

# El Perfil Social de las personas ciclistas del municipio de Tehuacán, México<sup>1</sup>



Rafael Alfaro

raizarraraz@gmail.com

Doctorado en Ciencias Sociales de la Facultad de Trabajo Social, Sociología y Psicología de la Universidad Autónoma de Tlaxcala (UATx), México.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0439-1400>

Adahín Analco

adahinanalco@gmail.com

Egresada del doctorado en Procesos Territoriales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), México.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0610-4025>

Susana Medina

susanamedinaciriaco@gmail.com

Coordinadora de Asentamientos Irregulares, H. Ayuntamiento de Tehuacán, Puebla, México.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1929-2931>

*Recibido: 09 de abril de 2021. Aceptado: 23 de mayo de 2022.*

## RESUMEN

El objetivo del artículo fue analizar el Perfil Social de las y los Ciclistas del Municipio de Tehuacán. Para el efecto se siguió, parcialmente, la metodología que sugiere la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano, México. Se aplicaron 400 encuestas a las y los ciclistas que utilizan este medio como una herramienta de trabajo ya sea para desplazarse a sus empleos o para efectuar actividades relacionadas con sus rutinas de trabajo. Se concluyó que el perfil ciclista en el municipio de Tehuacán está determinado por sus ingresos, así como por la región que es parte de la división social del trabajo en México, al que se le ha asignado un rol relacionado con el comercio, los servicios y la maquila.

**Palabras clave:** *bicicleta, maquila, perfil ciclista, salario, Tehuacán.*

<sup>1</sup> El artículo que se presenta es parte de un estudio más amplio que se llevó a cabo como parte de las acciones de la Dirección de Desarrollo Urbano del Municipio de Tehuacán (2018-2021) sobre los sistemas de movilidad en la ciudad y sus Juntas Auxiliares.

## The Social Profile of cyclists in the municipality of Tehuacán, México

### ABSTRACT

The objective of the article was to analyze the Social Profile of the Cyclists of the Municipality of Tehuacán. For this purpose, the methodology suggested by the Ministry of Territorial Urban Agrarian Development was partially followed. 400 surveys were applied to cyclists whose this medium as a work tool either to travel to their Jobs or to carry out work-related activities. It was concluded that the profile of the cyclists of the municipality of Tehuacán, is determined by their income, as well as by the region that is part of the social division of labor in México, which has been assigned a role related to the commerce, services and maquila.

**Keywords:** *bicycle, maquila, cyclist profile, salary, Tehuacán.*

**Palavras-chaves:** *bicicleta, maquila, perfil de ciclista, salário, Tehuacán.*

### INTRODUCCIÓN

En este texto se presentan los resultados del estudio sobre las y los ciclistas del Municipio de Tehuacán que se llevó a cabo en 2020. Tehuacán se encuentra localizado en el estado mexicano de Puebla. El análisis tuvo como propósito crear un Perfil Social Ciclista (PSC, en adelante) a partir de la experiencia que viven las y los ciclistas (el Ciclista Social, CS en adelante) que se movilizan al interior del territorio municipal y usan la bicicleta como medio indispensable de trabajo.

En el caso del perfil, en general, se refiere a los rasgos que distinguen a una persona (hombre o mujer), una empleada (o) y que lo hace idóneo para el desempeño laboral (Moreno y Marcaccio, 2014). Se pueden obtener perfiles a partir de estudios empíricos (Ramos, Sepúlveda y Fernández, 2017). El perfil, para cualquier institución, está determinado por las necesidades propias del mismo ya sea una empresa, el gobierno (Martelo, Villabona y Jiménez-Pitre, 2017).

La investigación no se dirige al universo de las y los ciclistas que cotidianamente utilizan la bicicleta y que Bohián Pérez (2017) divide en utilitarios y recreativos: los primeros, son aquellos que utilizan la bicicleta como medio de transporte, cultura y símbolo social; los segundos, la usan de manera recreativa. Se coincide con un segmento de los utilitarios. No se orienta la investigación a los “trabajadores de las plataformas” aunque se comparte con ellos en cuanto a la precarización del trabajo (Hidalgo y Valencia, 2019; López, 2019; García, 2020; Fagioli, 2022).

El CS no es necesariamente un ciclista de plataforma, ni “utilitario”, ni usa la bicicleta de manera simbólica para “representar” algo ante los demás, realizar una actividad lúdica o para simplemente trasladarse por el hecho de hacerlo. El CS que aquí analizamos es un ciclista sometido por múltiples fuerzas que coexisten a su alrededor, que lo someten y obligan a usar la bicicleta como una condición social de dominado. Al que no le queda otra opción que la bicicleta para movilizarse en la ciudad porque sus ingresos le imponen esa condición, pero invisibilizado por un discurso que oculta su realidad.

El estudio contempló a quienes usan la bicicleta como medio para ir y regresar del trabajo o para trabajar porque, de acuerdo a una de las conclusiones de la investigación, han sido excluidos de los sistemas motorizados de transporte público que existe en Tehuacán. Lo anterior, en el contexto de una economía global y un modelo económico

de corte neoliberal que impuso una división del trabajo sustentado en la maquila, el comercio, los servicios, bajos salarios (Calva, 2019) y, en general, un trabajo precario en Latinoamérica (Hidalgo y Valencia, 2019).

El problema que se observa es que tanto ciclistas mujeres y hombres siempre han existido desde que se inventó la bicicleta, pero el CS condenado a transitar pedaleando una bicicleta es el resultado de nueva división mundial y local del trabajo de fin del siglo XX y principios del XXI al que se incorpora Tehuacán, asociado con la maquila de la confección de ropa con bajas remuneraciones y casi nula protección laboral (De la O, citado por Hernández, s.f., p. 9) en un contexto en el que se incrementa el comercio y los servicios de su economía y una pérdida de su potencia industrial refresquera.

El objetivo de este artículo fue construir un PSC y el concepto de CS a partir de que: 1) Los estudios del uso de la bicicleta están influenciados por el positivismo que considera al ciclista como un ente individual disociado de su contexto económico, político, social y cultural. 2) No existe en la literatura el concepto de CS, de acuerdo a la definición que se presenta en el párrafo anterior. 3) El Perfil Ciclista (PC, en adelante) que existe en la literatura está fundado en las motivaciones personales. 4) Existe el Ciclista de las Plataformas que enlaza al negocio y cliente (Hidalgo y Valencia, 2019; López, 2019; García, 2020; Fagioli, 2022); también el utilitario (Bohián Pérez, 2017), pero es distinto del CS.

Para la creación del PSC dimos los siguientes pasos: 1) Se hizo un análisis de las características de las y los ciclistas (origen, edad, educación, ingresos, etc.). 2) Concentramos el estudio en los que utilizan la bicicleta para llegar a su empleo o como parte de su trabajo. 3) Contextualizamos al ciclista, con énfasis en sus ingresos. 4) Consultamos bibliografía que situara a Tehuacán en el contexto global. 5) Seleccionamos una teoría latinoamericanista que nos permitiera comprender críticamente a las y los ciclistas a partir de ellos mismos.

La pregunta central fue la siguiente: ¿Qué factores, en el caso de Tehuacán, obliga a un segmento de las y los ciclistas a mantener la bicicleta como medio de transporte de manera permanente, alejados de la posibilidad de cambiar la bicicleta por el transporte motorizado? La hipótesis: el CS se ve obligado a transportarse en bicicleta porque usar su salario en pagar transporte público implica sacrificar las necesidades de la familia, en una región en donde se pagan bajos salarios debido al modelo de economía neoliberal que se impuso y como parte de la división mundial del trabajo de maquila asociado al comercio y los servicios.

Otros autores consultados fueron: Augé (2009), analiza a clase obrera europea y la bicicleta; Caracciolo (2009), sus manifestaciones sociopolíticas; Jacovcevic; Visona y Ledezma (2016) aspectos lúdicos, la salud o uso social compartido; Suárez, Galindo y Murata (2016), estudios de diagnóstico; Simón (2016), los modelos gubernamentales orientados a la “ecobici”; Torres-Paniagua, M., Hernández-Vega, H., (2017), la movilidad de los ciclistas; Espinoza-Bolaños, J., Hernández-Vega, H., y Jiménez-Romero, D. (2017), movilidad y accidentes; Merforth (2019) y SEDATU (2019) se centran en las motivaciones que impulsan al ciclista a movilizarse en bicicleta.

El enfoque es decolonial. La globalización impone estrategias de progreso y desarrollo que ocultan prácticas coloniales que invisibilizan la explotación del “Otro”. Se impone como aliciente ante la adversidad social e históricamente creada un tipo de empleo que oferta el comercio, los servicios y la maquila con bajos salarios, ante cuyas circunstancias existen estrategias económicas de las familias. El falso cuidado del medio ambiente, de la salud y trozos de “ciclovías”, entre otros elementos, son factores que

hacen poco visible las condiciones de explotación y empobrecimiento, creando una falsa normalidad (Walsh, 2005).

El método es el “pensar situado de Rodolfo Kusch”. La metodología fue tomada de la propuesta que hace la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), México (Merforth, 2019; SEDATU, 2019). Las limitaciones de la metodología en cuanto a su enfoque individualizador de las y los ciclistas fue subsanado incorporando una visión latinoamericana como ya se expuso en el párrafo anterior.

El texto expone la introducción, marco teórico, metodología, resultados, hallazgos, discusión, conclusiones y bibliografía citada.

## ENFOQUE TEÓRICO

El enfoque teórico es el pensamiento decolonial, inspirado en Fanon (1983), Quijano (Castro 2016) y Kusch (Gerónimo y Tasat, 2020). En el caso de Tehuacán, la región fue incorporada por la globalización al circuito del capital que se ocupa de la confección de ropa en el marco discursivo de las teorías del progreso y el desarrollo que se desprenden de la llegada de nuevos empleos que crea la industria maquiladora (Barrios y Santiago, 2004), ante el debilitamiento del potencial de la industria refresquera.

El método es el “pensar situado” que es una corriente que se inscribe en el marco de la corriente decolonial y tiene como origen el trabajo de Rodolfo Kusch. Su punto de referencia son los agentes sociales que situados en su condición de marginados/excluidos/desplazados hablan o callan, practican un “silencio activo” y exponen, con su decir o no decir, una manera de representarse su mundo (Gerónimo y Tasat, 2020, p. 21).

Kusch propone crear un pensar situado a partir de lo que pasa, del piso que pisamos, en donde estamos parados con todas sus consecuencias culturales, económicas, políticas, sociales y epistémicas. De acuerdo con Gerónimo y Tasat (2020), para pensar lo que acontece: “es necesario concebir una fusión entre sujeto y mundo. Porque no puedo ir más allá de mi vivencia. Es decir, pienso desde mi existencia, y pienso, porque me afectan los problemas, porque me pesa lo que me pasa. Y este pensar es arraigado al suelo” (p. 22).

En términos teóricos, creamos de la experiencia que a ras de piso hacen los excluidos. De la palabra de quien lo dice. El método lo tomamos ya no desde el ser sino del “estar” escuchando. En donde el conocer no es un puro conocer sino un vivir. Dice Kusch que:

se conoce para vivir y no por el puro hecho de conocer. De la interiorización que nosotros hacemos de los problemas, tomando en consideración el peso o pesar que tienen en la vida cotidiana de quienes lo viven y experimentan todos los días, pero como una liberación de la dominación posmoderna. (citado por Gerónimo y Tasat, 2020: 27).

El “estar” es lo opuesto al ser de la filosofía occidental. El ser se define por la razón, en el caso del “estar” por las condiciones de existencia, por el “estar siendo” (Tasat, 2020, p. 9). Para el CS no existe la bicicleta como una entidad cuyo uso se racionaliza y le da sentido a la relación sujeto-objeto. Para el CS la bicicleta es concebida como parte de la reproducción social, como un medio para poder seguir viviendo, un estar siendo, pedaleando. En ella van a trabajar o conseguir trabajo, vender, distribuir o reparar algo. No es que no piensen, es que piensan a partir de su condición de desplazado de los medios de transporte motorizados y obligado por esas circunstancias a usar la bicicleta.

No es querer ser alguien, en el estar las personas encuentran una lógica *propia* a su existencia ante quienes dominan la ciudad y la construyen urbanísticamente de acuerdo a sus intereses. Quienes controlan la ciudad observan a las y los ciclistas desde los diversos lentes y cristales mediante los cuales imponen una narrativa ocultadora de la realidad: la bicicleta mantiene a los ciclistas sanos, ejercitándose de manera constante, ayuda a los de mayor edad a “mantenerse”, se desplazan con mayor libertad y la bicicleta ayuda a cuidar del medio ambiente, se ahorra dinero y no es caro su mantenimiento. Es la mirada a partir de los diversos ángulos que permite el espejo retrovisor.

En síntesis, se trata de una teoría que se crea (a partir del “estar” y un método: “*que cambió la contemplación por la escucha, donde la palabra del otro recobra sentido en lo colectivo, cuestionando, interpelando (...) y vislumbrando sentido en la sabiduría para el mero estar, la vida nomás*” (Gerónimo y Tasat, 2020:28). Todo lo anterior orientado a “volver a cambiar el mundo” (Vila, 2020:71).

En cuanto a la parte que usamos del PC, éste se utiliza para caracterizar a las personas que utilizan la bicicleta en la ciudad (SEDATU, SEMARNAT, ITDP, 2018). Es un estudio de cinco ciudades mexicanas (Hermosillo, Sonora; León, Guanajuato; Morelia, Michoacán; Mérida, Yucatán y Tlaquepaque, Jalisco). Se aplican cuestionarios en lugares estratégicos, se pregunta por los recorridos de los ciclistas, las edades, tipo de bicicleta, accidentes, estructura vial, etc. Los resultados se exponen en gráficas y se a partir de ahí se hacen valoraciones. Generalmente, los estudios se centran en las motivaciones que impulsan al ciclista a movilizarse en bicicleta (Merforth, 2019; SEDATU, 2019).

El análisis de las y los ciclistas es parte de un escenario en el que México se convirtió en un laboratorio neoliberal (desde 1982 hasta 2018) en donde la participación social del salario en el Producto Interno Bruto (PIB) tuvo una tendencia a la baja al igual que los servicios de protección social. Al respecto, se pregunta Calva (2019) lo que ocurrió en 36 años con el ingreso y la respuesta es: “(...) *no sólo ha traído consigo una mayor inequidad en la distribución del ingreso, sino también un grave deterioro del bienestar de la gran mayoría de los mexicanos*”. Y añade:

Para empezar, durante los seis sexenios cumplidos de experimentación neoliberal se observó una severa degradación en la distribución funcional del ingreso. Bajo la estrategia de desarrollo económico liderado por el Estado, la participación de los salarios en el ingreso nacional disponible (IND) había pasado de 26.3% del IND en el periodo de 1951 a 1958 ... a 35.5% en el periodo de 1960 a 1969, y a 41.6% del IND durante el periodo de 1970 a 1982. Pero esta tendencia hacia una mejor distribución funcional del ingreso se invirtió bajo la estrategia neoliberal: la participación de los salarios en el IND descendió hasta 34.2% del IND en el periodo de 1983 a 1989 y hasta 31.3% del IND en el periodo de 2010 a 2017 (último dato disponible). Al cercenarse brutalmente su participación en la riqueza efectivamente generada, los asalariados de México tuvieron una pérdida acumulada de 2 032 584 millones de dólares durante los 35 años que van de 1983 a 2017. (Calva, 2019, s.p.).

## METODOLOGÍA

El municipio de Tehuacán se encuentra ubicado al sur del Estado de Puebla, al que pertenece y del que es la segunda ciudad en importancia. Alberga la Reserva de la Biosfera Tehuacán – Cuicatlán. De esta última, el 66 por ciento de su territorio pertenece a dicha área, cuyas responsabilidades comparte con el estado vecino de Oaxaca. Administrativamente, Tehuacán, pertenece a la Región 7 (ver Figura 1), conocida como Sierra Negra, habitada mayoritariamente por población indígena y clasificada como en

pobreza o en pobreza extrema (PMDUS, 2014: 10-16). Actualmente, tiene un aproximado de 319.375 habitantes (Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/tehuacan>).

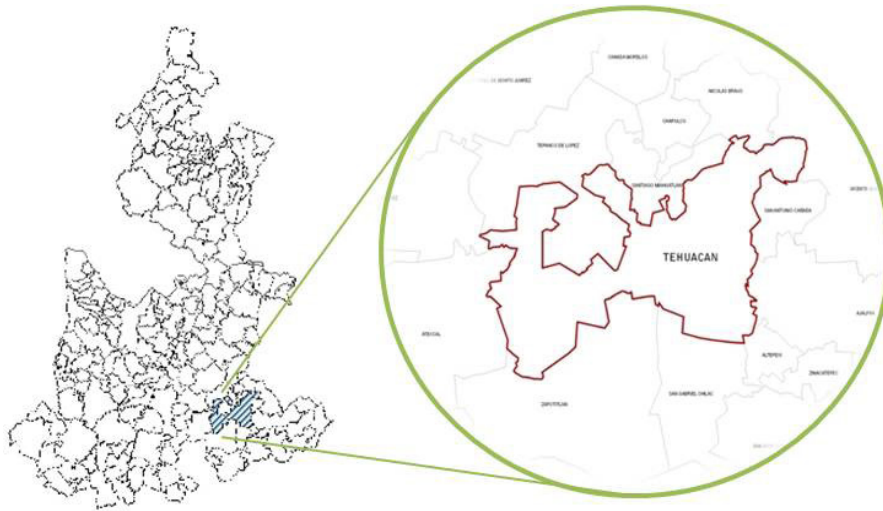


Figura 1. Localización geográfica del Municipio de Tehuacán. Fuente: <http://claudiaolmosgomez.blogspot.com/2019/02/ubicacion-geografica.html>

Se tomó como guía de investigación algunos criterios establecidos por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU), México. Ahí se establece que, para el estudio del perfil o perfiles ciclistas, se debe considerar (en municipios como Tehuacán que rebasa los trescientos mil habitantes), un universo de aproximadamente 400 personas para aplicar instrumentos de recopilación de información como cuestionarios o entrevistas. También se consultó a Mathias Merforth (2019). Consideramos en general las propuestas metodológicas de SEDATU y Mathias, pero nos distanciamos en cuanto al enfoque teórico y el método, como ya se ha expuesto. Los 400 cuestionarios, como establece la metodología indicada, se levantaron en varios puntos de la ciudad, como se muestra en la Figura 2.

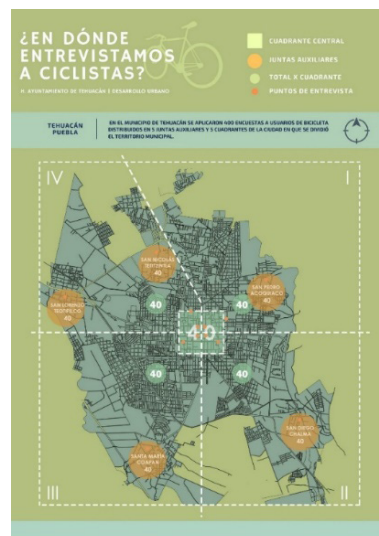


Figura 2. Identificación del lugar en donde se realizaron las encuestas. Fuente: *Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.*

La aplicación de los cuestionarios se dividió en dos áreas: 200 encuestas se aplicaron en el centro de la ciudad y 200 en cinco de las 12 Juntas Auxiliares con que cuenta el municipio, 40 cuestionarios por junta, bajo el criterio de hacer una distribución

territorial equilibrada. Los horarios en los que se hicieron las encuestas fueron de 9:00 de la mañana a 14:00 PM., horarios en los que se desplaza la población ocupada en los servicios y comercio. La muestra es representativa de acuerdo al criterio que establece la metodología de la SEDATU como ya se explicó.

Se eligieron las avenidas más transitadas y que comunica a la ciudad con sus Juntas Auxiliares: Reforma e Insurgentes (cruzan y dividen a la ciudad), la 2 Poniente, 4 Norte. Calles de áreas comerciales: 3, 5 y 7 oriente. Las cinco Juntas Auxiliares son áreas conurbadas al municipio de donde se desplazan sus habitantes hacia el centro de la ciudad. Los cuestionarios fueron aplicados en el centro urbano de las juntas: San Pedro Acoquiaco, Santa Diego Chalma, Santa María Coapan, San Lorenzo Teotipilco y San Nicolás Tetitizintla.

Las Juntas Auxiliares son, de acuerdo a la Ley Orgánica Municipal del Estado de Puebla, artículo 224:

(...) órganos desconcentrados de la administración pública municipal y estarán supeditadas al Ayuntamiento del Municipio del que formen parte, sujetos a la coordinación con las dependencias y entidades de la administración pública municipal, en aquellas facultades administrativas que desarrollen dentro de su circunscripción. El vínculo de información e interacción será la Secretaría de Gobernación Municipal o su equivalente en la estructura administrativa. Las Juntas Auxiliares estarán integradas por un presidente y cuatro miembros propietarios, y sus respectivos suplentes (p. 126).

Los cuestionarios se aplicaron directamente a los ciclistas con la encuesta en mano y el uso de lápiz. Se llevaron a cabo de agosto a noviembre de 2020. Esta etapa coincidió con la fase en que las políticas de encierro debido a la pandemia fueron parcialmente suspendidas. En la aplicación de los cuestionarios, los ciclistas fueron abordados en puntos estratégicos de la ciudad y las Juntas Auxiliares como se muestra en la Figura 2. Obviamente, manteniendo la sana distancia entre encuestador y encuestado. Las preguntas y temas que se abordaron se presentan en el apartado de resultados.

El procedimiento fue el siguiente: se paraba al ciclista, se le decía que se estaba aplicando una encuesta para un estudio con el propósito de aplicar políticas de atención al ciclista de parte del Gobierno Municipal de Tehuacán (2018-2021). Se le mostraba la identificación y por lo general accedían a responder. Participaron como apoyo en la aplicación de las encuestas y fotografías, en diferentes momentos y espacios, la arquitecta Alma Casales y el señor Gustavo Valderrama. En fotografía Álvaro Camargo, los tres empleados del Ayuntamiento de Tehuacán.

Los cuestionarios se concentraron en una matriz de hoja de cálculo en formato electrónico a partir de ahí se elaboraron gráficas y cuadros estadísticos. Para efectuar la interpretación se tomó como referencia otras interpretaciones de estudios que indicaron la importancia del salario de las y los ciclistas de otras ciudades y la importancia que tiene como factor determinante en cuanto al uso de la bicicleta y su relación con quien va en ella.

Tener una bicicleta puede significar progreso desde el punto de vista de que se acumula un bien adicionalmente. Es verdad que no es lo mismo tener o no tener bicicleta porque también están los que no la poseen. Pero la posesión de un bien debe contemplarse en su contexto y en este caso la posesión tiene matices que es necesario comprender.

## RESULTADOS

Los 400 cuestionarios arrojan lo siguiente: la mayoría de las y los usuarios de bicicleta son ciclistas de las Juntas Auxiliares, en un 73,5 por ciento, como se puede apreciar en la Figura 3. Si solamente consideramos los ciclistas que se movilizan en el centro de la ciudad se observan dos núcleos: los que viven en el centro de la ciudad y otros que tienen como origen las Juntas Auxiliares. Los que viven en el centro y utilizan bicicleta para movilizarse, son ligeramente superiores por un punto porcentual con respecto de aquellas (os) que vienen de las Juntas Auxiliares. Están casi a la par tomando en consideración únicamente cuando circulan en el centro de la ciudad.

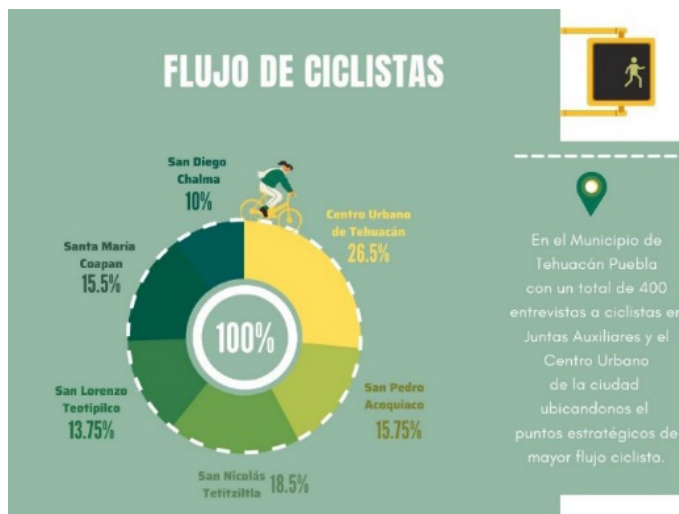


Figura 3. Porcentajes de las y los ciclistas de las Juntas Auxiliares y del Centro Urbano del Municipio de Tehuacán. Fuente: *Elaboración propia con la colaboración de Alma Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.*

La diferencia radica en que las y los ciclistas del centro urbano del Municipio de Tehuacán, no hacen ni llevan a cabo desplazamientos que impliquen largas distancias ni ocupan, se deduce, igual número de horas como aquellos ciclistas que viven en las Juntas Auxiliares, como se mostrará más adelante. Existe el usuario de bicicleta del centro de Tehuacán que acude a las Juntas Auxiliares, pero numéricamente no tienen el mismo significado con respecto a quienes se desplazan al centro de Tehuacán desde las Juntas Auxiliares.

## MUJERES

Las y los usuarios de bicicleta, divididos por género, dio como resultado que la mayoría de las y los ciclistas del Municipio son hombres. Una minoría son mujeres, como se puede deducir de la Figura 4. Se precisa que los cuestionarios se aplicaron en el contexto de la pandemia por Covid-19, de 2020. Es probable que eso haya modificado los porcentajes que aquí se presentan debido a las restricciones impuestas por el gobierno municipal a la movilidad en la ciudad. Escuelas y mercados fueron cerrados temporalmente. En el caso de la maquila, de la que participan ampliamente las mujeres una parte es a domicilio por lo que no es necesario el desplazamiento salvo en las mismas Juntas Auxiliares o asentamientos populares de la ciudad (Barrios y Santiago, 2004).



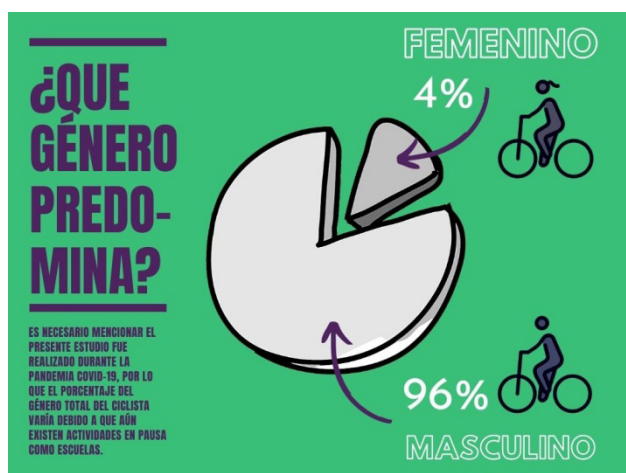


Figura 4. Usuarios de bicicleta, por género. Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.

Este dato contrasta con el hecho de que las mujeres son muy importantes en la economía de la maquila, en la región. Como usuaria de la bicicleta en las Juntas Auxiliares se puede apreciar la importancia que tiene para ellas su uso.

## ESCOLARIDAD

Como se indica en la Figura 5, las y los usuarios de bicicleta se enfrentan a factores adversos como determinantes de la vida que, en general, dominan la inserción social en la estructura laboral del país. Como se puede observar en la Figura ya referida, el 38.5 por ciento de las y los usuarios de bicicleta únicamente han cursado la primaria o algún grado de la primaria; el 26 por ciento cursó la secundaria y el 22.5 por ciento con preparatoria. La educación no debería ser un determinante del ingreso pues constitucionalmente existe un principio acerca de las características del salario en México, pues de acuerdo al artículo N°123 (fracción sexta, segundo párrafo) se establece que:

Los salarios mínimos generales deberán ser suficientes para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia, en el orden material, social y cultural, y para proveer a la educación obligatoria de los hijos. Los salarios mínimos profesionales se fijarán considerando, además, las condiciones de las distintas actividades económicas. (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2021, p. 135).

En la economía actual la mayoría de las y los usuarios de bicicleta del Municipio de Tehuacán sólo han cursado primaria y secundaria. La educación es un elemento que condiciona el ingreso a los empleos mejor pagados.

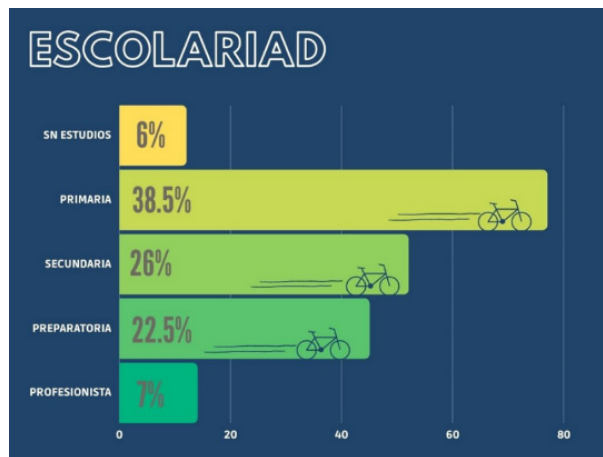


Figura 5. Nivel escolar. Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Alma K., Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.

La bicicleta la utilizan las y los jóvenes para acudir a la escuela, desde la secundaria en adelante, y es muy probable que los niños que van a las primarias ubicadas en las Juntas Auxiliares, según observamos en campo. En ella se desplazan de las Juntas Auxiliares a las escuelas secundarias, preparatorias y la universidad. En las Juntas Auxiliares pudimos observar a niños en bicicleta que se desplazan, por ejemplo, en Santa María Coapan. Sus calles principales, entre la Avenida Nacional y el parque central, concentran una importante área de movilización interior.

## OCUPACIÓN

El Municipio de Tehuacán juega un rol metropolitano en esta subregión. La ciudad ha sido ubicada dentro de una división social del trabajo a la que le corresponde arropar en su seno actividades que son consideradas por los economistas de baja composición de capital. Por lo que los empleos también son, en el caso de las y los usuarios de bicicleta, representativos de un tipo de economía terciarizada, como se puede apreciar en la Figura 6. El incremento del poder adquisitivo del salario apenas inició a partir de 2018 un proceso de recuperación comparado con la baja del poder adquisitivo que vivió durante los últimos 36 años que duró el modelo neoliberal. Que sea una economía terciarizada no implica necesariamente bajos salarios, pero aquí sí opera la tendencia a la baja salarial.



Figura 6. Empleos en se ocupan las y los ciclistas del municipio de Tehuacán. Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.

La región es parte de economías precarias y en donde prevalecen los bajos salarios. Tehuacán es parte de un proyecto de firmas maquiladoras mundiales y nacionales que promueven la maquilización del sur, el tipo de empleo y salario tienen ciertas características. La población tiene poca experiencia laboral, con bajos niveles reproductivos y con escasa preparación escolarizada. La mayoría de los ciclistas del Municipio de Tehuacán se ocupan en trabajos relacionados con oficios (27 por ciento), entre ellos en un taller de bicicletas o motos, en el ramo de la construcción, soldador. Otros son comerciantes (19.5 por ciento), algunos de ellos lo hacen en la calle como parte del comercio informal, venden leche, pan, tortillas o memelas, productos agrícolas, o la maquila, entre otras actividades. Como empleados se ocupan en la distribución vía aplicaciones digitales, carteros, en negocios de ropa o de ventas al menudeo.

## EDAD

No resulta extraño que las y los usuarios de bicicleta del Municipio de Tehuacán sean personas adultas, como se establece en la Figura 7. El 78 por ciento de la población que utiliza bicicleta se encuentra entre los rangos de 20 y 60 años, la edad laboral promedio de las personas. Es la edad que asocia potencia laboral y actividad productiva. Es importante destacar los polos de estos datos: en el caso de la población usuaria de bicicleta que supera los 60 años es bastante numerosa, así como los niños y jóvenes menores de 20 años. Jóvenes menores de 20 años que la usan para trabajar y acudir a estudiar. Los mayores de 60 años que encontramos como usuarios de bicicleta (mujeres mayores de 60 usando bicicleta no observamos a nadie) que llevan a cabo una actividad laboral, algunos son pensionados o jubilados de empresas refresqueras y para ello la bicicleta fue y es un factor de suma utilidad.

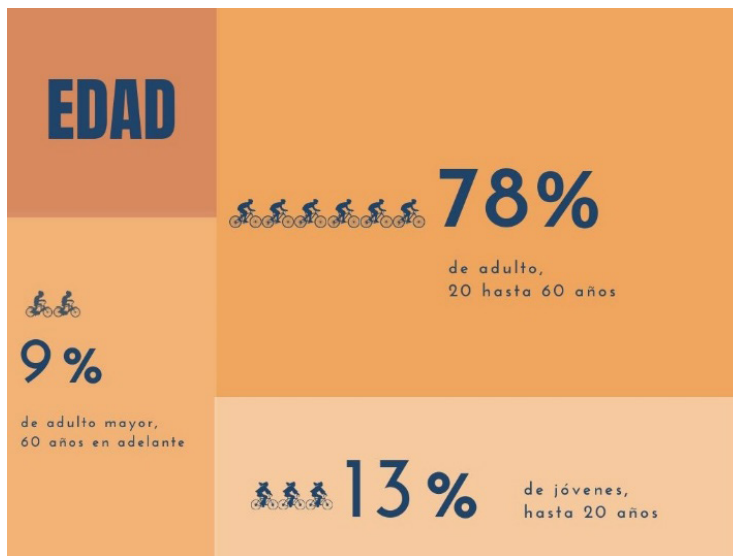


Figura 7. Edad de las y los ciclistas de Tehuacán. Fuente: *Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.*

El subsegmento de las y los usuarios de bicicleta, mayores de 60 años, que representan el 9 por ciento, es increíblemente audaz y posee un amor a la vida que lo hace un distinguido usuario de la bicicleta. Algunos de ellos utilizan la bicicleta para mantener movimientos vitales en alguna parte del organismo, como pueden ser los pies, principalmente. Otros, para mantener de alguna manera activo el cuerpo. Uno de ellos le acredita al uso de la bicicleta el buen estado de sus pulmones y el haber superado un contagio por el virus del SARS-CoV 2. En general, la bicicleta es un instrumento que de alguna o de otra manera contribuye a mantener la vitalidad y la salud, que el esfuerzo de mover la bicicleta le “regresa” al organismo. Es increíble, nos encontramos con varios de ellos ya disfrutando de su jubilación y quienes recuerdan su etapa laboral con la bicicleta siempre acompañándolos. Algunos de ellos, ex empleados de la industria refresquera local.



Figura 8. Distribuidor de leche. Fuente: *Elaboración propia con la colaboración de Alma K, Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.*

## LA NECESIDAD

A la pregunta: “¿por qué utilizas la bicicleta?”, la respuesta de las y los ciclistas (el 30 por ciento) fue contundente: *por necesidad*, que hemos categorizado como “Económica” (ver Figura 9), como la razón principal por la que las y los usuarios de bicicleta la utilizan por encima de otro medio de movilización dentro de la ciudad. Es económica porque permite a las y los usuarios economizar dinero pues, de lo contrario, parte de sus ingresos se irían en el transporte público de combis que actualmente predomina en Tehuacán como servicio de transporte público. En una economía deprimida salarialmente, la respuesta es esa, es por necesidad que utilizan la bicicleta.

En cuanto a la salud, las y los ciclistas ven en la bicicleta una manera de sustituir el realizar actividades deportivas a las que tendrían que dedicar un tiempo especial. La bicicleta “nos mantiene sanos” respondió el 28 por ciento de los entrevistados. La bicicleta es práctica debido a que los lleva por las rutas que ellos desean contrariamente a las combis con una ruta predeterminada, además de tener que soportar el humor del conductor de las combis. Finalmente, son ecológicas porque no emiten Gases Efecto Invernadero (GEI) y en la actualidad, bajo la pandemia, permite a las y los usuarios de ella mantener sana distancia y evitar de esa manera un posible contagio.



Figura 9. Causas por las que los usuarios de bicicleta las prefieren a otros medios de transporte. Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.

El uso de combis también tiene otro inconveniente. Se ha convertido en el principal medio de transporte, después de que el antiguo servicio de autobuses fue incapaz de competir con las combis en los últimos decenios del siglo pasado. Actualmente, las combis tienen los mismos problemas que acompañaron a este servicio desde sus inicios: sin mantenimiento y en horas pico sobrecupo de pasajeros. Los entrevistados nos refieren que son tardadas, se tienen que ajustar en ocasiones a los estados de ánimo del conductor, no van necesariamente por las rutas a las que los ciclistas se dirigen en el Municipio. En esta época de pandemia van más pasajeros de los que deberían transportarse de acuerdo con la capacidad de este tipo de transporte. Es imposible asegurar la sana distancia.

La bicicleta tiene sus inconvenientes como el hecho de que en largas distancias se suda, en clima lluvioso es imposible manejar, se llega a descomponer, cansa a los usuarios que recorren largas distancias, sobre todo en subidas. En el caso de los ciclistas de las Juntas Auxiliares es imposible, en este punto, concordar con las rutas de las combis.

Algunos de ellos se dedican a la construcción. Esto implica que van de una Junta a otra o a otras durante un mismo día en busca de empleo.

## LAS JUNTAS AUXILIARES

En las Juntas Auxiliares es común que los pequeños negocios utilicen la bicicleta para distribuir pan, memelas, tortillas, leche y productos agrícolas a domicilio. En algunas Juntas Auxiliares la bicicleta ha sustituido el uso de animales de carga, como el caballo. En ellas se desplazan a la parcela. La bicicleta no requiere alimento diario como el caballo, más allá de un mantenimiento general que no resulta tan elevado como el auto. Todo depende del sub-estrato social que haga referencia a los costos de reparación. Para el segmento a los que nos hemos dirigido las reparaciones de la bicicleta son costosas.

El uso de la bicicleta en las Juntas Auxiliares es cotidiano y en ella se desplazan en su interior y hacia afuera. La participación de las mujeres en el uso de la bicicleta se incrementa. Por la estructura urbana de las Juntas Auxiliares y su ubicación, el uso de la bicicleta se dispersa o concentra de acuerdo a las áreas en las que se agrupa el comercio, los servicios y la maquila.

El movimiento en las Juntas Auxiliares tiene que ver con el hecho de que aparte de los pequeños negocios, ahí se asentó la industria maquiladora. De acuerdo a Barrios y Santiago (2004), en Tehuacán:

Las maquiladoras se encuentran ubicadas principalmente en los municipios de Tehuacán –en donde se encuentran dispersas por todas las colonias de la ciudad y dentro de las poblaciones que constituyen sus juntas auxiliares, principalmente en San Lorenzo Teotipilco, Magdalena Cuayucatepec, San Pedro Acoquiaco, Nicolás Tetitzintla, San Diego Chalma, Santa Cruz Acapa, Santa María Coapan y Santa Catarina Otzolotepec- y Ajalpan; pero también existen empresas en otros municipios como Santiago Miahuatlán, Chapulco, Vicente Guerrero, Altepexi, Zapotitlán Salinas, San Gabriel Chilac, Zinacatepec, Coxcatlán y Zoquitlán (p. 25).

Los desplazamientos hacia afuera de las Juntas Auxiliares, como se pueden apreciar en la Figura 10, se dirigen, por lo general, hacia las vías centrales que comunican directamente a la Junta Auxiliar con el Centro de la Ciudad. El mapa referido nos indica hacia dónde se dirigen y cuáles son las vías que eligen, sin que esto excluya otras opciones. Aquí presentamos la información recabada a partir de los cuestionarios que se realizaron.



Figura 10. Rutas preferidas por las y los ciclistas de las Juntas Auxiliares para dirigirse al Centro de la Ciudad. Fuente: *Elaboración propia. con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.*

## DESPLAZADOS

La y el ciclista que transita por la ciudad y utiliza para sus actividades principales la bicicleta, es una o un desplazado del uso de otros medios de transporte. No los utiliza porque sus condiciones a las hacemos aquí referencia no se lo permiten. La regla es que sus ingresos no le dan para ello, aunque existen excepciones.

A las y los ciclistas se les hicieron dos preguntas con el fin de conocer el tiempo que utilizan en sus viajes y cuántas rutas utilizarían en caso de no contar con bicicleta; valorar el panorama al que se enfrentan; la importancia que tiene la bicicleta en su vida diaria y las implicaciones económicas que significaría para ellos el verse obligados a utilizar el sistema de transporte público existente. Las respuestas se pueden apreciar en la Figura 11 y se interpretan teniendo siempre presente los ingresos mensuales de las y los ciclistas de Tehuacán.

El promedio de tiempo que utiliza la mayoría de las y los usuarios de bicicleta (el 50 por ciento de los entrevistados) en sus desplazamientos dentro de la ciudad o de la Junta Auxiliar, es de 10 minutos y una hora. Esto se debe al hecho de que la mayoría de las y los usuarios de bicicleta viven en las Juntas Auxiliares o en alguna de las colonias de las juntas.

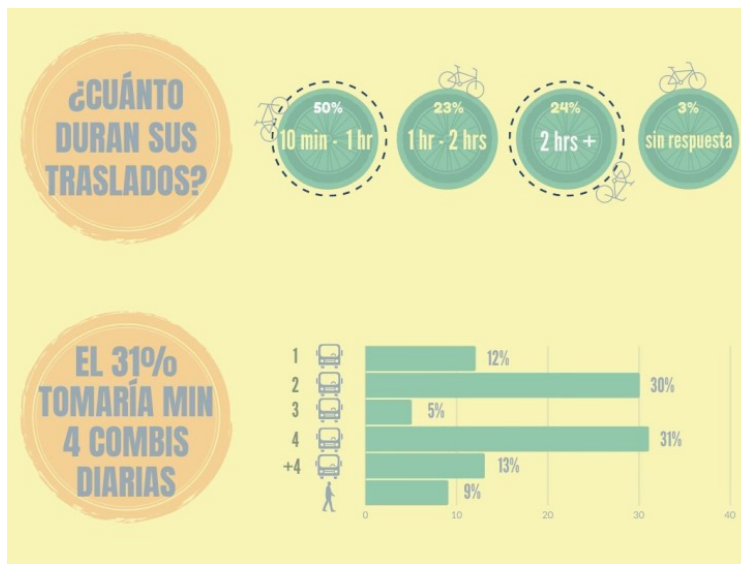


Figura 11. Tiempo de recorridos y cantidad de rutas que tomarían las y los usuarios de bicicleta de no contar con ella por alguna circunstancia. Fuente: *Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.*

El costo de un viaje es de ocho pesos (\$8.00 M. N.). Si el ingreso promedio de las y los ciclistas del municipio de Tehuacán se encuentra entre tres y cinco mil pesos, el gasto por uso de combis puede significar, diariamente, si se toman dos rutas implica pagar pasaje en cuatro combis y se gastarían: \$ 32.00 pesos diarios; 160 pesos por semana y 640 pesos al mes. Lo anterior, considerando que se desplazan cinco días estrictamente. No consideramos que pueden ser seis o siete como suele ocurrir y sin contemplar desplazamientos familiares.

Los que ganan tres mil pesos se gastarían a la semana el 21.3 por ciento de su salario en combis; los que ganan cuatro mil pesos, se gastarían el 16 por ciento; los que ganan cinco mil pesos se gastarían el 12 por ciento de sus ingresos. Se podría considerar que es un porcentaje muy bajo en una escala de cien, pero en 2020, en México el salario mínimo fue de tres mil 673 pesos mensuales. La canasta básica para una persona tuvo un costo de mil 643 pesos. Le queda a una persona (hacemos abstracción de la familia) dos mil 30 pesos para otros gastos (Capital humano, 2020).

El otro 50 por ciento (si sumamos el 23 por ciento de las y los que utilizan una a dos horas, el 24 por ciento de los que usan dos horas y los sin respuesta, el 3 por ciento), nos arroja desplazamientos superiores a una hora y hasta más de 2 horas. La posibilidad de tomar dos o cuatro combis se incrementa en la medida en que se vive en las Juntas Auxiliares y los usuarios se movilizan hacia el centro de la ciudad. Si algunas de las y los ciclistas se dedican a la construcción, implica que cuando decimos más de dos horas eso puede significar hasta 4, 6, o más horas de recorridos que van de alguna Junta Auxiliar al centro de Tehuacán y, de ahí, a una, dos o más Juntas Auxiliares.

## PROTECCIÓN

De acuerdo con las encuestas, el uso de la bicicleta es intenso entre las y los ciclistas del Municipio de Tehuacán. El 78 por ciento de los usuarios la utilizan los siete días de la semana, como se puede apreciar en la Figura 12. En la medida en que las y los usuarios de bicicleta pertenecen a las Juntas Auxiliares, el uso de la bicicleta es más intensivo



en esos lugares. Por otro lado, también observamos que la mayoría de las y los ciclistas se sienten amenazados por los vehículos automotores entre los que circula cotidianamente. Es preciso decir que, en general, en el Municipio existe conciencia de los conductores acerca de su relación con los ciclistas, de lo contrario esto sería un caos permanente. Por lo que será importante tomar en consideración de todos modos este estado emotivo que acompaña a las y los ciclistas con el fin de proporcionar condiciones óptimas de circulación dentro de la ciudad.

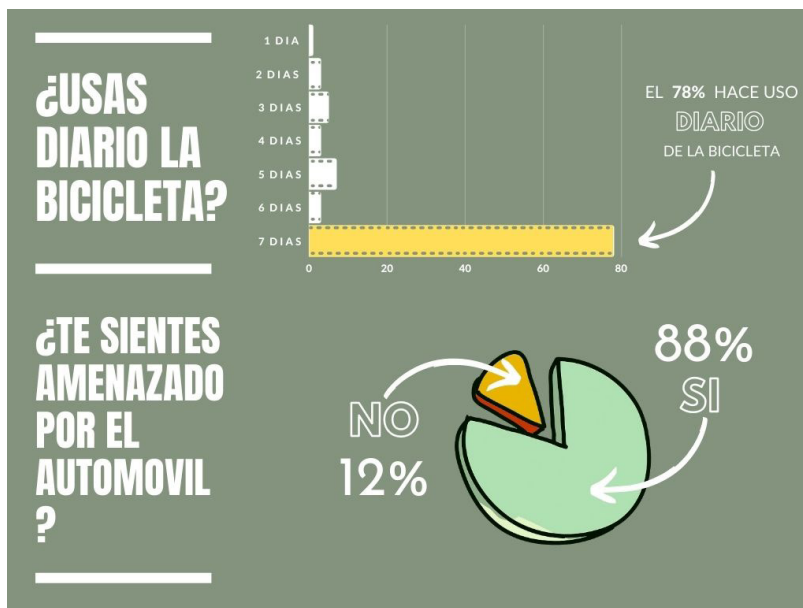


Figura 12. Uso de la bicicleta y el estado de amenaza sobre las y los ciclistas de Tehuacán. Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.

Como se puede deducir de los datos de la figura 13: el 64 por ciento no ha tenido accidentes. La mayoría de los accidentes que ocurren son ocasionados por la mala infraestructura vial, pues representa en 13 por ciento del total de las respuestas dadas por las y los usuarios de bicicleta. El 10 por ciento de los accidentes tienen como origen a los automovilistas. El 8 por ciento tiene por causa las condiciones mecánicas de la bicicleta y al ciclista: descomposturas o manejo inadecuado. Lo anterior, en el contexto de que las y los ciclistas del municipio no utilizan ningún tipo de mecanismo de protección.

De los 400 entrevistados sólo tres de ellos traían casco protector. La respuesta acerca del por qué no utilizan protección es que no están acostumbrados, sudan o que sus recorridos son cortos.

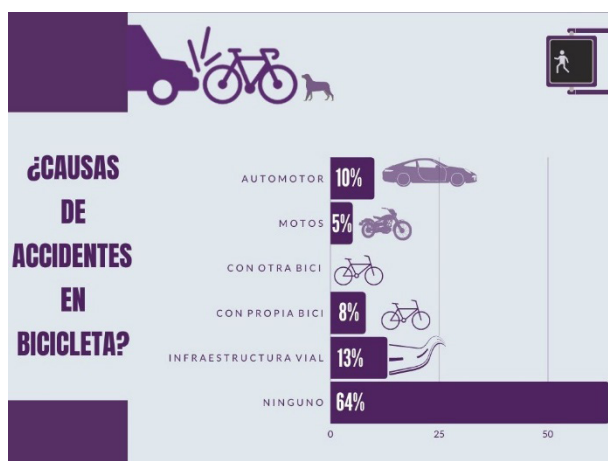


Figura 13. Causas de accidentes de las y los ciclistas del Municipio de Tehuacán. Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Alma K. Casales Vega y Gustavo Valderrama Correa.

## LA BICICLETIZACIÓN

A modo de conclusión, la biciletización es un fenómeno que se caracteriza por: 1) Por el surgimiento de un tipo de empleo precario asociado a un conjunto de actividades que emergieron y están relacionadas con el reparto de bienes y servicios, entre ellos la distribución de alimentos y mensajería; 2) la incorporación de la bicicleta de parte de un segmento de la población que en la medida en que no cuenta con recursos para desplazarse en el transporte público que actualmente existe, no le queda otra opción que utilizar la bicicleta; 3) En Tehuacán existe una potente e increíble economía familiar de elaboración y venta de tortillas y memelas, que ha desbancado a la industria de la tortilla mecanizada. En algunos casos, utiliza la bicicleta para su venta, al igual que pequeños negocios.

## HALLAZGOS

Primero, el PC promovido por la SEDATU es insuficiente para el estudio de los ciclistas en quienes el uso de la bicicleta no es una elección libre sino determinada por factores relacionados con estrategias mundiales financieras, la terciarización de la economía, una economía que opera con bajos salarios, regiones empobrecidas por políticas que se aplicaron antes y después del modelo neoliberal que colocaron a una población en el olvido y la marginación social, entre otros factores.

Segundo, el PSC que aquí se propone incorpora los marcos contextuales en los que opera el uso de la bicicleta. No es lo mismo el usuario (a) de bicicleta en Holanda que en México. El marco contextual latinoamericano es diferente al de otros países y particularmente el de Tehuacán, un municipio cuya economía que apuntaba a la industrialización por la vía de las embotelladoras y que finalmente se inclinó hacia la maquila de exportación.

Tercero, el CS que conceptualizamos no lo es por gusto sino por necesidad. Si este segmento de la población viviera en condiciones económicas distintas, no utilizaría la bicicleta para movilizarse dentro de la ciudad, como actualmente lo hace. Con otros ingresos utilizaría un medio de transporte propio o el servicio público de combis o taxis.

Se trata de personas que utilizan la bicicleta porque tienen carencias. ¿De qué tipo de carencias hablan nuestros entrevistados?, de carencias que no pueden satisfacer debido al bajo poder adquisitivo de sus ingresos comprendidos dentro de lo que comúnmente conocemos como salario.

En 2020 el salario mínimo diario en México fue de 123 pesos con 22 centavos. Es el equivalente a 6.6 dólares estadounidenses. En la Gráfica ya referida, la mayoría de las y los usuarios de bicicleta se ubican en tres rangos, pero principalmente en dos: de mil a tres mil pesos, el 31 por ciento; de tres a cinco mil pesos, el 35 por ciento; de cinco a 10 mil, el 18 por ciento. Esto quiere decir que, si sumamos el 31 por ciento y el 35 por ciento de las y los usuarios, tenemos que el 66 por ciento de la población usuaria de bicicleta, tiene un ingreso mensual que va de una cantidad ligeramente superior a los mil pesos y termina en los cinco mil. La mayoría de la población inclina la balanza hacia los que menos ganan. Los que están por encima de los cinco mil pesos, son el 18 por ciento de las y los usuarios de bicicleta.

Cuarto, es muy importante darle un significado preciso al ingreso salarial de las y los ciclistas del Municipio de Tehuacán. El ingreso salarial no es solamente una cifra que nos indica una cantidad de dinero que ingresamos mensualmente. La percepción salarial impone una relación social y cumple una función fijadora desde el punto de vista de las jerarquías de la escala social. El ingreso como salario, en general, incrusta en diferentes niveles de la escala social, arriba o abajo, a los diversos segmentos de la población. De tal manera que quienes ganan poco están condicionados a un tipo de transporte que es la bicicleta y clasifica a este segmento de la población en la categoría de los que menos ganan, es decir, de los clasificados erróneamente como pobres.

Quinto, el salario es un determinante de la manera en que se circula y movilizan las personas al interior de la ciudad. Pero eso no es todo. El salario o los ingresos personales de la o del ciclista que circula al interior del territorio municipal, determina la vida del ciclista, su lugar en la división social del trabajo, el punto que ocupa dentro de la escala social, en dónde lo encontramos al interior de la estructura urbana municipal, pero sobre todo en qué medio se moviliza y de los que es excluidos. No puede circular en auto particular o en el servicio público de transporte con que cuenta el municipio, por la sencilla razón de que debe proteger el salario de gastos que pueden disminuir su cantidad y las prioridades familiares o personales de su uso.

Seis, el CS del municipio de Tehuacán es un ciclista condenado a vivir asido a la bicicleta, debido a que las condiciones económicas, políticas, sociales, ambientales y culturales le han impuesto esa condición. En torno a esta situación se ha recreado un discurso que le endulza el oído al ciclista al hablarle de empleos, el cuidado del medio ambiente, la salud, pero como una manera de ocultarlo, dominarlo, porque detrás de esa narrativa se oculta la explotación social de que son objetos en la región.

## DISCUSIÓN

La propuesta de profundizar en el análisis del ciclista en los países latinoamericanos bajo una perspectiva analítica social tiene como fin evitar imitar las categorías utilizadas en los estudios europeos para analizar el uso de la bicicleta. Nuestra realidad es distinta a la que vivimos en esta subregión del continente. Aquí se trata del perfil de un ciclista con una formación y un contexto cultural distinto.

El ciclista social piensa en función del piso que recorre, parafraseando a Kusch. Percibe que el uso de la bicicleta es vital para su existencia, no solo porque no contamina

y al pedalear logra mantener cierta vitalidad y mejorar las condiciones de salud, aunque reproduce lo que le han enseñado que diga, sino en razón de que si utiliza el dinero en medios de transporte de paga eso se traducirá en malestar familiar, en vivir o no vivir.

Y esto último es lo fundamental sabiendo que las cosas no duran para siempre y se trabaja para un día mejorar la condición en que se encuentra. Es parte de lo que menciona Kusch: existe una sabiduría popular que representa un mundo a veces combinado con las ideas de los que dominan, pero al final ellos saben darle sentido a lo que realmente piensan y sienten, como una manera de interpelar, de resistir.

Están siendo, pedaleando, pensando, quieren más ciclo vías que los protejan de los vehículos motorizados, saben que ellos mismos se pueden producir un accidente por un descuido personal o mecánico, pero no dejan de pensar en que es necesario que la autoridad redoble sus esfuerzos para mejorar las normas que regulan la relación entre ciclistas y conductores de vehículos motorizados. Están pensando “nomás”.

Su pensar está arraigado en los recorridos que hacen, cómo y con qué medios van a librar las distancias, apegados a la bicicleta miran y piensan el mundo a partir de las rutas que recorren, que es su piso como diría Kusch. Desde la bicicleta cuestionan al conductor de microbuses, autos, motocicletas, a la autoridad. Desde ahí miran al alcalde que malgasta o maneja equivocadamente los recursos de ellos.

La investigación fundamentó la existencia de un CS y un PSC. Desde el punto de vista analítico es más complejo que la propuesta del PC que sostienen los estudios que sostiene la SEDATU (2019) mexicana. Lo anterior, debido a que el PC de la SEDATU es un perfil que se construye bajo la idea de que el ciclista únicamente tiene que ver con la relación que sostiene con la bicicleta y las vicisitudes con que se encuentra en los recorridos que hace.

El CS que aquí se ha fundamentado es un ciclista que tiene una relación con su entorno derivado no solamente del recorrido que hace con la bicicleta sino con el ambiente natural, económico, político, social y cultural en el que vive. El PSC es el de una mujer y un hombre que no tiene acceso pleno a la educación, empleos seguros, a los sistemas de salud y buenos salarios, porque existen condiciones que le impiden ser, pero está pensando, siendo, mirando, interpelando.

A excepción de los textos de Augé y Caracciolo, el resto de la literatura está muy influenciada por el positivismo (ver Horkheimer en Gonzalo y García, 2020). Se preocupan por mirar al ciclista como un agente que recorre largas distancias, cuántas horas duran los recorridos, los inconvenientes que se encuentran al paso, el impacto positivo en la salud del ciclista, se le encuentra a la bicicleta virtudes ecológicas, la marca y tipo de bicicleta que utiliza, la socialización de la bicicleta con programas gratuitos. Sin embargo, nadie se pregunta: ¿Por qué un segmento de ellos vive atado a la bicicleta como un castigo, condenados a no dejarla de por vida?

El CS es también un empleado de las plataformas digitales Hidalgo y Valencia, 2019; López, 2019; García, 2020; Fagioli, 2022) y un ciclista utilitario (Pérez, 2017), pero también es algo distinto: un ciclista condicionado a vivir atado a la bicicleta porque sus condiciones de existencia, lo que gana, lo condena a vivir atado a ese medio de transporte, la bicicleta. Es una mujer y un hombre que interpela, a partir de pedalear la bicicleta, el mundo que lo viste de “héroe” discursivamente y lo invisibiliza.

## CONCLUSIONES

El objetivo de la investigación fue encontrar un perfil social de las y los usuarios de la bicicleta en el municipio de Tehuacán (el PSC), así como dar fundamento al concepto del CS. Nuestro punto de partida fue el PC. Nos hemos encontrado con suficientes evidencias que nos llevan a la afirmación siguiente: el modelo del PC ciclista que utiliza SEDATU para el análisis de los usuarios de bicicleta es un modelo limitado cuando se trata de analizar al ciclista en su contexto. El PSC que aquí presentamos nos permite ampliar, profundizar y contextualizar los estudios.

El uso de la bicicleta, en el caso de Tehuacán, ha ocupado un lugar muy especial: el utilizar la bicicleta para movilizarse hacia el trabajo o como medio de transporte asociado a los oficios, las plataformas digitales o negocios familiares: distribuyendo o vendiendo algo. Ha ocurrido un cambio de acuerdo con lo anterior en la relación persona/bicicleta, debido a las características de la economía que nos arroja una nueva configuración del uso de la bicicleta. Dejó de ser un medio de transporte para convertirse en un medio de subsistencia al que se permanece unido.

Mediante ella, los sectores de la población, los desplazados de los ingresos elevados por las características de la economía que ha emergido recientemente, han reposicionado su uso, pero como un segmento que refleja mecanismos de exclusión no de la inclusión. En ese sentido, la bicicleta la utilizan para sobrevivir, incluidos los que tienen un empleo por lo precario de los salarios. La razón es que los ingresos son insuficientes para adquirir un transporte motorizado, ya sea moto, automóvil e, inclusive, por lo menos el uso del transporte público privado.

La imagen de que la bicicleta, en abstracto, la usan segmentos de la población pobre no es completamente cierta. Aquí hemos demostrado que esa imagen es una representación socialmente construida. La bicicleta es usada por segmentos de la población que obtienen bajos ingresos. No la usan porque sean pobres sino porque han sido empobrecidos. El decir que la bicicleta la usan los pobres es una representación distorsionada que oculta la existencia de un conjunto de mecanismos de exclusión social. No la utilizan por ser pobres sino debido a que fueron empujados por mecanismos económicos, políticos, ambientales y sociales al empobrecimiento y una evidencia es el uso de la bicicleta, porque de lo contrario utilizarían los sistemas de movilidad motorizados.

Es verdad que muchos de ellos cuando se les pregunta acerca de las ventajas del uso de la bicicleta, de inmediato enumeran que su uso tiene efectos positivos en materia de salud y cierta libertad con respecto a las rutas fijas del transporte público. Vista esta reflexión en el contexto en que hemos estudiado a las y los ciclistas, encontramos que en realidad se trata de mecanismos sociales de exclusión y marginación con respecto a otros medios de transporte y movilidad. Por lo que, como dice Kusch, piensan a partir de que buscan sobrevivir, a partir del “estar siendo”.

En conclusión, el perfil social de las y los ciclistas de Tehuacán, nos refiere un modelo de ciclista determinado por la división social del trabajo al que es incorporado el municipio de Tehuacán, que pasó de una incipiente industrialización a una economía terciarizada y de maquila que se caracteriza por bajos salarios. El o la ciclista usan la bicicleta por necesidad porque de lo contrario los ingresos se verían menguados por el pago de transporte público privado. Definitivamente no les alcanza para la adquisición de una motocicleta o un automóvil. El uso de la bicicleta refleja un acto de exclusión social con respecto a los medios de transporte que se mueven con motor.

El ciclista social es un condenado a vivir asido a la bicicleta.

## BIBLIOGRAFÍA

- » Augé, M. (2009). *Elogio a la bicicleta*. España: Gedisa. Recuperado en: <http://facultad.pucp.edu.pe/comunicaciones/ciudadycamunicacion/wp-content/uploads/2015/01/Auge-Elogio-de-labicicleta1.pdf>.
- » Hernández, B.; Amaru, M. y Hernández, R. S. (2004). *Tehuacán: del calzón de manta a los blue jeans*. Tehuacán, Puebla: Comisión de Derechos Humanos y Laborales del Valle de Tehuacán, A.C/Red de Solidaridad con la maquila (Canadá). En: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/29365.pdf>.
- » Calva, J. L. (2019). La economía mexicana en su laberinto neoliberal. *El trimestre económico*, 86(343), 579-622. Recuperado en: Epub 23 de junio de 2020 (<https://doi.org/10.20430/ete.v86i343.921>).
- » Caracciolo, C. (2009). Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia fascista. *Historia Crítica*, (39), 20-42. Retrieved September 23, 2020. Recuperado de: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=So121-16172009000300004&lng=en&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So121-16172009000300004&lng=en&tlng=es).
- » Castro Orellana, R. (2016). Sistema-Mundo y Transmodernidad: una lectura crítica. *Política común*, DOI: <https://doi.org/10.3998/pc.12322227.0010.004>
- » Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (2021). Artículo 123, fracción VI, segundo párrafo. Recuperado en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>.
- » Espinoza-Bolaños, J.; Hernández-Vega, H. y Jiménez-Romero, D. (2017). Caracterización de la movilidad ciclista en el cantón Puntarenas, Costa Rica: resultados de los distritos con mayor cantidad de ciclistas involucrados en colisiones. Recuperado en: <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/490/vol.%2023-24%2c%20art.%201.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- » Factor capital humano (2020). ¿Para qué alcanza el nuevo salario mínimo en México? En: <https://factorcapitalhumano.com/mundo-del-trabajo/para-que-alcanza-el-nuevo-salario-minimo-en-mexico/2020/01/>.
- » Fagioli, A. (2022). El *general intellect* en bicicleta. Un análisis del trabajo de repartidores de plataformas de *Delivery* de Buenos Aires, Argentina. *Razón Crítica*, 12. (<https://doi.org/10.21789/25007807.1750>). Recuperado en: <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/razoncritica/article/view/general-intellect-bicicleta-analisis-trabajo-repartidores-plataformas-delivery-Buenos-Aires-Argentina/1836>.
- » Fanon, F. (1983). *Los condenados de la tierra*. México. Fondo de Cultura Económica (FCE). Recuperado en: [https://descargarlibrosenpdf.files.wordpress.com/2017/05/fanon-frantz-los\\_condenados\\_de\\_la\\_tierra.pdf](https://descargarlibrosenpdf.files.wordpress.com/2017/05/fanon-frantz-los_condenados_de_la_tierra.pdf).
- » Federico, G. y Tasat, J. (2020). Acerca de Rodolfo Kusch, en Montes, Jaime, Avendaño, Víctor y José Tasat (coordinadores), en Rodolfo Kusch. *Geocultura de un hombre americano*. Chile: CRESUR/Universidad de La Serena/UNTREF.
- » Gobierno del Estado de Puebla. (2022). *Ley Orgánica Municipal*. Orden Jurídico Poblano. En: [http://gobiernoabierto.pueblacapital.gob.mx/transparencia\\_file/InformacionFiscal/norm/77.01.ley.org.mpal.pue.pdf](http://gobiernoabierto.pueblacapital.gob.mx/transparencia_file/InformacionFiscal/norm/77.01.ley.org.mpal.pue.pdf).

- » Gobierno Municipal. (2014). Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Tehuacán (PMDUST). (2014). Recuperado en: <http://tehuacan.gob.mx/media/files/Desarrollo%20U/PMDUS%20Tehuacan%20Febrero%202014%20Completo.pdf>.
- » Gobierno Municipal. (1994). *Programa de Desarrollo Urbano de Tehuacán-1994*. México; Gobierno Municipal.
- » Gonzalo, A. y García, P. (2019). Horkheimer, lector del positivismo. Un análisis crítico de la interpretación horkheimeriana del positivismo en sus textos tempranos. *Diánoia*, 64 (83), 49-77. Epub 13 de abril de 2020. <https://doi.org/10.22201/iifs.18704913e.2019.83.1717>.
- » Hernández, L. (s.f.). *Geografía de los territorios rurales: Transformaciones actuales en el Valle de Tehuacán, Puebla*. México, UNA M. Recuperado en: [http://www.ciencianueva.unam.mx/bitstream/handle/123456789/126/04\\_geografiaterritorios.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.ciencianueva.unam.mx/bitstream/handle/123456789/126/04_geografiaterritorios.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- » Hidalgo, K. y Valencia, V. (2019). *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Globo en Quito*. Ecuador, Friedrich Ebert Stiftung. Recuperado en: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/15671-20200311.pdf>.
- » Ibarra, R. (2015). La vigencia del modelo neoliberal en México frente a la liberación de América Latina: algunas ideas para destacar el papel del Estado en la rectoría de la economía y el bienestar de la población. *Revista Novedades en Población*, 11 (22) Recuperado en 28 de diciembre de 2020, de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1817-40782015000200018&lng=es&tlng=es](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1817-40782015000200018&lng=es&tlng=es).
- » Jacovcevic, A.; Visona, M. y R. Ledezma. (2016). PerceP”S”Ción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modelo de transporte. *Suma Psicológica*, núm. 23, 33-41.
- » Lezama, E. (2014). *Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Tehuacán 2014*. Gobierno Municipal.
- » López, E. (2019). *Identidades de los repartidores de Uber Eats en Puebla*. Tesis de Licenciatura. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (UPAEP). Recuperado en: <https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/15209>.
- » Martelo, R. e I. Jiménez-Pitre. (2017). Guía metodológica para definir el perfil profesional de programas académicos mediante la herramienta Ábaco Régnier. *Formación universitaria*, núm. 1, 15-24. En: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/formuniv/v10n1/arto3.pdf>.
- » Merforth, M. (2019). “Materiales para desarrollar un diagnóstico del P”S”C”. Recuperado en: <https://iki-alliance.mx/materiales-para-desarrollar-un-diagnostico-de-perfil-ciclista/#:~:text=El%20Perfil%20Ciclista%20permite%2orecopilar,destinos%20om%C3%A1s%20frecuentes%2C%20entre%20otros>.
- » Moreno, J. et al. (2014). El Salario Mínimo en México. *Economíaunam*, 11 (33), 78-93. Recuperado en: <https://www.redalyc.org/pdf/3635/363542901004.pdf>.
- » Moreno, J., y A. Marcaccio. (2014). Perfiles profesionales y valores relativos al trabajo. *Ciencias Psicológicas*, 8 (2), 129-138. Recuperado en 13 de enero de 2021, de [http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1688-42212014000200003&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-42212014000200003&lng=es&tlng=es).

- » Nabor, E. (2009). Globalización, migración y trabajo en la capital del “Blue Jeans”, *Trace*, núm. 55, 16-30. En: <https://journals.openedition.org/trace/731?lang=fr>.
- » Moreno-Brid, J. et. al. (2014). El Salario Mínimo en México. *Economíaunam*, 11 (33), 78-93. Recuperado en: <https://www.redalyc.org/pdf/3635/363542901004.pdf>.
- » Obregón-Biosca, S. y Betanzo-Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, sociedad y territorio*, 15 (47), 61-98. Recuperado en 01 de diciembre de 2020, de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212015000100004&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000100004&lng=es&tlng=es).
- » Pérez, B. (2017). Uso de la bicicleta en Costa Rica: repaso histórico y caracterización del tipo de ciclistas y su movilidad en el entorno vial nacional. *Infraestructura Vial*, 19 (33), 26-34. Recuperado el 23 de abril, 2022, de: [http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2215-370520170001000026&lng=en&tlng=es](http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2215-370520170001000026&lng=en&tlng=es).
- » Ramos, I. et. al. (2017). Perfil físico y psicológico del adolescente victimario de Bullying, según percepción de los docentes, Barquisimeto, estado Lara. *Archivos Venezolanos de Puericultura y Pediatría*, 80 (2), 52-57. Recuperado en 13 de enero de 2021, de: [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0004-06492017000200004&lng=es&tlng=es](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0004-06492017000200004&lng=es&tlng=es).
- » Román, D. (2020). *Movilidad en bicicleta y acceso desigual al espacio de trabajo. Caso comparativo de su uso como medio de transporte y como herramienta de reparto en el distrito de San Isidro*. Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica de Perú. Recuperado en: [https://www.researchgate.net/profile/Danae-Roman-Garcia/publication/355108470\\_Movilidad\\_en\\_bicicleta\\_y\\_acceso\\_desigual\\_al\\_espacio\\_de\\_trabajo\\_Caso\\_comparativo\\_de\\_su\\_uso\\_como\\_medio\\_de\\_transporte\\_y\\_como\\_herramienta\\_de\\_reparto\\_en\\_el\\_distrito\\_de\\_San\\_Isidro/links/615e3525c04f5909fd89eaf5/Movilidad-en-bicicleta-y-acceso-desigual-al-espacio-de-trabajo-Caso-comparativo-de-su-uso-como-medio-de-transporte-y-como-herramienta-de-reparto-en-el-distrito-de-San-Isidro.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Danae-Roman-Garcia/publication/355108470_Movilidad_en_bicicleta_y_acceso_desigual_al_espacio_de_trabajo_Caso_comparativo_de_su_uso_como_medio_de_transporte_y_como_herramienta_de_reparto_en_el_distrito_de_San_Isidro/links/615e3525c04f5909fd89eaf5/Movilidad-en-bicicleta-y-acceso-desigual-al-espacio-de-trabajo-Caso-comparativo-de-su-uso-como-medio-de-transporte-y-como-herramienta-de-reparto-en-el-distrito-de-San-Isidro.pdf).
- » Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. (2019). *Ciudades mexicanas – Pedaleando por un desarrollo bajo en carbono: Resultados del Perfil Ciclista en cinco ciudades*. SEDATU, GIZ. México. En: <https://iki-alliance.mx/wp-content/uploads/Perfil-Ciclista-Informe-Final.pdf>.
- » Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) – Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. (2018). Presentación del Perfil Ciclista 2018. ¿Qué es y de qué sirve? SEDATU, GIZ. México. En: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/466704/Presentacion\\_n-Perfil-Ciclista-2018.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/466704/Presentacion_n-Perfil-Ciclista-2018.pdf).
- » Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) (s.f). Anatomía de la Movilidad en México. Hacia Dónde Vamos. México: SEDATU/GIZ//BID.
- » Torres-Paniagua, M. y Hernández-Vega, H. (2017). Estudio de la movilidad ciclista en un sector de los cantones Cartago y el Guarco, de la provincia de Cartago, Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central* N° 5. Recuperado en: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/9382/11121>.



- » Simón, H. (2016). *Trascender y apropiar: el marketing gubernamental del sistema ECOBICI en la ciudad de México*. Tesis de Maestría. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). En: <https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/2236?locale-attribute=es>.
- » Suárez, M. et al. (2016). *Bicicletas para la ciudad: una propuesta metodológica para el diagnóstico y planeación de infraestructura ciclista*. Instituto de Geografía de la UNAM, México. <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/book/49>.
- » Tasat, José (2020). “Introducción” a Montes, Jaime; Avendaño, Víctor y José Tasat (coords.) (2020). Rodolfo Kusch. *Geocultura de un hombre americano*. México: CRESER/Universidad de la Serena/UNETREGF. Recuperado en: [http://cresur.edu.mx/2019\\_/libros2020/l6.pdf](http://cresur.edu.mx/2019_/libros2020/l6.pdf).
- » Vasquez A. (2017). Byung-Chul Han. La sociedad del cansancio, transparencia y psicopolítica; de la autoexplotación neoliberal a lo viral inmunológico. *Nómadas. Revista crítica de ciencias sociales y jurídicas*, N°53. En: [https://www.academia.edu/44797418/BYUNG\\_CHUL\\_HAN\\_LA\\_SOCIEDAD\\_DEL\\_CANSANCIO\\_TRANSPARENCIA\\_Y\\_PSICOPOLITICA\\_DE\\_LA\\_AUTOEXPLORACION\\_NEOLIBERAL\\_A\\_LO\\_VIRAL\\_INMUNOL%3%93GICO?email\\_work\\_card=thumbnail](https://www.academia.edu/44797418/BYUNG_CHUL_HAN_LA_SOCIEDAD_DEL_CANSANCIO_TRANSPARENCIA_Y_PSICOPOLITICA_DE_LA_AUTOEXPLORACION_NEOLIBERAL_A_LO_VIRAL_INMUNOL%3%93GICO?email_work_card=thumbnail).
- » Vila, J. (2020). La filosofía salvaje. Apuntes sobre la anti-filosofía de Rodolfo Kusch, en Montes, Jaime, Avendaño, Víctor y José Tasat (coordinadores), en Rodolfo Kusch. *Geocultura de un hombre americano*. Chile: CRESUR/Universidad de La Serena/UNTREF.
- » Walsh, C. (2005). “Introducción. (Re) pensamiento crítico y (de) colonialidad”, en Walsh, Catherine (Editora) *Pensamiento crítico y matriz (de) colonial. Reflexiones latinoamericanas*. Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar/ Abya Yala, 13-37. Recuperado en: [https://www.academia.edu/37649606/PENSAMIENTO\\_CR%3%8DTICO\\_Y\\_MATRIZ\\_DE\\_COLONIAL\\_REFLEXIONES\\_LATINOAMERICANAS?email\\_work\\_card=view-paper](https://www.academia.edu/37649606/PENSAMIENTO_CR%3%8DTICO_Y_MATRIZ_DE_COLONIAL_REFLEXIONES_LATINOAMERICANAS?email_work_card=view-paper).

### *Páginas electrónicas*

WeRbikes. (2019). La historia de la bicicleta. Blog de WeRbikes. Recuperado en: <https://www.werbikes.mx/blogs/werbikes-blog/la-historia-de-la-bicicleta/>.

### *Entrevista*

Silvestre Salvador Leyva Carrera (25/11/2020).

### **Rafael Alfaro / raizarraraz@gmail.com**

Es profesor del Doctorado en Ciencias Sociales de la Facultad de Trabajo Social, Sociología y Psicología (FTSSyP) de la Universidad Autónoma de Tlaxcala (UATx). Editor de *Symbolum* revista de la FTSSyP. Imparte el curso-Taller sobre la Elaboración de textos científicos. Ha publicado artículo el Traslado fallido del aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a la región de Texcoco; un capítulo de libro sobre la llegada de Audi a San José Chiapa, Puebla.

### **Adahín Analco / adahinanalco@gmail.com**

Directora de Planeación y Evaluación en la Universidad Interserrana del Estado de Puebla-Ahuacatlán (UIEPA). Egresada de la Normal Superior Federalizada. Maestra y doctora en Ordenamiento del Territorio y en Procesos Territoriales, respectivamente, por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Su línea de investigación es la Innovación Social aplicada a “Migrantes de retorno”, impulsando estrategias de gestión para su reincorporación en el lugar de origen, publicado por la revista *Symbolum* de la UATx. Con trayectoria en la administración pública en áreas de Planeación y Movilidad Urbana.

### **Susana Medina / susanamedinaciriaco@gmail.com**

Especialista en asentamientos humanos irregulares, informales o ilegales en México desde 1993, de manera reciente trabajó como profesora investigadora en El Colegio Mexiquense, A.C. (2002-2015) en el Estado de México y en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Departamento de Sociología en la Ciudad de México (2014), fue profesora de la Licenciatura en Arquitectura, de la Maestría en Ordenamiento del Territorio y asesora de tesis en el Doctorado en Procesos Territoriales de la BUAP de 2017 a 2020. Trabajó en el Ayuntamiento de Tehuacán de 2020 a 2021.