

# Movilidad urbana: un recorrido del transporte urbano y la segregación desde el caso del Mototaxismo en Oaxaca





## **El H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca y el Instituto Flores Magón**

**PRESENTA:**

**Movilidad urbana: un recorrido del transporte urbano y la segregación desde el caso del Mototaxismo en Oaxaca**

**Colaboración especial:**

Adán Hernández Cruz

**Juan Pablo Frías Lomelí**

Director del Instituto Flores Magón

**Betzabé Ramírez Vásquez**

Titular de la Mesa de Investigación Estratégica y Análisis Legislativo

**Nayeli Guzmán Carbajal**

Titular de la Mesa de Estudios de Impacto Financiero y Presupuestal

**Colaboradores del Instituto Flores Magón:**

Ilse Socorro Serrano Sánchez

Arturo Méndez Quiroz

Erubiel Tadeo Alto

## Introducción

Imaginemos la posibilidad de comprender desde el transporte público, el abandono de una estructura reticular como era la ciudad de Oaxaca en el siglo XVIII, hacia un crecimiento exponencial, caótico y desorganizado en las zonas conurbadas como se aprecia al día de hoy. Esta visión ofrece hacer inteligible la forma en como diversas transformaciones de aspectos sociales, económicos, políticos y ambientales impactan en la expansión de un territorio y, por consiguiente, en la movilidad de sus habitantes y en la cercanía o lejanía que supone para diversos sectores satisfacer sus necesidades laborales, sociales, recreativas, culturales o económicas.

Esta posibilidad nos ofrece el análisis del surgimiento y subsecuente consolidación del mototaxi como un sistema de transporte que ha permeado en la vida social y la movilidad urbana de los ciudadanos, no sólo en la capital del estado y municipios conurbanos, sino alrededor de todo el estado de Oaxaca, como un transporte con características particulares que lo han distinguido de otros medios de transporte público colectivo (autobús) o individual (taxis, ciclotaxis, etc.). A través de su reproducción como un fenómeno de características interseccionales, se puede comprender que los procesos de expansión urbana y de constitución del mototaxi son procesos vinculados por una serie de factores, problemáticas y resolución de situaciones a través de alternativas no oficiales, hasta tal punto en que, en Oaxaca, el mototaxi ha devenido culturalmente como una fuente alternativa o tradicional de desplazamiento a corto y mediano plazo, así como fuente principal o complementaria de ingresos. En diversas zonas y regiones del estado de Oaxaca, el mototaxi es sinónimo de cultura, sin embargo, no siempre fue percibido de esta manera. La transformación del mototaxi responde a varios procesos, actores, y situaciones que la entidad oaxaqueña ha sufrido a lo largo del tiempo. Este medio de transporte ha sido testigo desde sus inicios de estos cambios, por lo que una mirada hacia el proceso de surgimiento, consolidación, sindicalización e intentos de institucionalización de este vehículo, son necesarios hacia la comprensión del fenómeno.

## **“Del barrio y para el barrio”: ¿Qué es ese vehículo de tres ruedas?**

El poco interés que se ha prestado a llevar a cabo un minucioso y cuidadoso registro del mototaxi desde el primer motocarro circulando en los Valles Centrales se hace evidente al no contar con fuentes historiográficas de movilidad en la entidad federativa por parte de las instituciones encargadas de la misma. También refleja el carácter político en el cual estuvo posicionado el mototaxi en sus inicios al no ser visualizado como un medio de transporte “oficial” (situación que mantiene hasta la actualidad), puesto que su surgimiento deviene en una forma de acción social de las zonas aisladas para abarcar problemas no resueltos por el estado.

Entre 1985 y 1900 se tiene registro de los primeros motocarros circulando por las zonas conurbadas de la ciudad (Centro de Transporte, 2010 & NVINoticias, 2017), particularmente, según la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte, fueron los municipios de Santa Cruz Xoxocotlán y Zaachila los primeros en contar con el servicio de motocarro. Para el año 1998 se tiene registro de tres de estos vehículos prestando el servicio al interior de las colonias y barrios sin sobrepasar estos límites.

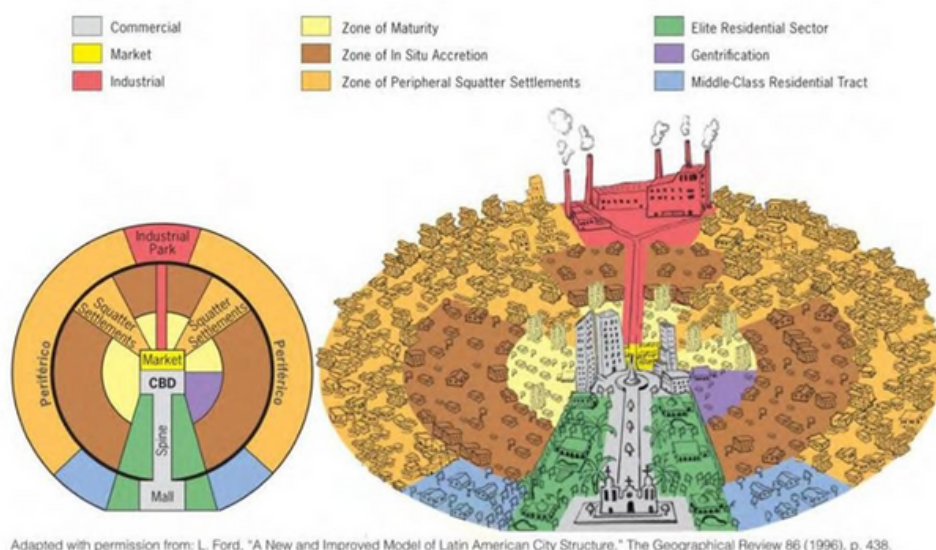
El punto medular de los escasos registros del mototaxi son las zonas donde comienzan, que para finales del siglo XX se encuentran entre las zonas más marginadas y aisladas de la entidad. De igual forma, la falta de empleo aunado al desempleo y pocas de oportunidades de acceso a tierras, contribuyó al ejercicio de la moto como servicio de transporte no autorizado dentro de estos municipios.

Lo anterior se entiende a partir de los modelos urbanos de los estudios de las ciudades en Latinoamérica. El modelo urbano propuesto por Griffin y Ford<sup>[1]</sup> (1980) (imagen 1) establece que, desde su conformación, las ciudades han mantenido una estructura con un centro dominante (es decir, la concentración de oficinas, comercios, instalaciones culturales, y clases sociales altas) y las periferias son un espacio caracterizado por la baja introducción de servicios públicos:

“La ciudad de alguna manera también jugaría un papel importante en mantener las condiciones de desventaja para algunos grupos, la intensificación de la pobreza por distribución inequitativa de los recursos que esta ofrece es una de sus maneras.” (Uribe, 2019, p. 57).

Dichas desigualdades son reproducidas desde el punto de vista espacial, ya que los grupos sociales de distintos ingresos tienden a localizarse en diferentes partes de las ciudades, por lo tanto, el acceso y la calidad de los servicios básicos (...) tienden a ser más críticas en las clases más bajas (Uribe Sánchez, 2019, p, 57).

[1] Muchas ciudades latinoamericanas se han construido sin una planificación específica, pues se sujetan a un modelo colonial en donde el centro se concentraba de las clases altas privilegiadas, iglesias y oficinas gubernamentales. (Uribe, 2019). Con el paso a la modernidad, la expansión urbana enfrentó diversos problemas comunes en las ciudades: falta de agua entubada, delincuencia, narcotráfico, asentamientos urbanos irregulares, transporte público ineficiente, un exagerado exceso de tráfico vehicular, falta de drenaje, entre otras cosas. “Si la inercia negativa de crecimiento de estas problemáticas no se detiene a través de políticas públicas sensatas, solo se generará más caos y desorden social” (Martínez Olivera, et al., XX, p. 41)



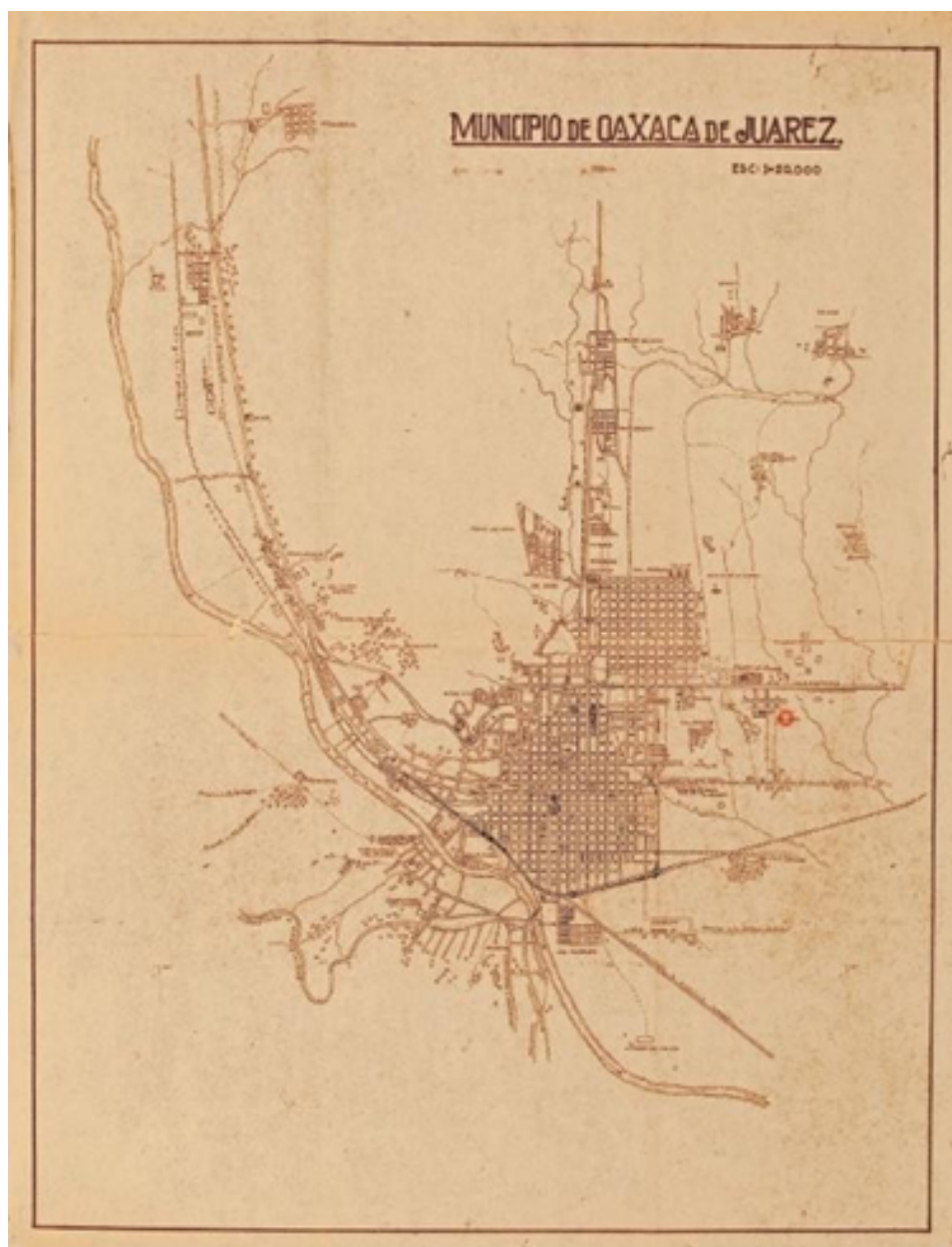
Adapted with permission from: L. Ford, "A New and Improved Model of Latin American City Structure," The Geographical Review 86 (1996), p. 438.

Imagen 1. Esquema de la estructura de las ciudades en Latinoamérica (Tomado de Uribe, 2019)

En lo que concierne al surgimiento del mototaxi, su creación es paralela al crecimiento poblacional, y, por lo tanto, al aislamiento de grupos vulnerables en las colonias de reciente conformación a finales del siglo XX: El disponer de una colección de planos de una entidad oaxaqueña en distintas etapas de su historia posibilita conocer estos procesos sociales, económicos, culturales y políticos y no tan solo urbano-arquitectónicos que acompañaron una creciente segregación socioespacial. Como se puede visualizar en el mapa 1, la expansión de la ciudad de Oaxaca mantenía un estilo reticular-colonial en la primera mitad del siglo XX, no es hasta la segunda mitad del mismo siglo, que, conforme a una expansión urbana se abandona la forma reticular hacia una ampliación desproporcionada hacia las periferias (mapa 2) y por fin, en 1980, se vislumbra Xoxocotlán como un municipio aislado del centro.



Mapa 1. Mapa reticular de la ciudad de Oaxaca en 1940.



MAPA DE LA CIUDAD DE OAXACA 1950  
Archivo General del Poder Ejecutivo  
del Estado de Oaxaca

Mapa 2. Mapa de la ciudad de Oaxaca en 1950.

En este sentido, se puede entender el surgimiento del mototaxi desde una forma de organización alternativa iniciada por los sectores marginados y de difícil acceso al transporte público en la década de los 90's, en resistencia a la falta de oportunidades de insertarse en el sector formal, y en respuesta a los problemas de movilidad no resueltos por el estado en materia de transporte urbano. El hecho de que el mototaxi inicie desde los sectores populares, hace evidente el carácter político del motocarro que inicia siendo un medio alterno de transporte, del barrio para el barrio que satisface necesidades de movilidad barrial a distancias cortas y de puerta a puerta, algo que el transporte público colectivo no ofrece.

### **Entre sindicatos y concesiones**

El nuevo siglo abrió la posibilidad de integrar al mototaxi, para entonces un servicio de transporte irregular, al espectro político oaxaqueño. Es donde entre 1999 y 2004 se entrega la primera concesión a dicho servicio para operar de manera regular, aunque informal (NVINoticias, 2017). Este dato es un parteaguas en la posición política que adquiere el mototaxi a partir de aquí, pues si bien se mantiene como un medio de transporte barrial, también deviene en un medio de fácil acceso y regulación a través de concesiones, sin más requerimientos para operar, lo que motiva la organización gremial de diferentes concesionarios.

Sin embargo, no es hasta la gestión del entonces gobernador de Oaxaca, Ulises Ruiz Ortiz (2004-2010), que el número de concesiones otorgadas al transporte público individual se dispara con creces. Lo que se conoció como la “Venta Nocturna”<sup>2</sup>, tuvo como resultado, al final esa gestión, poco más 6,300 concesiones de mototaxi repartidos en diferentes barrios y colonias del Estado (Vélez, 2016), sobre todo en el municipio de Juchitán de Zaragoza, lugar donde el descontento social a este servicio por considerarse un medio de transporte riesgoso

y orientado tanto a la delincuencia como al tráfico de drogas, generó que en la mañana del 23 de noviembre del 2011, integrantes del transporte público organizado de la ciudad se manifestaran exigiendo al Gobierno suspender las actividades irregulares del mototaxi (Hernández Solís, 2016).

Para el 2016 el número de concesiones se expande a 10, 201 y en el año 2017, ya operaban alrededor de 13,432 unidades; sin embargo, es en este mismo año que se tiene registro de entre 4000 a 5000 unidades estimadas que operaban de forma irregular, es decir, mototaxis que no contaban con un otorgamiento de concesión y que prestaban sus servicios en diferentes zonas del estado.

---

<sup>2</sup> Se le conoce como la “Venta Nocturna” al aumento desmedido en el número de concesiones y permisos otorgados por el Coordinador de Transporte, Gonzalo Ruiz Cerón a finales de la administración de Ulises Ruíz Ortiz (2004-2010) en el estado de Oaxaca. Para finales del gobierno de José Murat Casab se tiene registro de al menos 19 mil concesiones y permisos a diferentes beneficiarios (incluyendo las 5 mil 324 concesiones otorgadas en el gobierno de Diodoro Carrasco entre 1992 y 1998).

A finales del 2010, el número de concesiones llegó a 32 mil 600, es decir, al menos unas 13 mil concesiones fueron otorgadas de forma clandestina e irregular durante el gobierno de Ulises Ruiz (Matías, 2011 & Vélez, 2016).

En junio de 2011 Gonzalo Ruiz Cerón fue detenido y acusado de haber sido colaborador de Ulises Ruiz en la Venta Nocturna, momento en el cual los grupos de taxistas y mototaxistas fueron los más beneficiados del otorgamiento de concesiones ilegales a vehículos que no cumplían con las normas de seguridad, tránsito y regulación adecuada.

El hecho de que para este año se contemple la primera cifra de motocarros irregulares, supone un nuevo parteaguas en la forma en que se percibía al mototaxi en la entidad, como 1) un medio de transporte que se gesta en respuesta a necesidades no cubiertas por la movilidad oficial y que se transformó en un sistema gremial, sindicalizado, y por lo tanto politizado que devienen en múltiples servicios irregulares del mototaxi, 2) el fácil acceso, requerimientos y poca supervisión de los vehículos que permiten operar sin concesión, y 3) que la segregación socioespacial, y las pocas posibilidades de integración en el mercado laboral formal aún no se han cubierto, lo que ocasiona que muchos conductores opten por el mototaxi como su fuente de ingresos principal.

Es por ello que, ante la emergencia de mantener un ordenamiento y control del motocarro en la entidad, el 30 de septiembre del 2020 el Congreso del Estado de Oaxaca aprueba la derogación de la figura del mototaxi (Gobierno del Estado, 2020), suspendiendo el otorgamiento de nuevas concesiones y respetando los derechos y obligaciones de las 13 436 concesiones existentes. Cuatro años más adelante, durante la comparecencia de la actual Secretaría de Movilidad (SEMOVI en adelante) ante el Congreso del Estado de Oaxaca (2024), se menciona el aumento de mototaxis irregulares sin mencionar una cifra exacta.

El panorama del siglo XXI vislumbra el carácter político que adquirió el sistema de mototaxi en el estado, siendo un vehículo que inicia en los barrios populares y de alta marginación en aquel entonces, hasta expandirse en diferentes colonias, transformando sus dinámicas de movilidad barrial a transitar entre avenidas principales y colonias que no precisamente son ahora periféricas en la entidad. El otorgamiento de concesiones transformó las relaciones entre el pasajero y prestador del servicio, a una dinámica politizada de relaciones entre concesionarios, líderes de

organizaciones gremiales, sitios, pasajeros y dinámicas diferentes según distancia-horario-tarifa. Torres (2011, p. 23) dice que “la movilidad se vislumbra como la posibilidad de re-construir la vida cotidiana de cada sujeto, y así de la ciudad misma” y es en este sentido que el mototaxi condensa las acciones, percepciones, influencias e identidades de sus actores, a la par que brinda un panorama diferente de la movilidad en el estado.

De lo popular a lo sindicalizado constituye pues, un conjunto de procesos múltiples que permite entender al mototaxi como objeto antropológico ya que contiene relaciones diversas, discretas, directas y simultáneas. En los intentos, si es que los hubiere, de institucionalizar el servicio de mototaxi, las transformaciones y relaciones igual se transformarían.

### **¿Mototaxi o Mototaxismo? Enfoques de un fenómeno social.**

Analizar al mototaxi en su desarrollo histórico implica obligadamente situarlo desde una multiplicidad de enfoques que lo construyen tanto en su concepción individual como un servicio de transporte que ha cambiado su carácter popular a uno politizado, como en un complejo fenómeno social con características e intersecciones propias y que, por lo tanto, requiere una mirada interdisciplinaria para su entendimiento. Por ello es importante distinguir a que nos referimos cuando hablamos del motocarro como concepto y como fenómeno, por lo que en primera instancia se definirá al mototaxi desde su acepción como sistema de transporte individual, sus características y variedades, para más adelante, situarlo dentro de un ordenamiento social de intersecciones sociales, culturales, políticas, económicas y de género.

## **1. El mototaxi como definición.**

De acuerdo al diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (2023), el mototaxi, desde su concepción como un sistema de transporte público individual, puede definirse como una “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos”, y que opera tanto en zonas rurales como urbanas, caracterizado por ser accesible, flexible y adaptado a las necesidades de las personas en áreas de difícil acceso donde otros servicios de transporte público son limitados o incluso inexistentes (Hernández, et al., 2016).

La particularidad del mototaxi es que deviene en un servicio comúnmente conocido como de “puerta a puerta”, donde el recorrido a pie se puede hacer largo y arduo, empero demasiado corto para establecer un mercado comercialmente atractivo para otros tipos de transporte público (Torres et al., 2023 & Cuatle et al., 2024), por lo que el mototaxi responde a necesidades específicas de movilidad pero no resueltas, y que en ocasiones se le puede percibir como complemento y a la vez competidor con otros medios de transporte público.

Los tipos de mototaxi varían de acuerdo a la región en el cual se han consolidado, pero en términos generales se pueden encontrar tres tipos de motocarros en diferentes partes del mundo:

### **1) La motocicleta convencional como mototaxi.**

Colombia se ha convertido en uno de los países con mayor incremento en el número de mototaxis, por lo que es el principal reflector del uso de la motocicleta convencional de dos tiempos hecho motocarro. Seguido de países como Bolivia y Venezuela, los mototaxis son motocicletas tradicionales sin ninguna modificación y/o alteración en su chasis, en donde el pasajero viaja detrás del conductor, de la misma forma que lo haría en una motocicleta privada.



Mototaxi convencional, Colombia (Foto: Vergara, 2019)

## 2) Mototaxi de carroza

Son motocicletas modificadas para llevar, a través de un gancho o cuerda, una carroza en donde viaja el cliente-pasajero. Este tipo de motocicletas suelen ser inestables, inseguras y poco vistas, siendo el Estado de México y sus zonas conurbadas, donde se le puede apreciar con mayor frecuencia.



Mototaxi de improvisación, México (Foto: Stettin, 2020).

### 3) Mototaxi de origen

Son vehículos producidos desde fábrica para ofrecer esa función, por lo que está diseñada para el espacio de pasajeros, tres ruedas, y un techo elaborado principalmente de fibra de vidrio. Este tipo de vehículos se puede encontrar en gran parte de Latinoamérica, principalmente en México, y en otros países no hispanos como la India o en Bangladesh.



Mototaxi de origen. Foto: Omar Ruíz | Heraldo de Chiapas.

En el estado de Oaxaca, el mototaxi más utilizado es el modelo King, de la marca TVS (sobre todo en Juchitán de Zaragoza, Oaxaca) y el modelo Bajaj RE-250, pues por sus características de versatilidad en el chasis, instrumentalización, arranque y motor, se hacen cómodos, económicos y rentables para los conductores. Estos motocarros no rebasan los 56 kilómetros por hora y pueden soportar un peso de 300 kilogramos.



Modelo King Duramax, marca TVS.



Marca Bajaj RE-250

## 2. El Mototaxismo como fenómeno.

Como se ha dicho, el mototaxi consiste en el uso de la motocicleta para transporte público individual insertado a su vez en una compleja red de tipo sociocultural, político y económico que conlleva la consolidación de un oficio beneficioso para los sectores populares en el ámbito informal, que implica accidentes, inseguridad, contaminación, agrupaciones gremiales, pero que también se convierte en la fuente económica para cientos de familias oaxaqueñas. Se le conoce como Mototaxismo a este conjunto de redes.

Entonces, el mototaxismo es un fenómeno social consistente con el uso del mototaxi para prestar servicio a tramos cortos, y que se percibe como un problema<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Cuando nos referimos a “problema emergente”, no hacemos alusión a un término peyorativo, sino a la capacidad de cooptación del fenómeno del mototaxismo para generar dinámicas complejas entre instituciones, organizaciones gremiales, conductores, usuarios, concesionarias, etc., y que se han mantenido hasta el día de hoy.

emergente atravesado por múltiples factores. Es decir, tratar de entender al mototaxismo como un objeto antropológico implica analizar cada uno de los aspectos que lo consolidan como un sistema de transporte eficiente, emergente, pero también con una antesala de problemas sin resolver que van más allá del mototaxi como servicio. El mototaxismo no puede entenderse sin la intersección de la pobreza, la segregación socioespacial, la informalidad laboral, la resistencia social para su creación y la percepción ciudadana como un sistema de transporte lleno de prejuicios sobre inseguridad y actos delictivos.

Por esta razón el sufijo -ismo en el mototaxismo tiene particularidades específicas que lo diferencian del mototaxi como vehículo, puesto que connota otros significados, relaciones y dinámicas. Por ello se tratará de hacer inteligible el fenómeno del mototaxismo desde sus aspectos sociales, políticos, económicos y culturales.

## **2.1 Socializar al Mototaxismo**

Partimos de las conceptualizaciones que Padilla de la Ossa (2015) realiza sobre el mototaxismo como un fenómeno estrictamente social que surge por la falta de atención al transporte público y un deficiente manejo en la movilidad urbana producto de una mala planeación de la expansión de las ciudades.

La constitución de los modos de transporte público en una ciudad no es una elección al azar, sino que se define en función de la movilidad urbana, es decir, del desplazamiento que realizan las personas para satisfacer sus necesidades. Por la movilidad se pueden explicar qué tipo de desplazamientos se hacen y por qué motivos: laborales, económicos, recreativos, sociales, etc., y, por lo tanto, que la integración de transporte público puede suponer una fuente de cohesión social o devenir en una exclusión para los sectores populares.

Por ello, la planificación de las ciudades es un elemento importante para la constitución social de mototaxismo, sobre todo pensando de que, en la mayor parte de las grandes ciudades, las periferias son lugar de ocupa de la población de bajos ingresos, puesto que el valor del suelo es más accesible en estas zonas, y que en el centro se conglomeran espacios de empleos, mercados y la movilidad de una economía latente. Es en estas zonas alejadas de los centros que la oferta de transporte público y servicio básicos como drenaje, luz, pavimentación de rutas son deficientes. Ante esta situación Padilla (2015, pp. 33-34) establece tres impactos diferentes en los sectores populares:

- 1) Reducción a la accesibilidad y servicios públicos.
- 2) Las personas se ven en la necesidad de recorrer grandes distancias para llegar a un destino.
- 3) Los trayectos largos provoca un aumento significativo en las tarifas de transporte público.

La movilidad es estrictamente social, tiene que ver con el movimiento de las personas para el cumplimiento de sus necesidades básicas en la urbe, mientras que los modos de transporte, se ocupa de las condiciones para la movilidad de las personas, por la cual, el desplazamiento es una necesidad y también es el derecho que tienen los ciudadanos , el cómo se organiza y se planifica la movilidad determina el sistema del transporte público, este se debe prestar en condiciones de regularidad, continuidad, con apego a las normas e igualdad para todos los usuarios, una política del transporte público, denota si hay exclusión o inclusión del territorio y si hay cumplimiento con el derecho a la movilidad (p.34).

De esta forma la planificación de modos de transporte adecuado a través de políticas públicas, deberán resolver la incipiente necesidad de movilidad de las personas, que son derechos elementales para la satisfacción de sus necesidades. Es debido a la falta de empleo, aumento de tarifas y segregación socio espacial de los sectores de bajos recursos, que el uso del transporte público se vuelve más que una

elección, un privilegio, y, por tanto, que los problemas en la movilidad de las poblaciones pueden ser agravantes de la pobreza, en lugar de ser una alternativa para reducirla. La accesibilidad a los medios de transporte no se da por igual en la sociedad.

Por ello es importante pensar al mototaxismo como un fenómeno de índole social que responde a imbricadas relaciones de desigualdad laboral, económica y socioespacial. ¿Qué ocurre si una política de planeación de transporte público es deficiente? La respuesta se encuentra en el Mototaxismo: es decir, la alternativa se acomoda hacia la informalidad e institución de una forma de transporte complementario, artesanal. De esta forma el mototaxi sirve como un sustituto que busca satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, de forma accesible, cómoda, y económica. “Las personas se ven obligadas a buscar un sustituto para acceder a las oportunidades que ofrece el territorio, de lo contrario quedarán aislados y segregados” (Padilla, 2015, p.35).

De esta forma la movilidad urbana no homogeneiza a la sociedad, sino que la polariza y diferencia. Burgos Ortiz (2016, p. 17), aclara el carácter social de la segregación del mototaxismo de la siguiente forma:

Es una actividad con un dinamismo fuerte; es decir, es un fenómeno que crece constantemente; se asocia en forma directa a carencias, dificultades económicas y laborales (...), se está ante un servicio de transporte que atrae a personas vulnerables y grupos sociales empobrecidos, que ven en esta actividad una oportunidad laboral en medio de sus necesidades.

Por lo tanto, el acelerado crecimiento del mototaxismo se sitúa en un primer nivel a través de conductores y pasajeros, quienes por lo general comparten condiciones sociales y espaciales de desigualdad en común.

## 2.2 Contrapoder: la política del mototaxismo

El 27 de agosto de 2024 un grupo de mototaxistas y taxistas pertenecientes a la Confederación Joven de México y a la Confederación de Trabajadores de México (CTM) bloquearon el paso en las inmediaciones de Ciudad Judicial de Oaxaca, manifestando su inconformidad por la apertura del trayecto RC 04 de Walmart Símbolos Patrios – Hospital de la mujer y el niño Oaxaqueño del Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano CITYBYUS, exigiendo su cancelación debido a que esta nueva ruta afectaría su economía al ser la población quien elija el sistema de transporte público colectivo por ser más barato y seguro (López, 2024).

Meses antes, el 22 de febrero, mototaxistas de San Pablo Coatlán bloquearon la recién abierta carretera Barranca Larga – Ventanilla, exigiendo el derecho a transitar la carretera bajo el argumento de que la obra cruza por tierras sobre las que la población es dueño legítimo. (Miranda, 2024).

Ejemplos recientes como los anteriores son muestra de la agencia y capacidad de organización y contestación que tienen los conductores de mototaxi en Oaxaca, en tanto que reflejan una dimensión política<sup>3</sup> del fenómeno. Desde esta perspectiva se pueden hacer varios cuestionamientos ¿De qué forma los actores del mototaxismo se posicionan como actores políticos locales? ¿Hasta que punto se reconocen ellos mismo dentro de la cultura política de la entidad? ¿Sus formas de organización influyen en la determinación de políticas sobre movilidad?

Oaxaca ha enfrentado un múltiple de protestas de mototaxistas en diferentes regiones del estado, lo cual implica diversas expresiones de acciones colectivas, principalmente tomas y cierres de vías utilizando sus mismas unidades, paralización del tráfico, toma de autobuses y obstrucción de la movilidad.

Amor Olaya (2017) y Zibechi (2008) argumentan que esta capacidad de acción que busca detener la movilidad urbana son expresiones de “contrapoder”, es decir, de las lógicas comunes que grupos vulnerados ejercen como formas de resistencia en determinados procesos de dominación. En este sentido los mototaxistas se perciben como grupos vulnerados cuyos derechos laborales son violentados, por lo que se constituyen y agrupan en diversas formas de acciones colectivas que detentan su contrapoder.

---

<sup>3</sup> Cuando nos referimos al mototaxismo en su esfera política, hacemos referencia a la capacidad de cooptación para manifestarse, organizarse y contestar ante fuerzas del estado que atentan a sus intereses laborales. De esta forma, lo político se entiende en el devenir de los conductores como actores políticos.

Algunas características en común de la teoría del contrapoder con los mototaxistas se describen de la siguiente forma:

- I. Se asume el espacio público legitimando su valor.
- II. Se suplen necesidades de transporte y de empleo, que el estado ha sido incapaz de proveer eficientemente.
- III. Surgen de manera espontánea no planeada, las movilizaciones, protestas y el grupo o movimiento social en sí.
- IV. Viven en la periferia y conforman una clase o grupo social que se organiza y clasifica sin planeación (pp. 85-86).

Las acciones de contrapoder de los mototaxistas en tanto actores políticos locales, no conforma un movimiento social, en la medida en que su organización es efímera y conyuntural a determinados tiempos y al no mantener una conciencia colectiva de cambio:

Su interés es mantener el status quo para trabajar en unas relaciones de negociación informal con la autoridad. Sus protestas no expresan un horizonte de lucha que propendan por un cambio social, más bien ellos presionan para mantenerse como están, pues ya tienen una conquista sobre el espacio público que han logrado, tras una autoridad doblegada por los costos políticos de medidas anti-populares u otras razones de tipo económico, políticos o sobre el ejercicio de la autoridad (Olaya, 2017, p. 73).

Esto es consistente con el mototaxismo en Oaxaca, puesto que la organización política de sus conductores se moviliza ante eventuales cambios que afecte dicho estatus quo y, por tanto, deviene en una mayor organización, persistencia y acciones colectivas. Sin embargo, el alcance de dichas movilizaciones se ve limitada de acuerdo a las condiciones de desigualdad de sus actores: reducidos por sus recursos económicos. Los intentos de legalizar/regular el mototaxismo es un aspecto problemático en la esfera política, puesto que cambia las condiciones actuales de operación.

La agrupación de gremios, la integración a sindicatos de trabajadores, y la lucha por recibir concesiones para operar legalmente en Oaxaca (Chaca, 2022) reflejan una articulación dinámica del mototaxismo con el estado, y una cambiante serie de demandas, frente a diversos cambios que amenacen con su fuente de ingresos.

### **2.3 ¿Informal o sólo irregular? La economía del mototaxismo.**

La demanda de un transporte público en la ciudad y regiones rurales, que determina una demanda, sumada a la necesidad de un grupo de personas al ofrecer el servicio, son aspectos sociales que de forma paralela determinan un mercado y ponen de manifiesto una perspectiva económica del mototaxismo en Oaxaca.

La causa originante y contextual del mototaxismo es el ámbito económico. Por ello se pueden hacer las siguientes cuestiones: ¿Quiénes se perjudican y benefician de la economía del mototaxismo? ¿Es el mototaxismo indicador de desarrollo, subdesarrollo o desarrollo alternativo en Oaxaca? ¿En qué contextos económicos se origina este fenómeno? ¿Son adecuados los conceptos de medio de trabajo informal en contraposición con el mercado formal?

Primeramente, el mototaxismo debe entenderse como una práctica económica, que indirectamente aporta al crecimiento económico de una sociedad, puesto que dentro de este fenómeno se engloban relaciones económicas que van desde la empresa grande de venta de mototaxis (véase Bajad y TVS), hasta los talleres de reparación y mantenimiento de mototaxis.

De esta forma, el mototaxismo genera ingresos y activa la economía de una región:

El desarrollo como crecimiento nos induce a interpretar el fenómeno del mototaxismo como una actividad marginal, desconectada de los planes de desarrollo oficiales de la ciudad, pero con capacidad de generar ingresos entre los habitantes desempleados. De alguna manera, el mototaxismo genera ingresos y hace parte de una importante cadena productiva que activa la economía local (Olaya, 2017, 65).

En estos términos, la idea del mototaxismo como medio alternativo de desarrollo es más adecuada debido a los dilemas y problemáticas que enfrentan los conductores. Por ejemplo, de acuerdo con Sen (2000) debe desestimarse el ingreso que genera un servicio como el mototaxi como única variable para medir el desarrollo de una sociedad, y valorar las capacidades, libertades (falta de empleo digno y de sustento) y bienestar de los individuos que ofrecen el servicio en función del desarrollo humano. Por esta razón, el mototaxismo implica una alternativa al desarrollo, en la medida en que para muchas y muchos conductores, ser mototaxista no es una elección sino una necesidad

que pone en riesgo su integridad física, pero que dados los contextos laborales y económicos en los están situados, los lleva a decidir ser mototaxistas. Las razones principales de esta problemática devienen en las nuevas formas de ocupación de la ciudad, como se ha podido ver, y las desigualdades laborales que permean entre los pobladores, lo que lleva a hacer del transporte público en una dimensión de informalidad (Burgos, 2016).

El contrapoder del mototaxismo como un orden insertado en las dinámicas de informalidad laboral son una manifestación de un existente anarquismo al modelo de desarrollo capitalista (Olaya, 2017), pues opera fuera de regulación y orden establecido por el sistema económico dominante, y no atiende las necesidades de empleo y salarios dignos, y, por otro lado, deja insuficiente la demanda de transporte público para la población. Sin embargo, el término de “informalidad” adquiere connotaciones que no explican el mototaxismo de fondo, puesto que el término es objeto de críticas al oponerse a los llamados transportes “formales”, que son caracterizados por estar normalizados, regulados y que están ordenados a una estructura organizacional. El mototaxismo mantiene una estructura organizacional y jerárquica entre las organizaciones profesionales (sindicatos, asociaciones, cooperativas), ordenamiento de mototaxis (gremios, sitios), rutas y vías específicas donde transitar y la activación de una economía local (entre redes de empresas y talleres).

Abandonar el término de “informal” por “irregular” supondría el reconocimiento de la capacidad de fuerza organizacional que mantiene este fenómeno y, por otro lado, visibilizaría la responsabilidad del estado ante la falta de atención para regular el mototaxismo y garantizar mejores condiciones de empleos y salarios dignos, así como la atención a la opinión pública en materia de rutas, costos, y accesibilidad al transporte en zonas periféricas.

## 2.4 El mototaxismo con perspectiva de género

No se puede comprender el mototaxismo sin la creciente integración de mujeres que se insertan al campo laboral como mototaxistas, dinámica que obliga a ver el fenómeno con nuevos enfoques y miradas teóricas, así como un posicionamiento político. Lo que lleva a preguntarse ¿Qué hace que las mujeres se inserten en el mototaxismo? ¿Cómo se perciben ellas mismas en tanto mototaxistas y desafíos que enfrentan por ser mujeres? ¿Qué dinámicas cambian respecto al mototaxismo como un oficio que hasta hace poco se consideraba un espacio masculinizado?

Buchely & Castro (2019)<sup>[4]</sup> en su investigación sobre mujeres mototaxistas en Barranquilla, proponen a través de la recopilación de historias de vida, entrevistas individuales y grupales, que las mujeres deciden integrarse como trabajadoras de mototaxis al sentir este trabajo como liberadoras por varios elementos: no hay alguien que las esté controlando, no existen jerarquías ni horarios, no hay uniformes, no reciben instrucciones ni regaños, y sobre todo, tienen la accesibilidad para adaptar sus tiempos, llevar a sus hijos a la escuela, les permite estar en el momento en que sus familias las necesitan, además de que perciben un ingreso propio; en resumen, la elección de ser mototaxistas son dinámicas que las empodera como acción, trabajo y valor.

A esta decisión voluntaria de autoemplearse como mototaxistas, las autoras las denominan como “informalidad elegida” o un campo “poslaboral”, es decir, “como una opción que las mujeres escogen, cada vez más, basadas en la conciliación que les permite hacer de sus esferas de trabajo productivo y reproductivo” (p. 37). Dichas condiciones de las mujeres les entrega estas sensaciones de control, libertad y autonomía. De la misma forma la percepción masculinizada del espacio del mototaxismo genera formas de resistencia y permanencia por parte de las mujeres, puesto que las dicotomías de mujer/madre se reflejan en sus clientes:

madres que mandan a sus hijos a la escuela en mototaxis conducidos por mujeres, pues el binomio ideológico de ser mujer es ser buena madre, hace que las mujeres mototaxistas tengan más pasajeros. Para tener clientes fieles y seguros y para no generar conflicto con sus compañeros hombres, las mototaxistas preparan almuerzos, llevan refrigerios, hacen viajes a domicilio a través de WhatsApp, etc. En definitiva, como ambas autoras argumentan, “la domesticidad las alcanza aún en sus motos”.

Esta domesticidad permanente aún en el mototaxi, es denominada como “la paradoja del cuidado” es decir, la forma en que las mujeres resisten a los estereotipos e ideologías de un orden hegemónico en función de sus roles socialmente asignados:

Era paradójico que, queriendo huir de la domesticidad, estas mujeres acabaran atrapadas en los estereotipos, ahora de manera consciente: ser madres, ser cuidadoras, ser honradas, ser bondadosas, ser incondicionales (...) En este sentido, la movilidad les jugaba a estas mujeres una mala pasada. No podían moverse de la identidad hegemónica, porque, de alguna manera, las regresaban a ella, con fuerza (Buchely & Castro, 2019, p. 41).

Se puede entender el mototaxismo como un fenómeno genérico que permite cuestionar los estereotipos dominantes sobre la movilidad, principalmente masculinizada.

---

<sup>4</sup> El mototaxismo con perspectiva de género es un fenómeno relativamente reciente, por lo que el trabajo de Buchely & Castro (2019) supone un punto de partida en la investigación que realizan en Barranquilla, Colombia y supondría contextualizarlo y situarlo a contextos específicos sobre las dinámicas que mantienen las mujeres mototaxistas, sus problemáticas y desafíos que enfrentan.

## 2.5 El mototaxismo y la cultura.

El mototaxi es conocido en diversos lugares de diferentes formas, por ejemplo, en India se refieren a los motocarros como “auto-rickshaws”, en Bangladesh “tuckstucks” y en Sri Lanka, “Phat-aphats”. En Latinoamérica las conceptualizaciones no son homogéneas, en Costa Rica los motocarros son conocidos como “Toritos”, siendo el término “mototaxi” el más usado en gran parte de Sudamérica (Centro de Transporte Sustentable de México, 2010).

La variedad de formas de nombrar al mototaxi es reflejo de la percepción del mototaxismo desde lo cultural, y que responden a configuraciones que determinan su práctica sociocultural. ¿Qué configuraciones simbólicas devienen en la práctica? ¿Cómo se percibe el mototaxi desde las voces de la sociedad?

Amor Oyala (2017) establece que el mototaxismo puede estudiarse desde las teorías de la cultura en relación con el desarrollo<sup>[5]</sup>, en la forma en que la cultura sirve como medio y como fin del desarrollo.

Como medio del desarrollo, el mototaxismo en tanto construcción cultural contesta al modelo de transporte urbano organizado, el cual es gestionado por empresarios y regulado por el gobierno. De ahí que en algunas zonas donde se encuentran operando servicios de mototaxi, la sociedad los perciba como un servicio de transporte “tradicional”. Dicha categoría le otorga una identidad al mototaxi, al concebirlo como un medio de transporte ligado a la costumbre, al hábito y al uso, y a una raigambre social.

El mototaxismo visto desde la cultura como fin del desarrollo supone visualizarlo “como (un) proceso de construcción colectiva que reafirma identidades culturales diversas y se constituye en formas de resistencia y modernidades alternativas de los grupos de base frente a las intervenciones dominantes” (Oyala, 2017, p.36).

Es en este sentido que el mototaxismo puede verse como una expresión de libertad cultural resultado de un proceso paulatino de construcción colectiva (o forma de resistencia social, como se ha visto en el apartado de contrapoder) y que tiene que ser visto desde la perspectiva y escuchado desde las voces de quienes participan activamente en este conjunto cultural.

En tanto expresión de libertad cultural que constituye a su vez diversas identidades que se relacionan constantemente entre sí, el mototaxismo es un objeto antropológico en sí mismo. El mototaxismo es la construcción cultural y simbólica

---

<sup>5</sup> La autora se refiere a la cultura en términos de expresiones artísticas que aportan un crecimiento económico de una nación. En este sentido, el mototaxi desde lo cultural, responde a manifestaciones artísticas en la forma en que, como se ha visto en la esfera económica, aporta indirectamente a la economía de la sociedad.

de sentidos que se transforman viaje con viaje (Torres, et al., 2023), de pasajero a pasajero y que le cambian las perspectivas que se tiene a la movilidad urbana.

Desde la función del pasajero, el mototaxi como objeto es un vehículo que nos permite evocar creencias, estereotipos, y construir imágenes colectivas de la ciudad de Oaxaca y sus zonas conurbadas. Torres (2023), hablando del taxi, describe que dentro de este existe un vínculo entre pasajero y vehículo, donde el usuario pasa un tiempo determinado de su día, de su semana, de su mes dentro del vehículo, para recuperar tiempo perdido, facilitar la huida, sirve para descansar, comer, terminar deberes laborales, contestar mensajes de texto, en fin, es una relación ordinaria pero fugaz que inicia al momento de abordarlo y culmina al finalizar el viaje.

Por otro lado, el mototaxista:

Éste tiene una relación de dependencia con el vehículo, pero se diferencia de la que el pasajero establece con el (moto)taxi. En este caso uno no existe sin el otro, e incluso se puede afirmar que hay una relación íntima, se construye un vínculo, de tal manera que el sujeto se lo apropia como una extensión de sí mismo, uno confinado al otro (Torres, et. al., 2023, p. 26).

Entre otras funciones, el conductor tiene en el vehículo su medio de subsistencia, de ahí deviene el pago para su propio sustento y para el mantenimiento de su unidad; Este espacio al interior del vehículo es diseñado por el mototaxista, lo adapta a su estilo y genera un ambiente específico que captura la construcción de identidad del conductor: adornos, accesorios, objetos, etc. Estas adaptaciones satisfacen las necesidades de los conductores pues forman imágenes mentales exteriores a él, ideas que se relacionan con la identidad del conductor. Podría decirse que ambos se constituyen el uno al otro. El mototaxi es como un segundo hogar del mototaxista, pues debe llevar largas jornadas laborales para llevar ingresos a su hogar, cualquier accidente vehicular, o avería del vehículo, genera incertidumbre en el ámbito económico y consolida la idea de una correlación de la identidad entre ambos.

Como se ha visto, el mototaxismo está atravesado por un aparato cultural fuertemente arraigado producto de la libertad de colectividades culturales que han construido este fenómeno, movido a su vez por la satisfacción de necesidades no resueltas. Hoy en día no se puede pensar a muchas comunidades, barrios y colonias, sin el mototaxi. De la misma forma, ellos mismos no pueden pensar sus propias vidas, movilidades y rutinas sin el mototaxismo, por lo que su ilegalización, o formalización supone cambios y transformaciones que no empatan con la movilización de identidades culturales para hacer frente a un servicio que por años ha sido abandonado, y que, por tanto, no puede pensarse en una regulación al mismo sin las voces de estas identidades.

## Glosario:

**Fenómeno Social:** Según Durkheim (2001), los fenómenos sociales son todas las formas de obrar, pensar y sentir exteriores al ser humano, es decir, las formas de conducta consciente de la sociedad por parte de algún sector o su totalidad. Estos fenómenos diferencian de los fenómenos naturales porque tratan exclusivamente de las interacciones entre las personas y no a la relación entre personas y medio que las rodean.

**Empleo Formal:** Actividad laboral regulada y registrada bajo las leyes de un país o estado, que ofrece a las personas trabajadoras derechos y beneficios tales como seguridad social, acceso a prestaciones de salud, de vivienda, cotizaciones para la jubilación y un salario mínimo garantizado.

**Empleo Informal:** La Organización Internacional del Trabajo (OIT, s.f.) define la informalidad laboral de la siguiente forma:

Todo trabajo remunerado (p.ej. tanto autoempleo como empleo asalariado) que no está registrado, regulado o protegido por marcos legales o normativos, así como también trabajo no remunerado llevado a cabo en una empresa generadora de ingresos. Los trabajadores informales no cuentan con contratos de empleo seguros, prestaciones laborales, protección social o representación de los trabajadores.

El concepto es amplio y responde a diferentes enfoques teóricos y contextos sociales, ya que la informalidad laboral puede abarcar desde la contratación de personas trabajadoras dentro de un sector corporativo (o sindicalista) que no cumplan con normas y/o leyes laborales necesarias, como el seguro social de salud, (Sánchez, 2013; Betancour, 2014), hasta las diferentes manifestaciones de trabajo por cuenta propia en diversos sectores del mercado. No obstante, un aspecto en común en las diversas conceptualizaciones es que dichas actividades se llevan a cabo fuera de un marco regulatorio oficial, sin registro ni protección por parte de las leyes.

Por otro lado, Portes y Haller (2004) estructuraron las diversas manifestaciones de la informalidad laboral en lo que ellos denominaron la “economía subterránea”, clasificándola en:

1)Economía ilegal, es decir, la producción y distribución de bienes fuera del marco de la ley.

2)Economía no declarada, aquellas acciones que evaden las normas impositivas en materia fiscal

3)Economía no registrada, referente a aquellas actividades que transgreden los requisitos de organismos del estado que solicitan un registro.

4)economía informal, que son economías que omiten el cumplimiento de las leyes y normas administrativas que rigen el mercado.

Segregación: Distribución socio-espacial desigual entre grupos específicos respecto a otros, la cual genera aislamiento en términos sociales y residenciales entre diversos grupos no homogéneos de la sociedad (Pérez-Campuzano, 2011; Galindo, et al. 2016). La segregación socio-espacial es determinada y reproducida por una correlación de factores tales como la organización “natural” de la ciudad aglutinadas por la invasión, la sucesión y la concentración poblacional<sup>[6]</sup>, la globalización entendida en el cambio de los medios de producción, es decir, “la reestructuración y segmentación del mercado laboral, la segmentación del mercado de la vivienda, el adelgazamiento del gobierno, entre otros procesos” (p. 415)

---

[6] La gentrificación en ciudades latinoamericanas es un ejemplo de invasión y concentración poblacional, misma que reproduce sociedades segregadas.

**Movilidad urbana:** Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se producen en un determinado espacio físico, en particular en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para ello, ya sea a pie, en transporte público individual o colectivo, automóvil, bicicleta, etc. (Padilla de la Ossa, 2015). La movilidad permite a las personas satisfacer una serie de necesidades y demandas a través del desplazamiento físico, por lo que no debe confundirse con el medio de transporte de elección para desplazarse; no obstante, la accesibilidad a estos medios de transporte sí constituye uno de los objetivos principales que persigue la movilidad, a través de políticas públicas y planeamiento de la ciudad con rutas más accesibles en cantidad, calidad y costo.

Desde los aportes teóricos de los Estudios de Ciudad enfocados en movilidad urbana, se concibe a las ciudades no solo como espacios físicos estáticos (es decir, no se limita sus aspectos materiales y arquitectónicos) sino que devienen en espacios de constante dinamismo en donde la ciudadanía, sus interacciones, desplazamientos, relaciones entre distintas formas de movilidad y trabajo, coproducen conjuntamente la ciudad como objeto sociológico. De esta forma, la movilidad urbana desempeña un papel fundamental a la hora de constituir espacios entre diferentes individuos, la configuración de sus identidades y la distribución desigual de las ciudades (Buchely & Castro, 2019).

Factores como los medios de transporte y la distribución no equitativa de las ciudades son ejes para reflexionar en cómo la movilidad urbana puede ser una fuente de inclusión o exclusión social, pues no todas las personas tienen acceso al mismo sistema de transporte público colectivo o individual; lo que provoca que su movilidad se vea condicionada, y la satisfacción de sus necesidades laborales, económicas, recreativas y sociales queden marginadas. La movilidad urbana debe ser tomada en cuenta desde la igualdad de condiciones y sin discriminación alguna, y no deben impactar negativamente en la calidad de vida de las personas. (Padilla de la Ossa, 2015).

**Movilidad de Barrio:** Según el Programa Integral de la Ciudad de México 20202024, este concepto se refiere a los viajes de primer (que te lleva al transporte público formal) y último tramo (que regresa a sus usuarios a sus hogares o ser el último tramo que se recorre) en mototaxi, bicitaxi o golfitaxi<sup>[7]</sup> que conectan con el transporte público masivo. (Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México [Semovi], s.f.)

La Movilidad de Barrio se ha convertido en una necesidad urbana que atiende recorridos ultracortos –de 2 a 10 minutos– que no cubren las otras modalidades formales y masivas, por no ser rentables (Preventiva Digital, s.f.). Surge a partir del intento por regular el servicio de transporte informal en la Ciudad de México, a partir de una acción de diagnóstico y registro de las unidades. Institucionalmente, se busca reconocer y reivindicar esta modalidad de servicio, desatacándola como un componente crucial del tránsito urbano.

La politóloga Ana María Herrera (PUEC UNAM, 2023) complementa el análisis de la Movilidad de Barrio al proponer que se trata de esa movilidad local que permea en el estilo de vida de las personas que habitan en barrios y colonias, pues atiende a la lógica de ser transportes informales de primer y último tramo. Este tipo de movilidad barrial está imbricada en las dinámicas sociales a través de cuatro ejes:

1. Espacial: Son formas de organización del espacio entrelazadas entre servicios regulados formal o informalmente, y que se articulan con las dinámicas locales particulares, es decir, la calle se construye socialmente como un lugar de interacciones laborales, económicas, recreativas, etc.
2. Social: Se tejen redes de relaciones que re-construyen a su vez las identidades y vidas de los actores involucrados, por ejemplo, relaciones entre gremios, sindicatos, instituciones y conductores tienen particularidades diferentes en las relaciones del usuario-usuario o usuario-conductor, inclusive en las relaciones conductos-talleres mecánicos de mototaxis.

---

[7] Es decir, el uso del carro de golf como transporte informal.

1. Material: La producción de la movilidad se reflejan en las transformaciones materiales de la infraestructura y diseño de los vehículos mototaxis, ciclotaxis o golfitaxis. Es decir, el aspecto material está relacionado a los medios de producción y desarrollo de estos vehículos para que funcionen como transporte público. Las modificaciones que realiza cada conductor de mototaxi reflejan la dependencia y reconstrucción de identidad del chofer con el vehículo.
2. Simbólico: Este tipo de transportes devienen en elementos culturales entendidos como un transporte “del barrio para el barrio”, es decir, se perciben por sus usuarios como elementos inmanentes de las zonas donde circulan; la vida social en estas colonias no se puede pensar sin este medio de transporte informal.

**Micromovilidad:** También son conocidos como Vehículos de Movilidad Personal (VMP), se trata de vehículos o medios de transporte con o sin motor, que han sido desarrollados a partir de conceptos muy sencillos pero muy eficaces. (Anaya Boig, 2022)

La Micromovilidad es una modalidad que utiliza vehículos ligeros en donde se pueden encontrar patines, patinetas, bicicletas, monopatines, entre otros más, tanto en sus versiones mecánicas (es decir, por propulsión humana) como eléctrica y que pueden llegar a resolver problemas de conectividad con el Transporte Público (Cadengo & Mendoza, 2020).

De acuerdo al Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (2021), la Micromovilidad se diferencia de otros medios de movilidad (como la Movilidad de Barrio) dadas las siguientes características:

- Puede ser eléctrica o de propulsión humana.
- Particular o compartido.
- Son vehículos de baja velocidad (entre 25km/h a 45km/h)

De esta forma no debe confundirse la Micromovilidad con la Movilidad de Barrio o el Paratránsito, por lo que el uso del Mototaxi no entra dentro de la categoría de estos vehículos de movilidad personal al ser vehículos motorizados.

**Servicio de Transporte Público:** Se puede definir como un sistema de transportación que se ejecuta con rutas fijas y horarios establecidos al aplicar un cobro de una tarifa predeterminada (Pastor, 2017). Abonado a esto, la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca define el Servicio de Transporte Público como el conjunto de aquellos vehículos que, mediante una concesión, se prestan de forma continua y regular dentro de las vías públicas estatales (y municipales) para satisfacer una necesidad social como lo es la movilidad urbana de pasajeros de un sitio a otro (Artículo 48).

El transporte público se divide en cuatro tipos:

I. Transporte Público Colectivo: Vehículos de servicio público para trasladar gran capacidad de personas dividido en Urbano, Metropolitano, Suburbano, Foráneo y el servicio Turístico.

II. Transporte Público Individual Motorizado: El taxi, como un automóvil que se presta para trasladarse de un sitio a otro, y el mototaxi, el cual se definirá más adelante (Artículo 52, Fracción I y II).

III. Individual No Motorizado: Bicitaxis o ciclotaxis, como una modalidad de transporte de personas impulsado a pedales por un conductor (Bicitekas AC, 2017).

IV. El servicio de carga: Carga pesada, ligera, acarreo de materiales, de agua potable y aguas residuales (Artículo 52, Fracción I y II).

**Paratránsito:** Concepto desarrollado por Godard en 1987, se refiere a un conjunto de servicios de movilidad operados por una gran cantidad de pequeños empresarios utilizando una gran variedad de medios de transporte, como lo son: buses, taxis, vehículos de dos y tres ruedas (mototaxi, ciclotaxi, golfitaxi). La formación del paratránsito se caracteriza por 1), ser de carácter empresarial individual, 2), la ausencia de subvenciones por parte de instituciones o asociaciones de transporte informal a los conductores, y 3), al tener una operación comercial que busca obtener beneficios a través del transporte (Baffy & Lannes, 2021).

El paratrásito como categoría surge, por un lado, de la necesidad de distinguir este tipo de servicio en contraposición al transporte oficial, pues no se encuentra dentro de los marcos institucionales regulados, y, por otro lado, al no pertenecer al sector privado (Romero-Torres et. al., 2023), por lo que se ubica entre estos servicios.

De la misma forma, el concepto “paratrásito” describe características específicas del mototaxi al situarlo entre el transporte público y el privado; de la misma forma, cuestiona la dicotomía de transporte formal/informal, puesto que históricamente el mototaxi ha devenido en un sistema de transporte informal en contraposición al transporte oficial, regulado y “organizado”. Siendo que la estructura social del mototaxi construye redes profesionales de organización como sindicatos, asociaciones de trabajadores, y relaciones socioeconómicas con otros sectores de la población, no encaja dentro de la categoría de “informal”, pues es evidente su capacidad de organización. Un término adecuado para referirse a los distintos sistemas de transporte puede ser entre “institucionalizados y no institucionalizados”.

**Tarifa:** Fundamentalmente se entiende la tarifa en el servicio de transporte urbano como el precio del servicio prestado a cada usuario, sin embargo, la naturaleza de la tarifa implica a su vez otras consideraciones más allá del precio del traslado, sino que su costo debe abarcar una tasa suficiente que debe bastar para cubrir todas las necesidades económicas del servicio.

Por otro lado, la tarifa en el Servicio de Transporte Informal opera bajo la llamada “Tarifa Móvil”, es decir, un tipo de tarifado que cambia de acuerdo a las variaciones de los precios constitutivos del costo del servicio, y que dependen de acuerdo a la distancia, tiempo, horario, entre otros factores. El mototaxi como servicio de transporte informal opera bajo una lógica de tarifa móvil, en donde siempre se mantiene dinámica y en constantes cambios (García de Enterria, 1953 & Estrada, et al., 2024).

**Servicio de Transporte Público:** Se puede definir como un sistema de transportación que se ejecuta con rutas fijas y horarios establecidos al aplicar un cobro de una tarifa predeterminada (Pastor, 2017). Abonado a esto, la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca define el Servicio de Transporte Público como el conjunto de aquellos vehículos que, mediante una concesión, se prestan de forma continua y regular dentro de las vías públicas estatales (y municipales) para satisfacer una necesidad social como lo es la movilidad urbana de pasajeros de un sitio a otro (Artículo 48).

El transporte público se divide en cuatro tipos:

I. Transporte Público Colectivo: Vehículos de servicio público para trasladar gran capacidad de personas dividido en Urbano, Metropolitano, Suburbano, Foráneo y el servicio Turístico.

II. Transporte Público Individual Motorizado: El taxi, como un automóvil que se presta para trasladarse de un sitio a otro, y el mototaxi, el cual se definirá más adelante (Artículo 52, Fracción I y II).

III. Individual No Motorizado: Bicitaxis o ciclotaxis, como una modalidad de transporte de personas impulsado a pedales por un conductor (Bicitekas AC, 2017).

IV. El servicio de carga: Carga pesada, ligera, acarreo de materiales, de agua potable y aguas residuales (Artículo 52, Fracción I y II).

**Paratránsito:** Concepto desarrollado por Godard en 1987, se refiere a un conjunto de servicios de movilidad operados por una gran cantidad de pequeños empresarios utilizando una gran variedad de medios de transporte, como lo son: buses, taxis, vehículos de dos y tres ruedas (mototaxi, ciclotaxi, golfitaxi). La formación del paratránsito se caracteriza por 1), ser de carácter empresarial individual, 2), la ausencia de subvenciones por parte de instituciones o asociaciones de transporte informal a los conductores, y 3), al tener una operación comercial que busca obtener beneficios a través del transporte (Baffy & Lannes, 2021).

**Sitio:** Parada de servicios de transporte individual autorizados como taxis o mototaxis<sup>[8]</sup>. El sitio, como su nombre lo indica, tiene una base, y sólo ahí se puede abordar (Tolentino, 2015).

---

[8] Difiere del transporte público colectivo (como el autobús), en este caso se le conoce como “terminales” a las zonas de reunión de estos servicios, y paradas a los diferentes puntos a lo largo de trayecto.

En un sitio de taxis o mototaxis, se almacenan los datos de los choferes, los cuales pueden incluir el nombre, número de taxi o mototaxi, licencias y código del vehículo, entre otras.

**Concesión:** Al contar con una amplia cantidad de atribuciones, el Estado abre la posibilidad de delegar algunas de sus actividades a través de particulares, sin que ello signifique un abandono total de tales tareas. De esta forma la concesión se refiere a aquel mecanismo o acto por el cual quien tiene titularidad de determinadas facultades, ciertos bienes o derechos los delega a un tercero; es decir, la acción de otorgar a un particular el manejo y explotación de bienes o de un servicio público (Fernández, 2016).

En el transporte público una concesión se refiere a el acto administrativo por el cual se le confiere a una persona física o moral tener el derecho y todas las facultades relativas a la prestación de un servicio público individual local de transporte. (Jiménez, 2009)

De acuerdo a la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, la concesión es el acto administrativo por medio del cual, mediante el procedimiento y resolución respectiva, el Gobernador del Estado o la Secretaría autoriza a una persona física o moral para llevar a cabo la prestación del Servicio Público de Transporte y de los servicios auxiliares (Artículo 4, Fracción XIX).

**Sindicato:** De acuerdo a la Ley Federal del Trabajo, un sindicato es un grupo de personas trabajadoras tanto de empresas públicas como privadas que se unen con el objetivo de defender sus derechos y promover sus intereses, tales como mejores salarios y prestaciones laborales (Artículo 356). Autores como Machicado (2010) lo describen como una persona jurídica conformada por la unión de personas que comparten un oficio o una misma profesión que se constituyen con carácter permanente con el fin de defender sus intereses y mejorar sus condiciones salariales y sociales.

## Referencias:

Amor Olaya, M. P. (2017). La historia triple del mototaxismo: ¿Plaga, contrapoder o negocio? [Trabajo de grado, Universidad Tecnológica Cartagena de Indias].  
<https://hdl.handle.net/20.500.12585/2326>

Anaya-Boig, E. (2022). La Micromovilidad como forma de transporte. OIKOMICS Revista de economía, empresa y sociedad, 18, 1-10. DOI:  
<https://doi.org/10.7238/o.n18.2216>

Baffi, S. & Lannes, J. (2021). Entendiendo el paratransito. Definición y diagnóstico del paratransito para planificación de la movilidad sostenible. Alianza Global MobiliseYourCity.

Barrio Hernández, B. & Coutiño Osorio, P. F. (2014). El servicio de mototaxis: una fuente alternativa de trabajo en Puebla. Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Benemérita Universidad de Puebla. 8(15), 157-171.  
<http://dx.doi.org/10.32399/fder.rdk.2594-0708.2014.15.168>

Buchely, L., & Castro, M. V. (2019). “Yo me defiando”: entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia. Revista CS, 23-47. <https://doi.org/10.18046/recs.iEspecial.3223>

Burgos Ortiz, S. Y. (2016). El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan Pasto. Revista de Sociología. 5, 11-27.  
Cadengo, M. & Mendoza, A. (2020). Micromovilidad, una alternativa de transporte. Instituto Mexicano del Transporte, 1(187). Recuperado de  
<https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=516&IdBoletin=187>

Castillo Ávila, I. Y., Galarza Herrera, B. & Palomino Gómez, H. (2013). Condiciones de trabajo y salud mototaxistas Cartagena – Colombia. Salud Uninorte. 29(3), 514-524.

Castillo Osorio, B. (2010). El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería? Económicas CUC, 31(1), 89-104. Recuperado a partir de  
<https://revistascientificas.cuc.edu.co/economicascuc/article/view/1185>

Centro de Transporte Sustentable de México. (2010). Panorama del Moto-taxismo y Posición del CTS.

Cuautle-Gutiérrez, L.; Cordero Guridi, J. J.; Olivares Rojas, J. E. y Pena Preza, M. N. (2024). Evaluación estructural de un vehículo tipo mototaxi usando herramientas de simulación: Caso México. Ingenius, Revista de Ciencia y Tecnología. (32),18-26. doi: <https://doi.org/10.17163/ings.n32.2024.02>.

Enterriá, F. (1953). Sobre la naturaleza de la tasa y las tarifas de los servicios públicos. Revista de administración pública, (12), 129-160. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2111941>

Fernández, J. (2016). Derecho Administrativo. Secretaría de Gobernación.

Institute for Transportation and Development Policy. (s.f.) ¿Qué es la Micromovilidad? [Archivo PDF]. <https://itdp.org/wp-content/uploads/2021/09/MaximizarLaMicromovilidad-Infografias-Micromovilidad.pdf>

Jiménez, B. (2009). Concesión del transporte público individual. En D. Cienfuegos & L. Rodríguez (Coords.) Actualidad de los servicios públicos en México. (pp. 217-248). Universidad Nacional Autónoma de México.

Ley 1458 de 2023. Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca. 12 de julio de 2023. D.O. No. 30.

Ley Federal del Trabajo. Art. 356. 1º de abril de 1970 (México).

Machicado, J. (2010). Sindicalismo y Sindicato. Ediciones New Life. 8.

Padilla de la Ossa, D. M. (2015). Efectos del Mototaxismo en la Movilidad Urbana de Montería (Colombia) [Trabajo de grado, Universidad Católica de Chile]

Preventiva Digital (9 de enero de 2024). Foro hacia la regulación de la Movilidad de Barrio y de Cuidados. <https://www.preventivadigital.com/edicionesanteriores/preventiva-117/foro-hacia-la-regulaci%C3%B2n-de-la-movilidadde-barrio-y-de-cuidados>

PUEC UNAM. (23 de febrero de 2023). La movilidad en la periferia a través de mototaxis. El caso de Tláhuac. [Archivo de Video]. YouTube.

<https://www.youtube.com/watch?v=GrnywkVw7Ik>

Quintero-Bayona, B.T., Velasco-Burgos, B.M. y Pacheco-Sánchez. C.A. (2021). El mototaxismo como medio de transporte y alternativa económica. *Mundo Fesc*, 11(5), 215-225

Restrepo Valencia, M. y López Jiménez, L.E. (2014). El mototaxismo en relación con la imagen de ciudad y del ciudadano: Una mirada desde la prensa local en la ciudad de Montería. *Miradas Revista de Investigación*. 1(12), 37-51.

<https://doi.org/10.22517/25393812.9376>

Rimmer, P. (1980). Paratransit: a commentary. *Environment and Planning A*, 12, 937-944.

Romero-Torres, J., García-Gutiérrez, J. y Gutiérrez Cruz, D. (2023). Measurement of the quality of service of the informal transportation mode mototaxi in Mexico. *Transportation Research Interdisciplinary Perspective*. 18, 1-7.

<https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100764>

Sánchez-López, A.G., y Alejo-Sandoval, J. (2022). Higiene postural y dolor de espalda en mototaxistas de Juchitán, Oaxaca. *Revista Cubana de Tecnología de la Salud*. 13(3), 52-52. Recuperado de

<https://revtecnologia.sld.cu/index.php/tec/article/view/3952>

Secretaría de Movilidad. (2019). Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México. [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-20192024_.pdf)

[20192024\\_.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-20192024_.pdf)

Solís, M. J., López, C. A., & Gómez, R. (2016). El mototaxi como medio de transporte público en Juchitán de Zaragoza, Oaxaca. Centro Educativo Cruz Azul.

Tolentino, J. (13 de mayo de 2015). ¿Taxi de calle, de sitio o de mi smartphone? El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/Taxi-de-calle-de-sitio-o-de-mi-smartphone-20150512-0178.html>

**Dirección:** 1er Nivel Edificio Diputados, H. Congreso del Estado de Oaxaca.  
Calle 14 Oriente Número 1, San Raymundo Jalpan, Oaxaca. C. P. 71248.

**Contáctanos:**



Instituto Flores Magón