

Sobre todo para los conductores que son más grandes ¿no?

Exacto, para los bicis sería una buena idea pero en sí no es como un moto taxi, es muy diferente porque ahí tienes pedalear para poder crear energía y nada más le aprietas un botón así como una moto y nada más te empuja tantito pero no lo puedes estar teniendo prendido todo el día porque se quema, por eso se llama ecobici y aquí nada más es un bici solamente y es muy diferente a una moto realmente hasta eso sería más considerable meterlo aquí porque pues los chavitos que traen su bici, bueno, lo pueden controlar nada más para darles un “pushon” pero no es como tal una moto.

Eso podría ser una buena idea para que el Ayuntamiento les pudiera echar la mano

Es complicado pero de hecho los bicis de allá no son de un patrón, son de Gobierno, que ayuda y ellos tienen las pensiones, literal, estacionamientos donde son dedicados nada más a guardar ese tipo de bicis y dan una cuota mínima.

¿Y están asalariados?

Ellos ya traen hasta su uniforme, su chaleco y así. Creo, tengo entendido que sí, ellos ya trabajan ahí de lleno y tienen como un proceso para entrar y tienen seguro de vida pero eso es parte del Gobierno de la Ciudad de México.

Pero también es más caro ¿no? porque es como un servicio turístico

Exacto, es como el Turibús, es así como eso... Y De hecho allá no es como aquí que compras un bici y lo puedes meter, allá no, allá sí debes de tener un bici que lleve años para poderte comprar otro y ponerlo al mismo nombre, al mismo contrato; Allá sí son contratos.

¿A ti te gustaría que así fuera aquí?

no porque ahí le cierras las posibilidades a muchas personas porque yo por ejemplo conozco a chavitos que quieren hacerse de un bici, dicen “yo lo quiero comprar” y se pone en esa meta de decir lo voy a comprar ¿no? y luego ¿cómo lo vas a trabajar si tienes que tener un contrato y tienes que tener más de un bici para poder trabajar? y aquí... han llegado personas de lejos y dicen quiero trabajar y también hemos tenido experiencias de que se roban los bici, no toda la gente es igual, no catalogues a toda la gente por igual... y han venido personas de lejos, de Puebla si tú quieres, o así y “¿alguien que me preste un bici?” y hay personas y hay patrones que no son tan groseros, hay algunos que sí te dicen “te voy a dar la oportunidad de que trabajes” y son muy buenos trabajadores imagínate si nosotros hiciéramos eso no le daríamos la oportunidad a nadie de trabajar.

Estaría muchísimo más restringida la forma de entrar

Sí y le cerraremos las puertas de trabajo a muchas personas tanto hombres, mujeres y chavos y nosotros como que no... por esta misma razón lo vemos por ese lado ¿no?

Sí, tiene sus ventajas y sus desventajas. Supongo que la gente del centro también ha de tener buenas ganancias ¿no?

Bastantes ganancias porque, por ejemplo, yo conozco personas de allá que se dedican al lo mismo que yo, en bicis, y que sus papás pues tienen bicis y les digo “de cuánto sale tu día” y no, así, bien sangrones “mi día sale de 800- 900 pesos” ¡sí pero cuánto cobras allá!, un viaje mínimo 100 pesos y eso sin cobrar los bultos porque allá sí te cobran los bultos, nosotros no, ya depende. Nosotros tenemos una tarifa pero muchas veces nosotros decimos “lo que te cobren”, ahí lo dejamos a criterio de la gente ya de que si llevas no sé los bultos, las bolsas, el tanque de gas, le decimos lo que te cobren y mucha gente que nos da, que los 20, que los 30 pesos, en todo caso, si tú quieres de ida y vuelta y dices “bueno ya es algo” pero ¿qué comparas 20- 30 pesos en un viaje bien de carga a un viaje de 100 pesos de allá del centro? 100, 180 o hasta 500 pesos cuando van los foráneos, nosotros les decimos allá los foráneos que van por bultos grandes, ropa, perfumes y todo hasta 500 pesos nada más por ir al hotel a dejarle sus cosas, pues como que no, la verdad pues es obvio que allá sí tienen ganancias muy muy altas 800 pesos al día.

¿Y cuando te tocan dos o 3 personas sí te los llevas?

sí he llegado a llevar hasta 6 personas acomodadas ahí como sardinas que se suben o, por ejemplo, cuando no hay bicis y me dicen “¿nos llevas a todos?” los viernes y sábados que son de antro “¿oye, que onda, me llevas?” sí pero cuando yo veo a un compañero que está atrás de mí o así les digo “3 y 3”, es obvio porque no siempre ves por ti sino también como que tú dices, pues sí, muchas veces también ellos me han dicho “oye qué onda, llévate 3 y yo 3”, llévatelos tú, nos vamos [juntos] por eso te digo que es como una ayuda mutua aquí todos venimos por algo y también trabajamos por algo o por alguien entonces aquí es eso.

¿Pero 6 personas en la canastilla?

Sí, 6, normalmente mi bici pesa 380 kg ya con todo y sonido ya todo incluido todo lo que trae mi bici pesa 380 kg más aparte súmale lo que es la gente que y hay bicis que pesan 200 kg cerrados. No es tan pesado, ya te acostumbras, el primer día sí te duelen las piernas bien feo, pero ya el segundo, ya como que vas agarrando el ritmo.

IV. Entrevista a funcionarios públicos

Entrevista funcionario de Vía Pública Zona Administrativa Norte

¿Quien es el encargado de movilidad del municipio o con quien yo pudiera hablar sobre los bicitaxis?

Tendría que pedir datos allá... hay que buscar al señor... se apellida Catalán, no se si es una dirección, una subdirección o una jefatura, para buscarla en el teléfono...

Como me dijo ¿Catalán?

Eduardo Catalán.

El es el ¿de...?

Déjame ver si es una jefatura, dirección, subdirección o que es... [llama por teléfono] Coordinador de Movilidad Municipal ¿En donde están sus oficinas? ok, muchísimas gracias, bye... [termina llamada]. El se encuentra, no se si conozcas Nezahualcóyotl centro.

¿En el Palacio?

No, bueno si, allá es Nezahualcóyotl centro pero sus oficinas se encuentran en el Plurifuncional que está allá para la [Vicente] Villada.

¿Colonia Benito Juárez?

Si, es que Benito Juárez es casi todo Neza... está, no recuerdo la calle... creo que es San Esteban.

¿Entonces no despacha dentro de Palacio?

No, sus oficinas están dentro del plurifuncional.

¿Entonces ustedes como vía pública no tienen ninguna relación con ellos?, supongo, que solo con comerciantes... me imagino

Nosotros solamente estaríamos en cobro.

Supongo que no pagan ningún impuesto por operar, por el tema de la irregularidad

La irregularidad es eso, lo cual no nos permite a nosotros generarles un cobro porque no existen...

Exacto porque recién que se publica la ley de movilidad, creo que es de 2016, precisamente es un poco lo que estoy trabajando en la tesis, que no está muy clara la figura del bicitaxi

Ni bicitaxi, ni mototaxi... la moto, supuestamente el gobierno del Estado [de México], están prohibidas, de entrada, pero existen... tienen la tolerancia no nada más del gobierno del estado porque ellos argumentan que en algún momento que ellos tienen autorización estatal, pero quizá te estoy dando algunos datos erróneos, quien tiene el conocimiento pleno es esa área que ya te comento. No se en que horarios.

Habrá que investigar

Obviamente su área de trabajo es en la calle, yo te pediría de favor que fueras allá... son dos calles sobre la Chimalhuacán... antes de llegar a la Villada. De la impulsora puedes salir a periférico, periférico pasa una [combi] que va a Palacio, vas a pasar Palacio... se va por la Chimalhuacán, y antes de llegar a la Villada, dos calles antes, ahí está el castillito y a la siguiente calle te bajas y esa calle la agarras derecho y vas a topar con pared, ese es el plurifuncional... creo que se llama San Esteban.

¿No sabe porque no tienen aquí gente de movilidad?

Porque no es un área tan necesaria, entonces no se ha asignado [personal], [cuando] se han tenido que hacer cosas conjuntamente, ellos vienen, entonces no tienen mucho personal, creo que son tres o cuatro, entonces imagínate tener- que tener dos allá, dos acá... pero yo creo que esa es la razón... escuché que decían “es que tenemos muy poco personal”, yo creo que esa es la situación.

Coordinación de movilidad urbana Nezahualcóyotl Administración 2019- 2021

Buenas tardes, estoy haciendo un estudio sobre movilidad no motorizada en el municipio, entonces quería saber si hay alguien con quién pudiera hablar, es respecto a la zona norte pero fui allá y me dijeron que no había coordinación de movilidad.

Asistente del coordinador: Mira, lo que pasa es que ahorita ya hubo cambio de administración. Esta oficina éramos el área que estaba en la administración pasada, ahorita como tal, todavía no se ha hecho el cambio de titular, entonces pues ahorita el coordinador que está ya no te podría atender, entonces él me comenta que si te puedes dar una vuelta la siguiente semana a ver si ya está el nuevo titular y hables con él porque no sé si requieras algún dato o algo.

En realidad solamente conocer si existe alguna relación del ayuntamiento con el tema de la movilidad no motorizada, por que bueno, estoy trabajando particularmente con bicitaxis, pero pues ya sé que en la zona centro no hay, ya solamente hay mototaxis. De hecho el presidente municipal antes de tomar cargo hizo una entrevista con Alcaldes de México y él, un poco su diagnóstico, era precisamente que el identifica que solamente en la colonia donde estoy trabajando es donde quedan bicitaxis, que es el la impulsora, cerca del metro impulsora, entonces quería saber si había alguna relación a nivel institucional entre la coordinación de movilidad y los bicitaxis, por ejemplo que existe algún registro

Asistente del coordinador: El coordinador, que ahorita somos los que vamos a salir, sí se llevó a cabo un censo el año pasado de mototaxis y bicitaxis; prácticamente aquí lo que se trabajó fue con las agrupaciones, que tú lo sabes, cada base pertenece a una agrupación, entonces así fue como si fue como se fueron un captando ,sin embargo para que tu requieras una información, primero tienes que esperar a que el nuevo titular y a lo mejor, nosotros vamos a dejar de hecho una relación del censo que se realizó entonces a lo mejor una vez que tome posesión el nuevo titular o quien quede ya tú puedes incluso girar un oficio solicitando información, ahí lo puedes manejar como de acceso a la información pública.

¿El correo electrónico que tienen de la coordinación estará funcionando?

Asistente del coordinador: No, es que ahorita todo, la página, el correo, está [con datos] de la información anterior y aunque mandes un correo no se te va a contestar porque ya son correos que se van a dar de baja, entonces es hasta que llegue la nueva administración, bueno, cuando llegue el nuevo titular o incluso lo que tú puedes hacer es, si requieres alguna información, puede ser por acceso a la información pública lo puede solicitar o qué le gires un oficio directamente al presidente municipal en el que solicitas esa información y ya, bueno, tú explicas el por qué requieres esa información o cuál es el objetivo.

Entiendo, y la última cuestión como parte del trabajo que hice, pues hice algunas encuestas con gente de la colonia y algunas entrevistas con bicitaxistas y lo único que pudiera funcionar para mi tesis es conocer si existe algún un pago que realicen ellos, por ejemplo, vía pública, ya ves que pagan los comerciantes

Asistente del coordinador: Ahorita como tal, bueno si ya has estado haciendo ahí el estudio, si te das cuenta pues es un transporte que no está autorizado no está contemplado en la ley y por ende no se les puede realizar el cobro de algún impuesto porque ellos no están reconocidos, en ocasiones, en algunos

casos les han hecho el cobro de la base pero son muy pocas veces y pues eso tampoco está autorizado porque como ellos no son un transporte que esté normado pues no se les puede hacer ningún cobro, ya ahorita, cómo tú lo decías, bueno, el presidente dio un diagnóstico e incluso nosotros, bueno, en la administración pasada, estuvimos ahí teniendo... el coordinador... en pláticas con el Gobierno del Estado acerca de cómo se iba a normar esta parte, pero sí, como tal no se les hace ningún cobro, ya depende de cada agrupación, por ejemplo nosotros estuvimos platicando con bastantes agrupaciones, hacen cooperativas y a lo mejor como tal, el representante les hace un cobro pero ¿cómo te diré?, pero ese dinero se va rolando, si una unidad se descompone ah bueno ya tienen un fondo para que la puedan mandar a arreglar.

Es más como de administración colectiva ¿no?

Asistente del coordinador: Sí pero como tal, que se les haga un cobro, no.

Es lo que me comentaban, y ahorita allá en la zona norte ¿va a continuar la situación, así? ¿Sin gente de movilidad?

Asistente del coordinador: Pues así nosotros estuvimos trabajando, como tal estás en una... la coordinación está adscrita a presidencia pero cómo no había otro compañero allá en zona norte entonces nosotros tratábamos de cubrir todo el municipio.

Está difícil ¿no?

Asistente del coordinador: Inclusive nosotros estuvimos trabajando allá en impulsora con algunas bases y agrupaciones, pero te digo ahorita no sé cómo se vaya a manejar esta nueva administración pero yo te recomiendo a lo mejor, no se, la siguiente semana venir.

¿Sabes quién sería la persona que quedaría de titular del área?

No, todavía no.

Ok, sino para llevarme el dato porque pues ahorita yo ya vivo primer borrador de mi documento y en realidad la platica del día de hoy era con la finalidad de corroborar si efectivamente alguna había alguna relación con los bicitaxistas por parte del Ayuntamiento porque, sí, sí me serviría platicar con la administración entrante

Sí, yo te sugiero porque aquí cuando uno hace la entrega- recepción se les deja toda la documentación, oficios enviados, oficios recibidos.

Entonces ¿hay que hacer la solicitud?

La solicitud, ya sea, entra al portal que se llama SAIMEX, y ahí los ciudadanos pueden ingresar su solicitud, en donde solicitan la información, porque de hecho nosotros al inicio de la administración así nos llegaban, que querían saber cual era el total o el número aproximado de mototaxis y bicitaxis en el municipio,

entonces ahí pues ya fue cuando el coordinador empezó a hacer esos trabajos y ahorita a lo mejor, se tendría un número aproximado, no como tal, el total, pero sí un número aproximado.

Me decía uno de los señores que entrevisté, uno de los líderes de una de las bases más pequeñas de ahí de la Impulsora, me decía que el sabía que estaban dados de alta como movilidad terrestre

Bueno, es que anteriormente, la Secretaría de Movilidad se llamaba transporte terrestre, así era como tal el área, pero te puedo decir que eso fue hace... como en el 94 que siempre se ha querido normar el tema pero del bicitaxi, cuando todavía eran bicicletas y muchos de los líderes tienen una hoja en donde Transporte Terrestre les daba como que de alta, como que las bases, pero todos como bicitaxis, e incluso muchos nos comentaban que les dieron como una tipo plaquita, donde les daban como un número serial.

Interrumpe el titular del área (Eduardo Catalán) y se le repite el objetivo de acceder a la información:

Mira, ahorita yo ya no puedo darte ningún dato, ¿por qué?, porque yo ahorita, no sabemos si viene la ratificación o me voy a otra área ¿sí?, ahorita no te puedo dar ningún dato hasta que no le entregue al nuevo titular, ya después, [inaudible] todo eso que estás pidiendo, eso ya lo tengo, ¿qué tienes que hacer?, en primera, tienes que hacer un oficio, cuando esté el nuevo titular, tienes que preparar un oficio, en donde por oficio tú estás pidiendo datos ¿para qué fin?, para lo que tú me comentas, eso es para que tú tengas, como todo ciudadano, tengas acceso a una información, antes no se tenía, pero tu servidor, tuvimos la... de hace casi dos años le entramos a este tema, donde es un tema la verdad muy difícil, el tiempo nunca te va a alcanzar, 3 años, nunca te van a alcanzar, más para algo que no está normado y le tuvimos que entrar porque el gobierno del Estado de México nunca le ha entrado en problemas como este, entonces a mi sí me gustaría que el que llegara a estar, o está tu servidor, lo hagas de una forma... por un oficio, ya después, yo siento que ya como por lunes, martes, ya se sabe mejor, la siguiente semana ya se sabe [quien es el nuevo titular de la coordinación] ¿por qué?, te voy a decir una cosa, por que la verdad, movilidad, no lo vas a creer, pero fue del municipio una de las coordinaciones más movidas, entonces, sería eso ¿sabes por qué?, porque ahorita yo tengo que trasladarme a una reunión, y me va a acompañar la licenciada Santi y pues ya ubicaste la oficina, aquí van a estar [los nuevos responsables], quien vaya a estar, o voy a estar yo, y ya vas a tener el dato.

Asistente del coordinador: y ya le decía yo que igual puede meter su solicitud por SAIMEX, en acceso a la información pública.

Eduardo Catalán: ah sí, es mejor, es mucho mejor.

Asistente del coordinador: Incluso a las áreas nos lo mandan con término, o sea, no es como que tu petición quede así como que en el olvido, tenemos que contestar rápido, igual le di esa opción e igual le dije que se diera una vuelta la próxima semana para ver al titular que sería.

Muy bien, muchas gracias.

V. Propuestas para el mejoramiento del servicio

La siguiente tabla se integró a partir del último relativo en la encuesta a usuarios y no usuarios de bicitaxis y detalla las diferentes propuestas que, desde la perspectiva de los vecinos de Impulsora y Ampliación Impulsora podrían contribuir en el mejoramiento del servicio. En total se obtuvieron 843 menciones de las cuales se eliminan 38 debido a su inespecificidad, teniendo en el siguiente listado un total de 805 menciones.

Propuestas para el mejoramiento del servicio	Cantidad de menciones	Porcentaje de las menciones
Presencia de normas o leyes que regulen (reglamenten) el trabajo	200	24.8%
Capacitación para los conductores (en materia vial / cívica / de trato al usuario)	160	19.9%
Imponer medidas que inhiban el consumo de alcohol y drogas por parte de los operadores	109	13.5%
Mejorar las condiciones o dar mantenimiento constante a los bicitaxis	50	6.2%
Homologar tarifas	29	3.6%
Realizar un censo de las unidades en servicio y regular el número de bicitaxis en circulación	28	3.5%
Imponer el aseo personal a los operadores	23	2.9%
Eliminarlos por completo	19	2.4%
Designar una persona responsable en las bases (o supervisando fuera de ellas) que sancione conductas inadecuadas	17	2.1%
Empadronar y obligar la portación de una credencial que los identifique	14	1.7%
Asignar un carril o calles de circulación exclusiva o preferencial para bicitaxis	11	1.4%
Acondicionar los bicitaxis para proteger de la lluvia y sol a usuarios y conductores	8	1.0%
Distribuir los bicitaxis en bases ubicadas puntos estratégicos para evitar aglomeraciones	8	1.0%
Promover tarifas que beneficien a usuarios y operadores de la misma forma	8	1.0%
Implementación de seguros para usuarios y conductores por accidentes	7	0.9%
Evitar que los operadores cobren tarifas no establecidas	6	0.7%
Mantener limpieza y orden en las bases	6	0.7%
Permitir que solo mayores de edad se desempeñen como bicitaxistas	6	0.7%
Presencia de autoridades / tránsito municipal que observe que se respete el reglamento de tránsito	6	0.7%
Implementar un mecanismo de recepción de quejas y sugerencias	5	0.6%
Promover el trabajo exclusivamente para operadores avecindados en la colonia	5	0.6%
Reglamentar el uso de bocinas y el volumen de la música	5	0.6%
Cambiar a mototaxis	4	0.5%
Designar puntos establecidos de estacionamiento así como de ascenso y descenso de pasajeros	4	0.5%
Eliminar los liderazgos que no benefician a los operadores	4	0.5%
Implementar procedimientos estandarizados de selección y reclutamiento de operadores	4	0.5%
Integración de luces en los bicitaxis cuando circulan por las noches	4	0.5%
Mantener limpias las unidades	4	0.5%
Obligar la portación de un número de identificación del bicitaxi	4	0.5%
Que los bicitaxistas estén uniformados	4	0.5%

Propuestas para el mejoramiento del servicio	Cantidad de menciones	Porcentaje de las menciones
Ampliar su presencia en la zona sur de la colonia	3	0.4%
Establecer velocidad máxima de circulación	3	0.4%
Homologar el diseño de los bicitaxis	3	0.4%
Capacitación en materia vial	2	0.2%
Establecer un número de bicitaxis en servicio por horarios de acuerdo con la demanda	2	0.2%
Evitar que circulen en vías primarias	2	0.2%
Evitar que personas de la tercera edad se empleen como conductores	2	0.2%
Implementar medidas de seguridad en el bicitaxi	2	0.2%
Mejoramiento de la infraestructura vial	2	0.2%
Mejorar los mecanismos de responsabilidad civil para que los conductores respondan si provocan algún daño o accidentes	2	0.2%
Proporcionar "permisos de conducir" exclusivamente para bicitaxistas	2	0.2%
Subsidios para herramientas o reparaciones	2	0.2%
Tarifa diferenciada para adultos mayores	2	0.2%
Apoyos económicos en caso de robo	1	0.1%
Aumentar las tarifas por el servicio	1	0.1%
Cambiar a sistemas de movilidad eléctrico	1	0.1%
Cambiar las unidades por carritos de golf	1	0.1%
Exigir el respeto de medidas sanitarias impuestas por la pandemia	1	0.1%
Garantizar servicios de salud para los conductores	1	0.1%
Integrarlos como trabajadores asalariados	1	0.1%
Mayor seguridad laboral para adultos mayores que se desempeñan como bicitaxistas	1	0.1%
Meter rutas de microbuses en lugar de bicitaxis	1	0.1%
Obligar que los bicitaxis porten en todo momento kit de refacciones	1	0.1%
Organizarlos por medio de la creación de una Organización de la Sociedad Civil	1	0.1%
Que los bicitaxistas contribuyan con la limpieza de las calles	1	0.1%
Sancionar el trato irrespetuoso a las mujeres	1	0.1%
Tarifas especiales para viajes cortos (una o dos calles)	1	0.1%

TRANSPARENCIA

GOBIERNO DE NEZAHUALCÓYOTL - 2022 - 2024



Nezahualcóyotl, Estado de México a 01 de febrero del 2022

**ESTIMADO SOLICITANTE
P R E S E N T E.**

Por este medio y en atención a la Solicitud de Información Pública, identificada con número de folio **00022/NEZA/IP/2022** me permito remitir a Usted la respuesta generada bajo su más estricta responsabilidad por el Servidor Público Habilitado de la **Secretaría Particular de la Presidencia Municipal** mediante el oficio **SP/NEZA/0447/2022**, mismo que se anexan a la presente.

Lo anterior con fundamento en el Título Segundo, Capítulo III, artículos 53 fracciones V, VI de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios.

No omito hacer mención, en caso de inconformidad con la respuesta emitida, podrá ingresar el recurso de revisión dentro del plazo de 15 días hábiles, de conformidad a lo establecido en el Título Octavo, Capítulo I, artículos 177 y 178 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios.

Sin más por el momento, le envío un fraternal saludo.

A T E N T A M E N T E



**C. MARIA GUADALUPE PÉREZ HERNÁNDEZ
TITULAR DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA Y ACCESO
A LA INFORMACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL**



2022 "Año de Ricardo Flores Magón, Precursor de la Revolución Mexicana"

C. Falsán No. 110, Col. Benito Juárez, C.P. 57000 Nezahualcóyotl, Estado de México

Commutador: 55 5716 9070, Ext. 2901



PRESIDENCIA

GOBIERNO DE NEZAHUALCÓYOTL - 2022 - 2024

Magón, Precursor de la Revolución Mexicana. 2022 Año de Ricardo Flores Magón, Precursor de la Revolución Mexicana.
Nezahualcóyotl, Estado de México a 31 de enero del 2022
SP/NEZA/0447/2022
Con núm. De O.P. 00361

**C. MARIA GUADALUPE PÉREZ HERNÁNDEZ
TITULAR DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA
Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL.
P R E S E N T E**



Por medio de este conducto y en atención al similar identificado como OF NEZ/052/UTAIPM/2022, en atención a la solicitud ingresada por el ciudadano Vía Sistema de Acceso a la Información Mexiquense (SAIMEX), identificada con el número de folio 00022/NEZA/IP/2022 y que en el ámbito de su competencia se turna para su atención, mismo que solicita la siguiente información;

"Requiero información sobre bicitaxis y mototaxis que con que se cuente en la coordinación de movilidad urbana del municipio (Nezahualcóyotl), esto es: - Nombre y número de asociaciones con presencia en el municipio y especificar en cada caso si se trata de mototaxis o bicitaxis - Número de asociados por organización y tipo de transporte (mototaxis o bicitaxis) - Colonia(s) de operación de las bases - De particular interés es la información sobre bicitaxis de las colonias Impulsora Popular Avícola y Ampliación Impulsora (número de unidades en operación, nombre de las agrupaciones, ubicación de las bases, año del censo) - cobro de impuestos a las asociaciones , es decir, cobro de bases, uso de suelo, o algún otro cobro realizado por el ayuntamiento para permitir su operación o para su registro - Histórico de censos, es decir, si hay más de un censo, requerimos información para cada uno de los años en que se realizó el censo."...SIC

Procedo a dar contestación categórica en los siguientes términos:

Se anexa oficio HA-CMU/NEZA/001/2022, de la Coordinación de Movilidad Urbana de Nezahualcóyotl.

Lo anterior con fundamento en el artículo 49 de la Ley Orgánica Municipal; 1, 4, 7, 10 y 50 de la Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado de México y Municipios; 37, 121 y 127 del Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México; en concordancia con el artículo 49 del Bando Municipal de Nezahualcóyotl, así como los artículos 1, 3, 7 Fracción IV, 29, 40, 41, 41 Bis y 47 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y



Av. Chimalhuacán s/n entre Caballo Bayo y Faisán, Col. Benito Juárez, C.P. 57000 Nezahualcóyotl, Estado de México

Conm.: 55 5716 9070 ext:



2022 Año de Ricardo Flores Magón, Precursor de la Revolución Mexicana. Flores Magón, Precursor de la Revolución Mexicana, 31 de enero de 1906, Nezahualcóyotl, Estado de México a 31 de enero de 2024, Nezahualcóyotl, Estado de México.
Reglamento Orgánico Municipal y artículo 106 del Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal vigente de Nezahualcóyotl, Estado de México.

Sin más por el momento, me despido y quedo de Usted.

ATENTAMENTE



C.P. DULCE KARINA PÉREZ RODRÍGUEZ
SECRETARIA PARTICULAR DE LA
PRESIDENCIA MUNICIPAL

DKPR/ENGM



Av. Chimalhuacán s/n entre Caballo Bayo y Faisán, Col. Benito Juárez, C.P. 57000 Nezahualcóyotl, Estado de México

Conm.: 55 5716 9070 ext:

MOVILIDAD

GOBIERNO DE NEZAHUALCÓYOTL - 2022-2024



110618

(Anexo de 5 folios) L
2022 FEB 27 PM 12:54

"2022. AÑO DEL QUINCENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE TOLUCA DE LERDO, CAPITAL DEL ESTADO DE MÉXICO".

Nezahualcóyotl, Estado de México a 26 de enero del 2022.

OFICIO No: HA-CMU/NEZA/001/2022.

ASUNTO: EL QUE SE INDICA

**CP. DULCE KARINA PEREZ RODRIGUEZ
SECRETARIA PARTICULAR DE LA PRESIDENCIA MUNICIPAL
PRESENTE.**

Sirva este medio para enviarle un atento y cordial saludo, al tiempo y en relación a su Oficio No. SP/NEZA/00306/2022, de fecha 21 del mes y año en curso, en el cual solicita información General sobre Nombre y número de asociaciones con presencia en el Municipio tratándose de moto taxis y bici taxis, en particular los de la Colonia Impulsora Avícola, número de asociados por organización y tipo de transporte, Colonia donde operan las Bases, cobro de uso de suelo de cada asociación.

Por lo que al respecto informo, que en documentos impresos recibidos por una servidora el día 26 de los corrientes, se encuentra un padrón de organizaciones y bases de moto taxis y bici taxis (único), el cual se anexa a la presente, en donde nos señala un total de 146 grupos dedicados a la actividad en mención, de igual forma se hace de su conocimiento que no existe antecedente histórico sobre pagos de contribuciones (cobro de bases o usos de suelo), que los prestadores de este servicio y/o sus asociaciones hayan realizado al erario municipal.

Sin otro particular, por el momento agradezco de antemano la atención a la presente.

ATENTAMENTE

C. ALEJANDRA ORTIZ MEXICANO



2022 "Año de Ricardo Flores Magón, Precursor de la Revolución Mexicana"

Av. Chimalhuacán s/n entre Caballo Bayo y Falsán, Col. Benito Juárez, C.P. 57000 Nezahualcóyotl, Estado de México

Conmutador: 55 5716 9070 ext:

Bases de Mototaxis & Bicitaxis				
No.	ORGANIZACIÓN	BASE A LA QUE PERTENECE	ENTRE CALLES	COLONIA
1	INDEPENDIENTES METROPOLITANA 2° SECCIÓN	PALACIO NACIONAL Y BUCARELI	CALLE CASTILLO DE CHAPULTEPEC Y EXCONVENTO DE CHURUBUSCO	METROPOLITANA 2° SECCIÓN
2	ECLIPSE XXI A.C.	MALINCHE Y AVIACION CIVIL	CALLE BALBUENA Y RÍO BANCO *	GRAL. VICENTE VILLADA
3	ECLIPSE XXI A.C.	SANTA ROSA Y PROGRESO NACIONAL	AV. DE LAS TORRES Y SANTA ISABEL	GRAL. VICENTE VILLADA
4	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 1 Y AV. 8	CALLE SANTA ISABELA Y CALLE 3	LAS ÁGUILAS
5	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 9 Y AV. 8	CALLE 7 Y CALLE ONCE	LAS ÁGUILAS
6	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 15 Y AV. 8	CALLE TRECE Y CALLE 17	LAS ÁGUILAS
7	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 21 Y AV. 8	AV. JOHN F. KENNEDY Y CALLE 19	LAS ÁGUILAS
8	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 1 Y AV. 8	CALLE SANTA ISABELA Y CALLE 3	LAS ÁGUILAS
9	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 25 Y AV. 8	CALLE 23 Y 27	LAS ÁGUILAS
10	ECLIPSE XXI A.C.	CALLE 31 Y AV. 8	CALLE 29 Y 33	LAS ÁGUILAS
11	ECLIPSE XXI A.C.	PLUTARCO ELIAS CALLES Y AV. 8	CALLE 37 Y CALLE BENITO JUÁREZ	CONSTITUCIÓN DE 1857
12	GRUPO INDEPENDIENTE CUAUHTÉMOC	CALLE 5	ESQUINA 4° AV.	ESTADO DE MÉXICO
13	GRUPO INDEPENDIENTE CUAUHTÉMOC	AV. CUAUHTÉMOC	ESQUINA AV. CHIMALHUACÁN	ESTADO DE MÉXICO
14	GRUPO INDEPENDIENTE CUAUHTÉMOC	4° AV.	ESQUINA AV. CUAUHTÉMOC	ESTADO DE MÉXICO
15	GRUPO INDEPENDIENTE CUAUHTÉMOC	CALLE 15	ESQUINA 7° AV.	ESTADO DE MÉXICO
16	GRUPO INDEPENDIENTE CUAUHTÉMOC	AV. BENITO JUÁREZ	ESQUINA AV. CHIMALHUACÁN	ESTADO DE MÉXICO
17	CRAP	CALLE ESCONDIDA	CALLE CHAPARRITA Y AV. CARMELO PÉREZ	AMPL. VICENTE VILLADA
18	UNDEN	CALLE 22	ESQUINA 4TA. AV.	ESTADO DE MÉXICO
19	INDEPENDIENTES CALLE GAVILANES	CALLE GAVILANES	ESQUINA CAMA DE PIEDRA	BENITO JUÁREZ
20	FRONTERA XXI	7° AV.	CALLE 20	ESTADO DE MÉXICO
21	FRONTERA XXI	VALLE DE BRAVO	ESQUINA CALLE 7	EL BARCO
22	FRONTERA XXI	CALLE SULTEPEC	ESQUINA AV. CUAUHTÉMOC	MARAVILLAS
23	FRONTERA XXI	CALLE 19	ESQUINA CALLE CHALCO	MARAVILLAS
24	FRONTERA XXI	CALLE CHALCO	ESQUINA CALLE 28	MARAVILLAS
25	ÁRABE	PALACIO NACIONAL	ESQUINA AV. PANTITLÁN	EVOLUCIÓN
26	ÁRABE	PALACIO NACIONAL	ESQUINA GLORIETA DE PETRÓLEOS	EVOLUCIÓN

27	BICOTAX	4° AV.	ESQUINA CALLE 10	ESTADO DE MÉXICO
28	BICOTAX	AV. CUAUHTÉMOC	ESQUINA AV. CHIMALHUACÁN	ESTADO DE MÉXICO
29	BICOTAX	CALLE SULTEPEC	CALLE 17 Y AV. CUAUHTÉMOC	MARAVILLAS
30	BICOTAX	SULTEPEC	ESQUINA CALLE 17	MARAVILLAS
31	BICOTAX	AMECAMECA	ESQUINA CALLE 17	MARAVILLAS
32	BICOTAX	CALLE 19	ESQUINA CHALCO	MARAVILLAS
33	BICOTAX	CHALCO	ESQUINA CALLE 24	MARAVILLAS
34	BICOTAX	MALINALCO	ESQUINA CALLE 24	MARAVILLAS
35	BICOTAX	CALLE 24	AV. PIRULES	MARAVILLAS
36	BICOTAX	CALLE 31	ESQUINA VALLE DE BRAVO	MARAVILLAS
37	BICOTAX	MALINALCO	ESQUINA CALLE 32	MARAVILLAS
38	BICOTAX	AV. JOSÉ DEL PILAR LEÓN	ESQUINA AV. JUÁREZ	JUÁREZ PANTITLÁN
39	BICOTAX	CALLE GEOGRAFÍA	ESQUINA AV. PANTITLÁN	LAS PALMAS
40	BICOTAX	CALLE NEZAHUALPILLI	ESQUINA AV. JUÁREZ	JUÁREZ PANTITLÁN
41	BICOTAX	AV. JUÁREZ	ESQUINA AV. RIVA PALACIO	JUÁREZ PANTITLÁN
42	BICOTAX	AV. JOSÉ DEL PILAR LEÓN	CASI ESQUINA AV. TEXCOCO (MERCADO SAN JUAN)	JUÁREZ PANTITLÁN
43	BICOTAX	AV. VICENTE RIVA PALACIO	ESQUINA AV. TEXCOCO	JUÁREZ PANTITLÁN
44	BICOTAX	SIMÓN BOLÍVAR	ESQUINA AV. RIVA PALACIO	PAVÓN
45	BICOTAX	CALLE NEZAHUALPILLI	ESQUINA GUADALUPE VICTORIA	JUÁREZ PANTITLÁN
46	BICOTAX	CALLE RIELERA	ESQUINA AMANECER RANCHERO	BENITO JUÁREZ
47	SIGLO XXI	CALLE PALOMA NEGRA	ESQUINA AV. CHIMALHUACÁN	BENITO JUÁREZ
48	SIGLO XXI	TERCERA AV.	ESQUINA CALLE GAVILANES	EVOLUCIÓN
49	SIGLO XXI	CALLE ÁNGEL DE LA INDEPENDENCIA	ESQUINA GTA. DE PETRÓLEOS	EVOLUCIÓN
50	SIGLO XXI	CALLE BELLAS ARTES	ESQUINA GTA. DE COLÓN	EVOLUCIÓN
51	COOPERATIVA DE MOTOTAXIS MERCADO NUEVO EVOLUCIÓN	TERCERA AV.	ESQUINA PALACIO NACIONAL	EVOLUCIÓN
52	COOPERATIVA DE MOTOTAXIS MERCADO NUEVO EVOLUCIÓN	CALLE PALACIO NACIONAL	ESQUINA CUARTA AV.	EVOLUCIÓN
53	COOPERATIVA DE MOTOTAXIS MERCADO NUEVO EVOLUCIÓN	CALLE PALACIO NACIONAL	ESQUINA GTA. DE COLÓN	EVOLUCIÓN
54	ISO A.C.	7° AV.	ESQUINA AV. MORELOS	ESTADO DE MÉXICO
55	ISO A.C.	SALVADOR DÍAZ MIRÓN	ESQUINA AV. PANTITLÁN	MÉXICO 2° SECCIÓN

56	ISO A.C.	AV. JUÁREZ	ESQUINA AV. CUAUHTÉMOC	MÉXICO 1° SECCIÓN
57	ISO A.C.	CALLE MARIANO AZUELA	ESQUINA CALLE MÉXICO	RAÚL ROMERO
58	ISO A.C.	IGNACIO MANUEL ALTAMIRANO	ESQUINA AV. CUAUHTÉMOC	MÉXICO 1° SECCIÓN
59	ISO A.C.	CALLE MÉXICO	ESQUINA AV. TEXCOCO	RAÚL ROMERO
60	ISO A.C.	GLORIETA DE BUCARELI	AV. LAGO DE XOCHIMILCO	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
61	ISO A.C.	AV. LAGO DE XOCHIMILCO	ESQUINA ESCALERILLAS	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
62	ISO A.C.	AV. SAN ÁNGEL	ESQUINA COYOACÁN	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
63	ISO A.C.	AV. SAN ÁNGEL	ESQUINA TACUBAYA	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
64	ISO A.C.	CALLE TACUBA	ENTRE CALLE MIXCOAC Y AV. SAN ÁNGEL	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
65	ISO A.C.	CALLE NARVARTE	ESQUINA FLAMINGOS	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
66	ISO A.C.	PORTALES	ESQUINA GTA DE BUCARELI	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
67	ISO A.C.	INDIO TRISTE	ESQUINA PALACIO NACIONAL	METROPOLITANA 2° SECCIÓN
68	ISO A.C.	AV. SAN ÁNGEL	ESQUINA ESCALERILLAS	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
69	ISO A.C.	AV. SAN ÁNGEL	ESQUINA INDIO TRISTE	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
70	ISO A.C.	CALLE MIXCOAC	ESQUINA INDIO TRISTE	METROPOLITANA 3° SECCIÓN
71	ISO A.C.	CIELITO LINDO	ESQUINA CALLE FAISAN	BENITO JUÁREZ
72	ISO A.C.	REFORMA AGRARIA	ESQUINA SAN PABLO	EJIDOS DE SAN AGUSTÍN
73	ISO A.C.	CALLE EDMUNDO CASTILLO	ESQUINA REFORMA AGRARIA	EJIDOS DE SAN AGUSTÍN
74	ISO A.C.	EMILIANO ZAPATA	ESQUINA JORGE JIMÉNEZ CANTÚ	EJIDOS DE SAN AGUSTÍN
75	ISO A.C.	PONIENTE 1	ESQUINA AV. PANTITLÁN	REFORMA
76	ISO A.C.	NORTE 2	ESQUINA CALLE ORIENTE 21	REFORMA
77	ISO A.C.	NORTE 1	ESQUINA ORIENTE 24	REFORMA
78	ISO A.C.	NORTE 1	ESQUINA AV. FLORESTA	REFORMA
79	ISO A.C.	ORIENTE 14	ESQUINA NORTE 1	REFORMA
80	ISO A.C.	IGNACIO ZARAGOZA	ESQUINA IGNACIO ALDAMA	LOMA BONITA
81	ISO A.C.	STA. MARTHA	ESQUINA LIBERTAD	REFORMA
82	ISO A.C.	ORIENTE 8	ESQUINA SUR 2	REFORMA
83	ISO A.C.	ORIENTE 8	ENTRE SUR 1 Y SUR 2	REFORMA
84	ISO A.C.	SUR 2	ESQUINA ORIENTE 5	REFORMA
85	ISO A.C.	SUR 3	ESQUINA ORIENTE 8	REFORMA
86	ISO A.C.	SUR 3	ESQUINA ORIENTE 4	REFORMA
87	ISO A.C.	ORIENTE 4	ESQUINA AV. PANTITLÁN	REFORMA
88	ISO A.C.	AV. FLORESTA	ESQUINA SUR 1	REFORMA
89	ISO A.C.	ORIENTE 25	ESQUINA SUR 1	REFORMA
90	ISO A.C.	SUR 1	ESQUINA ORIENTE 20	REFORMA
91	ISO A.C.	AV. FLORESTA	ESQUINA SUR 2	REFORMA

92	ISO A.C.	ORIENTE 21	ESQUINA SUR 2	REFORMA
93	ISO A.C.	AV. 16 DE SEPTIEMBRE	ESQUINA HERMENEGILDO GALEANA	LOMA BONITA
94	ISO A.C.	CALLE JOSÉ MARÍA MORELOS	ESQUINA AV. 16 DE SEPTIEMBRE	LOMA BONITA
95	ISO A.C.	20 DE NOVIEMBRE	ESQUINA AV. TEPOZANES	LOMA BONITA
96	ISO A.C.	5 DE MAYO	ESQUINA JOSÉ MARÍA MORELOS	LOMA BONITA
97	BLOQUE SAN ÁNGEL	CALLE SAN ÁNGEL	ESQUINA AV. PANTITLAN	JOSÉ VICENTE VILLADA
98	BLOQUE SAN ÁNGEL	CALLE SAN ÁNGEL	ESQUINA FLAMINGOS	METROPOLITANA 3A SECCIÓN
99	MOTOTAXIS UNIDOS GRUPO LA PERLA	CALLE ESCONDIDA	ESQUINA PONIENTE 25, PONIENTE 28 Y AHUAHUETES	LA PERLA
100	GRUPO ESPERANZA	TACOPAIZIN	ESQUINA OTUMBA	UNIDAD REY NEZA
101	GRUPO ESPERANZA	CALLE ME VOY	ENTRE CHIMALHUACAN Y CIELITO LINDO	ESPERANZA
102	GRUPO ESPERANZA	CAMA DE PIEDRA	ESQUINA MONTAÑA	ESPERANZA
103	GRUPO ESPERANZA	CAMA DE PIEDRA	ESQUINA CALLE ME VOY	ESPERANZA
104	GRUPO ESPERANZA	CAMA DE PIEDRA	ESQUINA CALLE TRES	ESPERANZA
105	GRUPO ESPERANZA	CAMA DE PIEDRA	ESQUINA CALLE 7	ESPERANZA
106	GRUPO ESPERANZA	CDA. ESCONDIDA	ESQUINA CALLE 10	ESPERANZA
107	GRUPO ESPERANZA	ESCONDIDA	ESQUINA CALLE IMPLORACION	BENITO JUAREZ
108	GRUPO ESPERANZA	ESCONDIDA	ESQUINA FRAMBOYANES	LA PERLA
109	GRUPO ESPERANZA	CALLE 14	CDA DE TEPOZANES	ESPERANZA
110	FUNDACIÓN POR UN MÉXICO MEJOR	MALINCHE	ESQUINA AVIACIÓN CIVIL	AMP. VICENTE VILLADA
111	FUNDACIÓN POR UN MÉXICO MEJOR	AV. TORRES	ESQUINA AV 10	AMP. VICENTE VILLADA
112	FUNDACIÓN POR UN MÉXICO MEJOR	AV 10	ESQUINA CALLE 21	LAS AGUILAS
113	FUNDACIÓN POR UN MÉXICO MEJOR	CALLE TLAXPANA	ESQUINA SAN RAFAEL	AMP. VICENTE VILLADA
114	FUNDACIÓN POR UN MÉXICO MEJOR	CALLE SAN RAFAEL	ESQUINA AV DEL VALLE	AMP. VICENTE VILLADA
115	FUNDACIÓN POR UN MÉXICO MEJOR	CALLE 9	ESQUINA AV TEXCOCO	LAS AGUILAS
116	MOS	RIVA PALACIO	ESQUINA 1RA AVENIDA	EL SOL
117	MOS	AV. AURELIANO RAMOS	ESQUINA AV. RIVA PALACIO	EL SOL
118	MOS	AV. VICTOR	ESQUINA AURELIANO RAMOS	EL SOL
119	MOS	CALLE 35	ESQUINA 3RA AVENIDA	EL SOL
120	MOS	AV. VICTOR	ESQUINA 1RA AVENIDA	EL SOL
121	MOS	CALLE 33	ESQUINA AURELIANO RAMOS	EL SOL
122	MOS	CALLE 34	ESQUINA AURELIANO RAMOS	EL SOL
123	MOS	AV. MÉXICO	ESQUINA PANTITLAN	RAUL ROMERO
124	MOS	ANGEL DE LA INDEPENDENCIA	ESQUINA ESCALERILLAS	METROPOLITANA 2A SECCIÓN
125	MOS	CORRIDO DEL NORTE	ESQUINA CALANDRIA	BENITO JUAREZ

126	MOS	RANCHO GRANDE	ESQUINA MÉXICO LINDO	BENITO JUAREZ
127	MOS	CALLE PANCHITA	ESQUINA AV DR GUSTAVO BAZ PRADA	BENITO JUAREZ
128	MOS	AV. DR. GUSTAVO BAZ PRADA	ESQUINA BAMBA	BENITO JUAREZ
129	MOS	AMANECER RANCHERO	ESQUINA JUAN COLORADO	BENITO JUAREZ
130	MOS	CALLE MONTAÑA	ESQUINA AMANECER RANCHERO	BENITO JUAREZ
131	MOS	CIGARRA	ESQUINA 4TA AVENIDA	BENITO JUAREZ
132	MOS	CIELITO LINDO	ESQUINA TEPOZANES	ESPERANZA
133	MOS	CAMA DE PIEDRA	ESQUINA MÉXICO LINDO	BENITO JUAREZ
134	MOS	MARIQUITA LINDA	ESQUINA AV. CHIMALHUACAN	BENITO JUAREZ
135	MOS	ARDILLA	ESQUINA CAMA DE PIEDRA	BENITO JUAREZ
136	MOS	JACARANDAS	ESQUINA ALAMOS	LA PERLA
137	MOS	CICLAMORES	ESQUINA ALAMOS	LA PERLA
138	MOS	ALAMOS	ESQUINA FRAMBOYANES	LA PERLA
139	MOVIMIENTO LIBRE	TACOPAITZIN	ESQUINA OTUMBA	UNIDAD REY NEZAHUALCÓYOTL
140	MOVIMIENTO LIBRE	CAMA DE PIEDRA	ESQUINA ME VOY	BENITO JUÁREZ
141	SECOMM	CANAL DE SALES	ESQUINA AV. 602	CIUDAD LAGO
142	CARMOHE A.C.	SULTEPEC	ESQUINA AV. CUAHUTÉMOC	MARAVILLAS
143	CARMOHE A.C.	AV PIRULES	ESQUINA CALLE 7 (PERIFÉRICO)	NEZAHUALCÓYOTL
144	CARMOHE A.C.	VALLE DE BRAVO	ESQUINA AV. CUAHUTÉMOC	MARAVILLAS
145	COOPERATIVA TRANSPORTE ECOLÓGICO METRO NEZAHUALCÓYOTL	AV. CENTRAL	ESQUINA J. JIMÉNEZ CANTÚ	VERGEL DE GUADALUPE
146	CROC	AV. CENTRAL	ESQUINA AV. VALLE DE LAS ZAPATAS	IMPULSORA