

El servicio de mototaxis: una fuente alternativa de trabajo en Puebla*

Mototaxis Service: an Alternative Source of Job in Puebla

BEATRIZ BARRIOS HERNÁNDEZ**

PATRICIA FABIOLA COUTIÑO OSORIO***

RESUMEN

En los últimos años, el desempleo en el ámbito regional se ha profundizado por diversas razones. Recientemente, el INEGI publicó resultados de una encuesta que refleja la gravedad del problema, pues en el último año en Puebla aumentó en 28 988 el número de personas que no tienen un desarrollo laboral.¹ De igual forma, los datos muestran un incremento de 44 % en la tasa de desocupación.² No obstante, a pesar de esta crisis, los poblanos han recurrido a formas alternativas de trabajo para resolver sus necesidades sociales; tal es el caso de los mototaxis, tema que ha implicado particularmente las discusiones políticas, económicas, laborales y académicas. A diferencia de otros estados en donde hay una legislación que regula esta actividad, las dos últimas

ABSTRACT

In recent years, unemployment in the Puebla region has deepened because of many reasons. An example of this is shown in a recently published survey by INEGI (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática), reflecting the severity of the problem. In the last year, according to this poll, the number of people without labor development increased by 28,988, and the unemployment rate in the region increased by 44%.

In spite of this labor crisis, the workers have found alternatives to their social needs, finding careers on fields such as the "Motorcycle taxi Service". Nevertheless, this type of labor has encountered many social, political, economic, and academic debates, mainly because of the singularity of the local legislation during

* Artículo recibido el 6 de diciembre de 2013 y aceptado para su publicación el 10 de enero 2014.

** Profesora de asignatura en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México. (beatrizbarrioshernandez@gmail.com)

*** Profesora Investigadora en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México. (fabiola.coutino@hotmail.com)

¹ Véase: inegi.org.mx

² *Idem.*

administraciones poblanas (PRI y PAN, respectivamente) han tenido puntos de vista encontrados respecto al reconocimiento de este tipo de transporte que ha tenido éxito en

otras entidades federativas, pues ha coadyuvado a resolver los problemas de comunicación terrestre en lugares donde la geografía representa un problema para los automóviles y autobuses. Así, el presente artículo da cuenta de las aristas que esta lucha ha implicado en el ámbito local.

PALABRAS CLAVE

Trabajo, mototaxis, movilizaciones, represión.

the past two administrations (PRI and PAN) on this subject-matter, and the contrast in opinions about the formal recognition of this type of means of transportation. It's important to mention that this type of transportation has been very successful in other entities, solving terrestrial communication problems where the geography of the land represents a big issue to buses and automobiles. In this manner, the following article gives an estimate on how the fight has impacted the region.

KEYWORDS

Labor, motorbike taxis, motor tricycle taxi service, mobilization, repression.

SUMARIO / 1. Introducción / 2. El derecho del trabajo en México / 3. La lucha por el reconocimiento de los mototaxis en Puebla / 4. Situación actual de los mototaxis en Puebla / 5. Conclusiones

1. INTRODUCCIÓN

Derivado de los problemas del transporte, los mototaxistas comenzaron a otorgar servicio por iniciativa propia, resolviendo las necesidades en materia de transporte. Sin embargo, su diálogo con los funcionarios gubernamentales tuvo serias consecuencias, pues aunque en 2010 se planteó como problema que había que resolver, desde entonces han sido víctimas del retiro de unidades. El conflicto ha provocado problemas de transporte en parte de la población que ya estaba acostumbrada a hacer uso de este servicio, lo cual dio lugar a la creación de un Frente de Mototaxistas y Usuarios del Estado de Puebla.³

³ Hay referencias acerca que desde mayo de 2011, las manifestaciones realizadas por los mototaxistas en contra de las disposiciones gubernamentales, lejos de resolver el problema relativo a este servicio, se aprovecharon de la circunstancias, al pedirles hasta \$13,000.00 a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cada año, a fin de contar con el permiso para dar el servicio que inicialmente se aprobó y posteriormente se les negó. Revista Sexenio Puebla, periódico digital. [Consulta: el 5 de mayo de 2014] disponible en: sexenio.com.mx/puebla/articulo.php?id=2210, en fecha 17 de mayo de 2011.

No obstante, el gobierno ha utilizado diversos recursos para desaparecerlos, bajo el argumento de que no es un servicio adecuado para la población e ignorando que cuentan con la aceptación de los usuarios. Por tanto, este artículo plantea, por una parte, algunos datos relativos al desempleo en el estado; por otra, la manera en que surge la lucha por la institucionalización del servicio de mototaxis; y, por último, la represión ejercida por parte del gobierno local contra los mototaxistas y usuarios, lo cual ha influido en la organización de movilizaciones encaminadas a la legalización de este servicio público, que garantizará fuentes de trabajo a muchos poblanos, participará en la solución de problemas de transporte en las comunidades y fortalecerá la economía regional.

2. EL DERECHO DEL TRABAJO EN MÉXICO

Con la Constitución Federal de 1917, México logró un avance fundamental en materia de derecho social. No obstante, el desarrollo jurídico fue gradual, pues en el siguiente año, Chiapas, Nayarit, Veracruz y Sonora expidieron leyes laborales reglamentarias del artículo 123 constitucional, precepto plasmado en nuestra Carta Magna, como herencia del movimiento revolucionario más importante del siglo xx. En 1919, fueron Sonora y Coahuila; en 1921, Michoacán, Guanajuato y Querétaro; en 1922, Campeche, Chiapas y Querétaro nuevamente; en 1923, Michoacán, Sinaloa, Guanajuato, Jalisco y Querétaro, en 1923; y, hasta 1925, Tamaulipas.⁴

El 9 de diciembre de 1925, la Cámara de Diputados aprobó la Ley Reglamentaria del artículo 123 constitucional; sin embargo, la de Senadores la obstaculizó. Así, hasta julio de 1929 se avanzó sustancialmente, mediante la propuesta de reforma a los artículos 73, fracción x, y 123 constitucionales, indispensables para promulgar la ley.

En ese entonces, la Secretaría de Gobernación convocó a especialistas. El 26 de julio de 1929 se dio lectura a la iniciativa de reforma de la fracción x del artículo 73 y preámbulo, así como de la fracción xxix del artículo 123 constitucional. De esta forma, se facultó al Congreso de la Unión y a las legislaturas de los estados para legislar en materia del trabajo el 22 de agosto. En consecuencia, el artículo 123 señala que el Congreso de la Unión debe

⁴ Véase Macías Vázquez, María Carmen. *El impacto del modelo neoliberal en los sindicatos en México*. México: Porrúa. 2005, pp. 39-46.

expedir leyes sobre el trabajo, las cuales regirán entre los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos y, de manera general, sobre todo contrato de trabajo. De ahí derivaron diversas disposiciones que buscaban ajustarse al Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).⁵

En su continua evolución, la Ley Federal del Trabajo de 1931 cobijó a este sector social, imprescindible para el desarrollo económico del cualquier país. De ahí surgieron disposiciones tan importantes como las instituciones que se encargan de resolver los problemas relativos a las relaciones laborales,⁶ así como las que son defensoras de los trabajadores, el salario mínimo,⁷ los horarios laborales y la seguridad social, entre otros aspectos.

De hecho, durante los años siguientes a la aprobación de la Carta Magna de 1917, surgieron las normas para hacer realidad la aplicación de la Ley Federal del Trabajo. Sobre todo porque uno de los principios que dio lugar al desarrollo jurídico de la materia fue el de la dignidad del hombre; así, el derecho al trabajo forma parte de los derechos humanos en las constituciones de todos los países.⁸

No obstante, el desarrollo social que propició el surgimiento de nuevas necesidades ha modificado la percepción sobre el trabajo e incidido en su diversificación. Así, es claro:

mediante mecanismos de descentralización física de los sistemas productivos y de especialización flexible, que permiten que se consoliden nuevos modelos de organización basados en la autonomía y la autorregulación de los subsistemas; y en segundo lugar en la búsqueda de la flexibilidad del capital humano.⁹

Esto revela las nuevas formas de entender el trabajo, en donde el emprendedor

⁵ OIT Organización Internacional del Trabajo, [Consulta: 12 de abril del 2014] Disponible en: <http://www.ilo.org/ilolex/cgiex/pdconvs.pl?host=status01&textbase=ilospa&tdocument=88&chapter=1&query=%28C087%29+%40ref&highlight=&querytype=bool>.

⁶ La creación de las Juntas de Conciliación y Arbitraje en sus respectivos ámbitos de competencia explica en gran medida el desarrollo del Derecho del trabajo en México. De Buen explica claramente el desarrollo de estas instituciones en De Buen, Néstor (2003). *Derecho del Trabajo*. Tomo II. México: Porrúa.

⁷ Aunque desde que se creó el concepto de salario mínimo se estableció también que este debía cubrir tanto las necesidades del trabajador como las de su familia, la realidad es que no está adecuadamente calculado, sobre todo porque los índices de inflación que hay en México, han determinado la pérdida gradual del poder adquisitivo, por lo cual, el servicio de mototaxis, representa para Puebla una forma alternativa de trabajo.

⁸ Badillo Alonso, Elisa. *Los Derechos Humanos en México*. México: Porrúa-Comisión Nacional de Derechos Humanos. 2001 p. 25.

⁹ Escudero Rodríguez Ricardo. *El poder de dirección del empresario: nuevas perspectivas*. Madrid: La Ley 2005, p. 76.

juega un papel fundamental. En este caso se entiende que el servicio de mototaxis se convierte en una forma de autoempleo que además se orienta a la cobertura de una necesidad de la comunidad, necesidad que simplemente no ha podido cubrir el gobierno local.

La situación laboral y pobreza en Puebla

Actualmente, la frase *El trabajo dignifica al hombre*, creada por Karl Marx, pareciera ser muy lejana. Ciertamente, es digno quien trabaja, sea para una empresa pública, privada o por su propia cuenta; pero, ¿cuál es la situación que se vive en América Latina considerando que la pobreza, pese a los recursos naturales de estos países, va en aumento? ¿Cuál es la situación que vivimos en Puebla en cuanto al empleo y a la pobreza?

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) señala que el índice de personas en condición de pobreza aumentó de 36.3% a 37.1% en Puebla.¹⁰ De hecho, el municipio se ha convertido en el primer lugar nacional con el mayor número de personas pobres en el país, al alcanzar 732 154.¹¹

De acuerdo con el INEGI, en 2013 habían 128 123 personas sin trabajo, de los cuales, 40% (51 249) eran jóvenes de entre 14 y 24 años de edad,¹² sector que debería ayudar a resolver los problemas económicos nacionales. De no establecerse políticas en materia de empleo, este grupo podría convertirse en una bomba de tiempo en el corto plazo.

Según la Secretaría de Desarrollo Social, durante el 2012 y 2013 el número de municipios pobres en nuestro estado aumentó 27%; asimismo, las colonias que tienen un amplio nivel de marginación y carecen de servicios básicos, incrementaron 9.6 %. Además, fuentes revelan que a la mitad del sexenio de Moreno Valle ha aumentado el índice de pobreza: del 2010 al 2012 casi 262 000 poblanos se integraron a los índices de pobreza y pobreza extrema.¹³

Aunado a ello están las decisiones de las autoridades públicas. Contrario al contenido de su discurso de campaña,¹⁴ derivado de una solicitud presentada

¹⁰ Imagen Poblana [En línea] Consulta realizada el 2 de mayo del 2014 disponible en: www.imagenpoblana.com/2013/12/05/aumenta-indigencia-en-mexico-puebla-capital-de-pobres.

¹¹ *Idem*.

¹² Véase inegi.org.mx consultado el 30 de abril de 2013.

¹³ El Financiero periódico impreso y digital, consulta: el 15 de enero de 2014. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/archivo/aumento-en-500-000-personas-numero-de-pobres-en-mexico.html>

¹⁴ Durante su campaña señaló que propondría una Ley para el Servicio Civil, cuyo fin sería la certidumbre laboral de los burócratas, pero también manifestó que correría a los parientes de Marín Torres, la gente corrupta e ineficiente

ante la Comisión de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales (CAIP) en Puebla, una noticia publicada en la Jornada de oriente en julio de 2012 enfatizó que en sólo dieciséis meses la administración panista había despedido a 4449 personas, sin tomar en cuenta los cesados en la Secretaría de Salud y las dependencias descentralizadas. El cálculo era de nueve personas despedidas diariamente en el periodo del 1 de febrero de 2011 al 31 de mayo de 2012, sobre todo en las secretarías de Comunicaciones y Transportes, Desarrollo Urbano y Obras Públicas, y Desarrollo Social.¹⁵

Sin embargo, para entonces el área de salud también había sido profundamente afectada y se calculaba que había otros 4000 despidos. Personal que se desempeña en las jurisdicciones enfatizó que la sola intención de manifestar su inconformidad por la declaración del gobernador de tener cubiertas las necesidades propició una cadena de despidos injustificados, sobre todo porque las clínicas se quejaban de la falta de medicamentos, incluso del cuadro básico.¹⁶

Esto significa que el problema del desempleo va en aumento, y la realidad muestra que la economía informal también ha ido en aumento, ello debido a las grandes y altas exigencias que los trabajos formales exigen, por tanto, es más difícil conseguir un empleo formal.

3. LA LUCHA POR EL RECONOCIMIENTO DE LOS MOTOTAXIS EN PUEBLA

Dadas las circunstancias reales del empleo en México, lo usual es que el ciudadano opte por una forma alternativa de adquirir recursos económicos, esto también se relaciona con la necesidad de desplazamiento, en la que se busca la factibilidad, rapidez y economía, por parte de los usuarios, pues se ha vuelto una necesidad de primer orden el traslado a las fuentes de trabajo, para poder ingresar recursos económicos de manera lícita a sus hogares, lo

y los recomendados, sin embargo, a la hora de los despidos no hizo distinción. Al respecto consúltese La Jornada de Oriente [Periódico impreso y digital], 9 de julio de 2012. Disponible en: <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/portada/puebla/2012/07/09/portada.html>

¹⁵ Curiosamente, el encargado de ejecutar los despidos, el Subsecretario de Administración del Patrimonio, Recursos Humanos y Materiales, Gustavo Fernández Cortés, tenía el cargo de Director de Enlace Institucional de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria durante la administración marinista, pues bien, este funcionario del gobierno de la alternancia en entrevista reconoció la aplicación de un descuento de 5% a los salarios de los trabajadores de confianza de la administración estatal, orden dada por Moreno Valle. Véase La Jornada de Oriente, 9 de julio de 2012.

¹⁶ Trabajadores de las clínicas de salud, cuyos nombres prefieren conservar en el anonimato, decidieron presentar sus inconformidades ante el gobierno federal, dada la represión en Puebla a la que recurre el gobernador cuando manifiestan su inconformidad.

cual permite otorgar a sus familias un nivel de vida. Esto nos lleva a los mototaxis como fuente alternativa de trabajo, si logrará regularizarse como servicio a los ciudadanos, que durante años lo han solicitado.

En una entrevista, miembros del colectivo señalaron lo siguiente:

Desde hace más de 18 años por necesidad de trabajo pero también por la necesidad del servicio, y principalmente en comunidades y rancherías rurales, de manera espontánea, miles de poblanos se auto crearon empleos, comprándose un motocarro y adaptándolo a las necesidades de las poblaciones. Por su tamaño y el poco gasto de combustible, este servicio se propagó a lo largo de los años en más de 60 municipios en el Estado de Puebla, sumando un número aproximado de más de 10 000 mototaxistas, quienes crearon cientos de micro empresas para prestar ese servicio.¹⁷

Esto refleja, primero, que hace más de una década que la necesidad surgió; segundo, que a la fecha no se le ha dado solución. Por tanto, es urgente encontrar una solución que no implique eliminar puestos de trabajo y arrojar al desempleo a cientos de trabajadores.

Desde otro ángulo, es claro que la baja oferta y la limitada cobertura del transporte público han provocado el mototaxismo a nivel internacional. Sin embargo, dichas experiencias han demostrado impactos negativos sobre la seguridad vial, el medio ambiente y la estructura social, pero sin dejar de ser una nueva alternativa necesaria para la población.¹⁸

Un acercamiento al problema

Hace algunos años, los ciudadanos adquirieron mototaxis, a ejemplo de lo que ocurre en Sinaloa, el Distrito Federal y otras entidades. Las unidades de mototaxis poblanas fueron conseguidas con el esfuerzo de los migrantes, puesto que Puebla ocupa el quinto lugar en expulsar migrantes y recibir remesas.¹⁹

¹⁷ En entrevista realizada el 10 de marzo del 2014, José Clemente Merino y Pascual Borja Morales, estos actores señalaron que promueven la solución a sus demandas por su propio derecho y en representación del Frente de Usuarios y Mototaxistas del Estado de Puebla.

¹⁸ Por ejemplo, en países como España, Italia y Francia, es común el uso de motocicletas y bicicletas, justamente porque, por una parte se resuelve el problema de los traslados, y por otro, evitando los serios problemas de contaminación ambiental que provocan los automóviles.

¹⁹ Periódico e-consulta [En línea] Disponible en: <http://e-consulta.com/nota/2014-03-10/ciudad/puebla-quinto->

El costo de un mototaxi oscila entre 25 000 y 58 000 pesos. Algunos fueron reconstruidos, otros comprados nuevos, o bien, adquiridos de segunda mano, sobre todo de mototaxistas del Estado de México.²⁰

El servicio de los mototaxis funcionó de manera óptima tanto para los usuarios como para quienes lo proveían; de hecho, legisladores como José Juan Espinoza,²¹ José Benigno Pérez Vega (Pepe Momoxpan)²² y Enrique Doger Guerrero,²³ durante la LXVIII Legislatura, presentaron diversas iniciativas de ley para regularizar el servicio. Desafortunadamente, dichas iniciativas no progresaron y una vez que triunfó el PAN en el ámbito estatal, la administración de Rafael Moreno Valle (gobernador actual) ejerce persecución para quienes prestan el servicio.

No sólo han sido víctimas del gobierno morenovallista; también fueron engañados en 2009. La extinta Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), dirigida entonces por Juan Manuel Alcántara, les otorgó un holograma para poder circular a cambio de 5000 pesos.²⁴ Se otorgaron hasta 300 permisos.

A decir de los entrevistados:

En particular durante la administración del ex gobernador Mario Marín Torres y ante la ausencia de reglamentación para el servicio de transporte de Mototaxis, dicho gobierno avaló de manera abierta y tolerante la permanencia de este servicio de transporte, con circulación interna en diversos municipios. Con este servicio se resuelven dos problemas: el empleo y sustento para las familias de los mototaxistas, y el transporte accesible, barato y aceptado por la ciudadanía.²⁵

lugar-como-expulsor-de-migrantes-derecho-buap De acuerdo con el Cuarto Reporte en Migración, Agenda migrante Puebla, realizado por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), Michoacán, Guanajuato, Jalisco y el Estado de México se ubican en los primeros lugares por recibir más migrantes de mexicanos en Estados Unidos. El estado de Puebla ocupa el quinto lugar como expulsor de migrantes y receptor de remesas. En el 2013, la entrada de remesas representó para la entidad más de mil 393 millones de dólares.

²⁰ Esta información fue obtenida por medio de la entrevista a miembros del colectivo del Frente de Mototaxistas del Estado de Puebla, el 10 de marzo de 2014.

²¹ Congreso Local del Estado de Puebla [Consulta: 13 de marzo de 2014] Disponible en www.congresopuebla.gob.mx/index.php?option=com.

²² Blog del exdiputado local José Benigno Pérez Vega [Consulta: 2 de mayo de 2014] Disponible en: pepemomoxpan.blogspot.com/2009/06/c.html, consultado el 2 de enero de 2014

²³ Página del Congreso Local de Puebla [Consulta: 2 de febrero de 2014]. Disponible en: congresopuebla.gob.mx/index.php?option=com_k2&view=item,

²⁴ Periódico Intolerancia Impreso y digital [Consulta: 2 de mayo de 2014] Disponible en: <http://intoleranciadiario.com/detalleOpinion/111/serpientes-y-escaleras/la-mina-de-oro-de-los-mototaxis>.

²⁵ Entrevista realizada el 10 de marzo del 2014 a José Clemente Merino y Pascual Borja Morales, en representación del Frente de Usuarios y Mototaxistas del Estado de Puebla.

Lamentablemente, con la siguiente administración panista, en junio de 2011, el Congreso de Puebla, con 24 votos a favor, tres en contra y la abstención de la bancada priísta, avaló la eliminación de los mototaxis como sistema de transporte, pese a que más de tres mil mototaxistas se manifestaron en repetidas ocasiones.

Cifras oficiales sostienen que más de 2000 mototaxis operaban de manera anómala en 46 municipios del estado y que en la administración del priísta Mario Marín se dieron permisos irregulares, de acuerdo con Fernando Manzanilla Prieto.²⁶

Las dos últimas administraciones han tenido puntos de vista opuestos: mientras la marinista reconoció a este servicio, la morenovallista niega su necesidad.

A continuación se muestra un cuadro de los lugares en donde los mototaxis se utilizan como transporte común.

Localidad	Municipio	Cabecera Distrital	Distrito
Acatzingo	Acatzingo	Amozoc	17
Atoyatempan	Atoyantempan	Atlixco	21
Coronango	Coronango	Atlixco	21
Cuanala	Juan C. Bonilla	San Andrés Cholula	8
Cuatlancingo	Cuatlancingo	San Andrés Cholula	8
Huejotzingo	Huejotzingo	San Andrés Cholula	8
Juan C. Bonilla	Juan C. Bonilla	San Andrés Cholula	8
Ocotlan	Coronango	San Martín Texmelucan	7
Palmarito Tochapán	Quecholac	San Martín Texmelucan	7
Quecholac	Quecholac	San Martín Texmelucan	7
San Bernardino Ch.	Ocoyucan	San Pedro Cholula	9
San Fco. Buena Vista	Tepeaca	San Pedro Cholula	9
San Francisco T.	San Matín Texmelucan	San Pedro Cholula	9
San Hipólito X.	Tepeaca	San Pedro Cholula	9
San Juan Tlautla	San Pedro Cholula	San Pedro Cholula	9

²⁶ Revista digital Contexto Durango [Consulta: el 5 de marzo del 2014] Disponible en: <http://contextodurango.com.mx/noticias/2012/08/08/anuncian-en-puebla-operativos-contra-mototaxis/>

San Juan Tlautla	San Pedro Cholula	San Pedro Cholula	9
San Lorenzo Almecatla	Cuautlanzingo	San Pedro Cholula	9
San Martín Tlamapa	Santa Isabel Cholula	San Pedro Cholula	9
San Martín Zoquiapan	Coronango	San Pedro Cholula	9
San Matías Tlalancaleca		Tecamachalco	19
San Miguel Xoxtla	San Miguel Xoxtla	Tecamachalco	19
San Sebastián Villanueva	Acatzingo	Tecamachalco	19
Santa Bárbara Almoloya	San Pedro Cholula	Tepeaca	18
Santa María Xixitla	San Pedro Cholula	Tepeaca	16
Soltepec	Soltepec	Tepeaca	18
Tecamachalco	Tecamachalco	Tepeaca	18
Tepeaca	Tepeaca	Tepeaca	18
Tlaltenango	San Andrés Cholula	Tepeaca	18
Zoquiapan	Zoquiapan	Zacapoaxtla	4

Cuadro 1. Comunidades en donde circulan los mototaxis

Pero la respuesta del gobierno estatal no fue únicamente la negativa de reconocer este tipo de servicio, además recurrió a la represión, las amenazas, la violencia y la intimidación. El siguiente cuadro muestra el contenido de diversas fuentes de información que expresan los mecanismos ejercidos por la administración morenovallista.

Cuadro 2. Consulta a fuentes relativas a la represión ejercida contra los mototaxistas

Fecha	Tipo de represión	Fuente consultada
25 de octubre del 2012	Mototaxistas se manifiestan nuevamente contra el gobierno de Rafael Moreno Valle Rosas, al acusarlo de represor por los operativos con violencia contra el gremio, en los que se han registrado lesionados que son bajados de las unidades a punta de pistola.	http://heraldodepuebla.com.mx/2012-10-25/generales/mototaxistas-acusan-operativos-con-violencia

25 de abril del 2013	San Matías Tlalancaleca. Fueron detenidas cuatro unidades, las cuales ya fueron trasladadas a la ciudad de Puebla para su supuesta chatarrización, luego de ser decomisadas en el centro de la localidad.	http://www.lajornadadeoriente.com.mx/noticia/puebla/en-menos-de-10-dias-la-st-de-comisa-12-mototaxis-en-operativos-violentos_id_23474.html
16 de mayo del 2013	Dos operativos contra mototaxis en Huejotzingo terminaron en trifulca con saldo de cuatro lesionados, entre ellos un niño.	www.intoleranciadiario.com/detalle_noticia.php?n=108977
18 de enero del 2014	Se llevó a cabo un operativo en Huejotzingo. Detuvieron tres unidades.	http://heraldodepuebla.com.mx/2012-10-25/generales/mototaxistas-acusan-operativos-con-violencia
14 de febrero del 2014	Se decomisaron cuatro unidades en Cuatulaningo, una en San Juan Tlautla y se pretendía decomisar otra en Santa Barbara Almoloya; sin embargo, los vecinos se opusieron	http://elpopular.mx/local/refuerzan-operativo-contra-mototaxis/
22 de abril del 2014	La Secretaría de Transportes (ST) en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública estatal (SSP), llevó a cabo un operativo en la carretera federal Puebla-Tehuacán, a la altura del kilómetro 9.5, donde se aseguraron tres unidades.	http://pueblanoticias.com.mx/noticia/secretaria-de-transportes-asegura-3-mototaxis-en-soltepec-35103/
9 de mayo del 2014	Se implementó un operativo por parte del personal de la Secretaría de Transportes (ST) para retirar de la circulación mototaxis en el municipio Juan C. Bonilla, el cual terminó en un enfrentamiento. Esta acción también se llevó a cabo en el municipio de Santa María Coronango, donde se reportó una patrulla quemada, dos más con cristales rotos, y daños en la camioneta de la edil Hermelinda Macoto.	http://www.diariocambio.com.mx/2014/secciones/codigo-rojo/item/60488-enfrentamientos-por-operativo-contra-mototaxis#ixzz31khZF2gJ Follow us: @Diario_Cambio on Twitter diario.cambio1 on Facebook

Los operativos implementados para obligar a los Mototaxistas a retirarse se realizan por parte de la Secretaría de Transportes de Puebla en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública Estatal, quienes obligan el retiro de las unidades mediante la persecución y represión de los operadores y usuarios.

De acuerdo con las entrevistas realizadas el 10 de marzo de este año, miembros del Frente de Mototaxistas del Estado de Puebla señalan que el método de los operativos es el siguiente: elementos de la policía estatal integran un convoy de camionetas para cargar y retirar los mototaxis, que

posteriormente son trasladados al corralón; asimismo, se integran camionetas exprés en las que viajan elementos de la fuerza pública encapuchados, quienes se encargan de detener al operador del mototaxi, sometiéndolo de forma violenta, generalmente a golpes, gritos e insultos, afectando en varias ocasiones a los usuarios. Estos operativos son apoyados por granaderos fuertemente armados que, en grupos de 50 o 60 elementos, protegen la realización del operativo.

Los miembros del frente también han indicado que la persecución y represión de mototaxistas se realiza en diversos municipios; por la violencia empleada, destacan Huejotzingo, Cuautlanzingo, Acatzingo, Xoxtla, Coronango, Nealtican, Calpan, Soltepec, Juan C. Bonilla, Palmar de Bravo, entre otros. En éstos, incluso los habitantes de las comunidades han sido agredidos.

Adoptando el legítimo derecho de manifestación, los mototaxistas han realizado diversos actos públicos en busca de diálogo y consenso con las autoridades. Sin embargo, el gobierno del estado ha hecho uso de la fuerza pública para impedir su derecho a expresarse; ejemplo de ello fue el encarcelamiento y posterior liberación de Francisco Marciano Calixto Sandoval.

En otros estados se ha institucionalizado esta forma de transporte; por ello, a continuación planteamos algunos casos que han legislado o actualmente legislan en la materia.

Estados con iniciativas para regular los mototaxis como servicio de transporte

El primer caso es el gobierno de Oaxaca, que anunció el inicio de una estrategia para regularizar un total de 6000 mototaxis, 4000 con concesión y 2000 ilegales, lo cual ha ocasionado enfrentamientos entre diferentes grupos de concesionarios. La estrategia indica que, en coordinación con todos los municipios, se empezará a realizar un inventario que permita comparar las necesidades de la población, definir sus polígonos de acción y rutas, y establecer un esquema. Dicha estrategia trabajará en lo futuro un lineamiento para obligar a los concesionarios de mototaxis a contratar el seguro del viajero. Esto representa un avance importante en la materia.

En el Distrito Federal, la Comisión de Transporte en la Asamblea Legislativa (ALDF) acordó ayer que presentará ante el pleno una iniciativa de ley para reglamentar los bicitaxis, mototaxis y carritos de golf que se usan como transporte en la periferia de la ciudad. Sin embargo, a pesar de que no está

regulado, los conductores y usuarios señalaron que no viven la odisea que está viviendo este tipo de servicio, tal como ocurre en el estado de Puebla. Al respecto, cabe señalar que la iniciativa fue presentada por la diputada local del PRD Rocío Barrera, quien señala que las 16 delegaciones deberán definir rutas, ubicación de bases y tipo de unidades (bicitaxis, mototaxis o carritos de golf), aunque su operación “será única y exclusiva de la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi)”²⁷.

Estos ejemplos muestran que hay intenciones por parte de los gobiernos de dar solución a una creciente demanda derivada, en parte, de la geografía local. Pero en Puebla se sigue otro camino distinto, como referimos a continuación.

4. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS MOTOTAXIS EN PUEBLA

Como alternativa de empleo, el gobierno estatal puso en marcha un programa de canje de dos mototaxis por un taxi local, que no funcionó para nadie, ni para los mototaxistas ni para los nuevos taxistas (que no logran pagar las mensualidades de los automóviles compactos). A inicios de este año, la Secretaría General de Gobierno del Estado (SGG) aseveró que más de 3000 mototaxistas aceptaron dicho programa, pero un número mayor rechazó la propuesta por considerarla injusta, porque dos motocarros tienen un valor conjunto de 120 000 pesos en el mercado, mientras que el del coche es de 90 000:

Con el inicio de la administración a cargo del c. gobernador Rafael Moreno Valle Rosas, se generó un cambio en la actitud del gobierno, pasando de la tolerancia al propósito de desaparecer el sistema de transporte basado en los mototaxis. Con ello busca implementar un sistema de taxis con automóviles en los mismos lugares donde operan los mototaxis, lo que significa dejar en el desempleo a las cerca de 10 000 familias que tienen como único sustento de vida este tipo de transporte, lo que agravará la situación actual de falta de empleo en la entidad.²⁸

²⁷ Crónica [Consulta: 5 de marzo del 2014] Disponible en: <http://www.cronica.com.mx/notas/2011/574759.html>

²⁸ Entrevista realizada a José Clemente Merino y Pascual Borja Morales, en representación del Frente de Mototaxistas del Estado de Puebla, 10 de marzo del 2014.

El gobierno morenovallista no pagó la totalidad del costo del vehículo; sólo dio un enganche de 10 000 pesos. La unidad se facturó en 180 000 pesos, que incluyen el pago del permiso para circular.

Actualmente, tan sólo en el municipio de Cuautlancingo, el número de mototaxis ha aumentado. De diciembre a la fecha pasaron de ser 40 a 140 unidades.

El propósito de desaparecer los mototaxis se ha procesado a partir de la iniciativa del gobernador poblano, quien envió un exhorto al Congreso Local para que la Secretaría de Transporte procediera a retirarlos. Esta medida se impulsa con base en el programa Dos por uno.

Con este programa, los mototaxistas tienen que entregar al gobierno del estado dos vehículos para tener un permiso de taxi local, previa compra de un automóvil. El costo de los dos mototaxis por entregar es de 100 000 pesos, aproximadamente, equivalente al costo del permiso de taxi que otorgaría el gobierno del Estado. El costo del automóvil que el taxista tendría que comprar con sus propios recursos oscila entre \$120 000 y \$150 000 pesos, aproximadamente. El vehículo se tendría que adquirir en la compañía que designe el gobierno del estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla.

Para la mayoría de los miembros del Frente de Mototaxistas del estado de Puebla, el programa Dos por uno ha significado exclusión laboral, en virtud de que la inversión para adquirir un vehículo está fuera de sus posibilidades económicas, razón por la cual los mototaxistas insisten en continuar brindando este servicio de transporte a la población bajo las mismas condiciones en que tradicionalmente se ha desarrollado.

Derivado de lo anterior, es claro que se requiere una normatividad que regule ese tipo de servicio que ayudará a resolver los problemas de transporte en el ámbito local. Después de todo, el gobierno no ha logrado resolver tales problemas; por el contrario, el tiempo ha hecho que todo se vuelva más complejo, y la propuesta que ha dado la administración actual representa una gran desventaja para los mototaxistas, porque implica un costo muy alto, considerando las posibilidades económicas de estos ciudadanos.

5. CONCLUSIONES

El servicio de mototaxis representa la solución a un problema que se profundiza día con día y que no ha podido ser solucionado por la administración

en curso. Sin embargo, es claro que esto implicaría el diseño de un marco regulatorio adecuado que garantizara las condiciones para un buen servicio de transporte. De esta manera, la regulación del servicio de mototaxistas dentro de la Ley en materia de transporte permitiría:

- Formalizar este tipo de trabajo en las comunidades que necesitan resolver sus necesidades de transporte.
- Observar y dar cumplimiento a los derechos y obligaciones que tienen otros sectores del transporte público.
- Lograr que el propio gobierno cumpla con la satisfacción de necesidades en materia de transporte, que por cuenta propia no puede resolver, pues la demanda es cada vez mayor.

El funcionamiento del transporte alternativo para la comunicación terrestre entre poblaciones ha significado una herramienta fundamental para el desarrollo de las comunidades, que implica dificultad para establecer la conexión de ramales, convirtiéndose las bicicletas o mototaxis en la única vía de comunicación e interconexión de miles de ciudadanas y ciudadanos.

Finalmente, podemos decir que la autoorganización a lo largo de más de veinte años en la prestación de este servicio ha generado empleo para los pobladores de diversas comunidades. Genera un micro mercado interno y, por lo tanto, ingresos que permiten a las familias adquirir bienes y servicios de primera necesidad. Esta es razón suficiente para respaldar este tipo de trabajo, pues el desempleo influye en el incremento de problemas como la pobreza, delincuencia, suicidios, depresión y otros. Así, esta actividad económica coadyuvará a mejorar las condiciones sociales, no sólo de los prestadores de este servicio, sino de la propia comunidad.

La solución a problemas que detonan después de años de desatención debe darse sobre la base de la convocatoria, el diálogo y la voluntad. Recordemos que este gobierno se comprometió con el cambio. Para retomar la frase de Marx, sólo la formalización de este tipo de servicio otorgará a los mototaxistas la dignidad que caracteriza a los trabajadores.

