

ARK: <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25912755/fua8kve6u>

## “Ya somos parte de Xona”: identidades emergentes y urbanización. Los conductores de bicitaxis en Xonacatlán, México

**Eduardo Gutiérrez Basilio\***

*Universidad Autónoma del Estado de México*  
eduardo569u@hotmail.com

**José Luis Arriaga Ornelas\*\***

<https://orcid.org/0000-0002-0498-8461>  
*Universidad Autónoma del Estado de México*  
jlarriagao@gmail.com

Recibido: 16.02.22

Aceptado: 3.05.22

**Resumen.** El artículo ofrece un acercamiento etnográfico a los conductores de bicitaxi que operan en Xonacatlán, Estado de México. El interés primario se centra en la génesis de esta actividad laboral emergente y alternativa, que se presentó en medio de un proceso de metropolización. El objetivo central es dar cuenta de la construcción de la identidad grupal entre los conductores de bicitaxistas que, de alguna manera, releva a aquella otra correspondiente a las actividades rurales, imperantes en el municipio hasta hace unas décadas. Los hallazgos apuntan a un municipio al que “le llegó la ciudad”, y en el que hoy los trabajadores de bicitaxis no sólo han construido su identidad colectiva a partir de su actividad, sino que también han reordenado subjetivamente su entorno y se relacionan con él a través de máquinas que llevan “algo” de cada uno de ellos, expresado en sus modificaciones mecánicas y estéticas. Todo ello se condensa

\* Licenciado en Antropología Social.

\*\* Doctor en Ciencias Sociales. Profesor e Investigador de tiempo completo en la Facultad de Antropología de la Universidad Autónoma del Estado de México.



en la convicción “ya somos parte de Xona”, como consolidación de un proceso identitario.

**Palabras clave:** construcción de identidad; bicitaxis; Xonacatlán; trabajo; actividad alternativa

### **"We are already part of Xona": emerging identities and urbanization. Bicycle cab drivers in Xonacatlán, Mexico**

**Abstract.** The article offers an ethnographic approach to the pedicab drivers operating in Xonacatlán, State of Mexico. It focuses on the genesis of this emerging and alternative work activity, in the midst of a process of metropolization. The objective is to account for the process of construction of group identity that occurs among pedicab drivers and comes to replace that other corresponding to rural activities, which prevailed in the place until a few decades ago. The findings point to a municipality where "the city arrived" and where pedicab workers have built their identity based on their activity. They have subjectively reordered their environment and relate to it through machines that carry "something" of each of them, expressed in their mechanical and aesthetic modifications. All this is condensed in the conviction "we are already part of Xona", as a consolidation of an identity process.

**Key words:** construction of identity; bicycle taxis; Xonacatlán; work; alternative activity

### **"Já somos parte de Xona": identidades emergentes e urbanização. Condutores de bicicletas de táxi em Xonacatlán, México**

**Resumo.** O artigo oferece uma abordagem etnográfica aos motoristas de pedicab que operam em Xonacatlán, Estado do México. Enfoca a gênese dessa atividade laboral emergente e alternativa, em meio a um processo de metropolização. O objetivo é dar conta do processo de construção da identidade grupal que ocorre entre os motoristas de pedicab e vem substituir aquela outra correspondente às atividades rurais, que prevaleciam no local até algumas décadas atrás. Os achados apontam para um município onde “chegou a cidade” e onde os trabalhadores do pedicab construíram sua identidade a partir de sua atividade. Eles reordenaram subjetivamente seu ambiente e se relacionam com ele por meio de máquinas que carregam “algo” de cada um deles, expresso em suas modificações mecânicas e estéticas. Tudo isso se condensa na convicção “já fazemos parte da Xona”, como consolidação de um processo identitário.

**Palavras-chave:** construção de identidade; pedicabs; Xonacatlán; trabalho; atividade alternativa

## INTRODUCCIÓN

Xonacatlán es un municipio que se ubica a 30 kilómetros de la Zona Metropolitana del Valle de México y, al mismo tiempo, es parte de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca. Pero hasta 1990 este municipio contaba sólo con 28.837 habitantes y una economía basada en las actividades agropecuarias (H. Ayuntamiento de Xonacatlán, 2016). Dos décadas después, el Censo de Población y Vivienda 2010 (INEGI, 2010) registró 46.331 habitantes en esta demarcación; es decir, en 20 años la población había aumentado en 37%. Un lustro más tarde, en la Encuesta Intercensal 2015 (INEGI, 2015), su población ya ascendía a 51.646 habitantes y su Plan de Desarrollo Municipal (2016-2018) decía que el municipio "se ha convertido en un polo de atracción económica y demográfica" (H. Ayuntamiento de Xonacatlán, 2016: 28). El dato más reciente, del Censo General de Población y Vivienda 2020, registró para este municipio 54.633 habitantes (INEGI, 2020). Todo lo anterior significa que, en un lapso de tres décadas, Xonacatlán prácticamente duplicó su población, se integró a la Zona Metropolitana de Toluca y se transformó.

Se puede decir que a este lugar "le llegó la ciudad" (Osorio, 2015) y, por ello, en términos socioculturales se vuelve pertinente abordar los procesos de construcción de nuevas identidades a raíz de la transformación del entorno, que avanza conforme lo hace la expansión metropolitana. Uno de los aspectos implicados en tal transformación es el tipo de relaciones que se entablan entre el trabajo y la identidad, pensando a esta última en relación directa con el discurso de los sujetos, la interacción social y ubicándola en la esfera subjetiva de los actores sociales (Mercado y Hernández, 2010).

Son diversas las nuevas actividades económicas alternativas en las que se ha visto involucrada la población de Xonacatlán, sobre todo en el sector secundario y terciario de la economía. Esto ha ocurrido a partir de la transformación del entorno y la reorganización de la población. Como ya ha sido estudiado, de unos cinco años a la fecha,

Los sectores primario y secundario son nulos en la cabecera municipal, debido a la pérdida total de espacios para las actividades agropecuarias y las actividades industriales se localizan fuera del municipio (el sector terciario, que incluye servicios como el comercio, la construcción y lo referente a los alimentos, es por mucho el de mayor importancia, ya que en éste trabaja 56.64% de la fuerza laboral (Cadela, 2018: 63).

A consecuencia de tal cambio, se puede rastrear la emergencia de nuevas identidades, que parecen cada vez más lejanas de aquella otra identidad vinculada al trabajo agropecuario y que estuvo presente de manera dominante en este municipio hasta hace apenas unos años. En la esfera subjetiva de los actores sociales involucrados en estas nuevas actividades económicas/laborales parece emerger lo que refería Tajfel respecto a la identidad:

La identidad social de un individuo, concebida como el conocimiento que tiene de pertenecer a ciertos grupos sociales junto con la significación emocional

y valorativa que él mismo le da a dicha pertenencia, sólo puede definirse a través de los efectos de las categorizaciones sociales que segmentan el medio ambiente social de un individuo en su propio grupo y en otros grupos (Tajfel, 1983: 296).

La pregunta que inevitable aunque no explícitamente pueden llegar a hacerse en algún momento los trabajadores de Xonacatlán es: “¿quién soy?”. Es justo la pregunta básica de los estudios de identidad que inspiraron a Erickson (1977) y que originalmente se formularon desde el psicoanálisis (Scandroglio, 2008), pero que después serían materia de interés para la sociología, la antropología y la psicología social (Portal, 1991; Morales, 1999; Aguirre, 1999; Giménez, 1996; Chihu, 2002). Es la misma interrogante con la que el presente trabajo busca abordar, etnográficamente, el caso de una de esas identidades emergentes, vinculada a una actividad económica alternativa, surgida con los apremios de movilidad que trajo consigo la urbanización del municipio: los conductores de bitaxis en Xonacatlán.

La relación entre la identidad y el desempeño laboral ha sido tema de interés en Latinoamérica por lo menos en las últimas tres décadas (Marín, 2004; Abal, 2004; Battistini, 2004; Díaz, Godoy y Stecher, 2005; Garabito, 2011; Guadarrama, 2008; Stecher, 2011). Ubicar al individuo en contextos de trabajo conlleva interesarse en “los procesos subjetivos a partir de los cuales los sujetos asignan continuidad y diferenciación a su existencia en el marco de sus experiencias laborales, otorgando sentido a sus prácticas sociales” (Soto, 2012: 3). Los informantes de este trabajo, como se verá, se vieron involucrados en un proceso de este tipo a lo largo de varios lustros.

Se trata de individuos que, de manera casi-fortuita, encontraron la forma de laborar y obtener recursos con la prestación de un servicio. No puede sostenerse que su presencia en el municipio obedeció a una planeación urbana, a una política pública en materia de movilidad o que haya sido introducido por una empresa especializada en materia de transporte. Más bien parece una actividad laboral alternativa, que llegó para quedarse en esta demarcación, y de la que interesaba indagar su génesis y cuestionarse por qué no ha tenido réplica en los otros municipios que integran la Zona Metropolitana de Toluca. A lo anterior se abocó el presente estudio y los resultados son los que se despliegan en las páginas siguientes.

El trabajo en el que se han involucrado estos individuos es “no clásico” o “atípico”, en el sentido que lo define De la Garza (2009, 2013), aludiendo al “contenido del trabajo” y a la indispensable intervención del cliente, pues el “producto” de este tipo de trabajo “es la interacción misma” y en ella se presenta un intercambio simbólico. Pero en este tipo de trabajo igualmente se puede problematizar el tema de la identidad: “en la investigación sobre trabajadores no clásicos nos hicimos la misma pregunta, ¿Pueden este tipo de trabajadores que contrastarían con los antiguos obreros de industria identificarse, generar acciones colectivas y organizaciones a partir de su trabajo?” (De la Garza, 2011). Dicho autor llega a la conclusión de que en el trabajo no clásico la crea-

ción de significados se profundiza con la introducción de códigos (emocionales, estéticos, cognitivos, éticos y de configuración subjetiva) (De la Garza, 2017). Asumiendo este punto de partida, el presente trabajo expone el caso de los bicitaxistas en Xonacatlán, municipio que es parte de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca.

Si se considera a los 22 municipios que integran la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (GEM/COESPO, 2012), en ningún otro está presente con similar fuerza el servicio de bicitaxis. Entonces, al menos en esta zona es un fenómeno vinculado a la movilidad e indisolublemente ligado al proceso de metropolización de Xonacatlán. En ese sentido, se puede señalar, en correspondencia con lo que mencionan Vivas y Rivera-Fumaz (2007), Sheller (2006) o Simmell (1999), que el estudio de la movilidad urbana no se limita sólo a la capacidad de movimiento de las personas, productos y vehículos, si no que de ésta se desprenderán distintas dinámicas y relaciones sociales. En el caso que ocupa a este trabajo puede inclusive sugerirse una articulación hombre/máquina (a través del “tuning”), en la que diferentes aspectos de la cultura se manifiestan.

Los noveles conductores de bicitaxis parecen haber experimentado un ejercicio de auto-reconocimiento, de percepción de sí mismos, producto del cual construyen una imagen de lo que son como personas y como trabajadores. Desde ahí, se auto reconocen como miembros de un grupo que se mueve en una economía alternativa y, a su vez, emprende la búsqueda de un lugar en donde puedan articularse con su entorno, su espacio, su tiempo (Mercado y Hernández, 2010). Esta “configuración subjetiva” que puede dar “sentido de pertenencia a un grupo” (De la Garza, 2011) implica un proceso del que se busca dar cuenta a continuación.

Lo que este trabajo ofrece es el resultado de una aproximación de corte etnográfico a ese grupo de conductores de bicitaxi. El interés se centró en conocerlos, comprenderlos y revisar la manera en que sus integrantes construyen su sentido de pertenencia grupal. Se buscó establecer los elementos que los propios sujetos consideran significativos. En este sentido se adopta la idea de que la identidad colectiva es, ante todo, una construcción subjetiva (Giménez, 2000), que puede conocerse en la medida que se logren documentar las interacciones cotidianas que son referente para que los actores delimiten lo que les es propio de lo que les resulta ajeno.

La investigación de la que deriva este trabajo puso a prueba la hipótesis de que la identidad es dinámica (Portal, 1991; Giménez, 2000), que es un proceso más que una condición (De la Garza, 2011), y que, en el caso de los trabajadores en Xonacatlán, en este contexto histórico particular en el que hoy se encuentran, éstos han reelaborado los elementos culturales grupales y, en buena medida, lo han hecho a partir de nuevas interacciones que se desprenden de las actividades laborales que hoy realizan, cargadas claramente hacia los sectores secundario y terciario, que antes eran marginales en esta región. Más adelante se describirán estas actividades y la vida en el municipio en estudio.

En términos teóricos, se sabe que la identidad colectiva que hoy es materia de reflexión en los ámbitos sociológico y antropológico fue precedida por las investigaciones que desde la psicología social hizo gente como Henry Tajfel (Chihu, 202). Elemento clave para la identidad es, desde el inicio de su construcción teórica, la pertenencia a un grupo, porque gracias a ello el individuo se diferencia de los miembros de otros grupos a los que no se siente pertenecer (Mercado y Hernández, 2010). También existe evidencia robusta para sostener que la conciencia de pertenecer a un grupo se da como resultado de un proceso en el que los individuos ordenan su entorno a través de categorías o estereotipos, que se convierten en creencias compartidas precisamente por su grupo (Aguirre, 1999). Y, para el caso específico de la identidad laboral, De la Garza comenta que el concepto de *identidad* se volvió importante desde los años ochenta, y su irrupción tuvo que ver con las teorías de los nuevos movimientos sociales que nacieron hacia el final del siglo XX: “para estos nuevos movimientos sociales la explicación no podía encontrarse en la adscripción de clase de los participantes y se buscó en ámbitos culturales y subjetivos” (De la Garza, 2011: 17).

Hoy se puede sostener que la autoadscripción del individuo a un grupo “puede ser mediante la asunción de algún rol dentro de la colectividad o mediante la apropiación e interiorización, al menos parcial, del complejo simbólico-cultural que surge como emblema de la colectividad en cuestión” (Giménez, 2000: 52). Establecer cómo se formó el “nosotros” entre quienes trabajan conduciendo bicitaxis en Xonacatlán fue en todo momento el objetivo de la investigación.

En términos metodológicos la aproximación etnográfica se buscó mediante el trabajo de campo, encaminado a *estar* donde los conductores de bicitaxis están. Hacer observación directa y conversar con ellos fueron las técnicas seleccionadas para entender su forma grupal de apropiarse del espacio y, sobre todo, de interactuar con sus bicitaxis. Se puso especial atención a una de las características principales de este servicio en Xonacatlán: el “tuning” o personalización de los vehículos o bicitaxis. Esta práctica se presenta como una expresión propia de la cultura y de la identidad de los conductores, que habla no sólo del grado sino de la calidad de la identificación: “el grado se refiere a la fuerza con la que se experimenta la diferencia con otros grupos; en cambio la calidad de la identificación equivale a la atracción que siente el individuo hacia el propio grupo” (Morales 1999: 82). Y es que la creación de un “espíritu de cuerpo” entre los bicitaxistas requiere “tomar en cuenta también su relación con la máquina” (De la Garza, 2011: 25), en este caso su bicitaxi.

Como se evidenciará en las siguientes páginas, los trabajadores de bicitaxis en Xonacatlán, no sólo han construido su identidad colectiva a partir de su actividad, también han reordenado subjetivamente su entorno (ese que ha experimentado un cambio profundo en términos de urbanización en los últimos años) y se relacionan con él a través de máquinas que llevan “algo” de cada uno de ellos, expresado en sus modificaciones mecánicas y estéticas. Todo ello

se condensa en la expresión “ya somos parte de Xona”, como consolidación de la identidad colectiva, construida a medida que se experimentaba en la cabecera municipal una intensa transformación que avanza conforme lo hace la expansión metropolitana de la ciudad de Toluca hacia los municipios aledaños, como es precisamente el caso de Xonacatlán.

El trabajo de campo se realizó durante el año 2019 y se tuvo contacto con 29 trabajadores de bicitaxis, pertenecientes a las seis organizaciones que actualmente controlan las casi 330 unidades que operan en el municipio. Se generaron datos cualitativos sobre su actuar cotidiano, la percepción de sí mismos, del entorno, de la actividad económica alternativa que desempeñan y de su relación con el bicitaxi. Igualmente se realizó recopilación de datos históricos y de archivo para describir el proceso de transformación del municipio y la emergencia de actividades comerciales y productivas que hoy son características de Xonacatlán.

Todos estos datos se despliegan en las siguientes secciones. En la primera se da cuenta del proceso de transformación del municipio, en la segunda se describe la organización interna que tiene el servicio de bicitaxis dentro de la cabecera municipal, detallando cómo están regulados y las relaciones sociales que se generan, propiciadas por el servicio que prestan y, en un tercer momento, se permite escuchar la voz de los trabajadores del bicitaxi, sobre todo su apreciación subjetiva del servicio que prestan, el “tuning” o personalización de los vehículos o bicitaxis con los que trabajan y la construcción de su identidad en un entorno en acelerada transformación.

## LA CABECERA MUNICIPAL DE XONACATLÁN Y SU PROCESO DE TRANSFORMACIÓN

El municipio de Xonacatlán, y en especial su cabecera municipal, han pasado por un acelerado proceso de cambio. En cuestión de tres décadas dejó de ser una zona rural, ubicada en la periferia de la capital del Estado de México, dedicada a la agricultura y otras actividades rurales, para convertirse en un referente regional en materia comercial. Este municipio se localiza al norte del valle de Toluca y está adscrito a la parte central del Estado de México. Limita al norte con el municipio de Otzolotepec, al sur con los municipios de Lerma y Huixquilucan, al este con el municipio de Naucalpan y al oeste nuevamente con el municipio de Otzolotepec (Bonifacio, 2010).

La cercanía de su cabecera municipal con la zona industrial de Lerma, específicamente con el Parque Industrial Toluca 2000, la Central de Abastos de Toluca y el Aeropuerto Internacional de Toluca, es un factor que ha influido de manera determinante en su urbanización. Se ha convertido en un polo con muchas actividades de comercio y servicios, a tal grado que sus propios habitantes aseguran: “aquí encuentras de todo” y esto se debe a la gran variedad de productos que se comercializan en el sitio, desde abarrotes hasta alimentos de origen

vegetal y animal, pasando por ropa y calzado, papelería, bisutería, fármacos y dispositivos tecnológicos. Esto ha hecho que Xonacatlán (principalmente su cabecera municipal) se vuelva un punto de distribución y venta de productos, en el que se concentran personas de diferentes procedencias, que van a este lugar para adquirir todo tipo de mercancías.

Evidentemente este auge como zona comercial se fue dando paulatinamente, a través del tiempo y por distintos factores, tanto internos como externos. De acuerdo con Bonifacio (2010), a partir 1924 la población de Xonacatlán, Miamiapan y Zolotepec se beneficia con el reparto de tierras ejidales, mismas que se les dotan de manera definitiva en 1927. En aquella época la población le da un gran valor a la actividad agrícola y se ocupa básicamente en el cultivo de maíz, calabaza, frijol y papa.

Es en 1931 cuando se inicia la construcción del palacio municipal. En 1932 se crea el cuerpo de la Defensa Rural de Xonacatlán y en 1933 se funda el primer equipo de fútbol, llamado "Juventud Xonacatlán". Durante los años 1945 y 1946 se inaugura el palacio municipal, se introduce la energía eléctrica (sólo en la cabecera municipal) y se inaugura el campo de fútbol "Gustavo A. Vicencio". En 1947 se adquiere el terreno para la construcción del centro escolar "Lic. Benito Juárez", primer plantel educativo en la demarcación.

Siempre de acuerdo con la crónica de Bonifacio (2010), para inicio de la década de 1950 comenzaría la construcción de la carretera Naucalpan-Toluca, que es inaugurada el 5 de agosto de 1965 por el entonces presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz. Esta carretera daría pie a la apertura de las vías de comunicación que hasta la fecha ocupan los habitantes del municipio para entrar y salir.

A partir de 1956 y hasta 1970 se adquieren terrenos y se construyen escuelas de nivel preescolar, primario y secundario, una preparatoria y centros educativos de enseñanza técnica (CECyTEM). Igualmente, se instalan el centro de salud y se amplían las redes de electricidad y telefonía. Xonacatlán empezaba a cambiar. Todo este tiempo el municipio fue gobernado por alcaldes emanados del Partido Revolucionario Institucional (PRI), mismo que ha conservado el poder en Estado de México a lo largo de al menos siete décadas, aunque a partir de los años ochenta empezó a perder algunas posiciones políticas a nivel legislativo y de ayuntamientos. De hecho el PRI perdió Xonacatlán en 1981 ante el Partido Popular Socialista (PPS). Luego volvió a manos del PRI; después ha tenido alcaldes de al menos otros dos partidos políticos. Estudios como el de Cedillo (2006) lo clasifican como un municipio con "alta alternancia política".

A la par que en la cabecera se daba este desarrollo de infraestructura, la vida y cotidianidad de las personas se iba modificando: a medida que avanzaba el proceso de urbanización, poco a poco las actividades agrícolas se dejaron de lado, lo cual implicó un cambio en el modo de vida. En adelante el trabajo en el campo ya no sería el centro en torno del cual girara el acontecer diario de



las individuos, sino que estos empezarán a dedicarse a otra labores y a desplazarse dentro y fuera del municipio en busca de empleo.

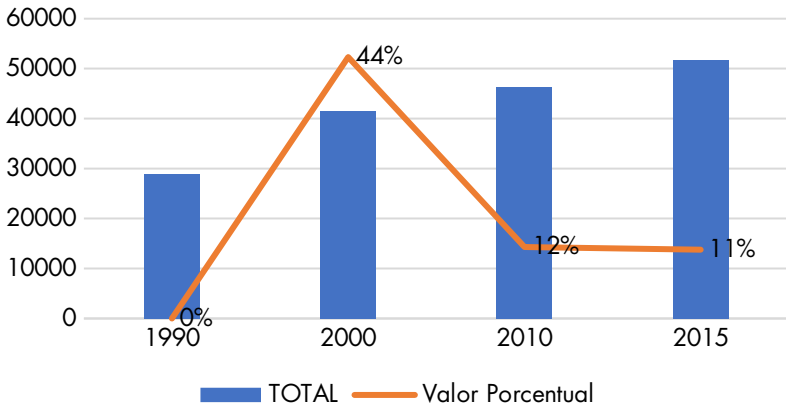
La transformación acelerada a la que se vio sujeta la cabecera municipal en los últimos treinta años terminó por convertirla en un lugar que brindaba oportunidades (no sólo a sus habitantes originarios) para el comercio, la vivienda (por su cercanía a la ciudad de Toluca y a la Zona Metropolitana del Valle de México), para los servicios o para la migración. La economía del municipio se terciarizó, su población creció y también lo hizo el flujo de personas dentro de la cabecera municipal. La movilidad se multiplicó exponencialmente.

La dinámica que fue adquiriendo la vida en Xonacatlán hacía que la gente buscara generar autoempleo en la cabecera municipal, o bien estuviera demandando empleo en las ciudades de Toluca, México y en la zona industrial de Lerma. A cualquiera de estos sitios ahora era posible desplazarse con menor dificultad, a través de las vías de comunicación creadas desde la segunda mitad de la década de 1960. A su vez, de acuerdo con el testimonio de los habitantes, la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en los años noventa, hizo que casi en definitiva la actividad agrícola dejara de ser redituable por no poder competir con los productos de importación.

La urbanización y descampesinización que se generó en la cabecera municipal de Xonacatlán no se dio de manera aislada; es parte de un proceso que se fue dando de manera paulatina en el Estado de México y a nivel nacional. De acuerdo con Arriaga y Velazco (2017), entre 1930 y 1980 la población rural del país pasó de representar 70% a sólo un tercio del total de los habitantes, es decir 33% de la PEA nacional, lo que quiere decir que durante ese periodo las personas empezaron a salir del campo hacia las ciudades en casi todo el país. Se presentó una migración temporal, en la cual la gente no dejaba definitivamente las zonas rurales, sino que seguía en ellas pero la agricultura ya no era su actividad principal.

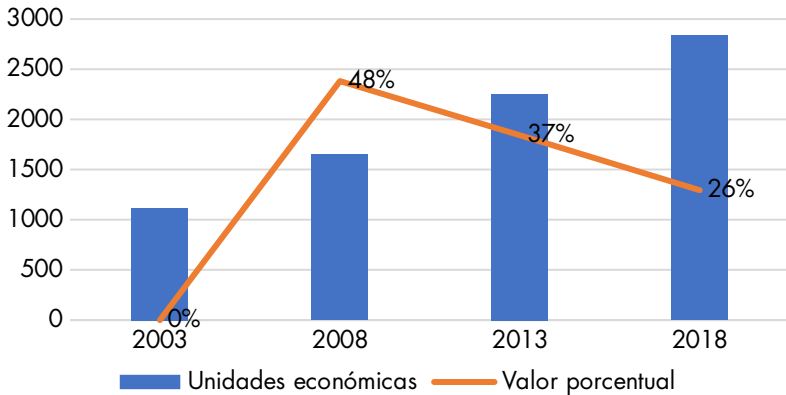
En el caso de la cabecera municipal de Xonacatlán su proceso de urbanización ha continuado hasta la fecha, y esto se hace visible al analizar su crecimiento demográfico, el incremento de sus unidades económicas, la disminución en su producción agrícola y la extensión de su mancha urbana. La figura 1 ilustra la evolución demográfica en el municipio. La figura 2 muestra el comportamiento de las unidades económicas; y la figura 3 su distribución territorial.

**Figura 1.** Crecimiento demográfico Xonacatlán



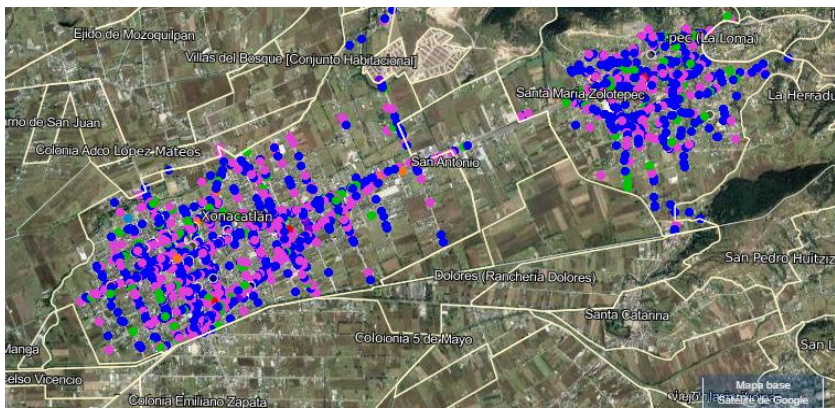
Fuente: Elaboración Propia con datos del INEGI: Censo de Población y Vivienda 1990, 2000 y 2010 y Encuesta Intercensal 2015

**Figura 2.** Unidades Económicas de Xonacatlán



Fuente: Elaboración Propia con datos del INEGI: Censos Económicos 2004, 2009, 2014 y 2019.

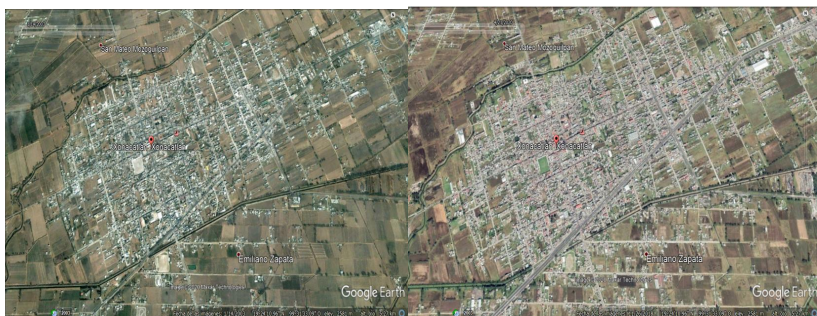
**Figura 3.** Distribución de Unidades Económicas dentro del Municipio de Xonacatlán



Fuente: INEGI: Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas

A simple vista son perceptibles los cambios (ver el comparativo de la figura 4). Su profundidad es más difícil de apreciar; para ello se requiere atender el ámbito subjetivo de la población. Entender lo que para ellos ha sido la transformación del entorno, los procesos a partir de los cuales se han ajustado a ella y han trastocado sus dinámicas, sus relaciones, su organización e identidad es parte de lo que se debe investigar. El presente trabajo busca contribuir a ello.

**Figura 4.** Crecimiento de la mancha urbana de la cabecera municipal, comparativo de los años 2003 y 2018



Fuente: Google Earth

## ANTECEDENTES Y ORIGEN DE SERVICIO DE BICITAXI EN LA CABECERA MUNICIPAL DE XONACATLÁN

El bicitaxi como medio de transporte para personas y mercancías se remonta a un pasado rural, a finales del siglo XIX en Asia. Posteriormente se expandiría hacia la India (Lagos, 2019). También tendría presencia en los años 1930 en Senegal y, a partir de la década de 1960, en Kenia y Uganda. Después surgiría entre los años 1970 y 1980 el mototaxi, como una evolución tecnológica del bicitaxi (Díaz, et al, 2011).

Luego de cinco décadas de dominación casi absoluta del motor de combustión interna, miremos hacia esos modos de transporte que parecieran pertenecer a otra era, más lenta, más humana (...) En su mayoría estos “nuevos modos” de transporte no son, después de todo, tan nuevos. Algunos son redescubrimientos de tecnologías que la aplanadora ideológica del modernismo y el avasallador cohete del capitalismo habían convenientemente olvidado para acelerar el movimiento y maximizar utilidades. La verdad es que el automóvil y el autobús todavía dominan nuestros panoramas urbanos, nuestra cotidianidad, y probablemente los seguirán dominando por muchas décadas. Pero el hecho de que ciudades y ciudadanos estén dispuestos a considerar otras opciones es un síntoma de la insatisfacción con esas soluciones únicas de concreto armado, llantas de caucho y ubicua contaminación que estos modos conllevan (Dávila, 2012: 59).

La presencia del bicitaxi en la cabecera municipal de Xonacatlán se remonta a finales de la década de 1990. Específicamente en 1999 se funda una primera agrupación: “Xonitas Unidas”. En ella se aglutina un pequeño grupo de trabajadores que ofrecen el servicio de transportar a la gente dentro de la cabecera municipal. De acuerdo con lo que comentan algunos habitantes del lugar, el servicio de bicitaxis surge con el desarrollo y auge del comercio, luego del proceso de pavimentación de las calles principales de la cabecera municipal. A la vuelta de unos años, ya no sólo transportan personas sino que mueven mercancías e insumos de todo tipo, según comentan los propios conductores:

Aquí a los bicitaxistas los puedes agarrar para todo, desde un colado hasta acarreo de material, ya no es como antes que tienes que agarrar a alguien especial para que te haga las cosas, ya cualquier bicitaxista te puede descargar, meten o hasta hacen casas, porque aquí hay muchos albañiles trabajando que le saben a todo aquí un bicitaxista se puede rifar de todo, la gente ya se acostumbró a nosotros para hacer cualquier trabajo (Juan Manuel, 2019).

En medio de todo el proceso de urbanización en Xonacatlán y el cambio en la principal actividad económica, mucha fuerza de trabajo queda liberada de las actividades agropecuarias. Es entonces que el autoempleo, la asalarización, el comercio y otras fuentes de trabajo emergen. La movilidad de la población se incrementa de manera dramática y, según lo recuerdan los propios conductores, sobre todo los pioneros de esa actividad, el servicio de bicitaxis aparece “como una necesidad”:

Este servicio no va a desaparecer, es la misma gente quien nos pide, saben que para cualquier cosa ahí vamos a estar sobre todo en la economía. Les sale mucho más barato agarrar un bicitaxi que un taxi y por eso nos prefieren nosotros (Huesito, 2019).

En un principio fueron familias las que organizaron este servicio en la cabecera municipal: la familia García Ríos, la familia Estrada Hernández y la familia Díaz. De acuerdo con los testimonios que fue posible recabar, se retomó la idea de los bicitaxis a partir de lo visto en el centro histórico de la Ciudad de México. El primer impulso fue muy fuerte: quizá por la novedad, por lo económico del servicio o por el tipo de distancias y tiempos, el servicio de bicitaxis empezó a tener éxito. Esto provocó que no pocas personas se quisieran integrar a la primera organización de bicitaxis. Se trataba de una opción para quienes estaban en busca de un trabajo, de un empleo o una ocupación tras quedar liberados como fuerza de trabajo ocupada anteriormente en el ramo agrícola.

Los bicitaxis en Xona representan una oportunidad laboral para mí y para otros muchos más. Por ejemplo, yo agarro este trabajo por temporadas, sobre todo cuando no encuentro trabajo en otros lados. Y también vienen muchas personas de fuera, de otros pueblos, pues, y obtienen una oportunidad un trabajo aquí como conductores del bicitaxi (Israel Hernández, 2019).

Sin embargo, este primer grupo pionero del servicio rechazó una gran cantidad de personas que querían sumarse a la labor. La consecuencia fue que otra gente creara sus propias organizaciones, haciendo que surgieran más unidades de bicitaxi en la cabecera municipal. Cronológicamente surgieron de la siguiente manera: "Xonitas Unidas", fundada en 1999; "Calandrias Unidas de Xonacatlán", en 2001; "Calandrias Unidas A .C" en 2003. Luego, los "Xonitas Unidas" se fragmenta por problemas internos entre los principales líderes, lo cual provocaría que surgieran "Calandrias Halcones" y "XonComet", en el 2006; y para el 2010 aparece la última organización, con el nombre "Vicente Guerrero".

Durante su primer año de funcionamiento, el servicio de bicitaxi no era regulado por el ayuntamiento de Xonacatlán, debido que en aquel entonces se encontraba en la presidencia municipal Abdías García Peña (segundo alcalde no postulado por el PRI), quien conocía y tuvo cercanía con los líderes de la primera organización. Este alcalde les permitió trabajar libremente, pero para 2000, con la entrada de la administración del entonces presidente municipal J. Jesús Morales Gil, se realizó el primer intento por regular el servicio, cobrando una cuota de \$600 anuales a cada bicitaxista para expedirles un permiso y se emitió un reglamento. Posteriormente las demás administraciones municipales siguieron con la regularización y ordenamiento del servicio.

Somos agremiados del servicio de bicitaxis, todos cooperamos para las festividades del pueblo sin importar la religión que practiquen algunos compañeros, ya que nosotros ofrecemos un servicio igualitario sin importar la religión que la

ciudadanía practique (Natam, líder de la Organización los xonitas unidas, 2019).

Históricamente, el servicio ha estado en dos ocasiones a punto de desaparecer. La primera fue en el año de 2006, cuando se enfrentó a un problema con la Secretaría del Transporte del Gobierno del Estado de México (el municipio era gobernado por el PRD y el gobierno estatal por el PRI). Ocurrió que el servicio de bicitaxi comenzó a ganar tanto terreno que una ruta concesionaria de transporte público (camiones de pasajeros) empezó a ver disminuidas sus ganancias y se sintió obligada a reducir sus corridas. Frente a esta circunstancia presentó una queja ante dicha autoridad. La Secretaría buscó quitar el servicio de bicitaxis y así inició un litigio. Para entonces la fuerza del gremio de trabajadores de bicitaxi ya era considerable, lo cual les permitió financiar el litigio y obtuvieron el permiso para seguir trabajando, sobre todo porque hubo respaldo para ellos por parte del gobierno municipal y habitantes de la zona, quienes ya para aquel momento mostraban un proceso de identificación con la presencia local de este servicio alternativo, organizado desde lo familiar y, luego, lo comunitario.

El bicitaxismo no va a desaparecer, esto es el sustento de muchos. Lo que hacemos ayuda en la economía. Somos parte de la cadenita, no solo transportamos gente, los comerciantes requieren de nosotros, hacemos pedidos, transportamos su mercancía. Ya somos parte de Xona, aquí somos de 300 bicitaxistas. ¿dónde más se puede ver eso? (Juan Manuel, 2019).

La segunda ocasión que presentó riesgo para los bicitaxis se daría por un accidente en el que una pasajera perdió la vida. La víctima fue impactada por un vehículo mientras se encontraba abordando un bicitaxi. Luego del incidente se elevaron algunas voces que señalaban al servicio como inseguro. Pidieron su desaparición, pero las autoridades municipales en turno, junto a todos los líderes de las organizaciones, acordaron atender el problema a través del fortalecimiento del reglamento que regula a este servicio.

Superados estos dos episodios, da la impresión de que este servicio, surgido como una actividad económica alternativa, terminó por afianzarse entre la población del municipio. En palabras de uno de los informantes, conductor de bicitaxi:

Por lo que yo sé, Xona es reconocido por dos cosas: por los peluches y los bicitaxis. Ya no hay muchos pueblos donde los haya (El Negro, 2019).

Actualmente el servicio de bicitaxis en Xonacatlán se encuentra en funcionamiento con seis organizaciones. De acuerdo al registro de las autoridades municipales, existen 322 unidades brindando el servicio diariamente. La última regulación que se hizo es que ya no pueden entrar más bicitaxis a la cabecera y, del mismo modo, los operadores ya no pueden cambiarse de organización, a fin de que exista un número equitativo de bicitaxis entre todas las organizaciones.

Cuando se arriba a la cabecera municipal de Xonacatlán es inevitable encontrarse con los bicitaxis. La base más importante de estas unidades se ubica a pie de carretera, justo en la entrada principal a la localidad. Están ahí porque es el sitio que sirve como paradero de autobuses. Estos últimos arriban desde Naucalpan (en la Zona Metropolitana del valle de México) o desde Santa María Tetitla y posteriormente se dirigen a Toluca. La base de bicitaxis está a un costado de este paradero, donde también comparten espacio con una base de taxis convencionales (automóviles) que prestan un servicio colectivo con destino a Villa Cuauhtémoc. Igualmente este sitio está a unos pasos del túnel que permite cruzar al otro lado de la carretera.

A simple vista se aprecia que la base de bicitaxis está delimitada en el suelo y en la pared, marcada con pintura color amarillo que indica, con unos cuadros numerados del 1 al 15 y puestos en fila, cada uno de los lugares para un bicitaxi. En la base se encuentra una capilla con la imagen de la Virgen de Guadalupe, colocada por los propios conductores de bicitaxistas, por lo cual el lugar se convierte en su punto de reunión los días 12 de diciembre, día en que, a nivel nacional, se celebra a la Virgen.

La dinámica con la que funciona la base es la siguiente: cada bicitaxista, sin importar la organización a la que pertenezca, se puede formar; sólo debe respetar el orden en que hayan llegado. Es decir, se va colocando un bicitaxi tras otro y solamente conforme estos son ocupados por un usuario, se irán recorriendo de puesto. Las actividades entre los bicitaxis no se detienen a lo largo del día, y ello obedece en buena medida al flujo de gente que desciende de los autobuses o taxis convencionales (procedentes de distintas partes). Conforme arriban al sitio suelen ocupar un bicitaxi para adentrarse en la comunidad. También ocurre a la inversa: gente que sale de la cabecera municipal lo hace en bicitaxi y arriba a la carretera para hacer algún transbordo y llegar a otro destino.

Desde luego, la base también se convierte en un espacio de interacción social entre los operadores: mientras esperan pasaje, aprovechan para platicar e interactuar entre ellos. Además, por ser una zona transitada, la presencia de comerciantes ambulantes es continua, por lo que durante los tiempos de espera, los conductores compran dulces, botanas y refrescos, lo que contribuye a que exista una constante interacción entre ellos.

## **LA RUTA QUE VA DE UNA ACTIVIDAD ALTERNATIVA Y EMERGENTE A UN ELEMENTO IDENTITARIO**

El bicitaxi de Xonacatlán se caracteriza por ser una bicicleta adaptada con una caja de acero de dos ruedas. Usualmente está forrada con una lona distintiva del color de la organización a la que pertenece su conductor, colocada en la parte trasera de la unidad. Este medio de transporte está acondicionado para llevar un máximo de cuatro pasajeros al mismo tiempo. Ahora también es co-

mún que se utilice para el traslado de todo tipo de productos y mercancías de los distintos comerciantes de la cabecera municipal.

Sé que yo tengo que dar un buen servicio y que la gente quede a gusto con mi trabajo. Porque sé que esta es la manera en que yo, día a día, puedo sacar para mi sustento. Cuando empecé a trabajar en esto, al principio, me daba vergüenza, pero después supe que esto es como cualquier otro trabajo y que tiene su importancia y por eso ha seguido por tantos años (Alberto Mendoza, 2019).

Los conductores de los bicitaxis en su totalidad son hombres, en un rango de edad entre los 18 y los 55 años. La mayoría son originarios de la cabecera municipal de Xonacatlán y los menos provienen de pueblos pertenecientes al mismo municipio, como Mimiapan, Zolotepec, Tejocotillos y el Barrio Emiliano Zapata. Los originarios de la cabecera municipal son los que más permanentemente laboran en los bicitaxis, el resto lo hace de una manera más eventual, bajo la modalidad de arrendamiento del vehículo. Estos últimos lo ven como un trabajo temporal o “mientras encuentran un empleo” más estable.

Debe destacarse que los conductores de bicitaxi entrevistados también comentaron desarrollar otras actividades económicas, entre las que se encuentran trabajos de albañilería, carpintería, comercio informal e incluso como obreros. Un elemento común en sus respuestas es que cuando en esos trabajos no alcanzan, no hay chamba o los despiden, encuentran en el bicitaxismo una vía para cubrir sus necesidades básicas.

Hoy en día el servicio de bicitaxis se encuentra regulado por el gobierno de la cabecera municipal de Xonacatlán, que reconoce seis organizaciones, con uno o dos líderes y un número variable de conductores (tabla 1). Los primeros son los representantes de la organización ante el ayuntamiento, se encargan de recolectar y entregar la documentación correspondiente de cada uno de los conductores que tienen asociados a la presidencia municipal, además de solucionar problemáticas y pagar multas que se llegaran a presentar.

Por su parte, cada conductor deberá identificarse con su credencial de elector y una cuota de entre \$250 a \$300 pesos anuales (la cuota dependerá de la administración que se encuentre en curso). Una vez que el bicitaxista haya cumplido con estos requisitos, el ayuntamiento le expedirá una identificación, una placa con un número de serie, una tabla de tarifas autorizadas y un reglamento, los cuales debe portar en todo momento para poder laborar.

Un bicitaxi puede ser una propiedad o un bien por arrendamiento, es decir que existen conductores que manejan su propio vehículo, mientras que hay personas que se dedican a la renta de bicitaxis. El arrendamiento de estos vehículos oscila de 50 a 60 pesos por día.

La importancia de mi trabajo como bicitaxista es poder brindar el mejor servicio, sobre todo a las personas que lo necesitan, como personas mayores de edad, con alguna discapacidad, o personas que llevan mucha carga (Miguel, 2019).



**Tabla 1.** Bicitaxis de la cabecera municipal de Xonacatlán. Datos generales y características

Nombre de la organización	Año de fundación	No. de unidades	Colores distintivos	Nombre del líder
Xonitas Unidas	1999	100	Verde con franjas blancas	Abimael Natam R.
Calandrias Unidas de Xonacatlán	2001	64	Amarillo	Diego S.
Calandrias Unidas A.C	2001	44	Amarillos, azul con franjas blancas	Filiberto Rojas
Calandrias Halcones	2003	41	Verde con franjas blancas y dibujo de un halcón como distintivo	Mariano Amado
XonaComet	2006	47	Azul	Cruz Zepeda
Vicente Guerrero	2010	26	Gris	Ismael Valdez
<b>Total de unidades</b>		322		

Fuente: Ayuntamiento de Xonacatlán.

El reglamento impuesto por el ayuntamiento es el que dicta las pautas del funcionamiento del servicio de bicitaxis. Por ejemplo, se establece el horario del servicio de 6:00 a 22:00, además de la obligación de respetar el reglamento de tránsito al igual que cualquier otro automóvil. También el reglamento restringe la circulación de estas unidades sólo al interior de la cabecera municipal y a los barrios más cercanos. Hay una prohibición absoluta de circular por carretera, además de estar proscrito el consumo de bebidas alcohólicas y otras sustancias que causen alteraciones a la conciencia mientras los conductores estén laborando, de lo contrario estos serán multados o sancionados por el mismo ayuntamiento.

Yo me gano a la gente a través de un buen servicio. Cuando haces eso es lo que la gente siempre va a preferir, y es así como a uno lo buscan y le dan preferencia. Por eso siempre busco traer a mi bicitaxi limpio y que no esté todo mugroso, yo sé que aquí yo me mando solo y es por esa razón que también lo hago y no tengo necesidad de que alguien me esté mandando (Moy, 2019).

Una de las características de esta práctica es que el conductor controla su propio ritmo de trabajo. Dicen tener libertad sobre el cómo desarrollar su actividad: deciden personalmente horarios y lugares donde trabajan, así como sus

tiempos de descanso y sus días laborales, sobre todo procurando no afectar sus responsabilidades personales y laborales. Esto es coincidente con lo que De la Garza (2011) define como los códigos de “trabajador libre”, no sujeto a la disciplina de la fábrica y que se desenvuelve en la sociabilidad en la calle, que además le permite combinar trabajo con ocio y diversión y las capacidades de relación con los clientes.

Los bicitaxis brindan servicio en toda la cabecera municipal de Xonacatlán, además de una parte del barrio Emiliano Zapata y el barrio de San Antonio la Fe. Esto ha hecho que estén distribuidos de manera estratégica: en toda la cabecera se crean pequeñas bases, que aunque no son fijas constituyen un referente para los usuarios que suelen identificar dónde es más probable encontrar bicitaxis disponibles. Durante el trabajo de campo se detectaron al menos diez lugares de este tipo, en sitios como la entrada a la cabecera municipal, la presidencia municipal, la oficina del INE, el DIF, distintos centros de salud y escuelas, además de algunos centros comerciales, templos religiosos y junto a bases de taxis convencionales.

Lo anterior ha convertido al bicitaxi en un conector de diferentes espacios, lo que hace que se disminuya el tiempo de traslado de una persona o mercancía a algún punto específico de la cabecera.

Mi bicitaxi para mí es mi herramienta de trabajo y claro que le guardo afecto. Gracias a él puedo sacar para comer, siempre trato de cuidarlo y de que este al cien, porque yo sé que mientras él esté bien, nunca me va a dejar tirado. Cuando lo llego a descuidar y me da lata luego lo ando regañando, pero yo sé que los regaños son para uno mismo por dejarlo que ande así (Moy, 2019).

Los conductores, como agremiados del servicio de bicitaxis, participan en las festividades religiosas de la cabecera municipal, sobre todo en la de San Francisco de Asís, que es la fiesta principal. Suelen donar pirotecnia y refrescos para dicha celebración, además de que la organización “Calandrias Halcones” introdujo la imagen de la virgen de Guadalupe en la base de la entrada a la cabecera. Aunque esta organización introdujo la imagen, en realidad todos los bicitaxistas colaboran para que se realice su fiesta el día 12 de diciembre. Esta se puede considerar como la imagen de los bicitaxistas de Xonacatlán. En la fecha que se le festeja se celebra una misa y se ofrece una comida para las personas que gusten a acompañar en la celebración. De acuerdo al líder de la organización Los Xonitas Unidos, en las 322 unidades hay algunos bicitaxistas que pertenecen a religiones distintas al catolicismo; sin embargo no han tenido problemas por esto, pues todos cooperan para las festividades católicas.

Elemento aparte para mencionar es la estética del bicitaxi en Xonacatlán. Ya se ha evocado en qué consiste cada unidad (una bicicleta a la que se le adapta una caja de acero de dos ruedas en la que se encuentran los asientos para sus pasajeros) y se ha dicho que tienen distintivos que permiten saber a qué organización pertenecen. Pero, aparte de todo esto, cada unidad suele tener algún ele-

mento característico, visual y/o acústico. Los propios operadores hablan de un “tuning” que vuelve única cada unidad.

Yo le tengo cariño a mi bicitaxi porque es el sustento de mi hogar, si él está bien, pues mi hogar también está bien. Yo lo traigo adornado así porque la imagen que trae pintada soy yo representando al rap y las cosas que me gustan, quiero que mi bicitaxi sea único y no sea igual a los demás, para que sea distinguido en el oficio (El Negro, 2019).

El binomio operador-bicitaxi no ha podido mantenerse ajeno al proceso de construcción de identidad. Inclusive aquellos informantes que refirieron sus reservas al principio para dedicarse a esta actividad han terminado por ver en ella un referente que les indica lo que ahora son.

El bicitaxi está adornado de esa manera porque representa a un amigo que perdí hace unos años, y esta es la manera en que lo honro y que siento que me acompaña (Magnolio, 2019).

Entre los usuarios locales, los oriundos de la cabecera municipal, puede desarrollarse un modo de identificar a algunas unidades de bicitaxi. Ello se debe precisamente al *tuning* que varios han hecho de sus unidades: una pinta, un color, un sistema de sonido, un accesorio o cualquier otro elemento puede constituirse en distintivo. Esto es consistente con lo que ha señalado De la Garza respecto a que, en el caso de trabajadores que prestan un servicio, como los taxistas o en este caso los bicitaxistas, en la configuración de la identidad es necesario tomar en cuenta “su relación con la máquina, bajo un síndrome de ‘as del volante’, impregnado de cierta estética y moral” (De la Garza, 2011: 25).

## IDEAS FINALES

A lo largo de los veinte años de servicio los bicitaxis en Xonacatlán han generado una serie de dinámicas dentro de la cabecera, que están articuladas con estas unidades de transporte. Han generado un impacto en la cotidianidad de las personas, haciendo que este peculiar medio de transporte tenga ya una presencia y un rol en el acontecer y las actividades diarias de los habitantes. La interacción da a este tipo de trabajos la condición para que tanto trabajadores como usuarios lo incorporen a su subjetividad.

Los bicitaxis en la cabecera municipal de Xonacatlán pueden localizarse distribuidos de manera estratégica, lo cual los convierte en una opción de movilidad que es accesible la mayor parte del tiempo. Los transeúntes locales y foráneos los puedan abordar de manera fácil y rápida. Los comerciantes los pueden emplear para hacer entregas o llevar insumos. Este medio de transporte se ha convertido, según varios de los informantes de la localidad, en un facilitador: sienten que les ha hecho la vida menos complicada a las personas; hacen que sea más práctico el desplazarse y el desarrollar sus actividades, lo que implica una menor inversión de tiempo y energía. Desde esta perspectiva este servicio responde a diferentes situaciones y necesidades, que van desde un traslado rápido,

la disminución de cargas, el transporte de personas a las que ya no les es tan fácil moverse (tercera edad o discapacitadas), e inclusive los conductores se han convertido en guías que pueden ubicar diferentes lugares fácilmente al conocer el territorio donde día a día se desenvuelven.

Puesto en la perspectiva del significado que adquiere el trabajo de los bicitaxistas en Xonacatlán, lo encontrado durante el trabajo de investigación es coincidente con trabajos previos, que han identificado que en este tipo de trabajos no clásicos o atípicos, “la actividad laboral es, a la vez, interacción inmediata o mediata entre sujetos (por lo cual) cabría hablar de una comunidad simbólica del trabajo que puede tener lazos materiales más o menos fuertes” (De la Garza, 2009: 120).

Debido a lo anterior, en materia de comercio los bicitaxis juegan un papel fundamental. Se vuelven movilizados de mercancía al interior de la cabecera municipal. Del mismo modo, se constituyen como un conector entre distintos establecimientos, lo cual fortalece la relación económica, ya que resulta menos oneroso usar un bicitaxi que transportar los diferentes productos en un vehículo de motor. Asimismo, estos bicitaxis son utilizados por personas que vienen de fuera del municipio a surtir de mercancía: trasladan sus productos de manera interna a los otros sistemas de transporte que comunican a Xonacatlán con otras poblaciones. Se puede hablar entonces de un trabajo interactivo: es la interacción la condición indispensable para la construcción del significado que adquiere el trabajo de los bicitaxistas de los que se ocupó este trabajo.

Lo que surgió como una actividad económica alternativa, distinta a las opciones regulares y reguladas de transporte, impulsada por unas cuantas familias, hoy es símbolo del municipio. La gente refirió insistentemente durante la investigación en que Xona ya era reconocida por la existencia de bicitaxis. Los datos obtenidos durante el trabajo de campo permiten sostener que el espacio de trabajo (el espacio público y los propios vehículos) es un campo de socialización y de creación de significados que, en este caso, derivaron en la construcción de una identidad con tres referentes: el trabajo en sí, la comunidad y las organizaciones a las que pertenecen.

Los propios operadores, que provenían de actividades laborales y económicas diversas, han aprendido a ser y sentirse bicitaxistas. Luego, en al menos dos episodios, hubo detonantes para el fortalecimiento de su identidad: cuando el servicio que prestaban se vio en peligro ante el embate de las autoridades estatales y los permissionarios del autotransporte de pasajeros (De la Garza señala que “la identificación de un enemigo –entre los trabajadores callejeros casi siempre el gobierno- es casi siempre el chispazo para desencadenar la acción colectiva” [De la Garza, 2011: 23]).

Y, finalmente, esta construcción identitaria para con la comunidad se ha visto fortalecida a tal grado que ya los informantes suelen entenderse, junto con su bicitaxi, como un binomio que presta un servicio, les da sustento y les otorga

un lugar en el municipio y la región. Como lo dijo uno de ellos, Juan Manuel, “ya somos parte de Xona”.

## REFERENCIAS

- Abal, P. (2004). Identidades colectivas y dispositivos de control en el marco del empleo asalariado joven: un estudio de caso en el sector supermercadista. *Revista Argentina de Sociología*, 2, 74-94.
- Aguirre, A. (1999). La identidad cultural. *Anthropológica*, Revista de Etnopsicología y Etnopsiquiatría, (3), 1-17.
- Arriaga, J. y J. Velasco. (2017). “Entropía y problemas de autorreproducción del sistema social y cultural en el campo mexicano”. En: Arriaga, J. et al. (comp.). *Cultura y Sociedad en Movimiento*. Mexico: Porrúa.
- Battistini, O. (Comp.). (2004). *El trabajo frente al espejo: continuidades y rupturas en los procesos de construcción identitaria de los trabajadores*. Buenos Aires: Prometeo
- Bonifacio, E. (2010). “Xonacatlán”. En: Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15115a.html>.
- Cadela, B. (2018). Deterioro de la imagen urbana en la cabecera municipal de Xonacatlán, Estado de México, 1974-2015 (Tesis de licenciatura). Universidad Autónoma del Estado de México.
- Dedillo, R. (2006). La alternancia política en los municipios del Estado de México. *Espacios Públicos*, 9 (18), 122-151.
- De la Garza, E. (2013). Trabajo no clásico y flexibilidad. *Caderno CRH*, 26(68), 315-330.
- De la Garza, E. (2009). “Hacia un concepto ampliado de trabajo”. En *Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales Vol. 1*. Buenos Aires: Caicyt/CLACSO, 111-140.
- De la Garza, E. (2001). “Problemas actuales y clásicos de la crisis del trabajo”. En *El futuro del trabajo. El trabajo del futuro*. Buenos Aires: CLACSO, 11-31.
- De la Garza, E. (2011). Trabajo no clásico. Organización y acción colectiva en trabajadores no clásicos. <http://www.relat.org/documentos/EATP.TA.DelaGarza1.pdf>
- De la Garza, E. (2017) ¿Qué es el trabajo no clásico? *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 22(36), 5-44.
- Dávila, J. (2012). Nuevos transportes y movilidad urbana. *Revista Bitácora Urbano Territorial*. 21(2), 58-60 <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255009>
- Díaz, L. et al. (2011). Un transporte urbano no convencional en África Subsahariana: el moto taxi. *Revista VIAL*, 77, 52-54. <http://econpapers.repec.org/paper/haljournl/halshs-01006268.htm>



- Osorio, L. (2015). La construcción de la pertenencia socioterritorial: el caso de Jurica, un pueblo al que le llegó la ciudad. *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad*, 22 (62), 141-170.
- Portal, A. M. (1991). La identidad como objeto de estudio de la antropología. *Alteridades*. 1(2), 3-5.
- Scandroglio, B. et al. (2008). *La teoría de la identidad social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Sheller, M y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space* (38), 207-226.
- Simmell, C. (1999). Traffic Calming: An Study of Contestation Between Lay and Expert Groups in the Construction of Risk-related Knowledges. Tesis de doctorado no publicada. School of Independent Studies, Lancaster University.
- Soto, A. (2012). Sección Especial: La Construcción de Identidades en el Trabajo en América Latina. *Psyche (Santiago)*, 21(2), 3-7. [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-22282012000200001&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22282012000200001&lng=es&tlng=es).
- Stecher, A. (2011). "Transformaciones del trabajo y procesos identitarios en el "nuevo" capitalismo: notas para una discusión en el contexto latinoamericano". En Medrado, B. & Galindo, W. C. (Orgs.), *Psicología social e seus movimentos: 30 anos de ABRAPSO* (207-232). Recife, Brasil: Universidade Federal de Pernambuco
- Tajfel, H. (1984). *Grupos humanos y categorías sociales*. Barcelona: Herder.
- Vivas, P. y Ribera-Fumaz, R. (2007). Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil. *UOC Papers* (5), 14-22.