



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Fecha: 08/11/23

Representante Legal
Universidad Autónoma Metropolitana
Presente

De conformidad con los artículos 26, 27 y 38 y demás relativos y aplicables de la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) y 6 de su Reglamento, autorizo a la Universidad Autónoma Metropolitana por un periodo de tiempo ilimitado para adecuar el formato del soporte material de mi obra literaria que lleva por título: "Análisis de las condiciones generales de trabajo y de Salud de los operadores de los Mototaxis en la colonia Urebu Ermita Zaragoza", para su depósito y posterior divulgación con fines académicos y de investigación y sin fines de lucro, en cualquier medio electrónico institucional, siempre que la Universidad reconozca los derechos morales que ostento como autor, de conformidad con los artículos 18 y 21 de la LFDA.

Por lo anterior, declaro que mi obra es original, producto de mi contribución intelectual. Además, soy consciente y sabedor de que a través del *acceso abierto* en cualquier medio electrónico institucional, cuya finalidad es hacer accesible al público en general la obra literaria de la que soy autor (a), mi creación estará considerada como una divulgación previa, con todas las implicaciones que se derivan de ello. Para tal propósito, autorizo que mi obra cuente con la licencia creative commons  cuyos alcances son los siguientes:

- Dar crédito por la creación original
- Permitir que otros distribuyan, remezclen, adapten y desarrollen su trabajo.

Asimismo, relevo de toda responsabilidad a la Universidad Autónoma Metropolitana de cualquier demanda o reclamación que llegara a formular alguna persona física o moral que se considere con derecho sobre la obra, y responderé por la autoría y originalidad de la misma, con todas las consecuencias jurídicas y económicas si ésta no fuese de mi creación, por lo que me hago responsable de cualquier litigio o reclamación relacionada con derechos de propiedad intelectual.

Atentamente

Nombre (completo): Diego Saúl Cruz Polo

Firma (autógrafa con tinta azul): Diego

Correo electrónico: dpolo6096@gmail.com

Universidad Autónoma Metropolitana.

Unidad Iztapalapa.

Proyecto de investigación:

Análisis de las condiciones generales de trabajo y de
Salud de los operadores de los Moto taxis en la colonia
Unidad Ermita Zaragoza.

Tesina para obtener el grado de: Licenciado en
Sociología.

Presenta: Cruz Polo Diego Said.

2183055961

Trimestre 23-P

Asesor: Dr. Arteaga García Arnulfo

Agradecimientos.

A mi Madre por el apoyo que me ha brindado, a mi hermano por estar siempre conmigo, a Viry, una gran amiga que me acompañó en toda la carrera, y al Profesor Arnulfo por su tiempo y dedicación.

A los operadores de mototaxis. Su participación y disposición para brindar información y compartir sus experiencias como operadores de mototaxi fueron fundamentales para enriquecer mi trabajo de investigación. Gracias a su apoyo, pude comprender mejor los desafíos y realidades que enfrentan diariamente en su labor, así como las diferentes perspectivas sobre diversos aspectos de su trabajo. Sus testimonios y puntos de vista me han permitido obtener una visión más completa y objetiva.

Resumen.

El objetivo principal de esta investigación es realizar un estudio exhaustivo sobre las condiciones laborales, la movilidad, la regulación y la salud de los operadores de mototaxis en Iztapalapa. A través de un análisis minucioso de estas áreas críticas, se busca identificar las situaciones laborales y de salud que enfrentan los mototaxistas, con el propósito de aumentar la conciencia pública sobre estas preocupaciones laborales. El objetivo último de este estudio es contribuir a la mejora de la calidad de vida y laboral de estos operadores, respaldando la implementación de medidas que promuevan la seguridad de los operadores.

Palabras clave: Mototaxis, Condiciones Laborales, Salud Laboral, Movilidad.

Índice

Introducción:	5
Justificación.	7
Marco teórico	10
Antecedentes del Tema investigar	10
Conceptos Teóricos de Referencia.	13
Trabajo	13
Regulación.	17
Condiciones laborales.	19
Condiciones de Salud.	20
Calidad de vida	23
Planteamiento del Problema de investigación.	25
Objetivos y preguntas de Investigación	26
Hipótesis:	27
Enfoque metodológico.	28
Operacionalización	29
Etnografía.	35
Inicio de la etnografía en los conductores del mototaxi.	39
Análisis Cuantitativo	50
Tabla de Resultados	50
Resultados del Cuestionario.	64
Resultado de ambas herramientas	83
Conclusiones.	86
Referencias	91
Anexos.	96

Introducción:

El fenómeno de la globalización trajo consigo una serie de cambios e innovaciones en la manera de encontrar trabajo. Derivado de ello se generó la necesidad de crear un empleo, en donde, el trabajo de la conducción del mototaxi toma fuerza en la alcaldía Iztapalapa.

El transporte de mototaxi generó alternativas para afrontar los extensos tiempos de movilidad que viven los habitantes de la Unidad Ermita Zaragoza en la alcaldía Iztapalapa día con día, y eludir los repetidos embotellamientos que se forman en las calles de las ciudades del país.

Si bien como nos destaca Oruva (2022) este tipo de transporte existe hace unos 20 años en Ciudad de México y también en otros estados, donde funcionaban en la modalidad de bicitaxis, pero más adelante estas unidades de tracción humana fueron reemplazadas por vehículos motorizados. Entonces desde ese momento las condiciones de trabajo y salud de los operadores se fueron deteriorando para desempeñar la función de conductor del servicio.

El servicio de los mototaxis tiene una enorme difusión en la alcaldía Iztapalapa debido a los beneficios que aportan a los usuarios:

- Sus tarifas son bajas.
- El traslado a lugares cercanos es más fácil.

Y beneficios que aporta a los conductores:

- Es una forma de ingreso para las familias.
- La forma para ingresar como operador es accesible.

En la actualidad, los mototaxis se han convertido en una forma popular y accesible de transporte. ofrecen un medio de transporte ágil y económico para desplazarse en áreas urbanas. Sin embargo, detrás de esta aparente comodidad y conveniencia, se encuentran los operadores de mototaxis, quienes se enfrentan a una serie de desafíos y condiciones laborales que merecen ser analizadas en detalle. Este

trabajo pretende contribuir a un mayor conocimiento sobre las condiciones laborales y de la salud de los mototaxistas y promover la conciencia sobre las cuestiones laborales.

También se abordarán los temas relacionados con la movilidad, regulación y salud, estos serán los pilares de la investigación, adentrándonos un poco en los tres ámbitos.

Tomando en cuenta que los operadores se encuentran expuestos a un número de accidentes, y también enfrentan a las enfermedades que pueden ser causadas por la exposición constante a los cambios climáticos y a las impropias condiciones para el desarrollo de su labor nos llevan a una inestabilidad en el estado de salud del operador y, los conduce, a una mala calidad de vida, de trabajo y de salud.

Justificación.

El interés por investigar esta problemática surge de lo que se vive día a día en las calles principales, secundarias, mercados, parques, bases y trayectos, que se encuentran en la Unidad Ermita Zaragoza, ya que las condiciones informales en las que los propietarios ejercen la actividad de conducir los mototaxis. Ya que se trata de uno de los empleos que ha tenido un crecimiento en cuanto a las personas que se dedican a ocupar ese mercado laboral en la zona oriente de la Ciudad de México.

Se pretende abordar las condiciones laborales de los trabajadores dedicados al servicio de transporte público de los mototaxis. Los conductores del servicio de transporte cubren las necesidades de movilidad de la población ubicada en la Alcaldía Iztapalapa de la Unidad Ermita Zaragoza, pero dependiendo del horario es distinto el tipo de pasajero que llevan, y también de eso dependerá la demanda. Uno de los horarios en los que se presenta gran uso del transporte es por las mañanas cuando los habitantes de la unidad habitacional se dirigen a su trabajo, escuela, mercado, a distintos lugares de la colonia.

En la Unidad Ermita Zaragoza sucede un problema respecto a la informalidad del transporte público predominante en la colonia. Se pretende hacer visible la informalidad con la que se desarrollan los trabajadores del servicio de “mototaxis”. Tomando en cuenta que es un gran número de unidades en la que los trabajadores se desempeñan como medio de transporte público en dicha colonia, a menudo que pasaba el tiempo fueron creciendo ya que, de acuerdo con el representante de la ruta, por el año 2005 se contaban con 30 unidades y ahora en el 2022 el número de unidades asciende a cerca de 90. Existe un gran número de personas que se dedican al manejo de la moto taxi, es decir una moto conectada o soldada a una cabina improvisada con fierros soldados y forrada con lona llamada “calandria” en donde se pueden transportar un máximo de 4 pasajeros por viaje.

Los trabajadores de los mototaxis pueden verse afectados. No se cuentan con las garantías suficientes de que el viaje será seguro tanto como para el pasajero

como para el conductor. No se tiene una regulación por parte del gobierno, y no existe algún tipo de seguro en caso de accidentes. El horario que se presta el servicio por parte de los conductores de los mototaxis ronda de entre las 4:00 am hasta las 2:00 am. Cada conductor tiene un horario asignado para desempeñar su trabajo.

Se abordarán las características que hacen informales a los trabajadores dedicados al servicio de transporte de los mototaxis. Debido a que los trabajadores no gozan de un seguro, ni de prestaciones de ley, por tratarse de un empleo considerado como informal por el gobierno. Tampoco se aseguran de tener un traslado seguro para los usuarios que utilizan el transporte. De igual manera están en peligro debido a que utilizan las vialidades que son para los automóviles, arriesgando de esa manera su integridad y la de los pasajeros.

Derivado de las condiciones geográficas de la colonia en donde, lo característico de las unidades habitacionales son los callejones y el difícil acceso con un automóvil, surge como necesidad el desarrollo de un nuevo modelo de transportes, dando lugar así, a que los conductores de los mototaxis se conviertan en el transporte público más utilizado en la colonia.

El fenómeno de los trabajadores dedicados al servicio público de los mototaxis surge a partir de que los pobladores de la colonia tienen problemas para poder encontrar un trabajo formal. De ahí la necesidad de buscar un empleo. Es la manera en la que consiguen recursos sin tener que alejarse de su domicilio para realizar su trabajo. Que, de acuerdo con datos del INEGI en el censo de población y vivienda de 2021, la población es cercana a los 36 mil habitantes.

Desde el pasado en el que eran bici taxis, se consideraban trabajos informales, en la actualidad decidieron sustituir la bicicleta por una motocicleta, pero estos se siguen considerando un empleo informal. A pesar del gran tiempo que llevan funcionando, ninguna autoridad se ha preocupado o manifestado sus intenciones por regular el empleo del servicio de transporte del mototaxi a un trabajo formal.

La informalidad del trabajo ha hecho que los mismos mototaxis regulen sus precios, y ellos mismos decidan la tarifa que se piensa es la más adecuada. El precio dependerá de la distancia que sea recorrida. La distancia máxima que tienen como ruta los mototaxis no son mayores a los 3km.

Marco teórico

Antecedentes del Tema investigar

Se puede revisar en el estado del arte, los análisis sobre lo informal que se tiene caracterizado a los mototaxistas. También en cómo fueron logrando un avance a lo largo de los años para ser posicionados como un transporte conocido y utilizado en diversas colonias.

Derivado del fenómeno de la necesidad de un transporte, surgen la modalidad del mototaxi y de ahí la demanda de operadores dedicados al transporte público de los mototaxis. Así se les denomina a las personas que brindan el servicio de transporte por medio de unidades, los trabajadores dedicados a la conducción del mototaxi comenzaron a otorgar servicios por iniciativa propia, resolviendo las necesidades en materia de transporte.

Es por lo que como nos indica Barrios (2014) el gobierno ha utilizado diversos recursos para desaparecerlos, bajo el argumento de que no es un servicio adecuado para la población. De haberlo hecho, el trabajador se vería afectando seriamente en el aspecto económico, debido a que por lo regular es la única fuente de ingresos que tiene.

Conforme a lo que se piensa sobre el tema del trabajo informal del transporte público se comienzan a interesar como nos habla Herrera, L. (2017) el diputado Omar Ortega Álvarez (PRD) presentó una iniciativa que adiciona diversas disposiciones al Código Penal Federal y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con el objeto de prohibir el uso de moto taxis en el servicio de transporte público, por no contar con las medidas mínimas de seguridad. Esto es una problemática para el desarrollo de un nuevo modelo de transporte para la ciudad. Se olvidan de las condiciones por las cuales los actores se dedican a este empleo. Del contexto en el cual se desarrolla este empleo informal.

Dado el avance que tiene el empleo de la conducción del moto taxi en la CDMX como nos hace mención Guzmán, L. (2018) Rápidamente se convirtió en una seria competencia para el transporte público tradicional, debido entre otras

cosas, a la prestación de un servicio “puerta a puerta” y al bajo costo. Esto facilita el acceso a la población ya que su tarifa es de lo más accesible a comparación de utilizar un taxi. Además de ser accesible para que el interesado en trabajar como conductor del servicio público, se le faciliten las herramientas para cumplir con la función. Es interesante entender que, basta con saber conducir una motocicleta para ser apto para ejercer el trabajo.

Si bien Ignacio (2012) autor de *“Mototaxis, transportes alternativos en grandes ciudades”* nos indica que, Los mototaxis son una alternativa real al popular taxi, con tarifas más económicas. Aunque es cierto que se viaja con menor comodidad que en los vehículos de cuatro ruedas -algunos profesionales del sector del taxi hablan de competencia desleal-, esta forma de transporte de viajeros es muy adecuada para sortear los fuertes atascos que se originan en las grandes ciudades en las horas pico. De ahí nace la importancia de poder regularlos, debido a que se pueden encontrar en conflicto con los conductores de los taxis al tratar de que el pasajero utilice su servicio, e incluso pueden sufrir agresiones tanto físicas como verbales.

Debido a las problemáticas que rodean a los conductores del transporte público por considerarse un trabajo informal. Se ven difamados por la no aceptación de cierta parte de la población es por lo que Restrepo (2014) De acuerdo con las expresiones que utiliza la prensa para hacer públicas las noticias sobre este tipo de transporte, el problema adquiere diferentes dimensiones que van desde ser considerado como un transporte ilegal y peligroso hasta atribuirle la responsabilidad de acabar con el transporte legalmente constituido. Les etiquetan con una mala imagen a los conductores y la alternativa como transporte no se generaliza en todo el país.

También existe la percepción de que los mototaxis operan con bajos niveles de organización, poca o ninguna división entre los factores productivos y relaciones laborales basadas en el empleo casual o en las relaciones personales, más que en contratos y garantías formales, sin seguridad social. (Cervero, 2007) Entonces

entendiendo las circunstancias en las cuales los conductores desarrollan sus labores, hace notar la importancia que se debe brindar a este transporte alternativo.

Debido a la evolución discreta y como no se encuentra regulada por ninguna institución, los avances del transporte no se pueden exhibir claramente pero, el servicio de moto taxi se convertirá rápidamente en un medio de transporte económico y fácil de utilizar, será una buena opción para aquellos que viajan ligero y que desean llegar rápidamente a su destino, cubrirá horarios extensos, lugares de difícil acceso, ofrecerá sus servicios a un costo relativamente bajo, podrá ser usado por todos los grupos sociales, la ecología no se verá afectada en mayor grado, y además será una fuente generadora de empleo. (Godoy, F. 2015)

En consecuencia a la falta de acceso a un trabajo formal por parte de los conductores de los mototaxis, o también otro factor que influye es la comodidad que ofrece al encontrar el trabajo cerca de su hogar, pues han optado por transformar y adaptar el servicio de transporte como nos indica Berrones, (2017) Las actividades de transporte urbano son una forma clara de economía informal: se trata de actividades de autoempleo, vehículos de baja capacidad, ligado al hecho de que las autoridades no han tenido la capacidad de controlar el rápido crecimiento urbano.

Conceptos Teóricos de Referencia.

Trabajo

Los conductores de transporte público Cazares (2010) Además de servidores públicos, hablamos de un grupo atravesado por factores económicos, sociales, psicológicos y geográficos, en los que se depositan todos los días, la seguridad, el traslado e inclusive la vida de los usuarios.

A diferencia de los demás transportes públicos, los conductores de los moto taxis surgen para responder a una necesidad colectiva de transporte público. Es una de las modalidades más flexibles para atender esa demanda, los conductores realizan su trabajo en las calles más estrechas, y en un horario muy largo. Debemos tener en cuenta que, Cazares (2010) ya hay un rasgo distinto de otras agrupaciones que surgen bajo otras necesidades, como familiares o escolares, inclusive por diversión o convicción. Este grupo solventa dicha necesidad, por lo que conforma un grupo laboral en primera instancia, un grupo con muchas probabilidades, por las condiciones espacio - temporales, de ser permeado por alguna manifestación de la violencia.

La organización se establece con un acumulado de reglas relacionadas con las horas de trabajo que cada operador debe hacer, de igual manera regula las salidas y el tiempo que cada operador puede manejar cada unidad de transporte, y de no seguir las reglas de la organización, los operadores encontrarán las sanciones, estas son aceptadas de manera igual por los conductores debido a que estas ayudan a brindar un mejor servicio para los usuarios, de acuerdo con el representante de la organización.

Es cierto que la movilidad es una necesidad básica de los ciudadanos, y casi 80% de ellos se mueven en transporte público, comentó Moncada (El poder del consumidor, enero 2010) Un transporte público que satisfaga la demanda, no solo en cantidad, sino también en calidad de servicio, implica que nos detengamos a ver más allá de combis, microbuses o camiones. (Cazares, 2010)

Es por lo que la importancia de los trabajadores del transporte público debe ser visible, más específicamente los conductores de los moto taxis. Siendo el transporte público más utilizado por los habitantes de la Unidad Ermita Zaragoza.

Debemos entender lo que se dice sobre el trabajo:

En primer término, un proceso entre la naturaleza y el hombre, proceso en que éste realiza, regula y controla mediante su propia acción su intercambio de materias con la naturaleza. En este proceso, el hombre se enfrenta como un poder natural con la materia de la naturaleza. Pone en acción las fuerzas naturales que forman su corporeidad, los brazos y las piernas, la cabeza y las manos, para de ese modo asimilarse, bajo una forma útil para su propia vida, las materias que la naturaleza le brinda. Y a la par que de ese modo actúa sobre la naturaleza exterior a él y la transforma, transforma su propia naturaleza, desarrollando las potencias que dormitan en él y sometiendo el juego de sus fuerzas a su propia disciplina. Marx (1867)

Entonces entendiendo de ese modo lo que representa el trabajo. Los operadores del transporte público deben según Marx (1867) Para materializar su trabajo en mercancías, tiene, ante todo, que materializarlo en valores de uso, en objetos aptos para la satisfacción de necesidades de cualquier clase. Es por eso, se le otorga un valor al trabajo debido a la necesidad que tiene la población para moverse dentro de la colonia, en un transporte público que tenga tarifas a un precio accesible. Y esto deriva a que en ocasiones el operador al tratar de sacar la cuenta se ve en la necesidad de explotar su fuerza de trabajo, dentro del sistema capitalista en el que nos encontramos.

Debido a esto es importante diferenciar que, el trabajador desempeña su función, pero no sería posible sin los medios de trabajo; la motocicleta, la calandria, gasolina, pasajeros. Como nos indica Marx (1867) el medio de trabajo es aquel objeto o conjunto de objetos que el obrero interpone entre él y el objeto que trabaja y que le sirve para encauzar su actividad sobre este objeto. El hombre se sirve de las cualidades mecánicas, físicas y químicas de las cosas para utilizarlas, conforme al fin perseguido, como instrumentos de actuación sobre otras Cosas.

De acuerdo con el texto de Marx (1998) en el proceso de trabajo la actividad del hombre consigue, valiéndose del instrumento correspondiente, transformar el objeto sobre que versa el trabajo con arreglo al fin perseguido. Este proceso desemboca y se extingue en el producto. Su producto es un valor de uso, una materia dispuesta por la naturaleza y adaptada a las necesidades humanas mediante un cambio de forma. Siendo así que, el operador ocupa su fuerza de trabajo para emplearla en la conducción del servicio de los moto taxis, con el fin de generar ingresos para poder satisfacer las necesidades de él y de su familia, en donde podemos notar que, el producto es resultado de un bien que se consume en el mismo proceso de producción, es decir el viaje.

Lo que tenemos que entender de la ganancia que se genera nos indica Marx (1867) las personas y mercancías viajan en el medio de transporte, y este viaje, este desplazamiento de un lugar a otro, constituye precisamente el proceso de producción efectuado. Aquí, el efecto útil sólo puede consumirse durante el proceso de producción; no existe como un objeto útil distinto de este proceso que sólo funcione como artículo comercial, que sólo circule como mercancía después de su producción. Pero el valor de cambio de este efecto útil se determina, como el de cualquier otra mercancía, por el valor de los elementos de producción consumidos en él (fuerza de trabajo y medios de producción) más la plusvalía creada por el trabajo excedente de los obreros que trabajan en la industria del transporte.

De modo que debemos definir a lo que nos referimos como el transporte, de acuerdo con la SEMOVI “El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de estos, siendo servidos por terceros (empresas públicas o privadas). Los transportes públicos ayudan al desplazamiento de las personas de un punto a otro en un área de una ciudad, pagando cada persona una tarifa establecida dependiendo de su recorrido.”

Como lo sabemos una de las condiciones que son características del sistema de transporte público “es un servicio que está sujeto a la ley de la oferta y la demanda, este sistema es un negocio en el cual la mayoría de sus empleados

pertenecen al sector popular, ellos trabajan a su manera y muchas veces sin respetar las leyes de tránsito” (Leyva, 2017)

En este sentido los conceptos suman una gran importancia, hemos estudiado de manera muy general. Ya que uno de los puntos principales de la investigación es el concepto de Trabajo. Se debe entender como uno de los puntos que nos caracteriza en la vida humana, ya que en lo que a mí respecta, es lo único que nos hace especiales.

Como nos indica Cadena (2021) El trabajo como actividad, esfuerzo, producto y desarrollo es inherente a la condición humana y conlleva procesos sociales, históricos y subjetivos. Entonces entendiendo desde esa perspectiva podemos interpretar que, el trabajo se caracteriza por tener un desarrollo que se debe de ir adaptando a los procesos, en este caso la globalización hace que, el ser humano deba buscar generar un ingreso por el medio que sea. Podemos ver con Chumacero (2016) conductores de mototaxi como trabajadores "autoempleados", en quienes una característica básica es la informalidad.

De este modo hablar de un trabajo informal nos debemos referir a las condiciones precarias con las que se desarrolla el empleo. Se acercan a este modo de trabajo debido a diversos factores que influyen como nos indica Chumacero (2016) La inestabilidad laboral y los bajos ingresos percibidos en los no profesionales, son motivaciones que pueden influir en que las personas opten por una ocupación adicional.

Y así se pone en riesgo su salud, ya que no se cuentan con condiciones adecuadas para realizar la conducción de la unidad, esto genera a su vez una especie de malas condiciones de trabajo, ya que el entorno y diversos factores no favorecen a los operadores. Poniendo así en riesgo su integridad, pero se ven obligados a salir a buscar un ingreso para el bienestar suyo y de su familia. Como han puesto de relieve Ávila (2013), Cadena (2021), Mendoza (2020).

“La condiciones de trabajo de las persona que se dedica que conduce una motocicleta como transporte público se expone a una serie de riesgos de tipo físico

(radiación solar, ruido y vibraciones); químico (polvos, gases tóxicos, aceites); psicosocial (carga psíquica, fatiga mental, alteraciones de conducta y estrés); mecánico (caídas, accidentes de tránsito) y ergonómico (Posición permanente sentado, esfuerzos por el movimiento de cargas dinámicas y estáticas) inherentes a la actividad, que no solo afectan al conductor sino además a los pasajeros” (Cfr. Avila;2013; Mendoza; 2020)

Regulación.

El tema de regular el trabajo de los conductores dedicados al servicio de transporte público de los mototaxis, es un argumento del que el gobierno de la CDMX se ha preocupado. Como nos indica el Heraldo (2020) Las autoridades buscan tener un diagnóstico real para definir posibles acciones y campañas de mejora del servicio, así como difusión y diseño de mecanismos de identificación de vehículos o conductores. Pero debido a la amplia variedad de tipos de conductores y de condiciones que cada uno atraviesa, es una misión complicada.

Sin embargo, a pesar de las dificultades de acuerdo con el portal de noticias de la MVS (2020) La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México inició un proceso de regulación para mototaxis, a pesar de que no están contemplados dentro de la Ley de Movilidad como medios de transporte público de pasajeros. Se puede decir que los conductores están olvidados, su medio de trabajo no está reconocido por las leyes mexicanas.

Ahora conocemos la ley que establece en su Artículo 59 sobre los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades, a excepción de transporte público de pasajeros, ya que no cumplen con las mínimas medidas de seguridad. Entonces aquí se corre un riesgo por parte de los conductores del servicio, ya que su función no prevista parte del gobierno de la CDMX. Pero la ley no es tan específica como para que los conductores obtengan un beneficio, el estado se interesa, pero no del todo.

El conductor del transporte público se encuentra expuesto frente al contexto en el cual desarrolla su trabajo, tomando en cuenta con lo que se menciona en la página de pasajero 7 (2019) Pese a ser de los medios de movilidad más solicitados

para recorrer la ciudad, no existe la regulación necesaria, ni los incentivos por parte de las autoridades para que se transforme en un medio más seguro, moderno y ecológico. Es por lo que el tema de la regulación del transporte debe considerarse una prioridad dado que, los conductores se beneficiarían en su ambiente laboral, teniendo mayores similitudes a lo que debe ser un trabajo formal.

Debido a que los conductores del servicio de transporte en referencia a Milenio (2020) Sin embargo, con el paso de los años estos vehículos se han convertido en un serio problema para el gobierno, porque no cuentan con seguro en caso de accidentes que lo cubran, además que se han registrado enfrentamientos con las autoridades al tratar de ser retirados. Se puede apreciar cómo se les pretende dar un lugar con solo juzgar lo que opinan las autoridades al querer regular bajo sus reglas, sin tomar en cuenta lo que necesitan los trabajadores.

En este sentido, los trabajadores con empleo inestable viven la precariedad como un problema de inseguridad e incertidumbre que va más allá del ámbito laboral, puesto que imposibilita la participación en la estructura del consumo (particularmente la adquisición de vivienda) e impide cualquier proyecto de vida a largo plazo (Bilbao, 1999).

Si bien Milenio (2020) la Secretaría de Movilidad publicó los dos avisos. Uno para que operadores y propietarios se inscriban en una plataforma y crear el Censo de Movilidad de Barrio”. Esta iniciativa no tuvo el desempeño esperado ya que, los conductores no realizaron los trámites, ni se promovió la campaña de buena manera

Las autoridades buscan tener un diagnóstico real para definir posibles acciones y campañas de mejora del servicio, así como difusión y diseño de mecanismos de identificación de vehículos o conductores. Para tener identificados a los conductores y el medio de trabajo que utilizan para su función y así de modo que llegue a ocurrir un incidente ya se tiene identificado el número de la unidad y por lo tanto al responsable de ella.

Por parte del gobierno en la alcaldía Iztapalapa, se plantea que las unidades que se utilizan para desarrollar el trabajo deberían estar ubicadas y contar con algunos requisitos para que puedan cumplir su función como medio de transporte.

“Las condiciones de trabajo dignas son aquellas “en las que se respeta plenamente la dignidad humana del trabajador [...] se tiene acceso a la seguridad social y se percibe un salario remunerador; se recibe capacitación continua para el incremento de la productividad con beneficios compartidos, y se cuenta con condiciones óptimas de seguridad e higiene para prevenir riesgos de trabajo” (Ley Federal del Trabajo, Vigente),”

Condiciones laborales.

Al tratarse de un empleo informal, los trabajadores se enfrentan a distintos retos y amenazas cuando realizan su función en el trabajo.

Si bien ahora entendemos que Méndez (2004) los grandes cambios en la economía mundial y al rezago del estudio de temas relacionados con el de las condiciones de trabajo, pues la evolución éstas afectan o benefician la integridad de los trabajadores. Las condiciones de trabajo, por otro lado, se están precarizando y degradando cada vez más. De este modo podemos entender que la globalización alcanza todos los niveles, ahora se deben inventar nuevas maneras para conseguir un salario, se debe ser ingenioso.

Podemos encontrar que, la precarización laboral Padilla (2019) es una situación que sufren los trabajadores, caracterizada por inestabilidad en la contratación y la vulneración de algunos derechos laborales. Por esta parte es debemos entender que en general eso es la precarización laboral, pero los trabajadores del medio de transporte sufren ciertos problemas que pareciera que son únicos para ellos.

Uno de los problemas que atraviesa en torno a las condiciones laborales, el trabajador al tratar de obtener una ganancia mayor en el día descuida su integridad dado que en ocasiones el clima no favorece mucho para desempeñar la jornada, en el verano las temperaturas promedio rondan de entre los 27°C a los 30°C y las

condiciones de su medio de trabajo no están adaptadas para protegerlo de los rayos del Sol. De acuerdo con Noriega (2012) Al estar expuesto al sol durante mucho tiempo puedes tener problemas como son: el envejecimiento de la piel, insolación, deshidratación, y en caso más extremos se desarrolla cáncer en la piel.

De igual manera otro de los aspectos en las condiciones laborales del trabajo, dado que no se realiza en un lugar establecido, más bien el conductor debe encontrarse en constante movimiento esto dependiendo de a qué lugar se dirija el pasajero. El trabajador se enfrenta a los riesgos de la delincuencia, en donde la ubicación de la colonia según datos de Expansión, Iztapalapa es una de las 3 principales alcaldías de las 16 de la CDMX con mayor incidencia delictiva con un 20.9 %.

Condiciones de Salud.

Sin duda la definición más conocida de la salud es la que ha realizado la Organización Mundial de la Salud (OMS): "salud es el estado completo de bienestar físico, mental y social y no solamente la ausencia de enfermedades". Ya que en uno de sus informes anuales señala que la salud no es algo que se posea como un bien, sino una forma de funcionar en armonía con su medio (trabajo, ocio, forma de vida en general). No solamente significa verse libre de dolores o enfermedades sino también la libertad de desarrollar y mantener sus capacidades funcionales."

Como lo menciona Leyva (2017):

"Esta actividad está caracterizada por el trabajo diario, horario demandante, ambiente laboral conflictivo y con exposición permanente a algunos riesgos físicos, mecánicos y emocionales, que estarían complicando de forma lenta la salud física y mental del conductor. Esta población es consciente sobre las enfermedades a las que puede estar expuesto, el desgaste emocional y físico que vive todos los días, pero agregan que no hay otras fuentes de trabajo y lo que ganan muy pocas veces va dirigido hacia su salud, teniendo en cuenta que esta labor no les brinda el derecho de contar con un seguro de salud"

Es por lo cual resalta la importancia de conocer y estar al pendiente de los distintos estudios que son realizados a los operadores de transporte público con el enfoque sobre condiciones de salud. Ya que como lo menciona Leyva (2017) han reportado la presencia de factores de riesgo como: la adopción de posturas anti ergonómicas, la exposición a factores ambientales, faltas de medidas de seguridad, accidentes, sobrecarga emocional, la alimentación no saludable, el consumo de tabaco y alcohol, y el estilo de vida desordenado (dormir menos de 8 horas y falta de actividad física), que afecta directamente el estado de salud/enfermedad del trabajador”

De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es una de las principales organizaciones que se interesan en defender y preocuparse por las condiciones de trabajo.

La OIT Define el Servicio de salud en el trabajo:

El Convenio de la OIT sobre los servicios de salud en el trabajo (núm. 161) define los servicios de salud en el trabajo como unos servicios investidos de funciones esencialmente preventivas y encargados de asesorar al empleador, a los trabajadores y a sus representantes en la empresa acerca de los requisitos necesarios para establecer y conservar un entorno de trabajo seguro y sano que favorezca una salud física y mental óptima en relación con el trabajo y la adaptación del trabajo a las capacidades de los trabajadores, habida cuenta de su estado de salud física y mental. (OIT,2022)

Entonces tomando en cuenta el concepto de salud en el trabajo por parte de una de las organizaciones más importante en ese tema, pues, podemos encontrar que, en el modelo de trabajo de operador de transporte de mototaxi, se encuentra en complicaciones ya que, dentro del mismo no se goza con un cuidado de la salud en el trabajo. De ese modo es importante indagar más en esa cuestión. Ya que los accidentes también son parte del día en la jornada, no quiere decir que siempre se encuentran expuestos a riesgo, o mejor dicho que están condenados a tener algún accidente, si no que debido a las funciones que realizan pues se encuentran expuestos. Para poder trabajar es necesario garantizar la salud.

Podemos hablar sobre que, los riesgos o las enfermedades que se pueden desarrollar a causa de la jornada laboral, al no contar con las medidas adecuadas de protección físicas. Las problemáticas pueden ser de tipo mental o físico, estas como intervienen y tienen consecuencia en los operadores en su vida cotidiana.

De esa manera se deben interesar en cuestionarse sobre la situación de las condiciones en las que desempeñan su labor día con día. Porque estas repercuten en la salud del trabajador, de manera directa o indirecta. De igual manera en el desarrollo de su vida como actor social, ya sea con el pasaje, con la familia, con amigos.

De este modo podemos encontrar que, los “Diferentes trabajos muestran que los habitantes de los asentamientos urbanos precarios reúnen una serie de condiciones socioeconómicas, habitacionales y ambientales que les exponen a ser afectados por problemas de piel” (Rodero,2021) Por lo cual es importante brindarle la atención necesaria, debido a que es mayoría la población que se encuentra en situaciones precarias, como lo es en la Unidad Ermita Zaragoza.

Conforme a lo que nos indica (Rodero, 2021) “sin embargo, las personas que se dedican a ocupaciones informales suman otros aspectos relacionados con sus condiciones laborales adversas, que los convierte en población especialmente expuesta a problemas de salud”. Debido a su informalidad a la hora de desempeñarse en su espacio de trabajo.

Siendo así que, el concepto de salud en el trabajo es de suma importancia para la investigación debido a que, si bien todo el trabajo es significado de esfuerzo, pues, hasta qué punto el actor social puede realizarlo sin poner en riesgo su integridad. Se partirá del supuesto de que los operadores de mototaxi tendrían que estar capacitados e informados de las condiciones en las cuales van a desarrollar su trabajo.

Calidad de vida

Como indica la OMS “ la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, normas y sus inquietudes.” Entonces de ese modo, se muestra la preocupación por indagar en la situación que se encuentran los operadores del mototaxi, debido a los problemas que le aqueja su trabajo. Si el ingreso que ellos tienen día a día les representa o bien les puede otorgar una buena calidad de vida, desde su percepción.

Ahora hemos podido apreciar el concepto de calidad de vida pues “es muy abierto donde se comprenden factores de salud de tipo emocional, física, ser independiente, contar con relaciones que contribuyan a un mejor desarrollo y que exista relación con el entorno en que vivimos.” (Galván, 2016) Siendo así, el concepto de calidad de vida, podemos vincularlo a lo que los operadores viven, y en ese sentido analizarlo.

“Así podemos decir que el concepto de calidad de vida y bienestar social puede tener cinco campos a comprender como son:

1. Físico: donde puede tener aspectos de salud y seguridad física.
2. Material: contar con una vivienda digna y propia, con acceso a todos los servicios básicos, alimentos al alcance, medios de transporte.
3. Educativos: existencia y cercanía a una educación donde permita ampliar los conocimientos de forma individual y colectiva.
4. Emocional: campo muy importante para cualquier ser humano, mediante el cual permite que su estado emocional vaya creciendo e interrelacionarse eficazmente.
5. Social: donde al ser humano tiene opciones interpersonales con núcleos básicos como la familia y círculos de amistades que permitan desarrollo de este. (Galván, 2016)

Teniendo como guía estos puntos, podemos abordar más lo que respecta a la calidad de vida plasmándolo en la realidad de los operadores del mototaxi. La calidad de vida puede

ser un tanto subjetiva, de modo a que no todo lo que nos indica en cuestiones que son medibles, inciden en cómo los individuos pueden calificar su calidad de vida. Siendo así que, los operadores pueden apreciar que llevan una excelente calidad de vida desde su pensamiento, y no desde los hechos que se pueden contar.

Planteamiento del Problema de investigación.

A partir de las revisiones en torno al marco teórico podemos encontrar que, la informalidad de los trabajadores dedicados al trabajo del servicio de transporte público de los mototaxis se encuentra en una problemática con respecto a la regulación de este.

El problema de las condiciones de trabajo de los operadores de los mototaxis en la colonia Unidad Ermita Zaragoza. Y las malas condiciones del trabajo informal afectan a los operadores del servicio de transportes. Si bien la gran variedad de investigaciones sobre las condiciones del trabajo informal Cadena (2021), Mendoza (2020), Chumacero (2016), propusieron un análisis de las condiciones laborales en los trabajos informales. Y de acuerdo con la secretaria de Movilidad (2020) se estima que en la CDMX existen cerca de 15 mil operadores, una cifra que llama demasiado la atención, debido a que año con año va en aumento el número de personas que ofrecen el servicio. De igual manera este oficio no solo es para hombres, en la actualidad las mujeres han ingresado a desarrollar el servicio, ya se aprecia que no son hombres en su totalidad, sino que, es un empleo mixto.

La globalización y el modelo económico capitalista que se encuentra presente en el mundo, y por supuesto en México, obliga a muchos ciudadanos a replantearse la manera en la que pueden conseguir algún ingreso económico para poder vivir. El convertirse en un operador de mototaxi como nos menciona Guzmán (2018), Ignacio (2012), Cervecero (2007), surge como una alternativa para que los ciudadanos obtengan un ingreso mediante el trabajo informal que se manifiesta en forma de conducir un mototaxi. Sin embargo, este empleo se ve difamado por cierta parte de la población que considera el uso del transporte como no apto, y de ese modo se declina por utilizar un taxi o el microbús.

En el país que cada día es mayor el número de los trabajos que giran en torno a lo informal, ya que, de acuerdo con datos del INEGI, 31.3 millones de personas se ubican en el empleo informal, es decir que el 51.2 % de la población activamente

económica son de tipo informal y que las condiciones laborales no mejoran, resulta relevante conocer las condiciones de trabajo de los operadores del servicio de transporte público del mototaxi.

- Análisis de las condiciones de trabajo de los operadores del mototaxi.
- Conocer el proceso de trabajo de la conducción de mototaxis
- ¿El ingreso cubre las necesidades básicas del trabajador y su familia?
- ¿Qué riesgos corre el trabajador al desempeñar su labor?

Objetivos y preguntas de Investigación

	Objetivos	Preguntas de Investigación
Generales	Analizar las condiciones de trabajo en que se desarrollan los conductores de mototaxi que operan en la Unidad Ermita Zaragoza	¿Cuáles son las condiciones de trabajo en que se desarrollan los conductores de mototaxi que operan en la Unidad Ermita Zaragoza?
Particulares	<ul style="list-style-type: none"> • Describir la forma en que el desarrollo del trabajo de la conducción del mototaxi incide en la salud de los operadores • Identificar la constitución que tienen los operadores de mototaxi como actores económicos. • Examinar los elementos que permiten la construcción de los operadores del mototaxi en su papel como actor social 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la forma en que el desarrollo del trabajo de la conducción del mototaxi incide en la salud de los operadores? • ¿De qué forma se constituyen los operadores de mototaxi como actores económicos? • ¿Cuáles son los elementos que permiten la construcción de los operadores del mototaxi en su papel como actor social?

Hipótesis:

El trabajo que desarrollan los conductores de mototaxi que operan en la Unidad Ermita Zaragoza, al mismo tiempo que tiene afecciones contra su salud, incentiva un óptimo desarrollo en su condición como actores económicos y sociales.

El trabajo que realizan los operadores del mototaxi genera una nueva alternativa al transporte público ya conocido (microbuses, taxis, metro) Y son especiales debido a que los mototaxis son vehículos que ofrecen un servicio muy barato; de beneficio, por supuesto, para el sector más pobre de la población. De esa manera podemos apreciar el beneficio que tiene hacia la población.

Como podemos notar que, la población ha encontrado en el transporte de mototaxis una ruta alterna de movilidad en la alcaldía de Iztapalapa y derivado es esto ha tenido un crecimiento exponencial del 75% en tan sólo diez años, según datos de SEMOVI.

Como beneficio económico el trabajo de la conducción de mototaxi resulta una fuente de ingreso para un buen número de familias, que se encuentra ubicadas en la Unidad Ermita Zaragoza.

También se encuentran algunas desventajas en dicho servicio. Una de ellas apunta a que son un transporte inseguro tanto para el conductor y para el pasajero, ya que no está contemplado en la ley, y por ende no cuenta con seguros de pasajeros y con todas las características que requiere un transporte formal; son inestables como vehículos para transportar pasajeros y, al final, pueden entrar en conflicto ya que implican una competencia directa para el servicio de transporte legal.

De igual manera este nuevo servicio de transporte podrá generar mucho “empleo” y de fácil acceso, pero de igual manera podrán incrementar los accidentes viales, y de salud para los operadores.

Enfoque metodológico.

La presente investigación se abordará a partir de un enfoque cuantitativo. Esta elección se tomó a partir de la revisión y análisis del estado del arte, ya que es ahí donde encontré que, aunque existen diversas formas para estudiar el fenómeno y estas de gran calidad, es la cuantitativa la que nos brinda mejores métodos y herramientas para llevar a cabo un mejor análisis y manejo de nuestros datos.

Valoré este enfoque, puesto que estimo nos ha de mostrar una mejor concepción de la información adquiriría durante el estado del arte, debido a que este tipo de investigación se enfoca en los aspectos observables/susceptibles del fenómeno social, me resulta pertinente describir e interpretarlo.

Como procedimiento de averiguación se optó por la aplicación de un cuestionario, con la finalidad de hacer un estudio detallado del fenómeno de las condiciones de trabajo de los conductores del mototaxi.

También utilizaremos la herramienta de la etnografía pues, el plan de la investigación es describir lo que los operadores viven en su día de trabajo, los problemas con los que se enfrentan y las condiciones del contexto en las que se desarrollan.

Operacionalización

Trabajo de conducción en mototaxis	Lugar de trabajo	Espacio de trabajo	1.1 Contenido del trabajo	<p>¿Cuál fue el proceso que seguiste para ingresar a la organización de conductores de mototaxis?</p> <p>¿Cuál es la rutina que sigue para prepararse para la jornada?</p>
			1.1.2 Espacio de trabajo	¿Cómo te designan la base a la que tienes que acudir?
			1. 1.3 Ambiente Laboral	<p>¿Como es la relación con sus compañeros de trabajo?</p> <p>¿Cómo es el trato con los pasajeros?</p> <p>¿de qué depende?</p>
			1.1.4 Antigüedad en el trabajo	¿Cuánta antigüedad tiene desempeñando el trabajo de

				conductor de mototaxí?
		Jornada	Tiempo dedicado a Laboral	¿Cuántas horas al día dedica a su jornada laboral? ¿Cómo lo defines? ¿El trabajo lo realiza todos los días de la semana? ¿Tengo la oportunidad de conciliar mi vida laboral y personal?
			Calidad de vida	¿Tengo la oportunidad de conciliar mi vida laboral y personal?
			1.1.4 Turno	El horario de su turno de trabajo es
		Ingreso por jornada	1.2 Ingreso	¿Cuál es el ingreso diario?

				¿Cuál es su ingreso semanal?
			Ingresos adicionales	¿Es tu único trabajo? ¿Cuenta con otro ingreso extra? ¿Cuánto es su ingreso extra?
		Mantenimiento de la unidad	1.3 Herramientas de trabajo	¿Su mototaxi es propia o alquilada? Si es alquilado ¿Cuánto paga de alquiler? ¿Cuánto es su gasto promedio de gasolina al día? Si es propio ¿Cuál es el gasto promedio de gasolina al día?
		1.4 Mantenimiento de la motocicleta	¿Cada cuando le da mantenimiento a la unidad?	
Movilidad	Normas	1.1.1 Regulación	¿Le gustaría que existirían alguna regulación por	

				<p>parte de la alcaldía de Iztapalapa?</p> <p>¿Piensa que mejoraría las condiciones del trabajo?</p> <p>¿Cuál es el límite de velocidad al que pueden ir?</p>
		Organización	1.3.5 Representante de la organización.	<p>¿La organización cuenta con un representante?</p> <p>¿Cómo lo designan?</p>
		Organización y estructura		<p>En este trabajo</p> <p>¿Pertenece a algún sindicato?</p> <p>Para acceder a la organización.</p> <p>¿Su lugar tuvo algún costo</p>
	Salud Laboral	Salud del operador	1.4.1 Percepción del problema de salud	¿Es consciente de los daños que le puede causar el realizar el trabajo?
			1.4.1 Chequeos médicos	¿Cada cuando asiste a

				revisión médica?
			1.4.1 Seguridad social	¿Qué sucede si alguien sufre un accidente de trabajo?
			1.4.1 Seguridad laboral	¿Cuentan con algún protocolo en caso de accidente?
		Relacionado a la salud física.	1.4.1 Accidentes de tránsito	¿Ha sufrido algún tipo de accidente mientras conducía la mototaxi?
			1.4.1 Elementos de protección personal	¿Para realizar el trabajo utiliza equipo de protección?
			1.4.1 Exposición a la temperatura (radiación solar)	

			1.4.2	Posturas incomodas	La postura más adoptada cuando maneja su mototaxi es...
--	--	--	-------	-----------------------	---

Etnografía.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Antropología e Historia podemos definir a la etnografía como

“Del griego etnos pueblo y grafos descripción, podría traducirse como “la descripción que se hace de un pueblo”. La etnografía es un método utilizado por la antropología social y ciencias afines que permite describir y analizar: las costumbres, prácticas, creencias, lugares, espacios y formas de vida de las sociedades que el antropólogo busca investigar. Consiste principalmente en observar a esa sociedad objeto de estudio tanto de forma participativa como distante y registrar lo visto escuchado y experimentado dentro de ella con el fin de interpretarlo y convertirlo en una fuente de datos” (INAH,2020)

Siendo así, que para la investigación a través de la aplicación del cuestionario y con ayuda de la etnografía podremos avanzar. Dado que la finalidad de la investigación es apreciar las condiciones de trabajo de los operadores de mototaxis, resulta muy confiable el utilizar los cuestionarios para adentramos en la vida del operador y a través de la etnografía recuperar su percepción sobre la relación entre el trabajo y su condición de salud.

Con la ayuda de la etnografía para la investigación, se presenta la oportunidad para poder interpretar nuevas maneras de ver el trabajo de los operadores y las aristas que se encuentran en su entorno ya que la etnografía:

“Se basa en la experiencia y la exploración de primera mano sobre un escenario social, a través de la observación directa y participante como principales estrategias para obtener información. A partir de aquí se van generando categorías conceptuales y se descubren regularidades y asociaciones entre los fenómenos observados que permiten establecer modelos, hipótesis y posibles teorías explicativas de la realidad objeto de estudio” (INAH,2020)

también nos servirá la etnografía en conjunto con el cuestionario dado que:

“Es holística y naturalista. Un estudio etnográfico recoge una visión global del ámbito social estudiado desde distintos puntos de vista: un punto de vista interno (el de los

miembros del grupo) y una perspectiva externa (la interpretación del propio investigador).” (INAH, 2020)

Se dio un acercamiento hacia los operadores de dos distintas maneras, la primera fue de carácter informal, esta ayudó también para la elaboración del cuestionario. Y la segunda de manera formal gracias a los cuestionarios.

La etnografía consistirá en observar a distintas horas del día y en distintas bases a los operadores de los mototaxis, para que de ahí se pueda extraer lo útil para la investigación.

Tomando en cuenta que la etnografía nos proporciona amplias posibilidades para poder apreciar los fenómenos sociales que se presentan en la vida cotidiana, pues, el trabajo de los operadores de mototaxi como actores sociales podemos comenzar a interpretar distintas formas de comportamientos y de ese modo darles o identificar el sentido simbólico y material que se presentan a raíz de las dinámicas

La etnografía como herramienta nos brinda la posibilidad de recabar información útil para la investigación ya que:

“Esto con la finalidad de conocer cómo son las personas, qué hacen y por qué lo hacen sin prejuicios o ideas preconcebidas. Esta forma de abordar los objetos de estudio permite tener una visión de proceso en donde los individuos se relacionan entre sí desde contextos específicos, expectativas y retos que se proyectan en diferentes dimensiones de tiempo.” (Blasquez, 2016: p.46)

Tomando en cuenta que, los operadores de mototaxi se reúnen diariamente para realizar su trabajo en el cual, se puede forjar una amplia amistad con viejos conocidos del vecindario, amistades de cuando eran adolescentes se puede retomar al encontrarse en el trabajo. Pero esto es una cuestión que se pone en duda, ya que, no siempre los operadores tienen el mismo turno, o estar en la misma base. Este problema puede variar y de ese modo no coinciden con sus amistades, obligándolos a tener que formar nuevas.

Teniendo en cuenta que se puede apreciar que, se reúnen a dialogar e intercambiar experiencias diarias los que lleva más tiempo dentro de la

organización, ese grupo no acepta tan fácil a los nuevos integrantes, o a los que más jóvenes se pueden percibir en apariencia. A menos de que sea el hijo de un integrante, de esa manera si puede pertenecer al grupo. Es uno de los retos a los que se tienen que enfrentar los nuevos integrantes de la organización, esto puede tener una repercusión en su manera de llevar a cabo su jornada laboral, al no tener con quien llevar una vida social en el trabajo, o poder intercambiar experiencias para poder aumentar sus conocimientos en el trabajo, pueden generar algunas cuestiones de fatiga en el sentido mental y emocional.

Sumando la importancia de la etnografía sobre que,

“Por otra parte, podemos adentrarnos en la vida cotidiana mediante un ejercicio de observación no participante, conforme construyamos una relación de confianza con las personas podemos explicar el tipo de trabajo que haremos y solicitar que nos permitan incorporarnos a tareas sencillas para poder aprender de ellos.” (Blasquez, 2016)

Por lo cual, las primeras aproximaciones han sido de manera muy corta para no generar una molestia en los operadores, ni mucho menos que cambien su comportamiento por sentirse observados por personas ajenas a la organización. De ese modo el acercamiento ha sido de manera gradual, poco a poco, se han realizado observaciones sin alterar el comportamiento de los operadores, ni molestando su entorno.

Partiendo del supuesto que “el eje central de la etnografía es la experiencia del investigador respecto a la vida de sus sujetos de estudio y gracias a que la mayor parte de mi vida la he pasado utilizando el transporte de mototaxi para el traslado de un lugar a otro, puedo opinar sobre algunas cosas que han cambiado y que he notado a través de los años (Cfr. Blasquez,2016) también las formas de convivir, de pasar el rato en lo que se presenta el pasaje, al esperar en las bases los operadores recurren al uso de la tecnología para darse un descanso o pasar un momento divertido al compartirse videos o escuchar algunas canciones. De ese modo, el tiempo de espera para operador se hace más ameno.

Conforme pasa el tiempo de análisis con la metodología propuesta por la etnografía y en la investigación, el objetivo no se trata “no buscamos absolutos ni leyes, sino que a través de descripciones y análisis daremos explicaciones consistentes del fenómeno que abordamos.”, que en este caso es el de las condiciones laborales y de salud de los operadores de mototaxi.

La importancia de la etnografía se visualiza en la manera en que, las observaciones van generando o creando ciertas relaciones, explicaciones en torno a los operadores, que día con día repiten el mismo patrón al llevar a cabo su ejercicio de trabajo. “El ejercicio es de visibilizar la relación entre representaciones sociales, significados, sentido de la acción, prácticas y actores. Estos modelos pueden ser diversos para explicar varios fenómenos que posteriormente se pondrán en relación y encontrar nuevas interacciones.”(Restrepo, E. 2018).

Inicio de la etnografía en los conductores del mototaxi.

Es complicado tratar de narrar lo que los operadores viven día a día, no solo es el simple hecho de trabajar y lo que en ello está dentro: subirse a la moto y conducir por horas. Va más allá de una simple conducción. Entran en juego diversos factores que influyen en el desarrollo del trabajo del operador.

En uno de los primeros acercamientos se genera uno de los puntos que llaman la atención, debido a que a simple vista pues, puede interpretarse como una reunión común de operadores para comer algunas botanas o solo descansar. Se puede apreciar que no solo están descansando, conversan sobre los distintos problemas que se pueden enfrentar en ese día, debido a que a cada hora o dependiendo del turno en el que se encuentren las problemáticas van a ser diferentes. Se trata de un intercambio empírico para enfrentar las problemáticas, en el lugar que se podría considerar como la tienda preferida de los operadores, es la más concurrida para ellos debido a la ubicación en la que se encuentra y que, además, el encargado se lleva bien y tiene un trato de amistad con los operadores.

Lo que se puede observar es que, los miércoles y domingo, son los preferidos por los operadores, debido a la alta demanda que tiene en el servicio, la instalación del tianguis "Del Salado" que genera mucho movimiento en la unidad, y de personas ajenas a la comunidad que van a visitar el tianguis. Esto genera un aumento considerable en sus ingresos y elimina el tiempo de espera por pasaje, la base que se ubica en el Metro Acatitla, ahí es el punto de reunión, de los operadores, pero sin descuidar las otras 3 bases, es decir, si no la espera por un pasaje es alta en las demás bases pues, tienen permitido dirigirse donde el pasaje es más solicitado, que en este caso es la base del Metro Acatitla. Y la fila que se crea para la espera para tomar un mototaxi, es larga, alrededor de 30 metros. Y ese es el punto donde se puede conseguir mayor número de pasaje. Entonces en los operadores en lugar de estar en busca de un pasaje por la comunidad, regresan a la base porque ellos saben que ahí, siempre es mayor la probabilidad de tener algún viaje.

El tiempo con el que cuentan para interactuar entre los operadores puede depender de la hora del día. Por las mañanas desde que inicia su jornada de trabajo, aproximadamente a las 4:00 a.m. pues, el pasaje comienza a aparecer, de ese modo el turno de la mañana también se considera como bueno, debido a que la gente que va a laboral utiliza el transporte del mototaxi para hacerlo en dirección hacia el metro Acatitla

Los operadores se perciben como parte esencial de la comunidad, pues, son los encargados de movilizar a los habitantes de la colonia, ya que es el único medio de transporte con el que cuentan.

Los sujetos sociales como son los operadores se vinculan entre sí, como una unión de vecinos tal vez, debido a que su hogar no es muy lejano, de ese modo pueden convivir e intercambiar pensamientos, sentimientos o quejas refiriéndose a cómo va transcurriendo la jornada laboral.

Analizando por un par de horas y en la experiencia propia, pues, no se encuentra en alguna de las unidades de mototaxi, algún adorno o algo representativo de ninguna religión, no se puede personalizar la unidad, debido a que muchas de ellas se llegan a compartir, no solo con una persona sino hasta 3 operadores pueden utilizar la misma unidad (calandria). De ese modo se ven privados de apropiarse de su lugar de trabajo, o al menos poder personalizarlo a sus gustos. También que deben de seguir un color característico de la organización. De lo contrario se ven afectados con una sanción.

Los días por las mañanas entre las 10:00 am y las 11:00 am, en ocasiones se organizan entre los operadores para llevar a cabo una serie de ejercicios en el deporte, ya que estos se reúnen para practicar futbol en la cancha de la comunidad. En ese momento de convivencia ahí pasan un buen rato, a veces apuestan dinero o un refresco para que el perdedor se lo invite a los ganadores. Pero al final todos terminan compartiendo un refresco, o una cerveza, pero con medida ya que, deben regresar a sus labores como conductores del mototaxi.

Los puestos ambulantes de comida como lo son las garnachas (tacos, tortas, huaraches, gorditas) las comidas que se preparan con una gran cantidad de grasa son una de las razones que pueden atentar contra la salud del operador, a ellos no les da el tiempo y mucho menos pasa por su mente el prepararse alguna comida que sea nutritiva y sana, el cuidar su alimentación para tener un buen rendimiento en su jornada.

Agregamos que uno de los factores que se enfrentan los operadores es, el sol. Y debido a esto algunos los operadores que en su motocicleta cuentan con una base para poder protegerse del sol, y a eso añaden en su mayoría todos optan por usar suéteres de manga larga para protegerse de los rayos ultravioleta que irradia el sol. De ese modo tienen que soportar las temperaturas que son altas, y a eso agregarle a que portan suéter, chamarras o playeras de manga larga y estas como ya sabemos producen calor todo eso en el tiempo destinado a su jornada laboral. Además, no se percibe que carguen con agua para hidratarse, es más fácil que compren una gaseosa o una bebida energética, lo cual con el paso del tiempo puede afectar su salud.

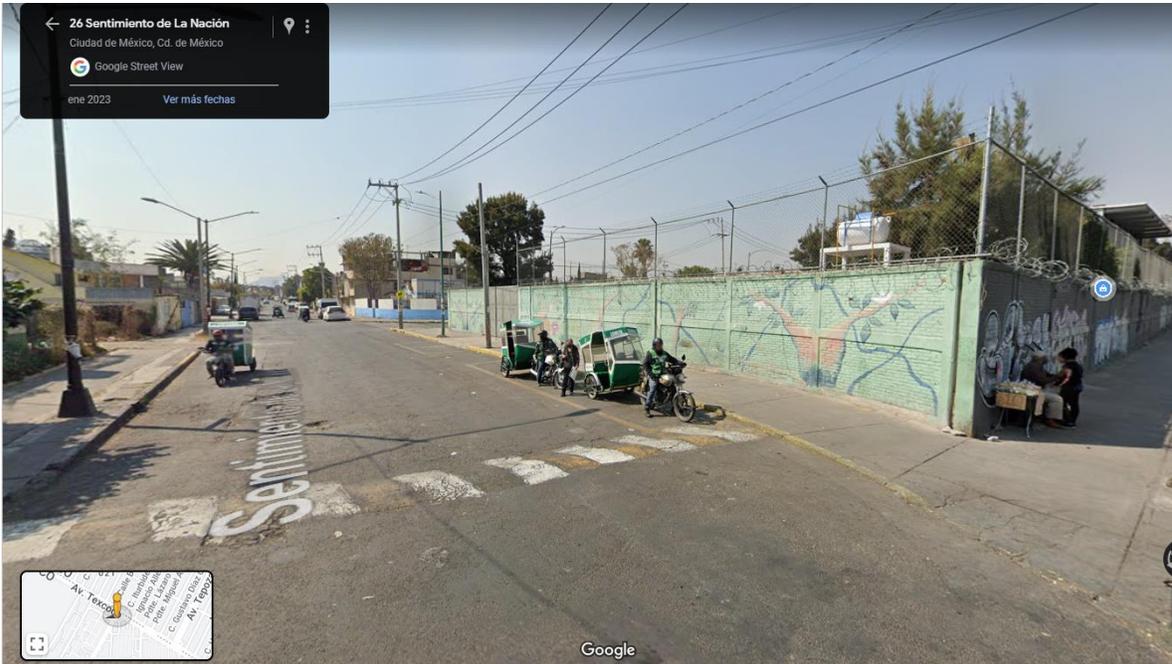
Algo de lo que es importante mencionar es la parte de los checadores, el que se ubica en la base principal, tiene una forma de ingreso extra, al vender cigarros a los operadores, el modo es que el operador hace fila con su mototaxi y cuando va a llegar con el checador le toca el claxon, eso como señal de que vaya preparando un cigarro, es decir, que lo encienda para que cuando el operador llegue al punto del checador el cigarro este encendido, y así no demora en salir de la base.

Sin duda algo que remarcar es que la etnografía se está realizando en tiempos en los cuales el clima es muy cambiante, por las mañanas se puede sentir un poco de frío, en el medio día el calor se encuentra insoportable y por las tardes/noches nos encontramos con un poco de lluvia. De esta manera se presentó un día muy lluvioso, la lluvia duro alrededor de 3 horas con la misma intensidad todo el momento, esto causo que, las calles se vieran inundadas y que fuera difícil el traslado de los pasajeros. Entonces, de esta manera los operadores para realizar su trabajo debieron agregar una “puerta improvisada” a su calandria, esto consistía

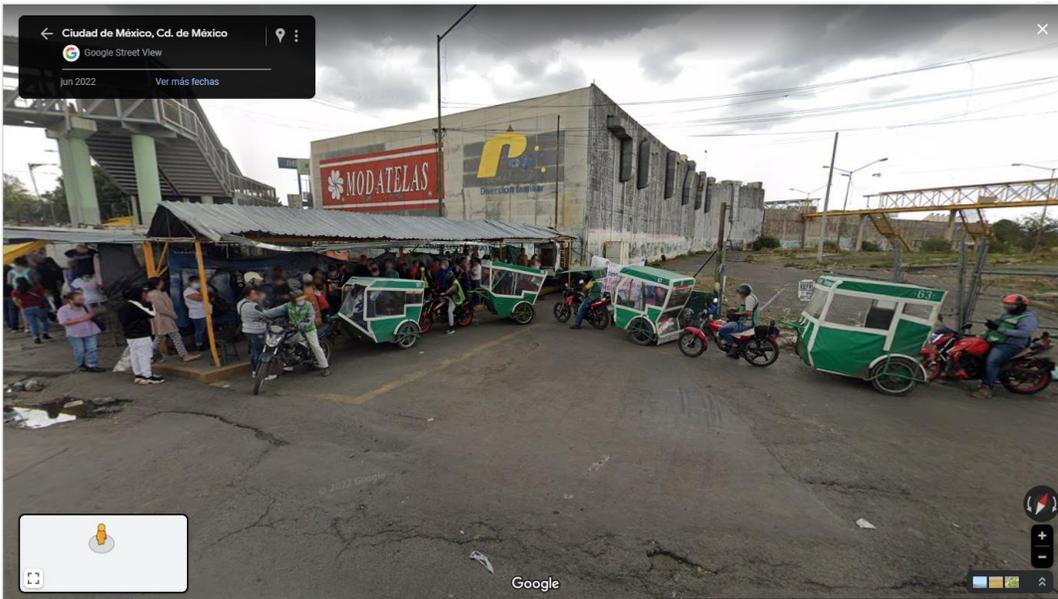
en un pedazo de hule para poder cubrir el interior de la calandria y que de ese modo la lluvia no mojara al pasaje. También los operadores agregaron a su vestimenta un impermeable y unas botas debido a que las calles por donde transitan se encontraban inundadas. Algunas unidades cuentan con una modificación en el cual en la moto del operador tiene una especie de techo, es una estructura que se cubre con un pedazo de lona, esto sirve para cubrirse de la lluvia y del sol. Estos problemas son las que pueden dañar las unidades que se utilizan para realizar el trabajo, sumándole las malas condiciones de las calles que están llenas de baches, pues, genera un riesgo para el operador y a la vez deteriora las herramientas de trabajo.

Podemos tomar en cuenta que, La ubicación de las bases es un punto estratégico en el desarrollo del servicio de mototaxis, al establecerse en zonas que, se destacan por algunas razones económicas, o sociales, de entretenimiento. Puntos en donde cada día transitan miles de personas, y lo hacen diariamente. Se destaca el trabajo del mototaxi por su contribución a la movilidad local. Cada contexto y ubicación pueden tener consideraciones específicas que los mototaxistas deben tener en cuenta al evaluar las ventajas y desventajas de esta profesión.

Podemos apreciar que, en la base de la Avenida Texcoco (Figura 1), se encuentra con apenas algunas señales en el pavimento sobre el límite que se tiene establecido para la base de los mototaxis, es ahí donde recogen a los pasajeros y los operadores conforme vayan llegando se tienen que formar para esperar el turno de subir pasaje. Algo estratégico que podemos observar es que, la base se ubica cercana con una Primaria, y se encuentra en los límites que conecta con el Estado de México (EDOMEX), aquí es donde mucha gente que vive en el EDOMEX utiliza el servicio para dirigirse a la estación del metro Acatitla.



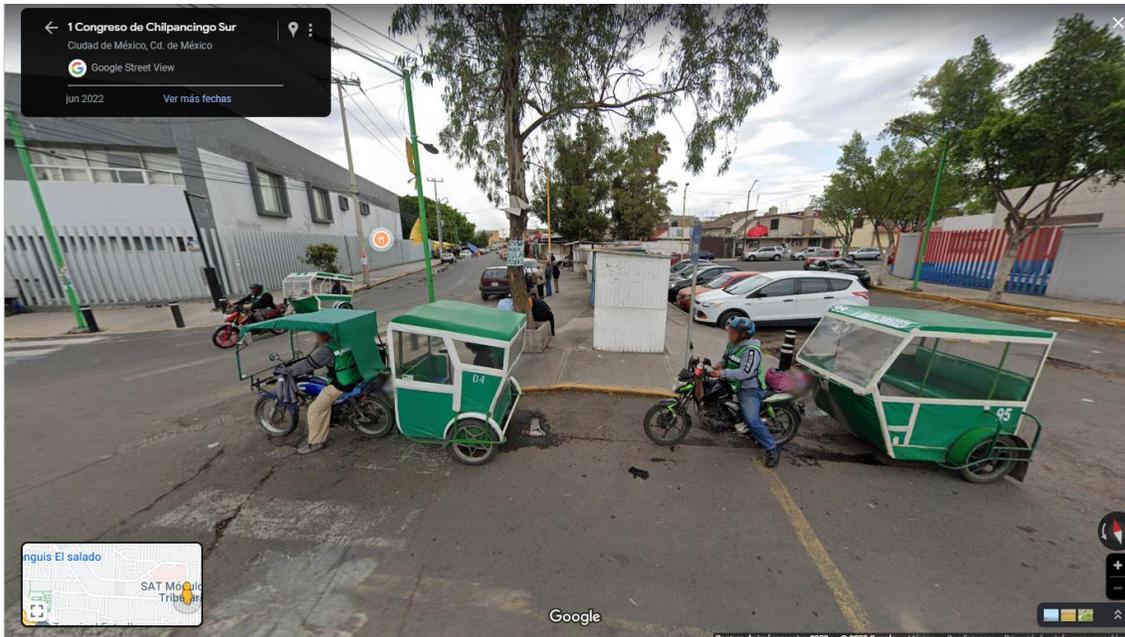
Google (s.f.). "Base de AV, Texcoco". Foto 1



Google (s.f.). "Base de Metro Acatitla". Foto 2

En la base que se ubica en la estación del metro Acatitla (Figura 2), es sin duda, donde se encuentra la mayoría de pasaje, de ahí parten al destino del pasajero, se puede considerar como la base principal. Todo esto beneficiado por el

alto número de personas que utilizan el metro como transporte, en las mañanas para ir a su trabajo, y en las noches para dirigirse a sus hogares.



Google (s.f.). "Base ISSSTE". Foto 3

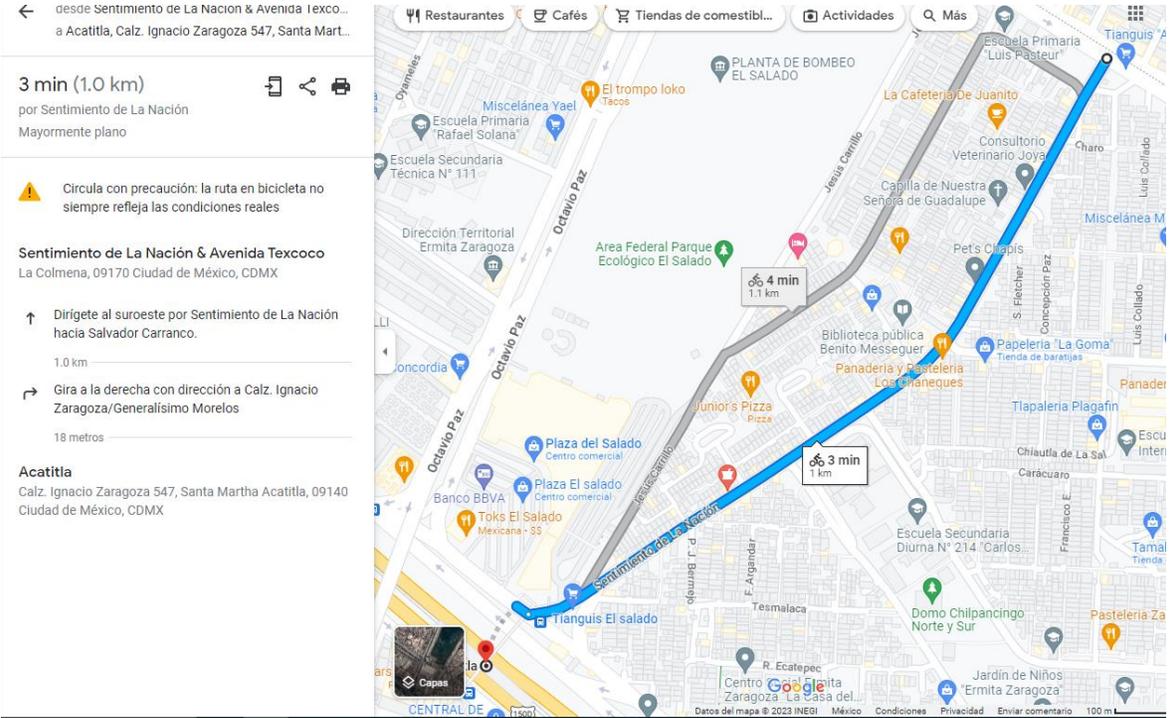
En esta base "ISSSTE" (Figura 3) se encuentra también el pasaje de manera más constante, gracias en gran medida a que, se ubica en el hospital donde se atiende las 24 horas, entonces no solo los habitantes de la unidad utilizan este medio, también las personas que vienen de otros lugares y para mayor seguridad y como una alternativa de transporte rápido, se deciden por utilizar al mototaxi



Google (s.f.). "Base de Metro Santa Marta". Foto 4

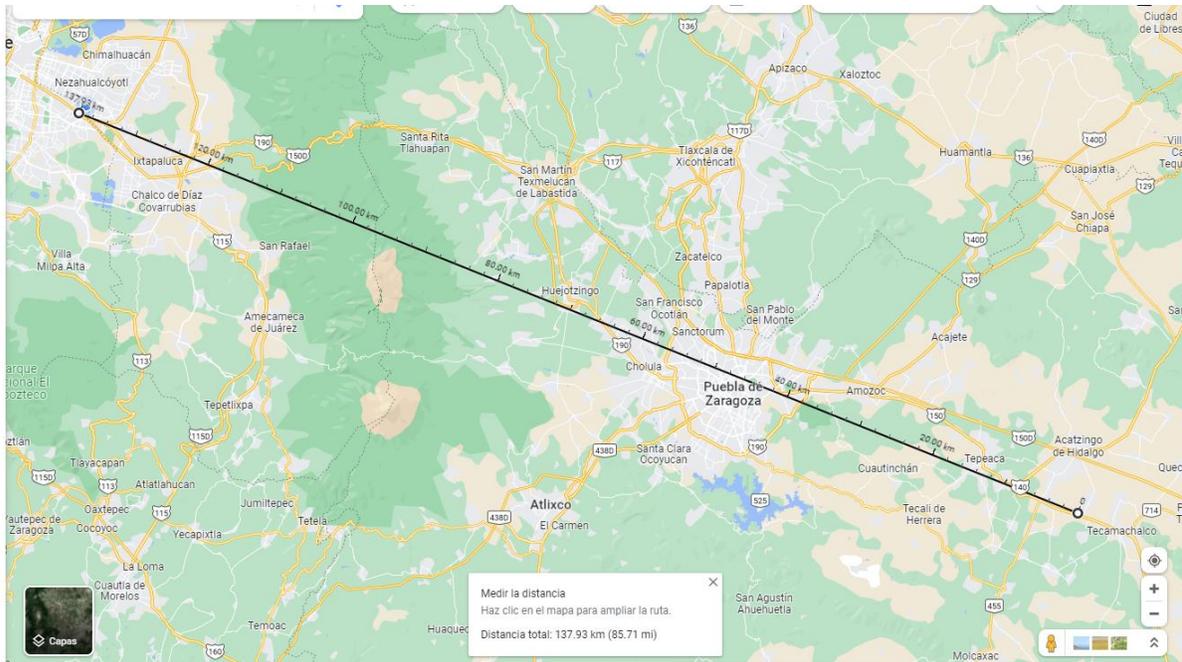
En la base "metro Santa Marta" (Figura 4)También beneficia la ubicación en esta base, ya que AL SER UN PARADERO DONDE se cruzan distintos medios de transporte (Metro, Microbuses, Combis, Cablebus) se puede recibir a bastante gente, que regresa de trabajar y que, como medio de transporte económico y rápido, utiliza el servicio de mototaxi, también con el horario que el Metro maneja, genera que, el pasaje se encuentre desde las 5:00 de la mañana que abren sus puertas hasta las 12:00 de la media noche que deja de dar servicio.

Bien ahora tomaremos en cuenta las distancia que recorren los operadores al realizar los viajes en su cotidianidad, la conducción lo realizan en la comunidad, tal vez nunca se han preguntado cuantos kilómetros conducen al día, o la distancia que recorren en la jornada, si bien son traslados cortos al hacer la suma total de la distancia que recorren los pueden llevar a distintos lugares del país.



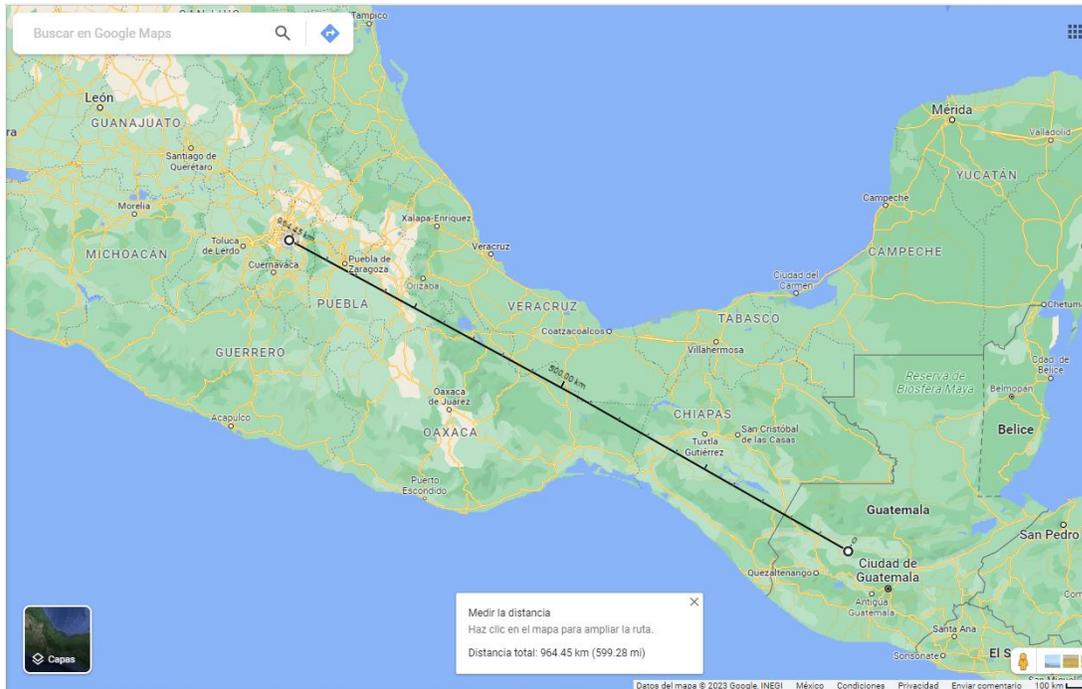
Google (s.f.). [Indicaciones de Google Maps para conducir de Av. Texcoco, a la Estación del Metro “Acatitla”] Figura 5.

Tomando en cuenta la distancia que recorre el operador de la base que se encuentra localizada en la Av. Texcoco y que, en su mayoría, los viajes por las mañanas son con dirección a la estación del Metro Acatitla, pues, recorre un aproximado de 3km por viaje (Figura 5).



Google (s.f.). [Indicaciones de Google Maps para conducir de la Estación del Metro “Acatitla”, a Tecamachalco, Puebla] Figura 6.

Ahora gracias a la información que los operadores proporcionaron en donde se menciona que, realizan al día más de 46 viajes, si hacemos cuentas, tomando como ejemplo que todos los viajes los realice hacia la misma dirección daría un total de 138 km. Esto quiere decir que pueden llegar al Estado de Puebla en el municipio de Tecamachalco (Figura 6), sin ellos saberlo. En un día de trabajo solamente.



Google (s.f.). [Indicaciones de Google Maps para conducir de la Estación del Metro “Acatitla”, a Guatemala] Figura 7.

Y de esta manera podemos tomar en cuenta esos datos para toda la semana, con la opción de los 7 días, ya que ellos mencionan que no descansan ningún día, pues, nos da un total de 966 km, que recorren a la semana. Esto nos muestra que, en una semana de trabajo los operadores recorren la distancia que hay hasta Guatemala (Figura 7), por el lado del sur y hacia el norte llegarían hasta San Antonio, Texas, en Estados Unidos

En esta etnografía, me sumergí en la Unidad Ermita Zaragoza, con el objetivo de comprender las dinámicas sociales de los operadores de mototaxi. A través de la observación, entrevistas y análisis, he obtenido una visión enriquecida de la vida diaria de los operadores.

Los hallazgos nos muestran que, los lazos sociales entre los operadores de mototaxi son fuertes dependiendo el tiempo de antigüedad que tengan en la organización, por ejemplo, a los nuevos les cuesta integrarse al grupo. Pero las relaciones se basan en la solidaridad y el apoyo mutuo. La interacción cotidiana entre operadores

y pasajeros sucede especialmente en espacios comunes, como las plazas , parques, escuelas y tienditas locales, donde los operadores se reúnen para compartir historias, sucesos, problemas, platicas, y comida . Estas interacciones fomentan un sentido de pertenencia y cohesión en la comunidad, también generan una contribución económica en la comunidad al fomentar el empleo y gastar sus ganancia en la comunidad. Los pasajeros dependen de estos servicios para llegar a sus destinos de manera rápida y económica, lo que demuestra la importancia social y económica de los mototaxis en estas áreas. Los mototaxis son una forma de transporte rápido y accesible.

Asimismo, gracias a la etnografía se revelaron los desafíos que enfrentan los operadores de mototaxi, como a los servicios básico de salud, las calles deterioradas y con mala iluminación que aumentan el riesgo de sufrir un accidente, las jornadas largas con exposición al mal clima. Estos retos plantean incógnitas sobre las condiciones en las que los operadores desarrollan su trabajo. Además de tener conocimiento local: Los operadores de mototaxis suelen tener un conocimiento profundo de la zona en la que operan. Están familiarizados con las calles, rutas alternativas y lugares de interés, lo que los convierte en una fuente de información local.

En conclusión, este estudio etnográfico ha brindado una comprensión detallada de los operadores de mototaxi en la Unidad Ermita Zaragoza, sus prácticas y dinámicas sociales, además destaca la importancia económica y social de esta forma de transporte informal. Los hallazgos resaltan tanto los aspectos positivos como los desafíos que ellos enfrentan. Espero que este trabajo contribuya a una mayor apreciación de la diversidad cultural y pueda servir como punto de partida para investigaciones futuras en esta área.

Análisis Cuantitativo

Tabla de Resultados.

Se presentan los resultados del cuestionario que se realizó a 16 operadores de mototaxi.

	Pregunta	Resultados	Análisis
	Edad	De 18 a 25 años: 6.3% De 26 a 35 años : 25% De 36 a 45 años: 37.5% Opción 4: 31.3%	Como podemos observar, los operadores se encuentran en un rango de edad donde todavía son aptos para realizar las labores de conducción.
	Estado Civil	Soltero:25% Casado:68.8% Divorciado:6.3% Viudo: 0	Los operadores en su mayoría se encuentran casados.
	Grado de estudios	Primaria: 18.8% Secundaria:37.5% Preparatoria:37.5% Licenciatura:6.3%	En su mayoría los operadores han concluido la educación básica, solo uno tiene grado de licenciatura y, aun así, decide trabajar en la conducción para generar un ingreso.
	Lugar de Procedencia	La mayoría proviene de la CDMX, en la alcaldía Iztapalapa y viven en la unidad Ermita Zaragoza	Los operadores no han tenido que cambiar de lugar de procedencia para realizar el trabajo, siempre han vivido en la colonia.
Lugar de trabajo	¿Como ingreso a la organización?	La mayoría de las respuestas giran en cuestión a que un conocido les recomendó el trabajo. O en algunos casos un familiar los metió a la organización.	Es importante destacar que para ingresar a la organización no es necesario algún requisito, simplemente saber conducir una

			motocicleta y con eso puedes ingresar, si es que algún conocido está dentro de la organización, será más fácil incorporarse.
	¿Cuál es la rutina que utilizas para prepararte para la jornada?	Su rutina consiste en revisar la motocicleta por las mañanas antes de iniciar su jornada, también el interior y exterior de la calandria, que no tenga algún desperfecto o un fierro zafado	Podemos encontrar que, los operadores se encuentran preocupados por las condiciones de sus herramientas de trabajo, puesto que, las revisan por las mañanas para que no suceda ningún problema y que esto derive en un accidente o que, no puedan realizar sus labores si la motocicleta se encuentra descompuesta o la calandria no se encuentre en buen estado.
	¿Como es la relación con tus compañeros de trabajo?	Buena: 68.8% Regular: 31.2% Mala:0	Podemos apreciar que, las relaciones son importante en este medio de trabajo, por lo cual una sana convivencia es importante.
	¿Conviven fuera del tiempo/espacio de trabajo? De ser así, ¿para qué se reúnen?	Si conviven después de la jornada laboral o entre el horario laboral se dan un tiempo para conversar con los compañeros de trabajo, para tomarse un “chesco”, alguna botana o comer juntos.	Es destacado esta respuesta, puesto que, en esos momentos es donde se fortalecen esas relaciones entre los compañeros, pasan a tener mayor confianza y se integran mejor en la organización, hacen que el desarrollo de la

			jornada sea más relajado.
	¿Como es el trato con los pasajeros?	Bueno:68.8% Regular: 31.2% Malo:0%	Este trato con los pasajeros influye mucho en cómo se desempeñe el conductor, algunos mencionan que se le brindan los buenos días o un saludo antes de que el pasajero aborde el mototaxi. El trato de los operadores hacia los pasajeros siempre es amable de su parte.
	El trato con los pasajeros ¿De qué depende que sea bueno o malo?	De la actitud de los pasajeros, hay varios que son groseros o que están de mal humor, o te puede tocar algunos amables.	Que el trato sea bueno o malo no toda la responsabilidad es del operador, ya que, ellos pueden ir con toda la actitud, pero no tienen control o poder sobre los pasajeros para que el viaje sea bueno hablando sobre el trato.
	¿Cuánta antigüedad tiene desempeñando el trabajo de conductor de mototaxi?	a) Menos de 1 año: 0% b) De 1 a 5 años : 25% c) De 5 a 10 años: 31.3% d) Mas de 10 años: 43.8%	Destacable que los operadores ya tienen años de antigüedad en el mismo trabajo, sin la necesidad de buscar o cambiar su forma de ganar un ingreso pues este empleo les agrada por diversos factores
	¿Cuántas horas al día dedica a su jornada de trabajo?	1 a 3 horas: 0% 4 a 6 horas: 6% Mas de 8 horas : 94%	Tomando en cuenta que la jornada laboral establecida por las leyes es de 8 horas al día, los operadores rebasan este límite para poder tener un ingreso que cubra las necesidades que tienen. De ese modo

		ellos mismos se auto explotan y así ponen riesgo su salud. En su mayoría trabajan más de 8 horas los operadores.
¿El trabajo lo realiza todos los días de la semana?	Si : 93.8% No: 6.2%	Y no descansan ningún día de la semana debido a que su ingreso es al día y si dejan de trabajar pues carecerán de dinero para cubrir las necesidades de él y las de sus familias. Y esto puede traer consecuencias en su salud, pues, no descansa ningún día y excede el tiempo de trabajo recomendado.
Aproximadamente cuantos viajes realizas a diario.	de 20 a 25: 0 % 26 a 35 : 12.5% 36 a 45: 25% Mas de 46 viajes: 56.2%	Para que se pueda tener un ingreso que llegue a cubrir las necesidades de los operadores, deben realizar más de 46 viajes diarios. Esto implica un desgaste en la salud pues estar realizando el trabajo tanto tiempo y en la misma posición, genera estrés, y bajos las condiciones climáticas es un gran reto, pero es lo que tienen que hacer para generar un ingreso.
¿Tengo la oportunidad de conciliar mi vida laboral y personal?	Si: 93.8% No: 6.2% En ocasiones	Se habla que pueden conciliar la vida laboral y personal debido a que tienen una ventaja, el trabajo lo realizan cerca de su domicilio, esto genera que,

			puedan tomar un descanso y pasar a visitar a su familia para comer o diferentes cosas y de ahí regresar a trabajar gracias a que es cercano el espacio donde se mueven.
	Su turno de trabajo es:	Los operadores deciden combinar su turno, pues, en el matutino y nocturno es cuando el pasaje es bueno y aumenta. Por eso se encuentran más operadores en esos turnos, al medio día si hay trabajo, pero es menos comparación de los otros turnos.	Los turnos preferidos por los operadores son el matutino y vespertino debido a la cantidad de gente que se mueve en la colonia.
	¿Qué ventajas y desventajas le encuentras al trabajar a esa hora?	Las ventajas que se encuentran es que, por las mañanas existe mayor tránsito de personas que salen a trabajar y requieren del servicio y por las noches las mismas que regresan del trabajo ocupan el servicio, esos momentos es donde más se	El turno influye mucho al momento de buscar el ingreso, pues, el matutino y nocturno es donde se concentra más el pasaje, gracias a todos los trabajadores que van al metro, los que asisten a las escuelas, son movidas las mañanas y es ahí donde se genera más ingreso, en el medio día el trabajo es bueno, sigue viajando gente, pero el punto fuerte es en las mañanas y noches.
	Su ingreso diario es	De \$250 a \$350 : 50% b) De \$400 a \$550: 30% c) De \$600 a \$700: 10% d) Mas de \$750:10%	El operador depende del ingreso diario, lo cual en su mayoría se encuentra en un rango de alrededor de \$350 diarios, con

		eso debe cubrir las necesidades del día.
Su ingreso semanal es	<p>a) De \$1000 a \$1300: 40%</p> <p>b) De \$1400 a \$1700:10%</p> <p>c) De \$1750 a \$2000: 20%</p> <p>d) De \$2050 a más: 30%</p>	El ingreso semanal es uno de los temas importantes, ya que, es lo que necesitan para cubrir las necesidades de los operadores y de su familia. Se puede encontrar que en su mayoría ganan menos de \$2000 a la semana, trabajando más de 8hrs todos los días de la semana.
¿Cuánto es su ingreso extra?	<p>Si: 0%</p> <p>No: 100%</p>	No cuentan con algún otro ingreso extra los operadores de mototaxi.
Durante tu jornada, aproximadamente, ¿cuánto tardas en la base en esperar un viaje?	Alrededor de entre 5 a 8 minutos, no es tanto tiempo, también depende del turno en las mañanas y en las noches casi no se espera, por el medio día es cuando puedes tardar un poco más.	Se destaca que, la espera en los turnos matutino y vespertino es poca debido a la cantidad de personas que necesita utilizar el servicio, en el medio día cuando no se encuentra tanto pasaje, se aprovecha para revisar que se encuentre en buen estado el mototaxi o para comer, darse un descanso para prepararse para el otro turno.
Su mototaxi es	<p>Propia :25%</p> <p>Alquilada:68.8%</p>	Algo importante es que los operadores rentan la motocicleta o la calandria para poder realizar su trabajo, en ocasiones comparten la misma unidad con algún otro compañero y ahí es donde deben definir

			el horario en el cual la va a utilizar cada uno.
	¿Cuánto es su gasto promedio de combustible al día?	De \$50 a \$100:28.6% De \$150 a \$200: 71.4% Mas de \$200: 0%	<p>En su mayoría el gasto para abastecer de combustible la motocicleta es de \$150 a \$200, es decir los operadores deben cubrir este gasto diario, por lo cual deben trabajar más horas para poder sacar adelante el ingreso del día.</p> <p>Relación entre Ingresos y Gastos de Combustible: El 71.4% de los conductores gasta entre \$150 y \$200 al día en combustible, lo que representa una parte significativa de sus ingresos diarios. Esto sugiere que, para muchos conductores, una parte sustancial de sus ganancias se destina a gastos de combustible, lo que podría limitar su capacidad para ahorrar o para cubrir otros gastos.</p>
	¿Cuánto paga por el alquiler semanal del mototaxi?	De \$100 a \$300:14.3% De \$400 a \$700: 0% De \$800 a \$900: 71.4% Mas de \$1000: 14.3%	El alquiler de los medios de trabajo para poder realizar las funciones de conductor a la semana es de entre \$800 a \$1000 esto condiciona al operador a tener que ir ahorrando de su ingreso diario para

		<p>poder cubrir la cuota del alquiler.</p> <p>Relación entre Ingresos y Alquiler Semanal:</p> <p>El 71.4% de los conductores paga entre \$800 y \$900 a la semana por el alquiler del mototaxi. Esto indica que el alquiler semanal también es una carga financiera importante para la mayoría de los conductores.</p> <p>Distribución de Ingresos Semanales y Alquiler Semanal:</p> <p>El 50% de los conductores ganan entre \$1300 y \$1700 a la semana, mientras que el 71.4% paga entre \$800 y \$900 a la semana por el alquiler. Esto sugiere que, para algunos conductores, el costo del alquiler puede representar una parte significativa de sus ingresos semanales, lo que podría afectar su capacidad para cubrir otros gastos necesarios. Los datos revelan que muchos conductores de mototaxis enfrentan una estrecha brecha entre sus ingresos y gastos, lo que podría poner</p>
--	--	--

			en peligro su estabilidad financiera.
	¿Qué modelo de motocicleta conduce?	El modelo de motocicleta que conducen en su mayoría es una Italika F150	Este modelo de motocicleta es uno de los más comunes para realizar el trabajo de conductor, debido a su fácil acceso para comprarla en la tienda "Elektra"
	¿En dónde adquirió su motocicleta?	Tienda Elektra:81.3% La adquirir por redes sociales:0% Agencia de motos:6.3% Coppel:6.3% La compre con un conocido: 6.3%	Este fenómeno se debe a la cercanía que se tiene con la tienda "Elektra", donde conocemos que, se puede comprar una motocicleta a pagos, lo que genera que los operadores se sientan confiados pues, a veces los pagos que dan son de pequeñas cantidades y para ellos se les hace accesible pagar la motocicleta.
	¿Cada cuando le da mantenimiento a la unidad?	Cada mes:93.8% Cada 3 meses: 0% Cada medio año: 6.2% No le doy mantenimiento: 0%	Los operadores mencionan que se le brinda el mantenimiento cada mes a la motocicleta y se checa si la calandria sigue en buenas condiciones, o el huele y lona con el que se forra el exterior de la calandria, y si es necesario se cambia, para que la unidad tenga una buena presentación. Pero esto lleva a tener mas gastos, deben ahorrar un poco de su ingreso para poder mantener

			sus herramientas de trabajo en buen estado.
Movilidad	¿Le gustaría que existirían alguna regulación por parte de la alcaldía de Iztapalapa?	Si :86.7% No: 13.3 % Porque ____	Debido a las condiciones en las que desempeñan su trabajo, los operadores les gustaría que existiera una regulación por parte de la alcaldía, pues, después de varios años de que el transporte se encuentre en funcionamiento aún no han recibido algún interés por parte de la alcaldía
	¿Piensa que mejoraría las condiciones del trabajo?	Si: 60% No :13.3% Tal vez:20 % Porque ____	Si se diera una regulación por parte de la alcaldía, los operadores (60%) piensan que las condiciones en las que desarrollan su trabajo mejorarían y que se les podrían agregar las prestaciones de las que gozan los trabajos formales.
	¿La organización cuenta con un representante?	Si:100% No: 0%	Existe una representan que es el encargado de aplicar los castigos y ser el que dirige la organización.
	¿Cómo lo designan?	Mediante una junta con los dueños de los mototaxis y ahí realizan la votación.	Los dueños se refieren a las personas que poseen los medios de trabajo (motocicleta y calandria) son los que pueden votar en la elección. Debido a que algunos operadores solo

			rentan las unidades y por eso se puede decir que no son dueños, ellos no pueden elegir al representante.
	¿La organización cuenta con un sindicato?	Si: 0% No: 100%	No se cuenta con un sindicato en la organización.
	¿Cuál es el límite de velocidad permitido por la organización?	El límite de velocidad que estableció la organización es de 30 km / hr	Es bueno el límite teniendo en cuenta que las condiciones del terreno no son las más adecuada pues, se encuentran baches, basura, también transitan carros o personas que no caminan por la banqueta, de ese modo el operador debe ir a una velocidad baja para evitar accidente, de igual manera porque en el interior de la calandria donde viajan los pasajeros no se cuenta con cinturones de seguridad, ni con alguna medida de seguridad en caso de accidente
Salud Laboral	¿Es consciente de los daños que le puede causar el realizar el trabajo?	Si: 100% No: 0%	Los operadores mencionan que, son consiente que el trabajar bajo estas condiciones les afecta en su salud.
	¿Cada cuando asiste a revisión médica?	Cada 3 meses: 37.5% Cada 6 meses: 12.5% Cada año:31.3% No asisto:18.8%	Teniendo en cuenta que los operadores no gozan de servicio de salud ya que su trabajo es informal, ellos deben asistir a consultas particulares, pero las

			que son abajo costo esto como conocemos a los consultorios que se encuentran en las calles, teniendo así el problema que la revisión médica no es tan buena o depende de lo que el operador tenga ahorrado para ocupar en el tema de la salud.
	¿Qué sucede si alguien sufre un accidente de trabajo?	Se le marca a la aseguradora ella es la encargada, y en ocasiones los compañeros auxilian en lo que se pueda. Pero también se cooperan (hacen una aportación por unidad) entre los operadores para poder apoyar al compañero.	Si bien cuentan con un seguro, este no cubre totalmente los accidentes o los daños, por lo cual se ven obligados a que cada unidad de una cooperación para apoyar al operador afectado por el accidente. Esto es obligatorio para todos.
	¿Cuentan con algún protocolo en caso de accidente?	Si: 87.5% No: 12.5%	Solo se le marca a la aseguradora para que ella determine y cubra los gastos si es necesario.
	¿Ha sufrido algún tipo de accidente mientras conducía el mototaxi?	Si: 43.8% No: 56.2%	Todos siempre están expuestos a sufrir algún tipo de accidente, pero gracias las reglas que se tienen en la organización pues, se tratan de disminuir los más posible el peligro de los accidentes.
	¿Para realizar su trabajo utiliza equipo de protección personal?	Si: 100% No: 0%	Los operadores consientes de los daños a su salud que pueden generarse al realizar el trabajo, se preparan y tratan de

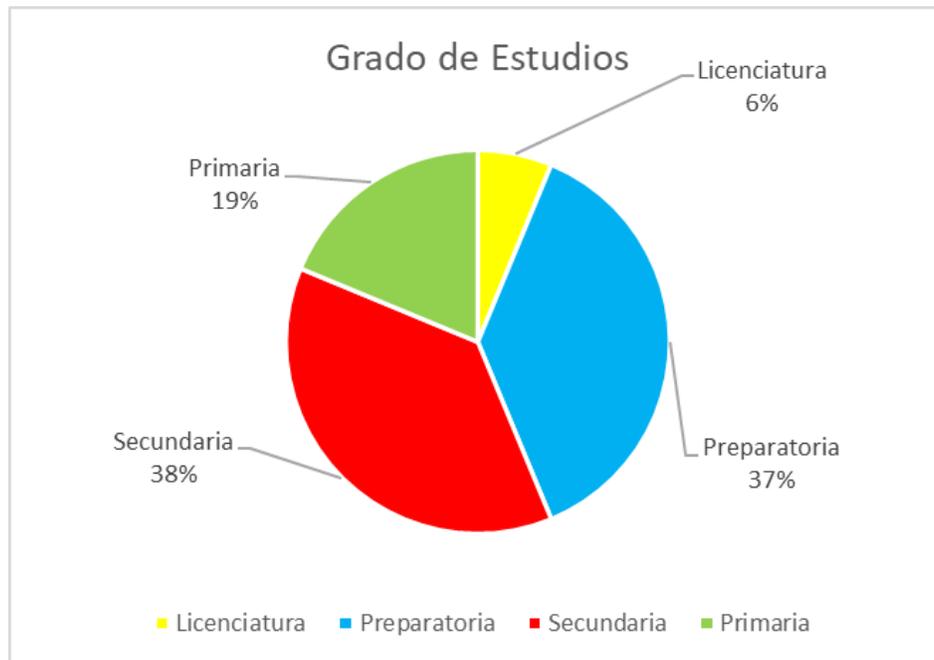
			prevenir o minimizar los daños.
Si su respuesta es Si responda a la siguiente pregunta. (Puede marcar más de una opción)	a) Lentes oscuros con protección ultravioleta: 60% b) Bloqueador solar : 13.3% C) Audífonos protectores de ruido:6.7% d) Mangas protectoras del sol: 86.7%		Los operadores se preparan para realizar su jornada dependiendo el tipo de clima que se presente, pero en general para protegerse del sol, ellos en su mayoría no utiliza bloqueador solar, solamente mangas protectoras del sol, ya que pasan gran parte del día expuesto a la radiación solar y esto a en un tiempo pueden llegar a dañar su salud.
Cuando usted está trabajando se expone a los siguientes agentes físicos: (Puede seleccionar más de uno)	a. Frio : 100% b. Calor : 100% c. Ruido: 81.3% d. iluminación inadecuada:50% e. Radiación solar: 100% f. Humedad: 87.5%		Los operadores día con día se ven expuesto a los distintos escenarios, pues al realizar su trabajo se enfrentan a las condiciones naturales y a las condiciones del área de trabajo que se encuentran en mal estado.
La postura más adopta cuando maneja su mototaxi es:	La postura que más utilizan es la marcada con la opción 2: (68.8%) La opción 1: (31.2%)		Esta postura genera menos daño en la salud del operador, ya que pasan en la motocicleta gran parte del día, y esto puede generar un impacto negativo en la salud.
¿Cuentas con lapsos de descanso? De ser así, ¿cuál es su duración y cada cuanto suceden?	Los operadores se dan un descanso de aproximadamente una hora por 5 de trabajo.		El descanso debe ser una parte importante para los operadores, pues, estar expuesto a todas las condiciones en las

			que realizan su trabajo
	Riesgos Psicológicos. (Puede seleccionar más de una opción)	<p>Su trabajo le genera estrés: 56.3%</p> <p>Su trabajo demanda un estado de concentración: 75%</p> <p>Usted padece frecuentemente dolores de cabeza: 12.5%</p> <p>Usted padece frecuentemente de insomnio: 12.5%</p> <p>Su trabajo es riesgoso: 56.3%</p>	<p>Podemos encontrar que, a los operadores el trabajo les genera estrés pues al estar expuesto a las diferentes condiciones hace que al final de la jornada se sientan estresados. Pero también son conscientes del daño que puede generar en su salud el trabajo de conductor de mototaxi.</p>

Resultados del Cuestionario.

Procedemos a analizar los resultados del cuestionario, pensando en que fue realizado a un pequeño grupo de operadores de mototaxi. En donde todos son hombres y provienen de la CDMX , en el cual el rango de edad que predomina es de 36 años a 45 años. Teniendo en cuenta que casi el 70% su estado civil es de casados. Y considerando su grado de estudios se reparte entre la Secundaria y la Preparatoria que es la educación básica.

Gráfica 1.

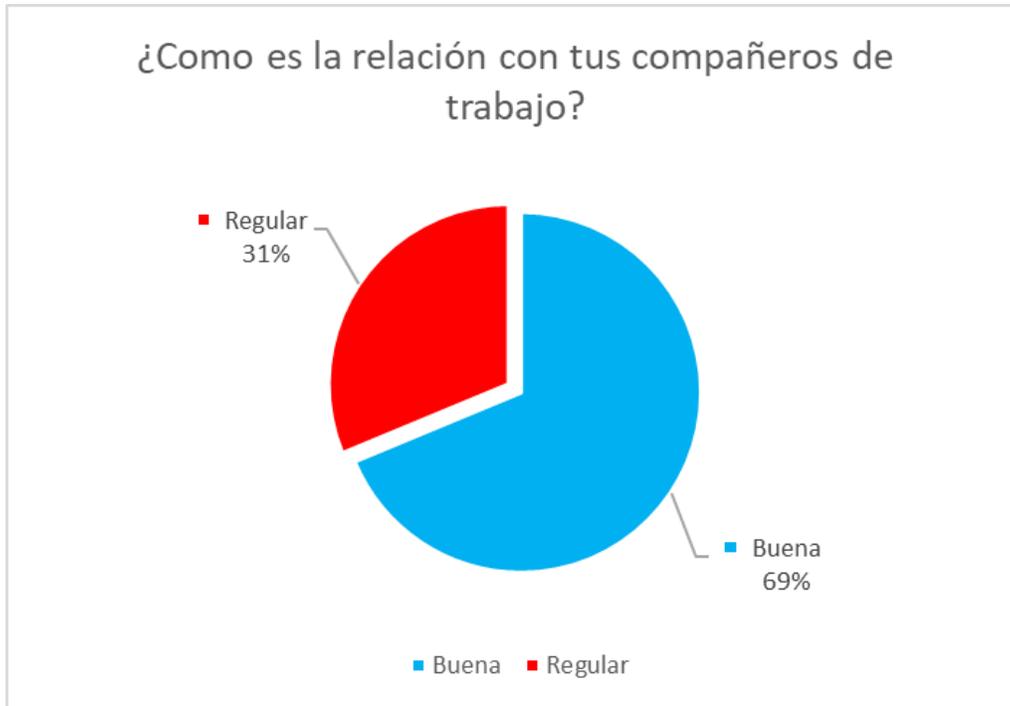


Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Se puede observar que la mayoría de los operadores de mototaxi tienen un nivel de educación básica, que incluye la educación primaria, secundaria y preparatoria. Esta tendencia sugiere que no es necesario contar con una formación académica específica para acceder y desempeñarse como mototaxista.

Variable de Lugar de Trabajo.

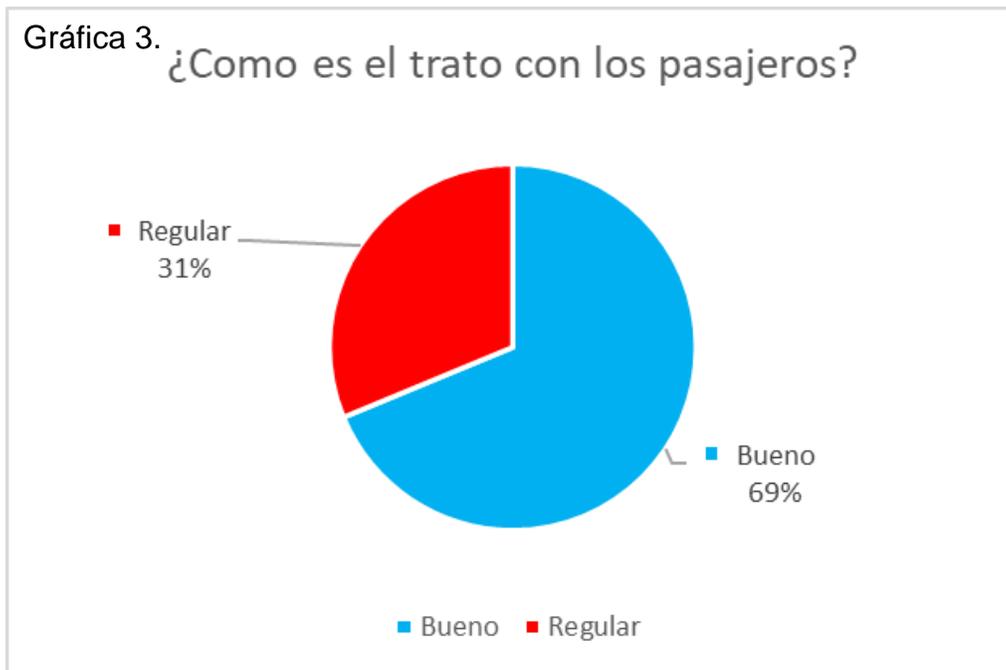
Gráfica 2.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

En el trabajo de un mototaxista, es fundamental resaltar la importancia del trato y la relación que se establece con los compañeros de trabajo. Priorizar un buen ambiente laboral y fomentar la convivencia dentro del lugar de trabajo son aspectos clave para fortalecer la organización. Una comunicación efectiva entre los operadores puede ser de gran ayuda para el desempeño del trabajo.

Se puede observar que un 69% de los mototaxistas menciona que su relación con sus compañeros es buena. Esto indica que la mayoría de ellos valoran y mantienen una relación positiva con sus colegas. Es interesante destacar que, a pesar de las demandas del trabajo, los mototaxistas tienen la oportunidad de reunirse después de la jornada laboral, incluso para tomar "un chesco" y disfrutar de un tiempo agradable de convivencia entre ellos.

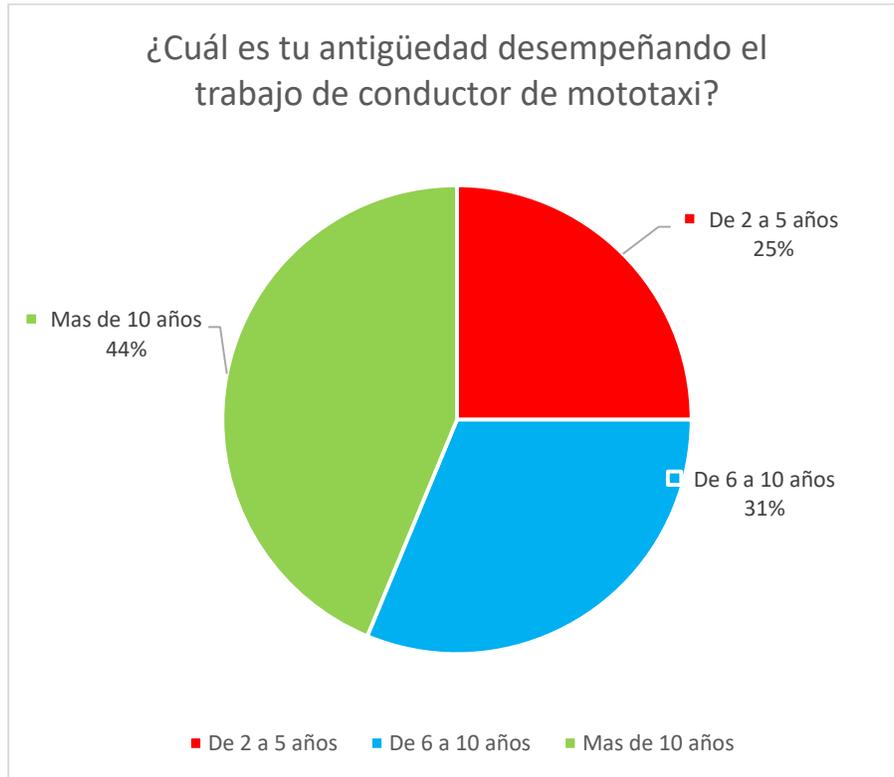


Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Un punto clave en el trabajo de un mototaxista es el contacto que tiene con los pasajeros. Aunque este contacto sea breve, principalmente cuando el pasajero se acerca para subir al mototaxi, es en ese momento en el que se establece la impresión inicial y se determina la calidad del trato que el operador brindará durante el viaje. Aunque pueda parecer algo sencillo, este contacto inicial tiene un impacto significativo en la experiencia del pasajero.

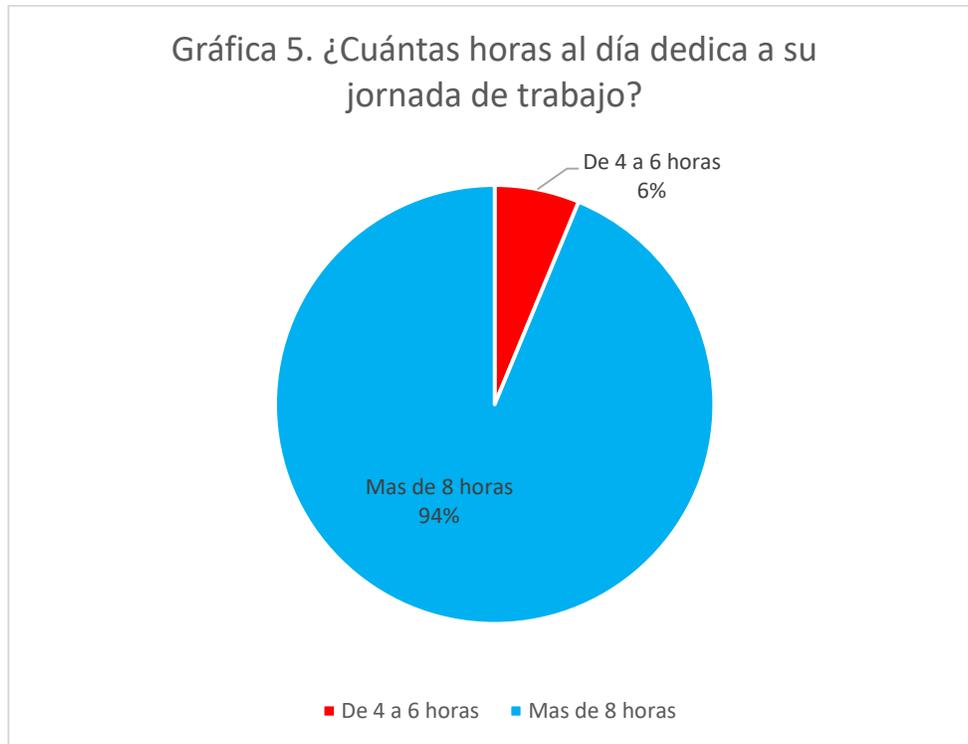
Es alentador observar que un 69% de los mototaxistas considera que su trato con los pasajeros es bueno. Esto indica que la mayoría de los operadores reconocen la importancia de brindar un servicio amable y cortés a los pasajeros.

Gráfica 4.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Se puede claramente apreciar que la gran mayoría de los operadores de mototaxi han acumulado una considerable cantidad de años de experiencia en esta profesión. Este aspecto sugiere fuertemente que no sienten la necesidad de explorar otras oportunidades laborales, ya que encuentran una satisfacción palpable en su rol como operadores de mototaxi. Es particularmente intrigante observar que un significativo 44% de estos operadores ha ejercido esta ocupación durante más de una década, constituyendo de manera notoria la mayoría en este aspecto.



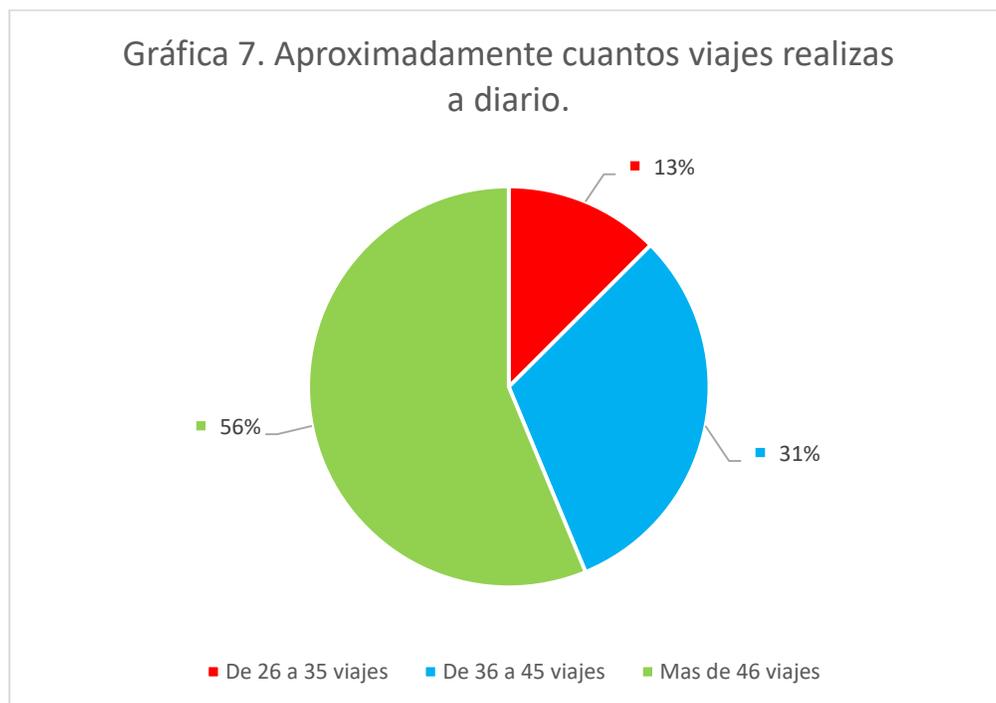
Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

En consideración de las leyes laborales en México que estipulan una jornada de trabajo no mayor a 8 horas diarias, surge una situación particular para los operadores de mototaxi. Estos profesionales se ven en la necesidad de superar este límite horario para alcanzar un nivel de ingresos que pueda ser calificado como satisfactorio, y así poder atender las necesidades financieras de sus familias. Cabe mencionar que esta perspectiva se refiere a un día laboral, dado que las circunstancias del trabajo mismo dictan la premisa de vivir al día. Resulta de gran relevancia determinar si estos operadores disfrutaban de algún momento en la jornada para descansar, relajarse o alimentarse, y si se ven compelidos a trasnochar para cumplir con sus horas de trabajo. En consonancia con estos aspectos, la gran mayoría de los operadores, un contundente 94%, manifiesta que su jornada laboral excede las 8 horas diarias, subrayando así la compleja relación entre la normativa laboral y las condiciones prácticas que enfrentan en su quehacer diario.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Dado que el trabajo como operador de mototaxi es su única fuente de ingresos, cualquier interrupción en su trabajo puede tener un impacto significativo en la situación económica de sus familias. En general, el 94% de los operadores trabajan todos los días, lo que indica que la mayoría no tiene la opción de tomar descansos regulares. La falta de trabajo durante un día significaría dificultades para cubrir los gastos necesarios para mantener a sus familias. Esto genera una situación en la que no pueden permitirse descansar, y mucho menos enfermarse, ya que no cuentan con ahorros ni con acceso a servicios médicos.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

La mayoría de los operadores menciona que, al día realizan más de 46 viajes al día, esto debe ser de suma importancia debido a que, el viaje promedio es de entre 7 a 10 minutos dando así un total de 460 minutos, esto equivale a 7 horas 40 minutos. La mayoría de los operadores 56 % realizan más de 46 viajes, pero el 31% se encuentra muy cercano a esa cifra. Sugieren que una proporción significativa de los mototaxistas tiene una gran carga de trabajo diario, lo que indica una demanda constante del servicio de mototaxi en la zona, lo que implica una intensificación de su trabajo cotidiano.

Es evidente que realizar una cantidad tan alta de viajes implica una gran dedicación y esfuerzo por parte de los operadores. Este ritmo de trabajo intenso puede ser agotador y demandante, especialmente considerando que no cuentan con descansos regulares. Los operadores se esfuerzan por cumplir con la demanda de servicio de transporte, ya que cada viaje representa una oportunidad para

generar ingresos. Es importante tener en cuenta las implicaciones de este alto volumen de trabajo en la vida de los operadores. Puede afectar su bienestar físico y emocional, así como su capacidad para tener un equilibrio entre el trabajo y la vida personal. También es necesario considerar la seguridad vial y la importancia de descansar lo suficiente para mantener un nivel óptimo de concentración y evitar la fatiga al conducir.

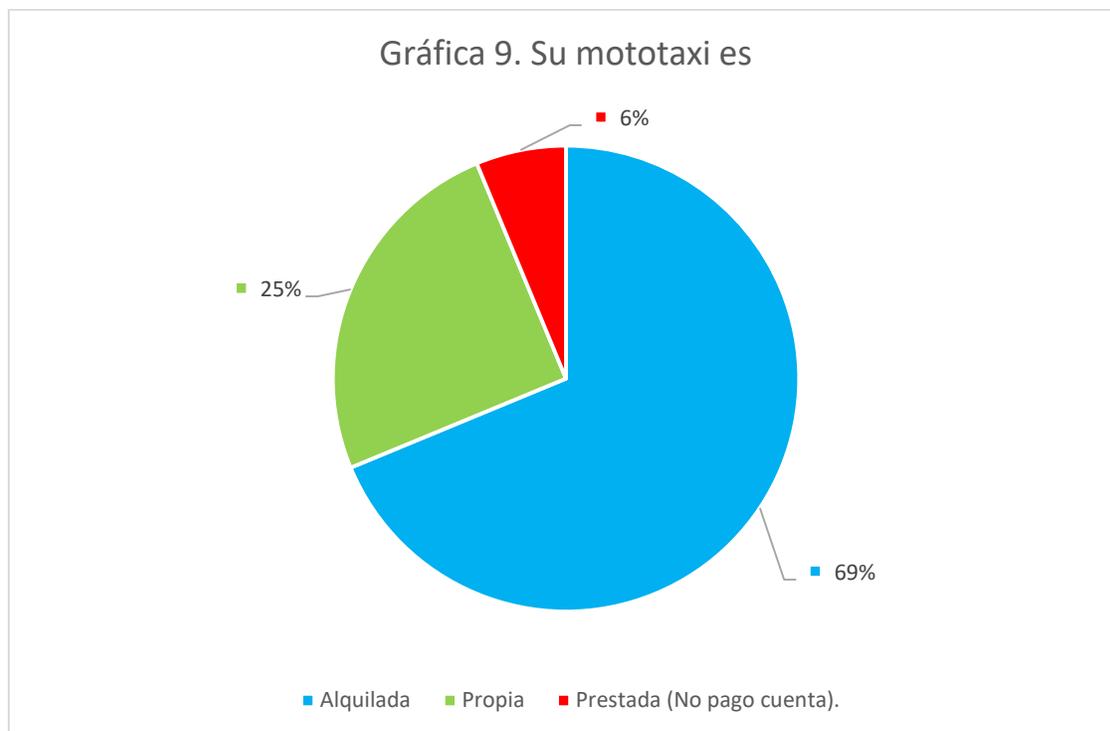


Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Los operadores de mototaxi señalan que efectivamente pueden conciliar el trabajo con su vida personal. Esto se debe en gran medida a que su lugar de trabajo se encuentra cerca de su domicilio, lo que les brinda la ventaja de estar cercanos a su familia. Dado que los destinos a los que se dirigen no están muy alejados, tienen la posibilidad de acercarse fácilmente a sus seres queridos.

Es alentador observar que el 94% de los operadores afirma que es posible conciliar su vida laboral con su vida personal. Esta cifra indica que la mayoría de los operadores encuentra un equilibrio satisfactorio entre sus responsabilidades laborales y su tiempo dedicado a la familia y a otras actividades personales.

La capacidad de conciliar la vida laboral y personal es de gran importancia, ya que contribuye al bienestar general de los operadores. Al poder estar cerca de sus familias y participar en actividades personales, se crea un ambiente más favorable que promueve el bienestar emocional y el apoyo mutuo.

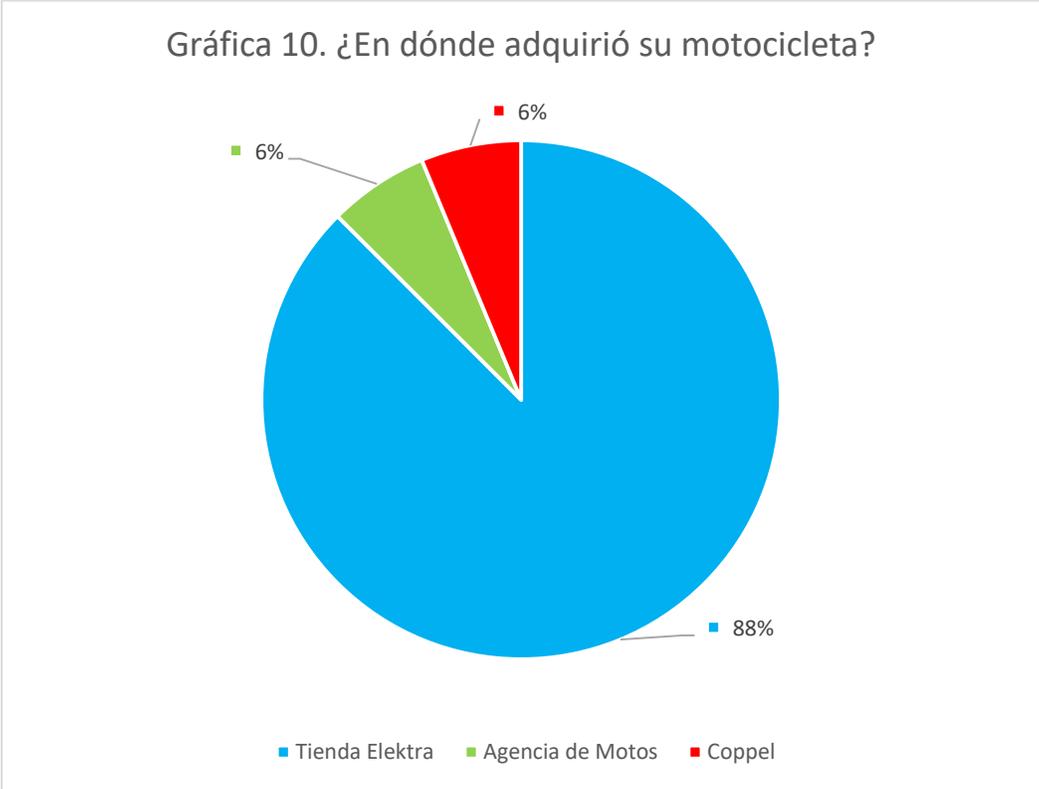


Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

La situación en la que los operadores mencionan que recurren al alquiler de la calandria, responde a una dinámica muy arraigada. Es bastante común que los operadores opten por compartir la calandria con otros compañeros, debido en gran medida al elevado costo de adquisición, que ronda aproximadamente los 25,000 pesos. Esta cifra se suma a los gastos relacionados con la motocicleta, que también debe ser pagada en cuotas. Ante este panorama, la opción de invertir en una calandria propia se torna inviable, ya que los costos acumulados no dejarían un margen de ganancia significativo.

Como resultado, el 66% de los operadores opta por el alquiler, lo que les permite centrarse en alcanzar el objetivo de cubrir la renta de la unidad. Esta estrategia se convierte en una solución práctica y estratégica que les permite mantener su presencia en el sector sin cargar con la carga financiera de la

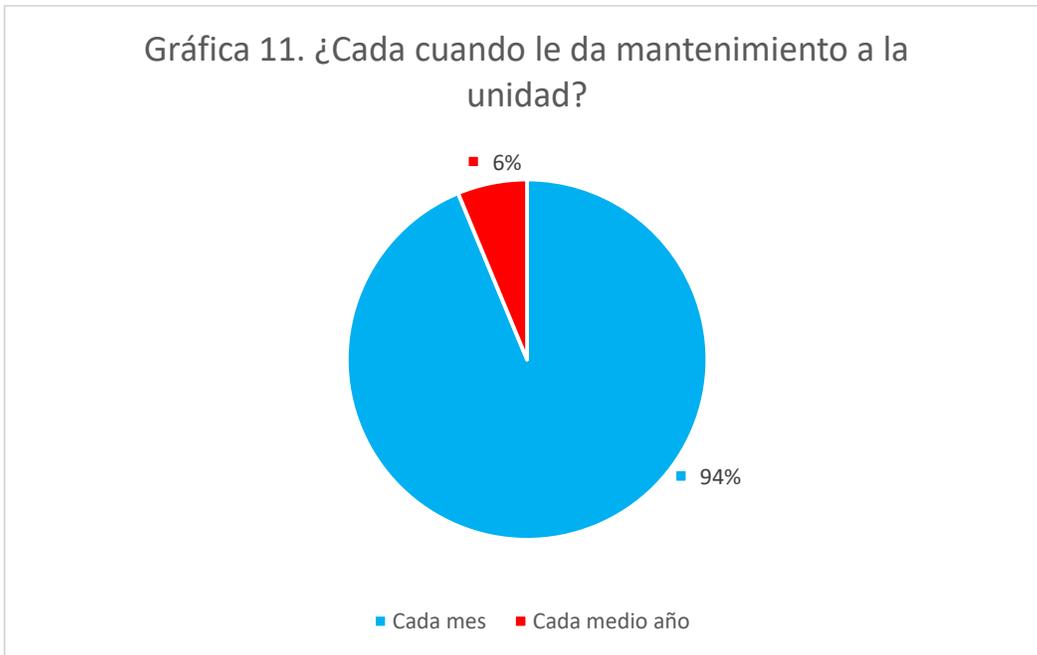
adquisición. Este enfoque también resalta la naturaleza cooperativa de su entorno laboral, donde compartir recursos se convierte en una forma de maximizar las ganancias y mantener la sostenibilidad de su labor en una situación económica a menudo desafiante.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Y con la información de los pocos operadores que cuentan con una motocicleta propia nos indica uno de los aspectos cruciales que merece una atención especial es la ubicación estratégica de la base de operaciones, la cual se encuentra en proximidad de una plaza comercial donde destaca una tienda de conveniencia "Elektra". Este hecho reviste una significativa relevancia ya que esta tienda ofrece la posibilidad de adquirir diversos bienes mediante cómodos y extendidos planes de pago, lo que facilita el acceso a artículos que podrían resultar

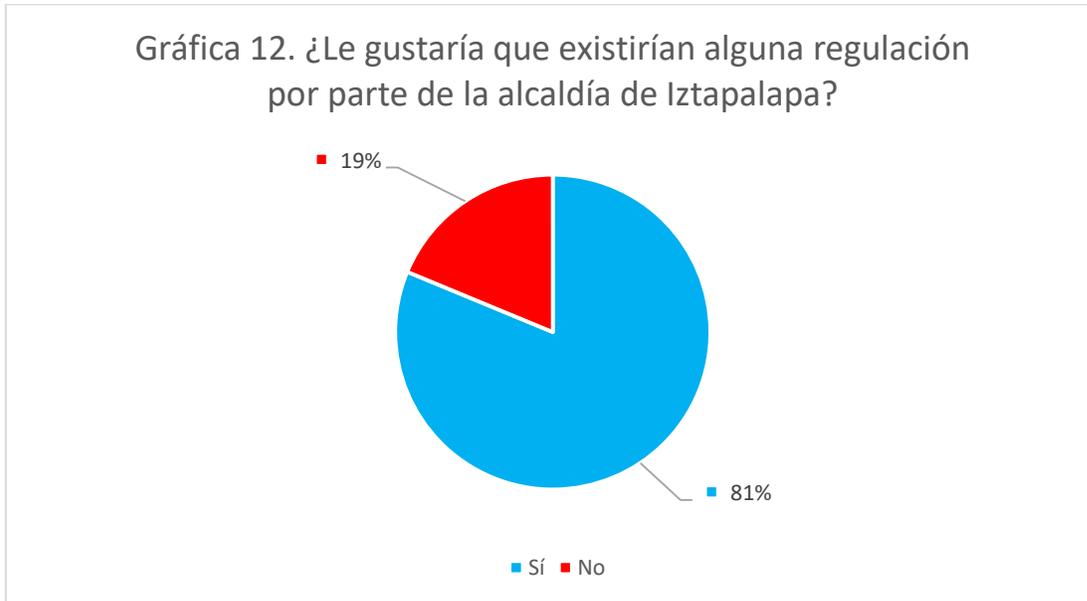
difíciles de costear al contado. Efectivamente, este fenómeno es respaldado por un contundente 88% de los operadores, quienes han señalado que la motocicleta que emplean proviene de las tiendas "Elektra". Este vínculo estrecho entre la ubicación de la base y la presencia de esta tienda de conveniencia resalta la interconexión entre el lugar de trabajo y el acceso a recursos financieros que facilitan el acceso a herramientas y equipos necesarios para llevar a cabo su labor.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

El mantenimiento de las motocicletas por parte de los mototaxistas revela que existe una atención mensual hacia estas herramientas necesarias para llevar a cabo su trabajo de manera efectiva. Esta práctica implica que los operadores deben ahorrar a lo largo del mes para poder brindar el mantenimiento necesario a sus motocicletas y a las calandrias, asegurando así que puedan continuar desempeñando su trabajo de manera óptima. Esta dedicación en el mantenimiento de las unidades contribuye a proporcionar cierto nivel de seguridad tanto para los usuarios como para los propios operadores. De hecho, el 94% de los operadores menciona que llevan a cabo el mantenimiento de sus motocicletas de manera mensual.

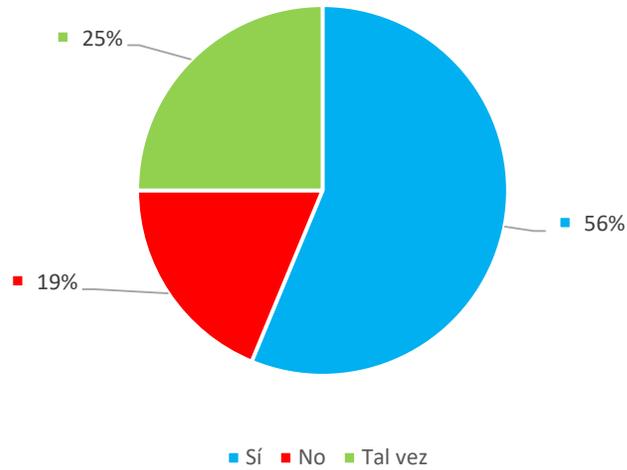
VARIABLE DE MOVILIDAD



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Cierta parte de los operadores nos indica que, le gustaría que existirá una regulación por parte del gobierno en la alcaldía Iztapalapa, aunque existe un acercamiento hacia los operadores aún no se ha concretado nada, todo sigue en una idea por parte de la alcaldía. Con un 81% a los operadores les gustaría que existiría una regulación por parte de la alcaldía Iztapalapa.

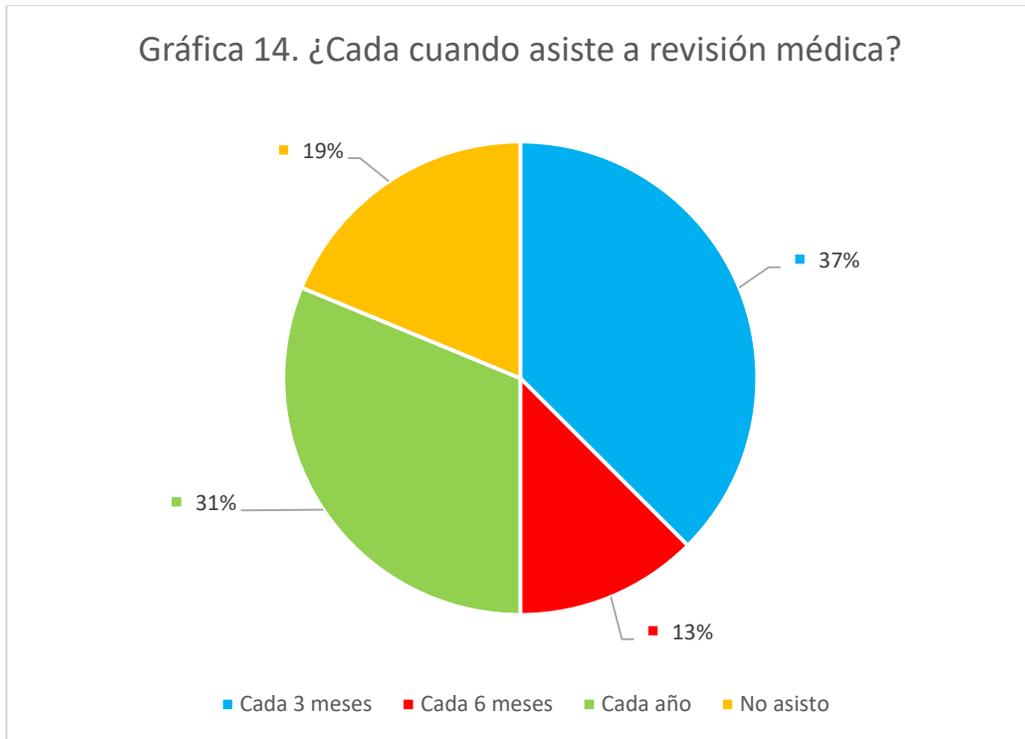
Gráfica 13. ¿Piensa que mejoraría las condiciones del trabajo?



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Debido a los problemas que pueden llegar a generar que, el trabajo de la conducción del transporte de mototaxi, los operadores piensan que mejorarían las condiciones en las cuales ellos realizan su trabajo, es decir, las prestaciones de ley, vacaciones, el lugar de trabajo, se sentirían con mayor confianza y serían más reconocidos como un transporte seguro y eficiente. Con un 56% los operadores creen que mejorarían las condiciones de existir una regulación por parte de la alcaldía.

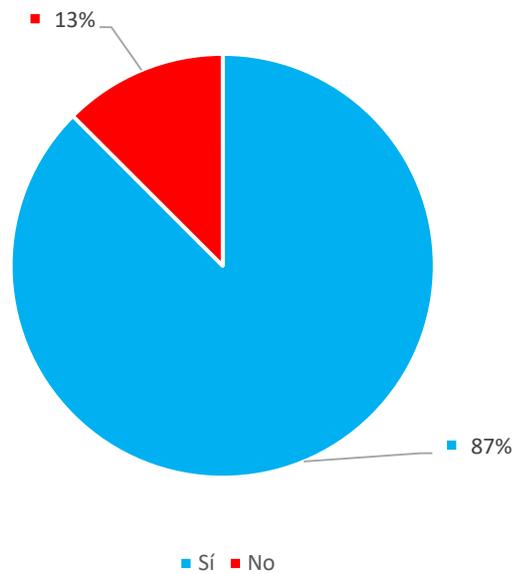
Variable de Salud.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

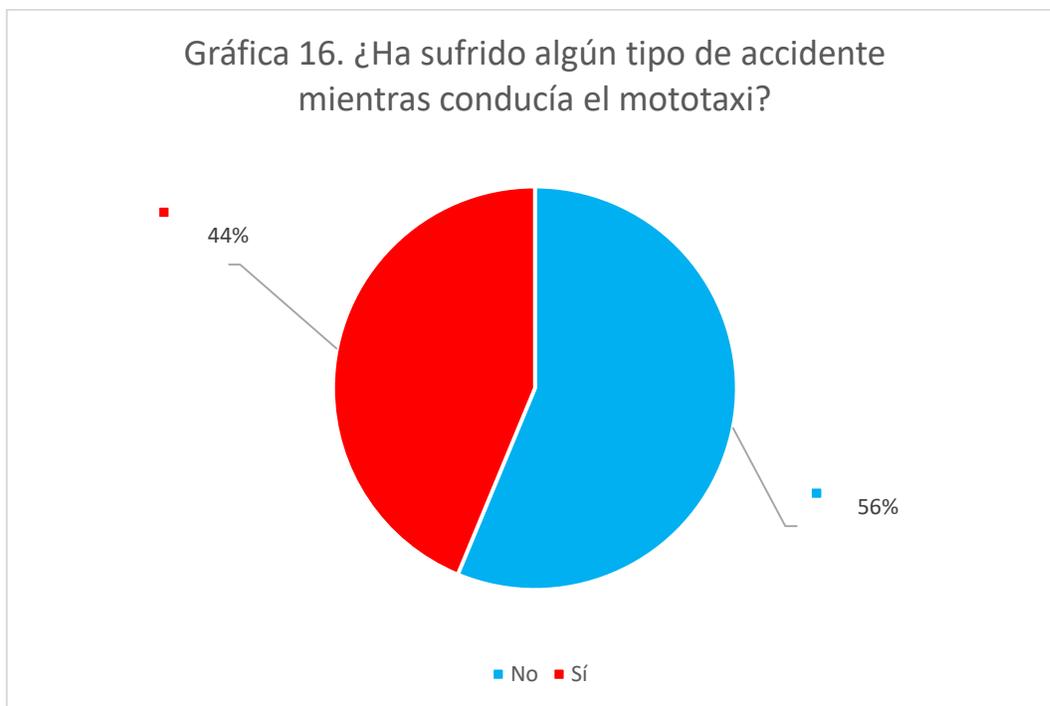
Lo que marcar a las condiciones de trabajo de tipo informal es el difícil acceso al sector de salud, debido a que no cuentan con esa prestación como los empleos formales. Aquí es de gran importancia que asistan a revisión médica, pues no sabemos el daño que le causa estar todo el día en la motocicleta conduciendo, enfrentándose al clima (calor, lluvia) que pueden afectar la salud del operador, no directamente, pero con el paso de los años puede derivar en un problema de salud mayor. Sin embargo, los datos indican que la mayoría de los operadores esperan más de 6 meses antes de asistir a una revisión médica.

Gráfica 15. ¿Cuentan con algún protocolo en caso de accidente?



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

En la organización, se puede notar que se encuentran unida y que cuentan con un protocolo en caso de accidente, será muy básico y con puntos que agregar pero al menos, se cuenta con una base en la cual los operadores están de acuerdo, de menciona que la organización, cuenta con un seguro en caso de accidentes, si algún operador sufre un accidente el protocolo es, notificarle al representante y este es el encargado de llamar a la aseguradora, y también auxilian varios compañeros operadores, que hacen presencia en el lugar del accidente para proteger a su compañero. El 87% de los operadores nos mencionan que, si cuentan con un protocolo en caso de accidentes.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Esta información indica que la mayoría de los mototaxistas (56%) ha logrado mantener un historial de conducción sin incidentes graves. Esto puede sugerir que estos operadores han desarrollado habilidades de manejo y precauciones adecuadas para evitar situaciones peligrosas en las vías.

Por otro lado, el 44% de los mototaxistas que han sufrido un accidente señala que han enfrentado situaciones más riesgosas o imprevistas al conducir. Estos incidentes pueden haber sido causados por diversas razones, como condiciones viales deficientes, distracciones al volante, negligencia de otros conductores o factores climáticos. Sin embargo, es importante destacar que los mototaxistas se enfrentan a diversos factores de riesgo al conducir en su rutina diaria. Entre estos factores, se encuentran las condiciones deficientes de las calles y carreteras, la falta de señalización adecuada, el mal estado del alumbrado público y la congestión del tráfico. Estos factores pueden aumentar la probabilidad de accidentes y poner en riesgo la seguridad del conductor y del pasaje.



Fuente: Elaboración Propia con base en la encuesta a operadores de mototaxi de la Unidad Ermita Zaragoza

Durante la conducción de la motocicleta, la mayoría de los operadores adopta la postura "A" como su preferida. Esta elección se debe a que la postura "A" les brinda mayor comodidad y, al finalizar la jornada laboral, experimentan menos dolor de espalda en comparación con la postura "B", que puede generar fatiga en los operadores después de un período prolongado de tiempo. Con un 68.8% de los operadores mencionando que prefieren la postura "A", queda claro que es la opción más popular.

La elección de una postura adecuada al conducir es fundamental para garantizar la comodidad y seguridad de los operadores de mototaxi. La postura "A" podría ofrecer beneficios ergonómicos, como una mejor alineación de la columna vertebral y una reducción del estrés en la espalda y los músculos.

Es importante que los operadores estén conscientes de la importancia de mantener una postura adecuada durante la conducción y que reciban información y capacitación sobre las mejores prácticas ergonómicas. Esto puede ayudar a prevenir lesiones y a mejorar la calidad de vida en el desempeño de su trabajo.

Resultado de ambas herramientas

En el transcurso de esta investigación, hemos utilizado una combinación de herramientas y enfoques para recopilar datos y obtener una comprensión más profunda del tema en estudio. Dos de las herramientas clave que hemos empleado son el cuestionario y la etnografía. El cuestionario nos ha permitido obtener información cuantitativa de una muestra representativa de participantes, mientras que la etnografía nos ha brindado una visión cualitativa y contextualizada al sumergirnos en el entorno social y cultural de nuestro sujeto de estudio. A través de estas dos técnicas complementarias, hemos podido abordar diferentes aspectos y perspectivas del tema, enriqueciendo así nuestras conclusiones y aportando una visión más completa. A continuación, presentaremos las principales conclusiones extraídas de nuestro análisis, basadas en los datos recopilados mediante el cuestionario y la etnografía.

Se logró conseguir una comprensión más completa del trabajo de los operadores de mototaxis, ya que se abordó tanto las dimensiones objetivas (como los datos demográficos y económicos) gracias al cuestionario, ahí logramos obtener datos como su edad, horario de trabajo, opiniones sobre la regulación, nivel educativo, años de experiencia en el empleo, riesgo de salud, estos datos nos proporcionaron información sobre las características laborales de los operadores.

La etnografía nos permitió entender la dimensión subjetiva (como las experiencias y percepciones personales). Esto ayudaría a formar políticas y decisiones relacionadas con la regulación, formación y bienestar de los operadores de mototaxis, además gracias a las observaciones de los operadores en su entorno laboral, acompañándolos durante sus recorridos o en las áreas donde esperan a los pasajeros. Esta técnica permitió captar información sobre su comportamiento, interacciones con los pasajeros, estrategias de trabajo y las condiciones en las que operan. La observación brinda una comprensión detallada y contextualizada de la realidad laboral de los operadores.

Como logramos observar en el cuestionario y en la etnografía que, es cierto que la edad por sí sola no determina completamente el desarrollo en el trabajo, puede influir en la dinámica del grupo de trabajo debido a las diferentes experiencias, perspectivas y habilidades que cada grupo de edad puede aportar. Dicho esto, es esencial crear un entorno laboral inclusivo y diverso que valore y aproveche las fortalezas de cada individuo, independientemente de su edad. Fomentar la colaboración intergeneracional y el intercambio de conocimientos y habilidades entre diferentes grupos de edad puede ser beneficioso para el desarrollo y el éxito en el trabajo.

Además de permitir y alentar momentos de convivencia y socialización puede tener un impacto positivo en la unión del equipo y en el ambiente laboral en general. Al compartir tiempo fuera del entorno laboral y hablar sobre las vidas personales, los compañeros de trabajo pueden conocerse mejor y desarrollar relaciones más sólidas. Permitir momentos de socialización y relajación entre los compañeros de trabajo ayuda a crear un ambiente laboral más positivo y amigable.

También la posibilidad de encontrarse con el mismo operador de mototaxi al regresar del trabajo se ve influenciada por las largas horas de trabajo de los mototaxistas, lo que permite una mayor continuidad en la disponibilidad y familiaridad con los clientes. Esto puede generar una relación más cercana y brindar beneficios en términos de comodidad y confianza al utilizar el servicio de mototaxi.

De igual manera observamos que, la proximidad entre su lugar de trabajo y su hogar les permite tener un mayor control sobre su tiempo y una mayor flexibilidad para conciliar sus responsabilidades laborales y personales. Al no tener que invertir mucho tiempo en desplazamientos, pueden utilizar los descansos para atender asuntos personales y asegurarse de estar en contacto con sus familias.

Esto puede tener un impacto positivo en la calidad de vida de los mototaxistas, ya que les permite mantener un equilibrio entre su trabajo y su vida personal. Al poder satisfacer sus necesidades personales durante su jornada laboral, es posible que se sientan menos estresados y más satisfechos en general

la proximidad entre el lugar de trabajo y el domicilio de los mototaxistas ya que les permite aprovechar los descansos para realizar actividades personales y mantener el contacto con sus familias, pueden lograr un mayor equilibrio y bienestar en su vida cotidiana.

Como registramos, el tiempo de espera para abordar un mototaxi es generalmente de alrededor de 5 a 8 minutos. Esto indica que los pasajeros no tienen que esperar mucho tiempo antes de poder utilizar el servicio. Se debe en parte a la organización de los operadores en las 4 bases. Distribuir a los operadores en varias bases ayuda a mantener una oferta constante de mototaxis y evita que se formen filas excesivamente largas en una sola base. Se menciona que las bases de mototaxis están cerca de las estaciones del metro, lo que atrae a un flujo constante de personas que buscan utilizar el servicio. Esta proximidad garantiza que siempre haya pasajeros disponibles para ocupar los mototaxis.

Esta combinación sinérgica de enfoques cualitativos y cuantitativos ha sido esencial para abordar la diversidad y profundidad del tema. Gracias a esta metodología integral, hemos podido explorar diferentes dimensiones y perspectivas relacionadas con el trabajo de los operadores de mototaxi. Al fusionar los datos con la experiencia, hemos enriquecido nuestras conclusiones y hemos logrado una visión más sólida y comprensiva de su realidad.

Conclusiones.

En este trabajo se analizaron las condiciones de trabajo en que se desarrollan los conductores de mototaxi que operan en la Unidad Ermita Zaragoza. En general, los conductores de mototaxi a menudo trabajan largas horas en condiciones peligrosas. Los operadores de mototaxi han tenido que sacar a delante su “empleo informal”, se deben sobreponer a las condiciones.

En cuanto a las condiciones laborales, muchos conductores de mototaxi trabajan largas horas sin un salario fijo, dependiendo del número de viajes que realicen. Además, algunos conductores pueden no tener acceso a seguro de salud o a beneficios sociales, lo que puede afectar su capacidad para obtener atención médica en caso de enfermedad o lesión.

También podemos apreciar que, a menudo trabajando durante largas horas en condiciones climáticas extremas, lo que aumenta la fatiga, el estrés y otros problemas de salud. Los operadores se ven afectados en la salud debido a su larga jornada laboral, que como vimos rebasa las 8 horas de trabajo la cual la realizan todos los días y no cuentan con un día de descanso debido a que ellos viven al día, y de ahí se valen para generar el ingreso que satisface sus necesidades y las de su familia

Es importante destacar que, al brindar servicios de transporte, los operadores de mototaxi contribuyen al desarrollo económico de la comunidad. Facilitan el acceso a los mercados, centros de trabajo, escuelas y otros lugares importantes, lo que fomenta la actividad económica y el intercambio comercial. Además, los operadores de mototaxi a menudo reinvierten sus ganancias en la comunidad, lo que puede tener un efecto multiplicador en la economía local.

También al momento de describir la forma en que el desarrollo del trabajo de la conducción del mototaxi incide en la salud de los operadores. Notamos en la investigación como los operadores se ven afectados en la salud debido a su larga jornada laboral, la cual la realizan todos los días y no cuentan con un día de descanso debido a que ellos viven al día, se ven obligados a generar un ingreso diario para satisfacer sus necesidades y la de su familia.

Podemos encontrar que, los operadores se encuentran expuestos a condiciones ambientales adversas: se hallan condiciones ambientales extremas, como altas temperaturas, lluvia, viento y contaminación del aire. Estas condiciones pueden tener efectos negativos en la salud, como el estrés, la deshidratación, las enfermedades respiratorias y la fatiga física lo que puede tener un impacto negativo en la salud mental y emocional.

De igual manera encontramos que, los operadores a diario se enfrentan a riesgos de accidentes de tránsito al desempeñar el trabajo, pues no cuentan con la protección necesaria, para el conductor ni para los pasajeros , como podemos ver en la calandria que carece de seguridad estructural, y es de importancia ya que es donde se transporta a los pasajeros, sumado a esto la interacción con otros vehículos en el tráfico, aumenta las posibilidades de accidente. Los accidentes de mototaxi pueden resultar en lesiones graves, discapacidad o incluso la muerte de los operadores.

Tomando en cuenta la información recibida en los cuestionarios los operadores se ven afectados por la postura ergonómicamente desfavorable y las vibraciones generadas durante la conducción de mototaxis pueden contribuir a lesiones, como dolor de espalda, cuello y hombros, así como a problemas circulatorios.

Los operadores a lo largo de su jornada laboral pueden desarrollar estrés físico y mental: La naturaleza exigente del trabajo de conducción de mototaxis, que implica largas horas de conducción y una demanda constante de atención y concentración, puede generar estrés físico y mental en los operadores. Esto puede afectar negativamente la salud general y el bienestar emocional.

También los operadores se ven limitados a los servicios de salud: En la unidad donde los operadores realizan su trabajo, el servicio de salud no es el adecuado, y los operadores no asiste con regularidad a un chequeo médico, esto les puede generar problemas en su salud con el paso de los años. Esta dificultad crea a los operadores no poder abordar los problemas de salud relacionados con su trabajo.

Al momento de Examinar los elementos que permiten la construcción de los operadores del mototaxi en su papel como actor social. Encontramos que, se presentan como actores sociales mediante la conexión social y cultural: esta se ve reflejada en las relaciones que se establecen, gracias al contacto cercano con los pasajeros y de ahí se convierten en parte integral de la vida social de la comunidad. A través de sus interacciones diarias, pueden compartir historias, noticias y experiencias con los pasajeros, lo que fortalece los lazos sociales y promueve un sentido de pertenencia comunitaria.

De igual manera al Identificar la constitución que tienen los operadores de mototaxi como actores económicos, encontramos que, se presentan como actores económicos gracias a la generación de empleo: Los operadores de mototaxi a menudo son emprendedores locales que adquieren sus propias motocicletas y ofrecen servicios de transporte a la comunidad. Esto crea oportunidades de empleo para las personas que buscan trabajo, en este caso es fácil acceder y no necesitan de mayores habilidades más que el de saber conducir la motocicleta, además ayuda a las personas que no tienen acceso a otras fuentes de empleo formal. Los operadores de mototaxi también pueden contratar a ayudantes o mecánicos, lo que contribuye aún más a la generación de empleo local.

También generan un impacto económico local, esto al momento de brindar servicios de transporte, los operadores de mototaxi contribuyen al desarrollo económico de la comunidad. Facilitan el acceso a los mercados, centros de trabajo, escuelas y otros lugares importantes, lo que fomenta la actividad económica y el intercambio comercial. Además, los operadores de mototaxi a menudo reinvierten sus ganancias en la comunidad, lo que puede tener un efecto multiplicador en la economía local

Además, ayuda a la comunidad con el medio de transporte accesible: Los mototaxis proporcionan una forma de transporte económica y flexible, especialmente en áreas donde el acceso a otros medios de transporte puede ser limitado. Esto los convierte en una opción popular para muchas personas, incluidos

trabajadores, estudiantes y personas que no tienen acceso a vehículos privados o sistemas de transporte público eficientes.

De igual manera sugieren que la mayoría de los conductores de mototaxis enfrentan desafíos financieros considerables debido a los gastos de combustible y alquiler en comparación con sus ingresos. Esta situación plantea preocupaciones sobre su calidad de vida y sostenibilidad financiera a largo plazo. Se podría argumentar que se necesitan medidas para abordar estos desafíos, como tarifas más justas, regulaciones de alquiler más equitativas o programas de apoyo a los conductores de mototaxis.

Por tanto, el estudio nos muestra que el trabajo desarrollado por los operadores de mototaxis tiene estas características:

- Informalidad: el trabajo de los operadores de mototaxis se lleva a cabo en el sector informal de la economía.
- Riesgos y seguridad: El trabajo de los operadores de mototaxi puede estar asociado con ciertos riesgos y desafíos en términos de seguridad vial. La conducción de motocicletas en el tráfico puede ser peligrosa, y los operadores deben tomar precauciones para garantizar su seguridad y la de los pasajeros. Además, es importante que los operadores de mototaxis adopten medidas de seguridad y protección personal, como el uso de cascos de protección, ropa adecuada y el mantenimiento regular de las motocicletas. Los operadores de mototaxis enfrentan riesgos para su seguridad personal debido a la naturaleza misma de su trabajo.
- Interacción con el público: Los operadores de mototaxi tienen un contacto con los pasajeros a los que prestan servicio. Esto implica interactuar con una variedad de personas, escuchar y responder a sus necesidades y ofrecer un buen servicio al cliente.
- Autonomía laboral: En muchos casos, los operadores de mototaxi son autónomos y trabajan de forma independiente. No están vinculados a una empresa específica y tienen la libertad de elegir cómo y dónde operar. Se ha desarrollado una capacidad laboral con sus propios recursos para la

necesidad del transporte. También pueden enfrentar condiciones precarias, largas horas de trabajo y bajos ingresos.

- Ingreso variable: El ingreso de los operadores de mototaxi pueden ser variables, ya que dependen de factores como la demanda de servicio, las tarifas establecidas y el número de viajes realizados. Las ganancias pueden fluctuar día a día o incluso dentro de un mismo día. También depende del mantenimiento que le den a la unidad, si se descompone, pues, la ganancia se ve limitada.
- Condiciones laborales físicamente exigentes: El trabajo de los operadores de mototaxi implica estar en movimiento durante largos períodos de tiempo. Pueden enfrentar condiciones climáticas desfavorables, como calor intenso o lluvia, y deben tener resistencia física para mantenerse activos durante su jornada laboral. También se puede ver afectada la salud del operador con Lesiones y accidentes, Estrés y fatiga, problemas musculoesqueléticos, como dolor de espalda, rigidez en el cuello y lesiones en las extremidades

Referencias

Antún, J. P., & Casanova, R. H. (2004). Estrategias para fomentar políticas y prácticas sustentables en el transporte metropolitano de distribución de mercancías. *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, 13, 15–29

Barrios, B. (2014) *El servicio de moto taxis: una fuente alternativa de trabajo*. Disponible en <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/dike/article/viewFile/32292/29287>

Blásquez, L. (2016) Guía para la investigación cualitativa: etnografía, estudio de caso e historia de vida. Disponible en [Guía para la investigación cualitativa: etnografía, estudio de caso e historia de vida · Biblioteca Digital Juan Comas \(unam.mx\)](#)

Benites. N (2017) Condiciones de trabajo y salud de los conductores de mototaxis en el distrito de San Martín de Porres. Disponible en [Condiciones BenitesCueva Noemi.pdf \(upch.edu.pe\)](#)

Bernal López, J. L. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de Chimalhuacán. *Análisis económico*, 36(93), 141-158.

Bernal López, J. L. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de Chimalhuacán. *Análisis Económico*, 36(93), 141–158. <https://doi.uam.elogim.com/10.24275/uam/azc/dcsh/ae/2021v36n93/Berna>

Brand Monsalve, E. G., Duque Mejía, C. A., & Guerra Zabala, V. D. (2021). Modelo teórico para el estudio de la movilidad social. Un acercamiento desde la teoría sociológica. *El Ágora USB*, 21(1), 147–166. <https://doi.uam.elogim.com/10.21500/16578031.5515>

CADENA PEDRAZA, Y. T. (2021). Precariedad laboral, género y desigualdades urbanas en la Ciudad de México. *Desacatos*, 67, 32–47

Carmona, L. (2017) Reglamento de trabajadores ¿qué se debe tener en cuenta al momento de su elaboración? Disponible en [Reglamento de trabajo ¿qué se debe tener en cuenta al momento de su elaboración? | Actualícese \(actualicese.com\)](#)

Cazares, E. (2010) Violencia y grupo: Conductores de microbús. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.

Cerquera Losada, Ó. H., Orjuela Yacue, C. F., & Esteban Ferrari, S. (2019). Mototaxismo y hurto a personas: evaluación de impacto a partir del modelo de diferencias en diferencias. (Spanish). Revista Facultad de Ciencias Economicas: Investigacion y Reflexion, 27(2), 33–50. <https://doi.org/10.18359/rfce.3788>

Chumacero Montenegro, P., Peralta Villegas, J., & León Jiménez, F. (2016). Carga de trabajo, somnolencia y accidentes de tránsito: ¿ se potencian en conductores de mototaxi?. Revista Medica Herediana, 27(4), 268-269.

De Tezanos, A. (1998). Una etnografía de la etnografía. Bogotá: Antropos. Disponible en [*Una etnografia de la etnografia. Aproxim.pdf \(dharmachile.org\)](#)

Galván, M. (2016) ¿Qué es calidad de vida? Disponible en [¿QUE ES CALIDAD DE VIDA? \(uaeh.edu.mx\)](#)

Godoy, F (2015) “*Estudios de factibilidad para la creación de una microempresa dedicada al ensamblaje y servicios de mototaxis*” Disponible en <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/887/1/02%20ICA%20120%20proyecto%20mototaxi.pdf>

Guzmán, L. (2018) *Estudios-mototaxismo*. Disponible en [estudio-mototaxismo.pdf \(elpais.com.co\)](#)

Heraldo (2020) Inicia regulación de Ciclotaxis y Mototaxis en CDMX. Disponible en [Inicia regulación de Ciclotaxis y Mototaxis en CDMX | El Heraldo de México \(heraldodemexico.com.mx\)](#)

Herrera, M. (2019) Salud Laboral. Disponible en [¿Qué es la salud laboral? - Salud Laboral y Discapacidad](#)

Ignacio, J (2012) “*Mototaxis, transportes alternativos en grandes ciudades*”
Disponible en [Mototaxis, transporte alternativo en grandes ciudades | Consumer](#)

INAH (2020) Etnografía. Disponible en [Etnografía — Instituto Nacional de Antropología e Historia \(inahchihuahua.gob.mx\)](#)

INEGI (2020). Estadísticas a propósito del día del trabajo datos nacionales.
Disponible en [trabajoNal.pdf \(inegi.org.mx\)](#)

Leyva. G. (2017) Condiciones laborales y calidad de vida de mototaxistas del consorcio “Los Chasquis” Comas Lima, 2017. Disponible en [Leyva_GGN.pdf](#)

Marx, K (1867) El Capital. Traducción de la editorial siglo XXI, Madrid, 1987.

Mendez M y Trejo,S (2004) “Condiciones de trabajo y calificación laboral. Disponible en
<http://tesiuami.izt.uam.mx/uam/aspuam/presentatesis.php?recno=11152&docs=UAMI11152.PDF>

Mendoza-González, M. Á., Cruz-Calderón, S. F., & Valdivia-López, M. (2020). Niveles y subniveles de precariedad extrema en México: una metodología de grupos con condiciones laborales ordenadas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 35(2 (104)), 405–448.

Milenio (2020) Hay 30 mil mototaxis en la CDMX. Disponible en [Hay 30 mil mototaxis en CdMx - Grupo Milenio](#)

MVS. (2020) CDMX inicia la regulación de mototaxis. Disponible en [CDMX inicia la regularización de mototaxis - MVS Noticias](#)

Noriega, P. (2012) Riesgo de una exposición prolongada al sol. Disponible en <https://www.elsevier.com/es-es/connect/medicina/riesgos-de-una-exposicion-prolongada-al-sol>

Núñez Torres, S., & Freire Valdiviezo, P. (2022). Etnografía del sentido comunitario para el uso de los espacios públicos. (Spanish). *Cuadernos Del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación*, 25(151), 167–181.

OCDE, (2018), La nueva Estrategia de empleo de la OCDE. Empleo de calidad para todos en un entorno laboral cambiante, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. Consultado en: <https://www.oecd.org/mexico/jobs-strategy-MEXICO-ES.pdf>

OIT (2022) Seguridad y Salud en el trabajo. Disponible en [Seguridad y salud en el trabajo \(Seguridad y salud en el trabajo\) \(ilo.org\)](#)

Ortuya. N. (2022) Mototaxi en México: ¿Una alternativa de transporte? Disponible en [Mototaxi en México: ¿Una buena alternativa de transporte? - Autofact](#)

Padilla, s (2019) Precariedad laboral . Disponible en <https://economipedia.com/definiciones/precariedad-laboral.html>

Paredes Vilcamisa, J., & Bernardo Herrera, K. (2021). Aplicativo Móvil Mototaxi Seguro para el distrito de VES.

Pasajero 7 (2020) Mototaxis entre la falta de regulación y la modernización. Disponible en [Mototaxis entre la falta de regulación y la modernización - Pasajero7](#)

Rodero, P., Merino, I., & Fernández, P. (2021). Condiciones de trabajo y salud en población recicladora de un asentamiento precario de Asunción (Paraguay). Un estudio desde el análisis de prevalencias dermatológicas. Revista Facultad Nacional de Salud Pública, 39(3), 1–15. <https://doi.uam.elogim.com/10.17533/udea.rfnsp.e342738>

Restrepo, E. (2018). Etnografía: alcances, técnicas y éticas. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Disponible en [Etnografía: alcances, tcnicas y ticas \(aacademica.org\)](#)

Restrepo, M (2014) *El mototaxismo en relación con la imagen de la ciudad y del ciudadano*. Disponible en <http://repositorio.utp.edu.co/dspace/bitstream/handle/11059/4888/Mototaxismo.pdf?sequence=1>

Sanz, L. D. B., & Flores, R. A. R. (2015). Bicitaxis y mototaxis de la de la Delegación Tláhuac: condiciones laborales y de salud. In Efectos psicosociales de la crisis

laboral y la precarización del trabajo (pp. 347-365). Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.

SEMOVI. Transporte público. Disponible en [Transporte Público | Secretaría de Movilidad \(edomex.gob.mx\)](https://edomex.gob.mx)

SIEP. (2010) Concepto de trabajo alienado en Marx. Disponible en [Concepto de trabajo alienado en Marx – SIEP \(ecumenico.org\)](https://ecumenico.org)

Stettin,C. (2017) *Mototaxis en CDMX*. Disponible en [Hay 30 mil mototaxis en CdMx \(milenio.com\)](https://milenio.com)

SEMOVI. ¿Qué es la movilidad? Disponible en [¿Qué es la movilidad sustentable? | Comisión Ambiental de la Megalópolis | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](https://www.gob.mx)

Velázquez. E. (2021) Trabajo Precario. Disponible en [Empleo Precario – Diccionario Jurídico y Social | Enciclopedia Online \(leyderecho.org\)](https://leyderecho.org)

Anexos.

INDICE DE GRAFICAS E ILUSTRACIONES

FOTOS:

Foto 1 Base de AV, Texcoco	42
Foto 2 Base de Metro Acatitla	42
Foto 3 Base ISSSTE”	43
Foto 4 Base de Metro Santa Marta”	44
Foto 5	45
Foto 6	46
Foto 7	47

GRAFICAS:

Grafica 1. Grado de estudios.....	61
Grafica 2. ¿Cómo es la relación con tus compañeros de trabajo?.....	62
Grafica 3. ¿Cómo es el trato con los pasajeros?	63
Grafica 4. ¿Cuánta antigüedad tiene desempeñando el trabajo de conductor de mototaxí?..	64
Grafica 5. ¿Cuántas horas al día dedica a su jornada de trabajo?	65
Grafica 6. ¿El trabajo lo realiza todos los días de la semana?.....	66
Grafica 7. Aproximadamente cuantos viajes realizas a diario.....	67
Grafica 8. ¿Tengo la oportunidad de conciliar mi vida laboral y personal?	68
Grafica 9. Su mototaxi es.....	69
Grafica 10. ¿En dónde adquirió su motocicleta?	70
Grafica 11. ¿Cada cuando le da mantenimiento a la unidad?	71
Grafica 12. ¿Le gustaría que existirían alguna regulación por parte de la alcaldía de Iztapalapa?..	72
Grafica 13. ¿Piensa que mejoraría las condiciones del trabajo?.....	73
Grafica 14. ¿Cada cuando asiste a revisión médica?	74
Grafica 15. ¿Cuentan con algún protocolo en caso de accidente?	75

Grafica 16. ¿Ha sufrido algún tipo de accidente mientras conducía el mototaxi? 76

Grafica 17. La postura más adopta cuando maneja su mototaxi es 77

Estado del Arte.

Movilidad.

Paredes Vilcamisa, J., & Bernardo Herrera, K. (2021). Aplicativo Móvil Mototaxi Seguro para el distrito de VES.	
Tema principal	Aplicativo Móvil Mototaxi Seguro para el distrito de V.E.S
Palabras clave	Aplicativo móvil, Transporte.
Abstract	¿Quién no conoce o se ha subido alguna vez a un mototaxi? Este vehículo de 3 ruedas y de pintoresca apariencia, que cuando menos nos dimos cuenta empezaron a formalizar asociaciones bajo diferentes denominaciones y al mismo tiempo apareció un número significativo de informalidad o también conocidos como mototaxis piratas, que empezaron a generar los primeros roses entre choferes en las calles de lima.
Planteamiento del problema	Los mototaxis atraviesan una discusión debido a que no se cuenta con los recursos necesarios para garantizar la protección de los usuarios.
Principales hallazgos	Se encontró que la población se encuentra de acuerdo en aumentar un tanto el precio de las tarifas en el transporte de los mototaxis para que se puede brindar un mejor servicio. También se ve beneficiado el conductor de los mototaxis ya que puede aumentar sus ingresos y a la vez mejora su medio de trabajo.
Referencias bibliográficas	Ginés, A. (2018). Economía colaborativa y la precarización del trabajo. Recuperado de https://es.weforum.or Kotler, P. y Keller, K. (2016). Dirección de Marketing. México: Pearson Educación.

Conclusiones	El medio de transporte público de los mototaxis, requiere una regularidad en sus funciones, se puede conseguir si se impulsa el aumento de los precios a las tarifas de modo que no afecte a los usuarios, y que gracias a ese nuevo
---------------------	--

Brand Monsalve, E. G., Duque Mejía, C. A., & Guerra Zabala, V. D. (2021). Modelo teórico para el estudio de la movilidad social. Un acercamiento desde la teoría sociológica. El Ágora USB, 21(1), 147–166. https://doi.uam.elogim.com/10.21500/16578031.5515	
Tema principal	
Palabras clave	Movilidad social, estructura social, interacción social, condición social.
Abstract	El estudio de la movilidad social se ha abordado desde diferentes perspectivas teóricas, lo que ha derivado en diversos modelos para su comprensión, centrándose, cada uno de ellos, en aspectos diferentes del proceso de organización de la sociedad, lo cual hace muy compleja la investigación de casos concretos.
Planteamiento del problema	La movilidad social como uno de los grandes problemas que atraviesa la ciudadanía. Visto desde una perspectiva sociológica
Principales hallazgos	El fenómeno de la movilidad social está estrechamente ligado a los cambios ocurridos en la estructura social, como también a las motivaciones de los agentes. Esta dualidad es determinante de las posibilidades que tiene un sujeto de adquirir capacidades para obrar conforme a sus intereses. el capital económico: “es directa e inmediatamente convertible en dinero, y resulta especialmente indicado para la institucionalización en forma de derechos de propiedad”
Referencias bibliográficas	Giddens, A., y Muro, J. B. (1979). La estructura de clases en las sociedades avanzadas. Madrid: Alianza Blanco, E. (2017). ¿Reproducción o movilidad cultural? Recursos culturales, disposiciones educativas y aprendizajes

	en PISA 2012 en México. Estudios sociológicos, 35(103), 3-32. https://dx.doi.org/10.24201/es.2017v35n103.1516
Conclusiones	Abordar la movilidad social implica comprender cómo se transforma la experiencia y las condiciones de vida de una persona en una sociedad. en virtud de la interacción entre los sujetos y de estos con las instituciones sociales, el cual corresponde con el movimiento que efectúan los sujetos en la estructura social por el cambio de su posición dentro de un grupo de pertenencia, así como por su afiliación a otros nuevos, entendiendo que esta afiliación a nuevos grupos puede implicar la permanencia o desafiliación

Salud.

Chumacero Montenegro, P., Peralta Villegas, J., & León Jiménez, F. (2016). Carga de trabajo, somnolencia y accidentes de tránsito: ¿ se potencian en conductores de mototaxi?. <i>Revista Medica Herediana</i> , 27(4), 268-269.	
Tema principal	Carga de trabajo, somnolencia y accidentes de tránsito: ¿se potencian en conductores de mototaxi?
Palabras clave	Mototaxis, accidentes, horario, trabajo.
Abstract	El Ministerio de Trabajo y Promoción del empleo considera a los conductores de mototaxi como trabajadores "autoempleados", en quienes una característica básica es la informalidad. El empleo informal está relacionado con bajos niveles educativos.
Planteamiento del problema	La inestabilidad laboral y los bajos sueldos percibidos en los no profesionales, son motivaciones que pueden influir en que las personas opten por una ocupación adicional. En los conductores de mototaxi de este reporte de Lambayeque, el no haber logrado terminar estudios secundarios (28,1%) o no haber tenido estudios superiores (78%) también podría estar asociado a esta decisión.

<p>Principales hallazgos</p>	<p>Debido a la alta frecuencia de somnolencia diurna y accidentes de tránsito en los conductores de mototaxi con dos ocupaciones, sería recomendable la evaluación de estos factores por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la implementación de un registro en el que se evalúen todas estas características en las personas que opten por ser conductores de mototaxi. La evaluación del impacto de dichas intervenciones es un potencial tema de investigación para disminuir el número de accidentes de tránsito debido a la presencia de mototaxis</p>
<p>Referencias bibliográficas</p>	<p>Choquehuanca V, Cárdenas F, Collazos J, Mendoza W. Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en el Perú, 2005-2009. Rev Peru Med Exp Salud Publica. 2010; 27(2): 162-9.</p> <p>Rosales E, Egoavil M, Durand I, et al. Accidentes de carretera y su relación con cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus. Rev Med Hered. 2009; 20(2):155-156</p>
<p>Conclusiones</p>	<p>Esta problemática no es posible corregirla de manera inmediata. Se puede pensar que una de las estrategias de más rápida difusión sería la educación de las personas que trabajan de esta forma, informarles los riesgos laborales a los que están expuestos y algunas alternativas de solución</p>

<p>sucre-Colombia, m. d. s. condiciones de seguridad y salud de los mototaxistas. identificación de prevalencia de desórdenes musculoesqueléticos de los trabajadores..... 69, 10.</p>	
<p>Tema principal</p>	<p>Determinar las condiciones de seguridad y salud de los mototaxista.</p>
<p>Palabras clave</p>	<p>.Mototaxista, condiciones de salud, condiciones de trabajo.</p>

Abstract	Este estudio nace con un interés académico como repuesta a la falta de estudios relacionado con las condiciones de salud y seguridad a las que constantemente se expone este trabajador que ejercicio el trabajo desde la informalidad, En es un claro ejemplo de la falta de estudios relacionados a esta labor, tan solo se encuentran investigaciones que enfocan el mototaxismo desde una perspectiva económica para la ciudad.
Planteamiento del problema	Las condiciones de seguridad y de salud de los trabajadores dedicados al servicio de transporte publico de los mototaxis.
Principales hallazgos	La condiciones de trabajo de las persona que se dedica que conduce una motocicleta como transporte público se expone a una serie de riesgos de tipo físico (radiación solar, ruido y vibraciones); químico (polvos, gases tóxicos, aceites); psicosocial (carga psíquica, fatiga metal, alteraciones de conducta y estrés); mecánico (caídas, accidentes de tránsito) y ergonómico (Posición permanente sentado, esfuerzos por el movimiento de cargas dinámicas y estáticas) inherentes a la actividad, que no solo afectan al conductor sino además a los pasajeros
Referencias bibliográficas	Avila, I., & Gómez, H. (2013). Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena - Colombia. 2013, 12. Burgos Ortiz, S. (2015). Mototaxismo: a Conveyance Urban and Economical. Revista de Sociología, 11–27. Cota, R., & Alvarado, A. (2016). Análisis del concepto de empleo informal en México. Análisis Económico, XXXI, 125–145. Retrieved from http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=9af4b0fb-d077-42a9-83f5-fd3625aae7ab%40sessionmgr4010
Conclusiones	el mototaxista está expuesto a factores de riesgo químico, físico y ergonómico que le puede generar enfermedades de tipo laboral, Están afiliados al sistema de salud al régimen subsidiado y no están afiliado; aunque utilizan los elementos de protección personal no hacen correcto uso de ellos. El mototaxi o mototaxismo : “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos a cambio de dinero de la misma forma que un taxi”

Trabajo.

CADENA PEDRAZA, Y. T. (2021). Precariedad laboral, género y desigualdades urbanas en la Ciudad de México. <i>Desacatos</i> , 67, 32–47	
Tema principal	La precariedad laboral y las condiciones que se tienen en la Ciudad de México.
Palabras clave	Trabajo informal, espacio público, precariedad laboral, desigualdad urbana.
Abstract	El trabajo como actividad, esfuerzo, producto y desarrollo es inherente a la condición humana y conlleva procesos sociales, históricos y subjetivos. El trabajo es aún el principal medio de subsistencia y ocupa una parte importante de la vida de las personas, de modo que puede considerarse también fundamento del orden social y urbano.
Planteamiento del problema	La informalidad del trabajo y su precariedad laboral.
Principales hallazgos	las condiciones sociales como la precariedad del trabajo informal, y de la sociedad en general, ya que el trabajo destinado a la reproducción social se invisibiliza y desvaloriza, y no existen condiciones que aseguren económica y socialmente a todos y todas. Con el establecimiento de las políticas de corte neoliberal a finales del siglo xx, la lógica del mercado se naturalizó socialmente y generó desempleo, informalidad y flexibilidad laboral.
Referencias bibliográficas	Méda, Dominique, 2007, “¿Qué sabemos sobre el trabajo?”, en <i>Revista de Trabajo</i> , vol. 3, núm. 4, pp. 17-32. Portes, Alejandro y Bryan R. Roberts, 2004, “Empleos y desigualdad urbanos bajo el libre mercado: consecuencias del experimento neoliberal”, en <i>Nueva Sociedad</i> , núm. 193, pp. 76-96.
Conclusiones	Este enfoque no sólo implicó poner atención en las condiciones de la informalidad laboral que se han estipulado

	<p>en el ámbito institucional, que definen el trabajo informal como una actividad económica que se realiza sin sueldo fijo ni seguridad social, contrato laboral, prestaciones o derecho a la jubilación; también requirió una aproximación a las motivaciones y necesidades que impulsaron a las mujeres del caso de estudio a optar por este trabajo. precariedad laboral es la que se refiere al conjunto de condiciones que enfatizan la falta de beneficios que el trabajador recibe por su trabajo: salario, estabilidad laboral, contrato, prestaciones y seguridad social, entre otros.</p>
<p>Mendoza-González, M. Á., Cruz-Calderón, S. F., & Valdivia-López, M. (2020). Niveles y subniveles de precariedad extrema en México: una metodología de grupos con condiciones laborales ordenadas. <i>Estudios Demográficos y Urbanos</i>, 35(2 (104)), 405–448.</p>	
<p>Tema principal</p>	<p>Precariedad extrema en México</p>
<p>Abstract</p>	<p>Se enfoca en los empleos con condiciones laborales de precariedad extrema, que se identifican por estar en la línea de pobreza extrema por sus ingresos precarios y por ser heterogéneos con respecto a cinco condiciones adicionales de precariedad laboral: sin sindicato, jornada precaria, sin prestaciones, sin seguridad social y contrato precario</p>
<p>Planteamiento del problema</p>	
<p>Principales hallazgos</p>	<p>Por largo tiempo, el interés de muchas investigaciones se enfocó en los trabajadores por cuenta propia, por sus bajos niveles de ingreso y ausencia de prestaciones sociales. Pero los signos de la precariedad de los trabajadores asalariados mexicanos se han acentuado: en el año 2000 el 55% de la población ocupada asalariada tenía acceso a instituciones de salud y sólo 54% tenía contratos escritos (García, 2010)</p>
<p>Referencias bibliográficas</p>	<p>Neffa, J. C. (2010). <i>Naturaleza y significación del trabajo/empleo precario</i>. Buenos Aires, Argentina: Miño y Dávila</p>

<p>Conclusiones</p>	<p>Así, con mayor magnitud de la precariedad laboral del trabajador, aparecen los riesgos de rupturas sociales y familiares, menor sociabilidad, pérdida de identidad, mayor sufrimiento psíquico y mental, y en general peores condiciones de calidad de vida (Castel, 1997; Neffa, 2010) el mayor nivel educativo reduce la probabilidad de obtener un empleo con las peores condiciones de precariedad laboral extrema</p>
----------------------------	---

Primer acercamiento a la población.

El viaje en el transporte público. Comienza con un poco interacción, que solo se remite a si desde tu voluntad ejercer un saludo de “buenos días” a lo cual el conductor la mayoría de las veces suele responder. De ahí la calandria se encuentra forrada con lona que es de color verde, ya que es el característico de esa organización, de ese modo es fácil identificarlos.

Los conductores, todos cuentan con un chaleco reflejante de color verde, aparentemente se le podría considerar como su uniforme de la organización. En su mayoría todos sin importar el clima ni la hora del día utilizan sudadera, esto debido a que buscan proteger de los daños que el sol les provoca durante su horario laboral.

Al interior de la unidad se cuentan con asientos un tanto improvisados, los asientos varían depende del gusto del dueño o que al menos un pasajero se pueda sentar ahí. Tienen capacidad para un máximo de 4 personas, pero se puede agregar una más dependiendo de las personas que aborden la unidad.

Se cuenta con un total de 4 Bases.

- A) Metro Acatitla
- B) Metro Santa Marta
- C) Avenida Texcoco
- D) Clínica del ISSSTE

El traslado más corto es del punto A (Metro Acatitla) hacia el punto C (Avenida Texcoco). El cual en su tarifa establecida por la organización equivale a un costo de \$5.50 si aboradas la unidad solo, pero si llevas algún acompañante se le debe sumar

la cantidad de \$5.00. El tiempo estimado de recorrido ronda de alrededor de 6 minutos, esto se encuentra sujeto a la velocidad que el conductor decide ir, pero en general todos van a un ritmo constante.

La ruta más lejana es la que va del punto C al punto B (Metro Santa Marta). Su tarifa es la más alta que establece la organización, que equivale a \$12.00 y de igual manera si vas con un acompañante solo se le sumaría un extra de \$5.00 por cada acompañante. Es decir, el ingreso máximo para el conductor es de \$27.00 por realizar ese viaje.

Este viaje tiene un tiempo estimado de 13 a 14 minutos, este trayecto es el menos preferido por los operadores, debido a que en la base de Santa Marta se tardan en salir y bueno, el pasaje no es muy fluido por ahí. Además de que, el trayecto y las calles no están en condiciones muy aptas para realizar los viajes. Ahí se provocan los mayores daños a las unidades (Calandria) y a las motos, esto puede perjudicar los ingresos del operador, ya que debe destinar dinero para la reparación y así no perder ningún día de trabajo.

Cada uno de los operadores tiene una base establecida, se alterna dependiendo el día, ningún conductor repite base. De igual manera los horarios en los que puede realizar sus labores son distintos. Esto debido a que, se reparten para que no todos los operadores se concentren en una sola base, ya sea porque ven mejor afluencia de pasaje o por comodidad.

De ese modo, cuando a los operadores no les tocó trabajar, algunos deciden por descansar en sus hogares ya que les queda cerca, algunos otros van a ingerir sus alimentos, o simplemente se estacionan en un lugar donde nadie los moleste y ahí esperan su siguiente turno para salir a la “Chamba” como ellos se refieren.

También existen casos sobre que los operadores se encuentren fuera de su horario de trabajo y pretenden seguir laborando, corren el riesgo de recibir una sanción por parte del checador, que es el encargado de imponer los castigos.

Guía de evaluación.

Tomando en cuenta el estándar de competencia que nos ofrece en el portal de “Conocer”, nos servirá para vincularlo con nuestra revisión teórica. Para ello se realizaron un total de 7 viajes con distintos destinos y a horas diferentes para contar con un panorama más amplio y diverso. Siendo así que, lo que podemos rescatar es que, como ya hemos estado hablando sobre las condiciones que de cierto modo son consideradas precarias y que aun así los operadores deben realizar su trabajo. De acuerdo con algunos puntos evaluados que se podían conectar del manual a la realidad, entonces podemos encontrar que, el trabajo de los operadores se vuelve difícil pues consta de distintas problemáticas, ya sea por cuestiones de seguridad o por las altas temperaturas en el día y estas repercuten en su salud, ya se las más comunes como dolor de cabeza, de espalda, estrés, genera mal humor.

También podemos encontrar que, se puede vincular a lo que hemos apreciado como lo difícil que es otorgar un buen servicio cuando no se cuenta con las herramientas necesarias para brindarlo, y las carencias que se tienen en el mantenimiento de las unidades, de igual manera lo costoso que resulta poder mantener en buen estado las unidades, teniendo en cuenta que los ingresos no son lo suficientes para garantizar que los trabajadores cubran sus necesidades personales, y deben hacer un esfuerzo extra para poder sacar “algunos pesos” para ir dándole poco a poco mantenimiento a la herramienta que les garantiza un ingreso.

De igual manera el trabajo que realizan los operadores de los mototaxis se considera precario como lo define según el INEGI (2021)

Son los “Empleos que reúnen una o más de las siguientes características: a) Carecen de prestaciones; b) Se rigen únicamente por un contrato verbal; c) Aquéllos cuya jornada laboral rebasa los horarios máximos establecidos por la legislación correspondiente; d) No perciben remuneración alguna, o ésta es inferior al monto equivalente de dos salarios mínimos vigentes en la zona y fecha en que se levante la encuesta respectiva”.

Debido a que, gran parte de ellos no cuentan con ningún permiso para poder llevar a cabo sus actividades, ni cuentan con algún tipo de evaluación para poder ingresar al empleo, para conocer si son capaces de desarrollar bien el servicio, tampoco cuentan con lo básico para conducir un vehículo, la licencia que es otorgada por el gobierno y para ello debes pasar una evaluación. Entonces podemos encontrar que, se trata de un trabajo informal.

También debido al contexto en el cual se desarrolla su actividad de los operadores, se ven expuesto a distintos climas que en ocasiones pueden ser extremo, por ejemplo, en el medio día cuando el sol se encuentra en su máximo esplendor, esto repercute en la salud de los operadores, debido a que se encuentran expuesto pues no tiene ninguna protección frente al clima, y no se pueden negar a trabajar a esa hora porque necesitan sacar un ingreso para poder llevar dinero a sus hogares. En algunos casos los operadores utilizan alguna sudadera que cubra sus brazos de la exposición solar, pero esto también debe tener repercusiones en su salud, porque el calor al que se someten pues genera que no puedan estar en buenas condiciones para reproducir su servicio.

Cuestionario.

CUESTIONARIO PARA EVALUAR LAS CONDICIONES LABORALES Y LAS CONDICIONES DE SALUD DE LOS OPERADORES DE MOTOTAXIS EN LA UNIDAD HABITACIONAL ERMITA ZARAGOZA.

Tus respuestas permanecerán anónimas. Los resultados se usarán únicamente para fines académicos. No hay respuestas correctas ni incorrectas. Expresa las que coincidan con tu experiencia. *Procura que tus respuestas sean descriptivas

Objetivo:

- Determinar las condiciones laborales y calidad de vida de los operadores de los mototaxis.

instrucciones: Estimado conductor el llenado de este cuestionario nos dará a conocer las condiciones laborales y de salud en las que realiza su trabajo.

Marque con una X según su respuesta.

1. DATOS GENERALES

a) SEXO: M () F ()

b) EDAD: años

c) Alcaldía / Municipio

C) ESTADO CIVIL:

Soltero () Casado () Conviviente () Divorciado () Viudo () Separado ()

d) EDUCACION:

Primaria ()	Primaria incompleta ()	Secundaria ()	Secundaria incompleta ()
Superior técnica completa ()	Superior técnica incompleta ()	Superior universitaria completa ()	Superior universitaria incompleta ()

e) Lugar de procedencia:

2. Espacio de Trabajo

2.1 Contenido del trabajo

¿Como ingreso a la organización?

¿Cuál es la rutina que sigue para prepararse para la jornada?

2.1.2 Espacio de Trabajo

2.1.3 Ambiente laboral

¿Como es la relación con sus compañeros de trabajo?

- a) Buena
- b) Regular
- c) Mala

¿Cómo es el trato con los pasajeros?

- a) Bueno
- b) Regular
- c) Malo

¿De qué depende?

2.1.4 Antigüedad en el trabajo

¿Cuánta antigüedad tiene desempeñando el trabajo de conductor de mototaxi?

- a) Menos de 1 año
- b) De 1 a 5 años
- c) De 5 a 10 años
- d) Mas de 10 años

2.2 Jornada

¿Cuántas horas al día dedica a su jornada laboral?

- a) 1 a 3 horas
- b) 4 a 6 horas
- c) Mas de 8 horas

¿El trabajo lo realiza todos los días de la semana?

- a) Si
- b) No
- c) Otros (Especificar)_____

¿Tengo la oportunidad de conciliar mi vida laboral y personal?

- a) Si
- b) No
- c) En ocasiones

Aproximadamente cuantos viajes hace diario.

- a) de 10 a 15
- b) 16 a 25
- c) 26 a 35
- d) Mas de 36 viajes.

2.3 Turno

Su turno de trabajo es :(puede marcar más de una opción)

- a) Mañana
- b) Tarde
- c) Noche

2.4 Ingreso

Su ingreso diario es:

- a) De \$250 a \$350
- b) De \$400 a \$550
- c) De \$600 a \$700

d) Mas de \$750

Su ingreso semanal es:

a) De \$1000 a \$1300

b) De \$1400 a \$1700

c) De \$1750 a \$2000

d) De \$2050 a más

¿Cuenta con otro ingreso extra?

a) Si

b) No

¿Cuánto es su ingreso extra?

2.5 Mantenimiento de la unidad

Su mototaxi es:

Propia () Alquilada ()

Si su mototaxi es propio responda a la siguiente pregunta:

¿Cuánto es su gasto promedio de combustible al día? _____

Si su mototaxi es alquilado responda a las siguientes preguntas:

¿Cuánto paga por el alquiler mensual del mototaxi? _____

¿Cuánto es su gasto promedio de combustible al día? _____

¿Qué modelo de motocicleta conduce?

¿En dónde adquirió su motocicleta?

¿Cada cuando le da mantenimiento a la unidad?

3. Movilidad

3.1 Normas

3.1.2 Regulación

¿Le gustaría que existieran alguna regulación por parte de la alcaldía de Iztapalapa?

- a) Si
- b) No
- c) Porque____

¿Piensa que mejoraría las condiciones del trabajo?

- a) Si
- b) No
- c) Porque_____

3.2 Organización

¿La organización cuenta con un representante?

- a) Si
- b) No

¿Cómo lo designan?

¿La organización cuenta con un sindicato?

¿Cuál es el límite de velocidad permitido por la organización?

3.3 Organización y estructura

Para acceder a la organización. ¿Su lugar tuvo algún costo?

4. Salud laboral

4.1 Salud del operador

¿Es consciente de los daños que le puede causar el realizar el trabajo?

- a) Si

b) No

¿Cada cuando asiste a revisión médica?

- a) Cada 3 meses
- b) Cada 6 meses
- c) Cada año
- d) No asisto

¿Qué sucede si alguien sufre un accidente de trabajo?

¿Cuentan con algún protocolo en caso de accidente?

- a) Si
- b) No

Lo puede explicar_____

¿Ha sufrido algún tipo de accidente mientras conducía el mototaxi?

- a) Si
- b) No

Puede platicar sobre eso

¿Para realizar su trabajo utiliza equipo de protección personal?

SI	NO
----	----

Si su respuesta es Si responda a la siguiente pregunta:

- a) Lentes oscuros con protección ultravioleta ()
- b) Bloqueador solar ()
- C) Audífonos protectores de ruido ()
- d) Mangas protectoras del sol ()

Cuando usted está trabajando se expone a los siguientes agentes físicos:

- a. Frio () b. Calor () c. Ruido () d. iluminación inadecuada () e. Radiación solar () f. Vibraciones () g. Humedad ()

La postura más adopta cuando maneja su mototaxi es: (Marque la imagen)



2.3.4. Riesgos Psicológicos

	Si	NO
Su trabajo le genera estrés		
Su trabajo demanda un estado de concentración		
Usted padece frecuentemente dolores de cabeza		
Usted padece frecuentemente de insomnio		
Su trabajo es riesgoso		