# Ciclotaxis

## La segunda revolución de movilidad no motorizada en Ciudad de México

bicitekas

LOS MOSQUITOS COOPERATIVA DE CICLOTAXIS

ALCALDÍA DE LA BICICLETA CDMX

# Contenido

Ciudad de México, 2017

**Areli Carreón**
Contenido

**Berenice Zambrano**
Foto

**Agustín Martínez**
Diseño

**Bicitekas A.C.**

1. Breve historia de la movilidad urbana no motorizada de la CDMX
2. ¿Qué son los ciclotaxis?
3. ¿Por qué los ciclotaxis son pieza clave de la movilidad urbana sustentable?
4. Empresas sociales: una opción para garantizar movilidad como derecho
5. Trabajadores con visión de futuro

# 1

## BREVE HISTORIA DE LA MOVILIDAD URBANA NO MOTORIZADA DE LA CDMX

La movilidad no motorizada existe en nuestro valle desde antes de que existiera la Ciudad de México. Dado que los antigüos pueblos mesoamericanos no contaban con animales de carga y nuestra orografía entre dos Sierras hacía díficil la construcción de caminos, la movilidad a pie fue durante siglos el principal modo de transporte en nuestro territorio. En lo que hoy es la Ciudad de México la comunicación, el transporte y el desarrollo estuvieron desde siempre ligados al agua. Pero el primer y último tramo se hizo siempre a pie, a pura fuerza humana. Esto, aunado a un clima amable, creó una cultura de movilidad con energía humana que pervive hasta nuestros días: los cargadores llamados tamemes en náhuatl, ejercen este oficio prehispánico que ha sobrevivido el paso del tiempo, recorriendo las calles con carga pesada desde hace cinco siglos, con algunos pequeños cambios tecnológicos. Estos cargadores usaban un "mecapal" para distribuir el peso de su carga en la espalda por los que los llamaban mecapaleros. Hoy son nombrados "diableros" por el carrito que usan llamado "diablito" y aún prestan sus servicios en el Centro histórico de la Ciudad de México. Sus servicios son de tal forma indispensables que la vida comercial de la zona sería inviable sin su ayuda. Otro ejemplo de estos hábitos y cultura de movilidad que ha sobrevivido al paso del tiempo son los rebozos para cargar bebés que han mudado de los tradicionales de "bolita" a los modernos y en boga para una crianza amable y cercana. El

# Esta ciudad fue hecha con nuestros pies y manos.

transporte de personas y de mercancías en el altiplano mexicano se hizo desde siempre a pura fuerza de corazón y con los pies.

El advenimiento de caballos, carruajes y motores no destruyó la cultura de movilidad no motorizada instalada durante siglos.

Durante décadas los ciclistas urbanos fuimos invisibles. Hemos circulado por la ciudad sin hacer ruido, producir contaminación ni causado problemas para otros usuarios. Fuimos fácilmente ignorados por la política pública, mientras la urbe creció y destinó cada vez más espacio a los automotores, notoriamente a partir de la década de los setentas. No fue sino hasta la década de los ochenta que los ciclistas urbanos comenzaron a organizarse para reclamar espacio y seguridad en calles que todo mundo pensaba eran exclusivamente para el tránsito de los coches.
El movimiento ciclista en el Distrito Federal se apuntaló con el surgimiento de Bicitekas, A.C. primer tribu de ciclistas urbanos. Tras cinco años de lucha ciudadana logramos los primeros 60 kilómetros de ciclovía en el Distrito Federal, ubicados sobre Ferrocarril de Cuernavaca. En 2007 se anuncia la introducción de políticas públicas para el transporte en bicicleta. En junio de 2010, gracias al impacto y la fuerza del movimiento ciclista, se inaugura el Sistema de transporte individual ECOBICI, primer sistema público de bicicletas en México. Desde entonces, año tras año, ha crecido el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano. Este movimiento ciudadano logró modificar la Ley de movilidad y el reglamento de tránsito de la Ciudad para darle, por primera vez, la prioridad a los peatones y a los ciclistas, dada su vulnerabilidad y los beneficios sociales que estos modos de transporte no motorizado producen para toda la ciudad.

Cada vez más personas usan la bicicleta para mantenerse saludables, para ahorrar dinero, para contribuir a mejorar la calidad del aire y para no sufrir la congestión vial en sus trayectos cotidianos. Cada vez más mujeres e incluso mamás usan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos, ya sea en bicicletas públicas, bicicletas propias con sillitas portainfantes o bicis de carga. El ciclotaxi es una opción más de transporte no motorizado de personas, indispensable para una movilidad incluyente y ecológica tanto en zonas de tránsito calmado, calles peatonalizadas, calles completas con ciclovías como en áreas de alta congestión, alta marginación, alto atractivo turístico y en zonas de baja rentabilidad para servicios de transporte convencional.

# 2.

## ¿QUÉ SON LOS CICLOTAXIS?

El ciclotaxi o bicitaxi es una modalidad de transporte de personas impulsado a pedales por un conductor que empuja o jala un asiento en el que pueden sentarse dos personas que no pedalean. Esta modalidad de transporte no motorizado de personas y mercancías será la segunda revolución de movilidad sustentable en la Ciudad de México, pues conforme cambia el perfil demográfico de los actuales usuarios de bicicleta, sus necesidades de transporte cambiarán para poder transportar bebés, niños y mercancías. Lo deseable es que las condiciones tanto de infraestructura urbana como de cultura cívica y vial mejoren para que los actuales usuarios de la bicicleta, que se calcula son 140 mil viajes diarios de jóvenes entre 16 y 39 años, mantengan su uso como primordial modo de transporte, aún cuando sus necesidades se transformen y su demanda de seguridad, comodidad y servicio sea mayor.

El ciclotaxi además de ser una respuesta para esas necesidades futuras, es una solución presente y real para las personas que no saben, no pueden o escogen no pedalear y que aún así, requieren acceso puerta a puerta a entornos peatonalizados o con acceso restringido a vehículos motorizados. De acuerdo a cálculos de la Cooperativa de ciclotaxis Los mosquitos para 2014 se hacían en el Centro histórico un mínimo de 4 mil viajes en ciclotaxis en este perímetro.

Este servicio de transporte no motorizado de personas se presta en el Centro histórico de la Ciudad de México desde 1990, por iniciativa de personas que no contaban con un empleo y que deciden ofrecer este servicio necesario, a un menor costo que el que entonces ofertaban los taxis motorizados.

El bicitaxi es un modo de transporte impulsado por un conductor en bicicleta que empuja o jala un asiento en el que pueden sentarse dos personas a viajar sin pedalear.

Este servicio empieza a ganar la confianza y preferencia de los usuarios y más personas deciden comprar una "góndola" y adaptarla para usarla con bicicletas de montaña. Se crean diferentes grupos que compiten por el pasaje y surgen liderazgos poco democráticos que amedrentan a los trabajadores independientes, explotan a los conductores que no tienen su propio vehículo, demandándoles renta, cuota semanal, refacciones, comida y uniforme, lo que lejos de ordenar y profesionalizar el servicio propicia el incremento a las tarifas de acuerdo al usuario, abuso que produce quejas y un mal prestigio al servicio. En el año 2000 se realiza un censo de quienes prestaban este servicio, para intentar ordenarlo. Los apoyos del gobierno quedan en las manos de los líderes caciquiles y continúa el desorden. En 2005, un grupo de trabajadores comienza a independizarse de estos líderes. En 2007, con la llegada a la ciudad de las primeras políticas públicas promotoras de la bicicleta como opción de transporte inician operativos en contra de toda la actividad informal, entre los que se encontraban los bicitaxis. En el año 2009 el gobierno convoca a los prestadores del servicio para ordenarlo a través de una cooperativa. Desgraciadamente estos líderes entre quienes destacan Sixto Sánchez Reyes, Álvaro Palma Treviño y Gumersindo Ramón Torres introducen a amigos y familiares y desconocen a quienes venían prestando el servicio. Estas personas han recibido apoyos y beneficios que han administrado como prerrogativas personales, amenazando a quie-

nes no estaban de acuerdo e incluso amedrentándolas para que abandonaran el servicio. Estos liderazgos permanecen al frente de la actual "cooperativa" de ciclotaxis del centro histórico, pese a repetidas denuncias de su forma poco transparente y poco democrática de proceder. Ello ocurre porque resultan cómodos para el manejo corporativo de la clase trabajadora al que están acostumbradas las autoridades.

Para construir una alternativa de trabajo digno, sin explotación laboral ni rehén de manejos políticos, en 2010 se constituyó la Cooperativa Los Mosquitos, entre 40 jóvenes independientes que cansados de "pedalear" para otros, decidieron organizarse para brindar un servicio de óptima calidad y construir una fuente de ingresos seguros y sustentables para sus familias. Desde entonces han tomado cursos y capacitaciones para mejorar sus servicios y fortalecer sus capacidades organizativas. A pesar de estos esfuerzos, esta cooperativa ha sufrido desde 2014 operativos que les retiran sus vehículos y les cobran multas sin ningún sustento legal, que han buscado impedirles brindar el servicio o limitarlos a servir fuera del perímetro A del centro histórico, que es el que tiene mayor demanda. Esto ha sido denunciado públicamente por la Cooperativa, sin ningún resultado.

Esta actuación de las autoridades es inaceptable: contradice la Ley de fomento cooperativo, la ley de movilidad y las propuestas de campaña para mejorar las condiciones de trabajo y de vida de la clase trabajadora en la Ciudad.

Es absurdo que la Ciudad de México ignore su historia de movilidad no motorizada y menosprecie a su clase trabajadora, particularmente a la que tiene deseos de superarse.

La autoridad debería cumplir con las diferentes leyes en vigor y velar por el bienestar social, impartiendo justicia e invirtiendo los recursos públicos en donde más beneficios sociales producen. Su papel no es beneficiar a unos cuantos en detrimento de otros, por motivos económicos, ideológicos o electorales.

Es absurdo que la Ciudad de México ignore su propia historia de movilidad no motorizada y menosprecie a su clase trabajadora, particularmente a la que tiene deseos de superarse.

La Unión Europea ha adoptado en julio de 2016 una política agresiva para reducir las emisiones producidas por el transporte[1] en donde una de sus principales líneas de acción es incentivar a vehículos cero emisiones. A fin de impulsar toda clase de servicios sin motor y a pedales han instalado una federación de logística en bicicleta que puede consultarse en **http://www.cyclelogistics.eu/** Los ciclotaxis son claramente una alternativa útil, barata, para la que ya tenemos una industria nacional instalada y sobre todo, trabajadores con valiosa experiencia de 20 años, deseosos de pedalear.

Además de prestar un servicio necesario para personas que por diversas razones no pueden pedalear, esta modalidad de transporte crea empleos y genera ingresos verdes, que no producen emisiones y que ahorran contaminación y recursos tanto a las personas que los usan como a la ciudad que los alberga.

**1** http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index_en.htm

Una ciudad con servicio de ciclotaxis es una urbe más eficiente, resiliente y segura porque oferta un servicio de transporte incluyente, responsable con el medio ambiente en la medida en que no produce contaminación ni ruido, atractivo para el turismo y cómodo y ágil para sus usuarios.

# 3

## ¿POR QUÉ LOS CICLOTAXIS SON PIEZA CLAVE DE LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE?

"En todo el mundo se necesitan servicios accesibles puerta a puerta para complementar servicios accesibles de autobús y trenes de "ruta fija". Los servicios puerta a puerta siempre serán necesarios para los adultos mayores y pasajeros con discapacidad que no pueden tomar otro tipo de transportes públicos (...) Cuando existen y son accesibles, los modos de transporte abiertos al público en general tienden a ser más inclusivos , menos costosos y más rentables."

Este servicio en nuestra ciudad pueden ser los ciclotaxis.

Se entiende que las personas con movilidad limitada son:

1. Las personas con limitaciones de movilidad, sensoriales o cognitivas que hacen que sea difícil superar las barreras para viajar. Las personas con problemas de movilidad son aquellas con discapacidades visibles (por ejemplo, las personas que usan muletas, una silla de ruedas o un bastón) y discapacidades invisibles, como las personas con una enfermedad del corazón o artritis. Las personas con deficiencias sensoriales incluyen aquellos que son ciegos o con debilidad visual, y los sordos o que tienen problemas de audición.

Las personas con deficiencias cognitivas son aquellos que no pueden entender fácilmente su entorno para utilizar el transporte público, debido a una discapaci-

dad intelectual (por ejemplo, síndrome de Down o deficiencias mentales), o aquellos que se ven afectados por la gran complejidad de un viaje (por ejemplo,cuando somos turistas, visitantes o recién llegados, al utilizar por primera vez el sistema de transporte en una ciudad grande).

2. Con frecuencia las personas mayores, las mujeres, los niños,entre otras, tienen movilidad reducida, cuando se encuentran en situaciones en las que no pueden superar las barreras para viajar, tal vez por temor a la delincuencia o la violencia, o barreras físicas que interrumpen "la cadena de viaje" entre el origen y el destino de un traslado.

En la ciudad hay alrededor de 400 mil o más personas con discapacidad motriz, pero cada año se suman miles de personas que por obesidad y diabetes, pierden movilidad, la vista o sus extremidades. Cada año ocurren 75 amputaciones de pies y piernas en el país a causa de la diabetes ¡y otros miles se quedan ciegos! No sólo se debe prestar atención y servir a quiénes ya tienen movilidad reducida: el sistema de transporte público debe prepararse para que las personas que vean reducida su movilidad a causa de esta pandemia nacional de obesidad y sobrepeso puedan seguir accediendo a bienes y servicios, así como a la ciudad, para ejercer plenamente sus derechos.

Las personas de la tercera edad también tienen movilidad reducida y deben contar con servicios de transporte puerta a puerta aún en espacios peatonales.

El Centro histórico ha comenzado un proceso de peatonalización que se acentuará en los años por venir. La operación de bicitaxis para garantizar servicio de transporte de personas de manera no motorizada, es pieza fundamental en toda estrategia de rescate de espacio público, pacificación de tránsito, ordenamiento y peatonalización de calles, de acceso universal puerta a puerta a personas con movilidad reducida y como complemento para viajes en transporte masivo como el Metro, Trolebús y Metrobús.

El Centro histórico es un atractor de viajes no motorizados de miles de turistas, que

también requieren de servicio de transporte no motorizado para zonas de tránsito peatonal y pacificado. El turista prefiere esta modalidad de transporte porque además de ser responsable con el medio ambiente, le permite admirar y disfrutar la ciudad y su clima, haciéndolo un atractivo en sí mismo.

El centro histórico de la Ciudad de México, así como diversos centros históricos de los pueblos antigüos que hoy forman parte de la ciudad son sitios emblemáticos, en donde se realizan miles de viajes cortos diariamente, lo que los hace un lugar clave para el desarrollo de servicios de transporte de carga y pasajeros en su modalidad no motorizada, como lo son los ciclotaxis.

Numerosas colonias de la periferia que no cuentan con servicios de transporte de personas y carga por la baja densidad de su población, por la baja rentabilidad de esas rutas, por el bajo poder adquisitivo de sus habitantes o por otras razones, podrían beneficiarse de este servicio de transporte no motorizado para conectar a las personas con los servicios de transporte masivo, ahorrando dinero y tiempo y garantizando el acceso de las personas a la ciudad. Adicionalmente, este servicio podría crear oportunidades de trabajo "verde" bajo en emisiones e ingreso sostenible para jóvenes emprendedores en donde dichos empleos se necesitan más.
Toda reducción de emisiones contaminantes es importante e indispensable para cumplir con los compromisos asumidos por México para cumplir con el Acuerdo de París sobre cambio climático, así como para alcanzar los objetivos 8, 9 y 11 de desarrollo sustentable de Naciones Unidas.

El ciclotaxi es una verdadera opción de movilidad sustentable para pasajeros, pieza fundamental para completar las cadenas de viajes de transporte público, servir a diferentes necesidades de viaje sin emitir contaminantes y debe ser impulsada y fortalecida con responsabilidad y profesionalismo en la Ciudad de México.

El ciclotaxi no es un capricho, no es folklore, ni es un "transporte para pobres". El ciclotaxi es la respuesta de nuestro siglo a los desafíos de nuestro tiempo y es la actualización tecnológica de una capacidad y potencia que tenemos desde siempre: el poder de movernos sin producir gases contaminantes.

# 4

## EMPRESAS SOCIALES: UNA OPCIÓN PARA GARANTIZAR MOVILIDAD COMO DERECHO

El derecho a la movilidad es considerado por la Comisión de Derechos del Distrito Federal (2012) como un derecho llave que permite el ejercicio de otros derechos. Mantener el paradigma y la premisa que considera a la movilidad como una mercancía, antes que como un derecho, impide el ejercicio del derecho a la ciudad y al ejercicio pleno del derecho a la educación, la salud y la cultura. Miles de personas están excluidas de los bienes y servicios que ofrece la ciudad y no pueden gozar de las ventajas de vivir en un entorno urbano, simplemente porque el costo y la calidad de los servicios de transporte no les permiten acceder a dichos bienes y servicios. Esto produce la exclusión de estas poblaciones, notoriamente en la periferia de la ciudad, entre los deciles más abajo de ingreso y entre mujeres, niños y niñas, personas de la tercera edad o con movilidad limitada. Para garantizar que todas las personas accedan a los beneficios que ofrece la ciudad es imperativo instalar un sistema de transporte que contemple a la movilidad como un derecho. Hoy en día nuestra Constitución ya contempla el derecho a la movilidad en su artículo 13 inciso e:

Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio

de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

En términos sociales, es indispensable que las políticas de desarrollo urbano integren políticas de movilidad sustentable e incluyente con un énfasis en la equidad e inclusión de la mayoría de la población que habita en las periferias y que tiene menores ingresos. Si no funciona para la mayoría de las personas, a la larga no funciona para toda la ciudad.

Cuidar y fortalecer a los eslabones más vulnerables de la sociedad garantiza equidad, mejora la integración social, previene la violencia, mejora la calidad de vida urbana y genera bienestar para el conjunto de la sociedad.

El nuevo paradigma de la movilidad que se construye socialmente desde la puesta en marcha del sistema de Metrobús en 2006 y en 2007 con la introducción de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta, ha logrado transformar la regulación del servicio de transporte mediante la promulgación de la Ley de movilidad en 2014 y la puesta al día del Reglamento de tránsito de la Ciudad de México en 2015. Aún está pendiente el Reglamento de la Ley de movilidad que ordenará al servicio de transporte concesionado. Existe un Plan Integral de Movilidad construido con participación ciudadana que establece la transformación de los servicios de transporte, carga y movilidad en la Ciudad de México y entre cuyas líneas estratégicas está incentivar la movilidad no motorizada y mudar el actual modelo "hombre-camión" a una red integrada de servicios prestados por personas morales, que pueden ser empresas privadas o sociales.

Este nuevo paradigma de movilidad no sólo debe cambiar la Ley, regulaciones y a las instituciones que deben aplicarlas. Debe transformar también las políticas públicas para construirlas integralmente con sustento técnico, económico, social y cultural. Las políticas públicas deben estar centradas en las personas, sus necesidades, su economía y en las capacidades sociales desarrolladas para enfrentar los desafíos urbanos. Si las políticas públicas no responden integralmente a los desafíos urbanos colectivos, sus resultados podrían cumplir con ciertos objetivos pero acentuar otras problemáticas.

Por ejemplo: una propuesta de servicio de transporte de alto costo, podría responder a una demanda de servicio de alta calidad para un sector de la población, pero excluir a la mayoría de las personas de ingreso bajo que no podrían costear dichos servicios. A la larga dichos servicios podrían no ser rentables y la exclusión de amplios sectores de la población podría restringir el acceso a salud, educación y trabajo, agravando la pobreza y la violencia.

Es imprescindible que las políticas públicas se elaboren con un enfoque integral, que responda no sólo a los compromisos asumidos en las campañas electorales o a los preceptos del partido político gobernante, sino que den resultados y resuelvan eficientemente las necesidades de las personas, que construyan una sociedad participativa y democrática y que respondan eficazmente a los desafíos ambientales, económicos y sociales de nuestro tiempo. Para garantizar la viabilidad de la vida urbana presente y futura en nuestra Ciudad de México y de la Zona Metropolitana del Valle de México de la que forma parte, es indispensable cesar de imponer proyectos y acciones gubernamentales sin sustento técnico, sin planeación econó-

mica, sin considerar las necesidades de la inmensa mayoría de la población y sin tomar en cuenta las propuestas de las organizaciones ciudadanas.

Los ciclotaxis son un eslabón indispensable para alcanzar los objetivos planteados en el Programa Integral de movilidad (2013-2018) y en la construcción de un paradigma de movilidad sustentable, resiliente, incluyente y de vanguardia para el presente y futuro de la CDMX.

Crear empleos verdes a través de modalidades de transporte de personas y mercancías como los ciclotaxis, bicimensajeros, entre otros oficios de largo arraigo en la CDMX es una excelente forma de crear oportunidades de empleo sustentable y de bajo impacto ambiental para las nuevas generaciones, así como una forma de alcanzar los objetivos 8, 10 y 11 de desarrollo sostenible establecidos por las Naciones Unidas.

Toda la evidencia científica, así como diversos estudios de opinión pública, señalan la urgencia de mejorar el servicio de transporte de personas, que es el principal modo de transporte de 70% de todos los viajes urbanos en la CDMX.[3]

Todas las mejores prácticas internacionales demuestran que invertir para mejorar la movilidad segura de peatones y ciclistas crea beneficios sociales medibles para diferentes problemáticas como la mala calidad del aire, el sedentarismo y la obesidad, la exclusión social, la violencia contra mujeres y niños, el ruido urbano, la inseguridad, al tiempo que genera beneficios privados que van desde el ahorro familiar hasta el incremento de ventas y valor inmobiliario de las propiedades situadas en calles amables para caminar y pedalear.[4]

Crear empleos verdes a través de modalidades de transporte de personas y mercancías como los ciclotaxis, bicimensajeros, entre otros oficios de largo arraigo en la CDMX es una excelente forma de crear oportunidades de empleo sustentable y de bajo impacto ambiental para las nuevas generaciones.

3 http://www.comovamosciudaddemexico.com.mx/edicion-impresa-encuesta-2015/

4 http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2015/11/BUENO-PARA-EL-NEGOCIO-WEB-2.pdf

# 5

## TRABAJADORES CON VISIÓN DE FUTURO

La cooperativa de trabajadores del transporte ecológico y alternativo "Los mosquitos" es una organización de trabajadores de bici-taxi que desde 1993 prestan este servicio dentro del perímetro del Centro Histórico en la Ciudad de México. Desde el 2010 se constituyó formalmente como una cooperativa con la intención de mejorar las condiciones laborales y los ingresos de los trabajadores, a través de ofrecer un servicio de calidad para los usuarios.

Esta organización es la única que ofrece seguridad laboral y un trato justo y democrático a los trabajadores, quienes son literalmente el motor del servicio. Esto les ha permitido mantener y mejorar unidades que cuentan con un seguro para el usuario, ofrecen tarifas competitivas y servicio rápido, cómodo y seguro. Los trabajadores han contado con diferentes capacitaciones y actualmente participan en la investigación y diseño de un nuevo prototipo de ciclotaxi 100% accesible a personas con discapacidad, hecho en México. Esto además de responder a las necesidades de movilidad puerta a puerta de personas con movilidad limitada, hace menos costosa la compra de unidades, crea empleos en nuestra ciudad y reduce los costos de mantenimiento y mejora de nuestras unidades, haciendo más rentable y sostenible en óptimas condiciones, la prestación del servicio. Gracias a la experiencia ganada en 20 años de prestar el servicio y el fortalecimiento de las capacidades y organización de los trabajadores, esta cooperativa está preparada para construir de la mano del gobierno y de la sociedad un proyecto de movilidad sustentable e incluyente para el Centro histórico de la Ciudad de México.

LOS MOSQUITOS
COOPERATIVA DE CICLOTAXIS

**CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**
**Cooperativa Los Mosquitos**

**Miguel Maximiliano**,
Presidente

Trabajadores del Transporte Ecológico y Alternativo los Mosquitos

Callejón de Lecheras
19 A 201
Colonia Centro
C.P.06060
Del. Cuauhtémoc
Ciudad de Mèxico

Tel. 55-12-12-90
Correo electrónico:
coop.mosquitos@
hotmail.com

Ante la explosión demográfica, el incremento de la actividad comercial y el tráfico excesivo de vehículos automotores en el Centro Histórico de la ciudad de México, así como la política pública a favor de ciudades saludables y competitivas con una movilidad sustentable en la capital del país, el servicio de ciclotaxi es una alternativa eficaz, eficiente, silenciosa, atractiva y ambientalmente respetuosa para el transporte de personas y mercancías. Es momento de mejorar este servicio para consolidar el transporte no motorizado de personas y mercancías en esta zona crucial de la ciudad, en donde la viabilidad y visibilidad del proyecto ayudarán a sentar precedentes y buenas prácticas para el desarrollo de esta opción de transporte en otras zonas de la ciudad.

La misión de esta cooperativa es "ofrecer un servicio de transporte de personas y mercancías, económico, seguro, oportuno, respetuoso y cordial al público en las calles del Centro Histórico y de la ciudad de México y sus alrededores con operadores altamente capacitados en todas las plataformas de transporte público, para contribuir al desarrollo económico y social de nuestra cooperativa, de nuestra ciudad y del país."

El gobierno de la ciudad debe laborar junto a los trabajadores para lograr consolidar este servicio, dando garantías de ley para la prestación profesional y equitativa del servicio, condiciones mínimas de comodidad, seguridad y orden en las calles como lanzaderas y señalización adecuada, así como la promulgación del Reglamento de la Ley de movilidad así como otras regulaciones e instrumentos que permitan el florecimiento de este servicio con la más alta calidad, tanto para los usuarios como para los trabajadores.

Necesitamos un gobierno a la altura de sus trabajadores y habitantes.

## BIBLIOGRAFÍA


Bueno para los negocios, Bicitekas A.C. 2015. http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2015/11/BUENO-PARA-EL-NEGOCIO-WEB-2.pdf

Los cambios en la calidad de vida de la metrópoli 2015 ¿Cómo vamos, Ciudad de México? http://www.comovamosciudaddemexico.com.mx/edicion-impresa-encuesta-2015/

Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. Comisión de derechos Humanos del Distrito Federal, 2012. http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf

Transporte puerta a puerta para personas con movilidad reducida: su inicio y desarrollo. Access Exchange Internacional San Francisco (sin año) http://www.globalride-sf.org/paratransit/Guide_esp.pdf