

Benemérita Universidad de Guadalajara

Sistema de Universidad Virtual

Maestría en Periodismo Digital



Proceso de investigación y producción del reportaje “Mototaxis en San Fernando, Chiapas, al servicio del cacicazgo”

Documento de titulación que para obtener el grado de Maestra en Periodismo Digital presenta

Yuridia Denise Gómez Montenegro

Directora

Mtra. Nancy Wendy Aceves Velázquez

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 08 de mayo de 2023

Formato: carta de revisión anti plagio de trabajos recepcionales

H. Miembros de la Junta Académica del Programa de la Maestría en Periodismo digital
Presente


Por este medio, me permito hacer de su conocimiento que el trabajo recepcional titulado “Proceso de investigación y producción del reportaje “Mototaxis en San Fernando, Chiapas, al servicio del cacicazgo”, realizado por la alumna Yuridia Denise Gómez Montenegro, con código 220956771, de la Maestría en Periodismo digital, fue revisado de manera previa a su presentación y defensa ante el jurado correspondiente, a través de la herramienta anti-plagio denominada Turnitin.

Con base en la revisión realizada por el director del trabajo recepcional y el análisis del reporte de las similitudes encontradas por dicho software, no se identificaron elementos originales contenidos en alguna obra de terceros que se hagan pasar como propios por el autor del trabajo recepcional ¹.

Por ello, se considera que el trabajo recepcional presentado es resultado del esfuerzo individual de su autor y que este empleó las normas y protocolos de citación pertinentes en su desarrollo, por lo cual, se presume que no infringe derechos intelectuales de terceros.

Sin otro particular por el momento, me despido con un cordial saludo.

Atentamente
“PIENSA Y TRABAJA”
Guadalajara, Jalisco, a 16 de mayo del 2023


Mtra. Nancy Wendy Aceves Velázquez
Coordinadora del programa de la Maestría en Periodismo Digital

¹Si bien el plagio como vulneración a los derechos intelectuales no se encuentra previsto en la legislación penal o en materia de propiedad intelectual, para efectos de su comprensión se recurre a la opinión doctrinista argentina Delia Lipszyc, quién señala se refiere al plagio como “el apoderamiento ideal de todos o de algunos elementos originales contenidos en la obra de otro autor presentándolo como propios”. (Ref, Lipszyc Delia, cit. pos. Timal López Sandra y Sánchez Espinoza, Francisco. El plagio en el contexto del derecho de autor. Revista “Tla-melaua” de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (online), 2017, vol. 11, n 42, pp 48-66. Disponible en :

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1870-69162017000200048&lng=es&nrm=iso

Documento recepcional MPD

INFORME DE ORIGINALIDAD

13%

INDICE DE SIMILITUD

13%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

3%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	www.zonadocs.mx Fuente de Internet	2%
2	Submitted to Universidad de Guadalajara Trabajo del estudiante	2%
3	biblioteca.udgvirtual.udg.mx Fuente de Internet	2%
4	alertachiapas.com Fuente de Internet	1%
5	pt.scribd.com Fuente de Internet	1%
6	www.scribd.com Fuente de Internet	<1%
7	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1%
8	biblioteca.udgvirtual.udg.mx:8080 Fuente de Internet	<1%
9	Submitted to Corporación Universitaria del Caribe	<1%

10	prezi.com Fuente de Internet	<1 %
11	www.sie7edechiapas.com Fuente de Internet	<1 %
12	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
13	wp.eleconomista.com.mx Fuente de Internet	<1 %
14	www.scielo.org.co Fuente de Internet	<1 %
15	congresomich.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
16	clacso.mobile.redalyc.org Fuente de Internet	<1 %
17	adm.heraldodemexico.com.mx Fuente de Internet	<1 %
18	www.elfinanciero.com.mx Fuente de Internet	<1 %
19	ciencialatina.org Fuente de Internet	<1 %
20	conbio.onlinelibrary.wiley.com Fuente de Internet	<1 %
21	sesespem.edomex.gob.mx	

Fuente de Internet

<1 %

22

www.radioarchipielago.com

Fuente de Internet

<1 %

23

aiiq.co.uk

Fuente de Internet

<1 %

24

documentop.com

Fuente de Internet

<1 %

25

issuu.com

Fuente de Internet

<1 %

26

Bautista Lozada Alicia. "Emisión de volátiles de diferentes variedades de jitomate (*solanum lycopersicum* L.) inducidas por herbivoría y su efecto en el insecto *tamarixia triozae* (burks), principal parasitoide del pulgón saltador (*bactericera (paratrioza) cockerelli* (sulc.))", TESIUNAM, 2014

Publicación

<1 %

27

César Nava Escudero. "Estudios ambientales", Universidad Nacional Autónoma de México, 2018

Publicación

<1 %

28

Rodríguez Pelcastre Luis Antonio. "Transparencia y rendición de cuentas de la deuda del sector público federal, 2020", TESIUNAM, 2022

Publicación

<1 %

29	icti.chiapas.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
30	sc.inegi.org.mx Fuente de Internet	<1 %
31	riudg.udg.mx Fuente de Internet	<1 %
32	Submitted to Universidad Militar Nueva Granada Trabajo del estudiante	<1 %
33	www.somosidea.com.uy Fuente de Internet	<1 %
34	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1 %
35	libreacceso.org Fuente de Internet	<1 %
36	mexicanadecomunicacion.com.mx Fuente de Internet	<1 %
37	www.entrepreneur.com Fuente de Internet	<1 %
38	Guzmán Robles Alejandro. "Análisis de escenarios de movilidad con base en centralidades de una ciudad media : el caso de la región metropolitana de Xalapa, Veracruz, México", TESIUNAM, 2022 Publicación	<1 %

39	en.calameo.com Fuente de Internet	<1 %
40	medioambiente.madrid.org Fuente de Internet	<1 %
41	pure.rug.nl Fuente de Internet	<1 %
42	www.pvguide.org Fuente de Internet	<1 %
43	www.ull.es Fuente de Internet	<1 %
44	boletinoficial.sonora.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
45	knowledge.unccd.int Fuente de Internet	<1 %
46	repositorio.umaza.edu.ar Fuente de Internet	<1 %
47	revistas.unilibre.edu.co Fuente de Internet	<1 %
48	www.amacrema.com Fuente de Internet	<1 %
49	www.amnestyusa.org Fuente de Internet	<1 %
50	www.avina.net Fuente de Internet	<1 %

51	www.bbc.com Fuente de Internet	<1 %
52	www.clubensayos.com Fuente de Internet	<1 %
53	www.educo.org Fuente de Internet	<1 %
54	www.elheraldodechiapas.com.mx Fuente de Internet	<1 %
55	www.finc.com.mx Fuente de Internet	<1 %
56	www.ohchr.org Fuente de Internet	<1 %
57	www.prod.bolivia.indymedia.org Fuente de Internet	<1 %
58	www.profepa.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
59	www.scd.cl Fuente de Internet	<1 %
60	"Inter-American Yearbook on Human Rights / Anuario Interamericano de Derechos Humanos, Volume 32 (2016)", Brill, 2018 Publicación	<1 %
61	eurosocial.eu Fuente de Internet	<1 %

62	monitorsur.com Fuente de Internet	<1 %
63	tesis.unsm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
64	www.chacao.gov.ve Fuente de Internet	<1 %
65	www.ciepac.org Fuente de Internet	<1 %
66	www.elheraldo.com.ec Fuente de Internet	<1 %
67	www.justicewomen.com Fuente de Internet	<1 %
68	www.larevista.com.mx Fuente de Internet	<1 %
69	www.modeldifferently.com Fuente de Internet	<1 %
70	www.portucarabonita.com Fuente de Internet	<1 %
71	www.saladeprensamormona.es Fuente de Internet	<1 %
72	Submitted to Consorcio CIXUG Trabajo del estudiante	<1 %
73	compilacion.ordenjuridico.gob.mx Fuente de Internet	<1 %

74	diario16.com Fuente de Internet	<1 %
75	educaresdesarrollo.blogspot.com Fuente de Internet	<1 %
76	es.unionpedia.org Fuente de Internet	<1 %
77	espanol.partners.net Fuente de Internet	<1 %
78	fundar.org.mx Fuente de Internet	<1 %
79	kino.tibet.org Fuente de Internet	<1 %
80	promisewordministries.org Fuente de Internet	<1 %
81	repositorio-digital.cide.edu Fuente de Internet	<1 %
82	transportesynegocios.wordpress.com Fuente de Internet	<1 %
83	www.123teachme.com Fuente de Internet	<1 %
84	www.bassoenlared.com.ar Fuente de Internet	<1 %
85	www.cobachsonora.net Fuente de Internet	<1 %

86	www.consejeria.df.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
87	www.eco.utexas.edu Fuente de Internet	<1 %
88	www.elgraficotam.com.mx Fuente de Internet	<1 %
89	www.hrw.org Fuente de Internet	<1 %
90	www.milenio.com Fuente de Internet	<1 %
91	www.researchgate.net Fuente de Internet	<1 %
92	www.secotab.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
93	www.youtube.com Fuente de Internet	<1 %
94	www.yucatan.gob.mx Fuente de Internet	<1 %
95	"Inter-American Yearbook on Human Rights / Anuario Interamericano de Derechos Humanos, Volume 1 (1985)", Brill, 1987 Publicación	<1 %
96	L C Fonseca Herreño, D M Valdes Solano, J M Alba Maldonado. "Estimation of informal	<1 %

transport motorcycle emissions in the city of Ocaña, Colombia, as research training strategy for environmental engineering students", Journal of Physics: Conference Series, 2019

Publicación

97

Rodríguez Zúñiga José Luis. "Estudio teórico experimental del comportamiento estático y dinámico de medios estratificados", TESIUNAM, 2010

Publicación

<1 %

98

www.informatica-juridica.com

Fuente de Internet

<1 %

99

Guzmán Sanluis Gabriel Adán. "Gestión metropolitana y movilidad en el Valle de México : hacia una transformación normativa e institucional", TESIUNAM, 2022

Publicación

<1 %

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 5 words

Excluir bibliografía

Activo

Junta Académica de la Maestría en Periodismo Digital

Sistema de Universidad Virtual

Por medio de la presente reciba un cordial saludo. Me dirijo a usted en calidad de directora de proyecto terminal para informar que la egresada de la Maestría en Periodismo Digital, **Yuridia Denise Gómez Montenegro, con código 220956771**, ha concluido la redacción del trabajo recepcional **“Proceso de investigación y producción del reportaje “Mototaxis en San Fernando, Chiapas, al servicio del cacicazgo”**.

El documento en mención cumple con los requisitos de forma y fondo que establece la Guía de Titulación de la Maestría, y evidencia el proceso y resultados de la experiencia de haber generado un producto novedoso en el campo del periodismo digital.

Por lo anterior, pido a usted se proceda a asignar a los sinodales que evaluarán el trabajo, y se establezca la fecha para la realización del examen de grado.

Sin otro particular, agradezco la atención brindada a la presente y quedo a sus órdenes.

Atentamente,

Guadalajara, Jalisco, 12 de mayo de 2023



Mtra. Nancy Wendy Afeves Velázquez

Director de trabajo recepcional

Dedicatoria

A mi mamá, Argelia Montenegro.

Por impulsarme a ingresar a la Maestría, a ser una mujer fuerte, independiente, valiente y nunca rendirme ni conformarme.

A mi hermano, Brandon Gómez.

Por su invaluable apoyo y confiar siempre en mis capacidades.

A Fermín Rodríguez, jefe de información en el *Diario de Chiapas*.

Por su guía en cada paso en el desarrollo del reportaje.

Al Doctor Fernando Arévalo, profesor de carrera en la Universidad Autónoma de Chiapas.

Por su apoyo para ingresar a la Maestría y confiar en mis aptitudes académicas.

A mis estimados amigos Marco Rangel, Jeny Pascacio y Víctor Rivera.

Por su apoyo durante la realización del trabajo periodístico.

Esta investigación fue realizada gracias al apoyo financiero del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, a través de la beca otorgada en 2020.

Índice

Introducción.....	5
Capítulo 1: Planteamiento y delimitación del tema de investigación periodística	8
1.1 Planteamiento del tema.....	8
1.2 Detonante de la investigación periodística	14
1.3 Trabajo de pre- reporte.....	15
1.4 Enfoque y delimitación.....	29
1.5 Preguntas e hipótesis.....	30
1.6 Viabilidad y relevancia	31
1.7 Aportes o impactos mínimos esperados.....	32
1.8 Criterios de calidad establecidos para guiar tanto el proceso de investigación como la producción y publicación de la historia	33
1.9 Estrategia de vinculación/ colaboración y/o financiamiento diseñada	35
Capítulo 2: Sistematización del proceso de investigación.....	38
2.1 Estrategia de fuentes	38
2.2 Análisis y evaluación de riesgos en la cobertura	41
2.3 Descripción de la metodología periodística utilizada y del trabajo de reporte desarrollado.....	43
2.4 Dificultades en el proceso de investigación (y cómo se solucionaron)	50
2.6 Criterios de jerarquización y organización de los hallazgos.....	52
Capítulo 3: Sistematización del proceso de producción.....	55
3.1 Descripción y fundamentación de la narrativa digital elegida.....	55
3.2 <i>Dossier</i> o guion técnico del producto periodístico desarrollado.....	56
3.3 Plan de producción.....	63

3.4 Plan de Difusión y estrategia en redes	68
Capítulo 4: Impacto, valoración crítica y seguimiento	70
4.1 Valoración crítica de los criterios de calidad	79
4.2 Evaluación de la estrategia de vinculación	80
4.3 Propuesta de seguimiento periodístico.....	81
Conclusiones.....	83
Referencias	87
Anexos	88

Introducción

En el estado de Chiapas los temas en materia de movilidad no son prioridad para la administración pública estatal. Aunque el discurso oficial sí hace mención de ellos, no se ha trazado una verdadera estrategia, políticas públicas o planes que incidan en mejorar la calidad de vida de la sociedad chiapaneca.

En ese sentido, la manera en cómo convive la ciudadanía que transita las calles a bordo de automóviles, motocicletas, bicicletas, transporte público y a pie se puede convertir en verdadero caos.

El transporte público en la capital de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, es un sector que ha sido señalado por años debido a su mala calidad. Los vehículos son viejos y no están adecuados para toda la población, y los conductores manejan a velocidades mayores a las permitidas sin respetar las señales de tránsito.

La falta de un transporte público de mejor calidad o masivo también ha propiciado más accidentes viales, lo mismo que la creciente inversión en obra pública que beneficia únicamente a los automovilistas.

La falta de transporte público con mejores condiciones está relacionada con dos situaciones:

1. La primera es que no es un servicio liberado en Chiapas, es decir, opera mediante concesiones y permisos que otorga la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas. Esto significa que el gobierno estatal es el responsable de la operación del transporte público en la región. No obstante, la experiencia de otras entidades de la República Mexicana ha demostrado resultados positivos al liberar el servicio, permitiendo que las empresas se encarguen de brindar esta prestación a los usuarios.
2. La segunda es que alrededor de la entrega de estos títulos ha existido corrupción, tráfico de influencias y diversas irregularidades a lo largo de los años.

¿De qué se habla cuando se habla de transporte público en Chiapas? De colectivos urbanos, suburbanos, intermunicipales y foráneos; taxis; transporte de carga, rural mixto de carga y pasaje, así como especial; mototaxis y bicitaxis (Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, 2020).

Hasta el año 2020, los mototaxis no se catalogaban como medios de transporte legales en Chiapas por considerarse de alto riesgo, de acuerdo al planteamiento incluido en la nueva Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas que entró en vigor en octubre de ese año, en donde ya se considera expedir permisos para este tipo de transporte. Con ello se abrió una puerta al análisis de la movilidad de los habitantes y de la regularización de los mototaxis en Chiapas, así como de los problemas alrededor de este servicio de transporte.

A través de la metodología del periodismo de investigación que se aborda en la Maestría en Periodismo Digital de la Universidad de Guadalajara, se desarrolló un reportaje de largo aliento que indagó acerca de la operatividad de los mototaxis en Chiapas y en específico en San Fernando, de los problemas que enfrentan los usuarios y los operadores en el día a día, así como el panorama actual de ese transporte.

San Fernando es un municipio ubicado a 15 kilómetros de Tuxtla Gutiérrez, capital de Chiapas, y abarca localidades alejadas de la cabecera municipal, por lo que el uso de mototaxis es común por su rapidez y la facilidad de circular por veredas de terracería.

Se trata de un lugar con poco más de 41 mil habitantes, de los cuales 49.2 por ciento se encuentran en situación de pobreza moderada y 19.1 por ciento en pobreza extrema, según datos publicados por la Secretaría de Economía.

Para las actividades relacionadas con el comercio, la población utiliza el mototaxi, servicio por el que pagan desde 10 pesos dependiendo las distancias y el número de personas que viajan a bordo. En abril de 2021 esta reportera contabilizó 135 unidades prestando el servicio de transporte y siete meses después el número aumentó a 236.

El crecimiento descontrolado del número de unidades de mototaxis que operan en San Fernando es tan solo la ‘punta del *iceberg*’ de una problemática presente en decenas de municipios en Chiapas, que tiene como origen la corrupción enquistada en el sistema de transporte chiapaneco.

El objetivo planteado para el reportaje fue evidenciar las irregularidades en este sistema de transporte y como resultado de la exposición del problema, propiciar un debate acerca de la forma de operar en el sistema de transporte en la modalidad de mototaxis, y por lo tanto coadyuvar en la propuesta de soluciones a los problemas que se generan alrededor.

Asimismo, poner sobre la mesa la discusión de una regularización de estos vehículos, pues en el reportaje se busca dar cuenta de la oferta y demanda que existe de este servicio de transporte. Estos objetivos se fortalecieron al recibir una denuncia ciudadana, de la cual se detallará en las siguientes páginas.

Aunque la hipótesis propuesta para el reportaje fue modificada en innumerables ocasiones desde el proceso de selección del posgrado y los cursos del eje de Proyectos y como se relatará en el apartado 1.1 Planteamiento del problema, a partir del reporte en campo fue posible vislumbrar que la problemática de los mototaxis en San Fernando, tiene como origen la concentración del poder y control de este servicio de transporte en líderes de organizaciones y sus familias.

Esta situación ha generado tensiones y conflictos sociales, así como una serie de demandas por parte de la población que exige un acceso más equitativo y justo a los servicios de transporte.

Por otro lado, la corrupción presente en el sistema de transporte de Chiapas es un mal que persiste y en el sector de los mototaxis es especialmente perjudicial, ya que puede afectar la seguridad de los usuarios, quienes son sujetos de derecho desde el punto de vista de la movilidad.

El reportaje se tituló “Mototaxis en San Fernando, al servicio del cacicazgo” y se publicó originalmente en el periódico *Diario de Chiapas* en formato impreso en dos entregas y en el sitio web <https://diariodechiapas.com/portada/mototaxis-en-san-fernando-al-servicio-del-cacicazgo/> los días 6 y 7 de diciembre de 2021.

De manera personal, los temas relacionados con la ciudad y la movilidad son de mucho interés para esta periodista, pues en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se reconoce la movilidad como un derecho de todas las personas, por lo que se debe garantizar un sistema de calidad, suficiente y accesible, en condiciones de igualdad y sostenibilidad.

Desafortunadamente, en Tuxtla Gutiérrez la infraestructura vial favorece principalmente al tránsito de automóviles, lo que limita el disfrute de la ciudad para los peatones. Además, el transporte público en Chiapas es de mala calidad e incumple con la reglamentación existente, lo que contribuye a la creación de un caos en los espacios de movilidad y desplazamiento.

Con este reportaje se recuerda la importancia de reconocer a los usuarios del transporte público como sujetos de derecho y se busca visibilizar las irregularidades presentes en este sector que no permiten garantizar las garantías individuales. Su impacto radica en que visibiliza las deficientes condiciones del transporte público en San Fernando y por lo tanto la afectación social que ocasiona.

Capítulo 1: Planteamiento y delimitación del tema de investigación periodística

1.1 Planteamiento del tema

Al ingresar al programa de la Maestría en Periodismo Digital del Sistema de Universidad Virtual de la Universidad de Guadalajara, se entregó un anteproyecto de investigación en el que se planteó como propuesta de tema a investigar la contaminación del río Suchiapa, ubicado en ese municipio, debido a descargas de aguas negras, lixiviados y basura por la presencia de un relleno sanitario, a donde se trasladan los desechos de la capital de Chiapas.

En Tuxtla Gutiérrez, el manejo, recolección y destino final de los residuos sólidos urbanos está a cargo de la empresa Veolia Residuos Tuxtla S.A. de C.V., la cual pertenece a una corporación transnacional de origen francés.

Esta compañía cuenta con un contrato con el Ayuntamiento de Tuxtla desde el año 2006, cuando Juan Sabines Guerrero fue gobernador y Rosario Pariente Gavito, presidenta municipal. Desde ese entonces, Veolia y el Ayuntamiento han mantenido una relación en la que se ha beneficiado mayormente a la empresa, destacándose contrataciones irregulares.

Sin embargo, lo más grave de esta “oscura” relación es que con el paso de los años Veolia ha provocado contaminación en los mantos acuíferos de la zona, afectando al ecosistema, a la biodiversidad y a la población.

Por esta razón, pobladores promovieron una demanda ante organismos de derechos humanos, por lo que tanto las comisiones Nacional e Interamericana de Derechos Humanos han emitido medidas cautelares a diversas instancias del gobierno federal, estatal y cinco alcaldías, en donde se considera la situación que viven los habitantes como de gravedad y urgencia.

En este anteproyecto se planteó como hipótesis que el manejo de los residuos sólidos en la ciudad no es el adecuado y que tanto la empresa Veolia como el Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez son responsables de la muerte de al menos 20 habitantes del ejido Emiliano Zapata, y de las afectaciones a la biodiversidad y al ecosistema.

Este tema se trabajó durante el primer semestre de la Maestría, sin embargo, la observación más recurrente del asesor de Proyecto I fue el de cambiar la hipótesis para que se tratara de un reportaje novedoso, ya que el tema de la contaminación ya había sido abordado por varios medios de comunicación, aunque no de forma exhaustiva.

La falta de experiencia y conocimiento en el periodismo de investigación que permitiera replantear la hipótesis llevó a descartar el tema, por lo que se recurrió a una actividad asignada en el primer semestre, que fue la construcción de un banco de temas a partir del monitoreo de medios locales, de cuestiones olvidadas y la observación diaria, desde donde se generaron preguntas disparadoras.

En función de este banco de temas se seleccionó el de “corrupción en el sistema de transporte público de Tuxtla Gutiérrez” con el interés de indagar acerca de la cantidad de transporte “pirata” en la ciudad y quién o quiénes se benefician de este negocio, ya que, al inicio de la administración de Rutilio Escandón Cadenas, gobernador de Chiapas desde diciembre de 2018 hasta la actualidad, se prometió regularizar al transporte y hasta el momento eso no ha pasado, pero se ven más vehículos circulando en las vialidades.

El sistema de transporte público en Chiapas es particularmente interesante porque, a diferencia de las leyes y reglamentos de otros estados, todavía funciona mediante concesiones y sólo se otorgan permisos para algunos vehículos. Además, la corrupción en este sistema es algo que mucha gente sabe, percibe o intuye, por lo que la primera pregunta que surgió fue ¿quiénes se benefician y cómo se da esta corrupción?

Luego de llevar a cabo una búsqueda de los antecedentes del tema difundidos en medios de comunicación, se identificó que el número de vehículos de transporte irregular está contabilizado por la misma Secretaría de Movilidad y Transporte y se trata de más de 53 mil unidades.

Si esta cantidad es la que opera en la irregularidad en el estado, –de acuerdo con el actual secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, Aquiles Espinosa, quien ocupa el cargo desde 2018 con la llegada del gobernador Rutilio Escandón Cadenas–, cifra que supera a las unidades regulares, surgió la pregunta ¿a manos de quién llega a parar este recurso que proviene de un servicio público?

Los primeros indicios derivados del trabajo de reportería indicaron que esto es posible mediante una red de corrupción entre transportistas y funcionarios públicos estatales, en el que también participan los agentes de Tránsito, quienes dan aviso a los choferes antes de realizar un “operativo” contra el transporte “pirata”.

Asimismo, denuncias de algunas organizaciones transportistas ofrecían pistas de que existe corrupción al interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas y la misma dependencia cobija a los irregulares.

La historia buscó generar un debate en torno al funcionamiento del transporte público en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez y en varios municipios, donde los ciudadanos son quienes resultan mayormente afectados. Sobre todo, se pretendía que la sociedad se formara una opinión completa de la situación que se presenta en torno a uno de los servicios más importantes en la vida cotidiana.

En este caso, los delitos que se buscaron investigar fueron los del enriquecimiento ilícito, corrupción, omisión, entre otros. Estarían involucrados los llamados “pulpos” transportistas, que así se les etiqueta a las personas que cobran por varias concesiones o permisos, los funcionarios públicos, los trabajadores del transporte, y la sociedad misma, ya que hace uso de este servicio.

Los nombres de los “pulpos” transportistas en la ciudad se conocen, pero ningún periodista podía comprobarlo. Ese era el objetivo, además de averiguar con fuentes clave cómo opera el transporte “pirata”.

La investigación inició con curiosidad como define el periodista autor de *Stealing History* (investigación pionera sobre el tráfico de piezas arqueológicas), Roger Atwood, “dedicarse a este trabajo resulta de la constancia y de una manera de mirar y analizar la sociedad con base en tres elementos: curiosidad, perspicacia y escepticismo” (Huertas, et al., 2018, p. 21).

Hipótesis:

En el desarrollo de la Matriz para Investigaciones Periodísticas de Connectas que se realizó durante el primer semestre de la Maestría, se planteó como **hipótesis principal** que el secretario de Movilidad y Transporte de Chiapas, Aquiles Espinosa García, avala la clonación de números económicos de permisos para mototaxis en el municipio de Berriozábal.

Como **hipótesis secundaria** que alrededor de las irregularidades en el sistema de transporte de mototaxis hay dinero que llega a parar a la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas.

En ese sentido, se propuso como mínimo hecho demostrable para dar vía libre a la publicación a la comprobación de la clonación de números económicos de mototaxis en Berriozábal y como impacto esperado el conseguir cambios en el sistema de transporte público de Chiapas, al menos que se regularizaran los mototaxis de Berriozábal.

En el banco de temas realizado para el desarrollo del proyecto de investigación también se analizó la justificación, enfoque, relevancia, la viabilidad, las fuentes y se llevó a cabo un plan para continuar investigando. Para el tema de la “corrupción en el sistema de transporte público de Tuxtla Gutiérrez”, el primer paso planteado fue solicitar información para conocer la cantidad de transporte “pirata” y concesionado que circula en Tuxtla, averiguar a quiénes pertenecen, indagar declaraciones patrimoniales, encontrar los nexos entre los beneficiados y los “piratas” e investigar con cuánto se benefician del transporte “pirata”. Se adjunta como ejemplo un extracto del banco de temas:

Figura 1. Banco de temas

Listado de temas encontrados	
Selección de temas a partir de la agenda mediática de la entidad	Preguntas disparadoras
1 La gravedad de la contaminación que genera la empresa que da tratamiento a los residuos sólidos en la capital y corrupción entre el gobierno capitalino y esta empresa.	¿Por qué no se han acatado las recomendaciones de organizaciones de derechos humanos? ¿a quién se protege ¿hay corrupción?
2 La posible operación de una banda de tráfico de órganos en Tuxtla Gutiérrez.	¿Cómo es posible que un joven reportado como desaparecido haya sido hallado sin órganos en los márgenes del río Sabinal?
3 Autoridades estatales podrían estar involucradas en el asesinato del periodista Mario Gómez.	¿Por qué asesinaron al periodista Mario Gómez y por qué los autores intelectuales no están en la cárcel, ¿a quién se está protegiendo y por qué?
4 Autoridades gubernamentales podrían estar involucradas en el conflicto armado entre Aldama y Chenalhó	En el conflicto entre los municipios Aldama y Chenalhó en Chiapas, ¿hay alguna relación entre autoridades y un grupo de estos municipios? ¿Los están dotando de armas y protección porque hay algún negocio de por medio? ¿Los operativos de la Policía y de la Guardia Nacional son simulaciones?
5 Autoridades se benefician de los predios que se disputan en Tila.	En el conflicto que se suscita en Tila, ¿también hay autoridades gubernamentales involucradas con grupos armados? ¿Quién o quiénes se benefician?
6 Desvío de recursos de los programas de reconstrucción tras sismos de 2017.	¿Qué ha pasado con el presupuesto etiquetado para Chiapas y por qué hay viviendas o infraestructura escolar que no han sido atendidas?
Selección de temas olvidados	Preguntas disparadoras

1	Corrupción en el sistema de transporte público de Tuxtla Gutiérrez.	Cantidad de transporte “pirata” en Tuxtla Gutiérrez y quién o quiénes se benefician de este negocio. Al inicio de la actual administración estatal se prometió regularizar al transporte y hasta el momento eso no ha pasado, pero se ven más unidades circulando.
2	Programas contra violencia de género en Chiapas se simulan y se desvían recursos	Una promesa del gobierno estatal ha sido un programa de atención interinstitucional contra la violencia de género, ¿qué resultados se han obtenido? ¿qué se ha hecho con el presupuesto en este rubro?
3	Anomalías en construcción de hospitales de Chiapas	¿Cómo van los proyectos de construcción de hospitales en municipios de Chiapas? El año pasado la Secretaría de Salud estatal inició trabajos de este tipo.
4	Corrupción en el ambulante de Tuxtla Gutiérrez	Continuamente el Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez habla de un “control del ambulante”, pero la realidad es que tras la pandemia el centro de la ciudad está lleno de comerciantes ambulantes, quienes pagan un derecho de piso, de acuerdo con declaraciones no oficiales. ¿Cuánto dinero se recauda de ese “derecho de piso” y a quién llega?
5	Adeudos al sector constructor de Chiapas	¿Por qué tras varios años de exigir el cumplimiento de contratos, constructores aún no son saldados?
6	Desvío de recursos de los programas alimentarios de Chiapas.	¿Cuánto dinero se está usando en estos programas y a quiénes llegan?
Selección a partir de consumo de otros medios: observación, consumo de redes sociales, pláticas u otros medios de comunicación		Preguntas disparadoras
1	Desvío de recursos del presupuesto para el campo	¿ha sido entregado el presupuesto destinado al campo chiapaneco?

2	Irregularidades en recaudación de ingresos por concepto de baños públicos y estacionamiento en mercado de Tuxtla.	¿qué está pasando con el dinero que recauda el Ayuntamiento por concepto de baños y estacionamiento?
3	Policías Municipales están involucrados con grupos delictivos y el secretario de Seguridad es el más beneficiado.	¿En qué delitos se están involucrando los policías municipales, ¿quién está comandando estas prácticas y con cuánto se están beneficiando?

Fuente: Elaboración propia.

1.2 Detonante de la investigación periodística

El interés de abordar el tema de investigación surgió de la curiosidad y la observación, y como ya se dijo, por el interés en visibilizar una problemática social y las historias de las personas afectadas. Además, a la redacción del periódico llegó una denuncia a principios de diciembre de 2020 que cambió el enfoque y permitió comenzar a delimitar el tema, ya que hablar de la corrupción que existe en todo el sistema de transporte público, implica incluir taxis, colectivos, transporte de carga o mototaxis, y eso en términos de recursos económicos y humanos se trataba de una tarea compleja y tardía.

La denuncia era de una señora que es dueña de un número económico de mototaxi en el municipio de Berriozábal, a unos 30 minutos de la capital del estado de Chiapas. Ella acusaba a sus representantes, es decir, a los líderes de las organizaciones transportistas de ese municipio de estar actuando con irregularidades e hizo mención de abuso de poder, de sobornarla con un aproximado de mil pesos para hacer gestiones de trámites con el fin de regularizarla pese a que ya había pagado más de 10 mil pesos por el número económico para que pudiera trabajar este transporte.

Además, ella denunció de forma específica a Abner González Ríos, presidente de la Unión de Comunidades y Ejidos de Chiapas A.C., de revender los números económicos a otras personas y, en consecuencia, de ser partícipe de un proceso de clonación de dichos números, un fenómeno que, en términos generales, se trata también de “pirataje”.

La denunciante mencionó también que se acercó con sus compañeros a buscar audiencia con los funcionarios municipales o delegados de Transporte para aclarar esta situación o denunciar a los líderes transportistas, pero que no se había hecho nada al respecto y que ella pensaba que los mismos funcionarios están de acuerdo con este tipo de irregularidades e incluso avalan estas acciones. Esa fue una primera pista particular de lo que ocurre no solo en ese municipio sino en casi todas las localidades del estado de Chiapas.

En el campo de las ideas o detonantes de investigaciones, el periodista argentino Daniel Santoro, autor del libro *Técnica de Investigación* (2005) recuerda que para que nazca una buena historia se debe tener iniciativa para salir a buscarla. La inspiración divina no caerá sobre el escritorio del periodista, por lo que Santoro sugiere que los datos disparadores florecen “en la cotidianidad, en los rumores, las filtraciones, las publicaciones públicas o privadas, las llamadas anónimas, las confidencias, la observación estructurada y en el propio motor de búsqueda de todo periodista investigador” (Huertas, et al., 2018, p. 24).

1.3 Trabajo de prereporteo

El trabajo de prereporteo tuvo inicio con la revisión del estado del arte, es decir, lo que ya se había publicado sobre la corrupción en el sistema de transporte chiapaneco en medios de comunicación durante el mes de octubre del año 2020. “Esta etapa facilita un diagnóstico de lo que ya existe en aras de identificar claramente un vacío en la información que permita que el trabajo a realizar aporte y no se convierta simplemente en más de los mismo” (Huertas, et al., 2018, p. 21).

En noviembre de 2020 se realizó una búsqueda de antecedentes y documentos en portales de transparencia, encontrándose que el secretario de Movilidad y Transportes, Aquiles Espinosa García, reveló que en Chiapas existía un promedio de 53 mil 716 unidades que operaban en la irregularidad. Si se compara esa cantidad con el número de concesiones que se habían otorgado, resultaba que era el doble, porque habían 26 mil 858 con 28 mil unidades concesionadas. Esa cantidad era enorme e implicaba un flujo de dinero muy grande que podía estar enriqueciendo a servidores públicos.

Se investigó al secretario de Movilidad y Transportes, Aquiles Espinosa García, quien tiene ese cargo desde diciembre de 2018. La página de *Declara Chiapas* reportaba a finales de 2020 que la dependencia había cumplido con el cien por ciento de las declaraciones patrimoniales de los servidores públicos. Sin embargo, en los portales de transparencia no aparecían las declaraciones del secretario ni de Roberto Tovilla Siliás, delegado de Transporte en la región Valle-Zoque, quien ha sido acusado de corrupción por organizaciones transportistas.

A mediados de noviembre de 2020 fue relevante el acercamiento con un especialista en temas de movilidad, como el arquitecto Joseliny Omar Díaz Torres, con quien se habló sobre los problemas de concesiones de transporte público que hay en Tuxtla, sobre las organizaciones transportistas, los vehículos irregulares, y acerca de las leyes que enmarcan la movilidad en Chiapas, entre otros asuntos.

A partir de este acercamiento, se pensó no solo en la red de corrupción al interior del transporte público sino también en cómo afecta a la ciudadanía, en el perfilamiento de una historia. De entrada, se sabía que la corrupción existe, entonces la pregunta era cómo se da y cómo afecta a los tuxtlecos.

Díaz Torres arrojó luz sobre el funcionamiento del transporte irregular y la formación de "pulpos" transportistas en Chiapas. Según su testimonio, estos "pulpos" son los líderes de organizaciones transportistas chiapanecas que a veces tienen conexiones políticas. A partir de esta información, se decidió crear una base de datos con los nombres de todas las organizaciones y sus fundadores respectivos.

Por esta razón, se decidió seguir la pista de uno de ellos a través de una línea de tiempo: Bersaín Miranda Borraz, líder de la Alianza de Autotransporte Organizado. En febrero de 2017, fue detenido después de liderar una huelga de transporte para exigir un aumento en las tarifas después del "gasolinazo" de enero de ese año. Según una nota publicada en *Excelsior*, Miranda Borraz poseía más de mil concesiones y generaba ganancias diarias de casi un millón de pesos.

Fue a principios de diciembre de 2020 cuando una denuncia anónima antes mencionada llegó al periódico *Diario de Chiapas*. En la denuncia se acusaba a los líderes de una organización transportista del municipio de Berriozábal de clonar los números económicos de mototaxis. Según la denuncia, estos líderes estaban presionando a los mototaxistas para que pagaran mil pesos para hacer gestiones ante la Secretaría de Movilidad y Transportes, con el fin de "regularizarlos", a pesar de que ya habían pagado más de 10 mil pesos para operar con un número económico.

De acuerdo a la denuncia, cuando los mototaxistas se negaban a ceder a estas presiones, los líderes transportistas volvían a vender los números económicos y los clonaban, lo que provocaba un descontrol en el municipio.

Por este motivo, el tema que se planteó en la Matriz para Investigaciones Periodísticas de Connectas elaborada a finales de diciembre de 2020, estuvo enfocado en la clonación de números económicos de permisos para mototaxis en el municipio de Berriozábal.

Para marzo de 2021, se volvió a revisar el estado del arte en medios de comunicación, la academia y centros de investigación para hallar información relacionada con los mototaxis. Se recabaron artículos académicos incluso de otros países del mundo, para expandir el horizonte de la investigación, visualizando otras aristas o aspectos que no se habían investigado por otros periodistas y en el camino de hacer periodismo de calidad este es un paso fundamental.

La investigación documental en el periodismo es importante porque los documentos permiten al periodista sustentar de mejor manera lo que dice y afirma a través de un trabajo periodístico. Además, la documentación sobre un hecho o fenómeno social brinda mayor conocimiento, lo cual faculta al investigador para contextualizar una historia y poder discernir entre lo que es más o menos relevante.

Por otro lado, documentarse es fundamental para cualquier periodista que esté realizando un trabajo de largo aliento, porque más allá de demostrar dominio del tema, también permitirá acercarse más a la verdad, brindar precisión y responsabilidad, los cuales son principios primordiales para el periodismo ético.

Un buen periodista tiene toda la información recabada por medio de fuentes documentales y orales en un archivo digital actualizado y vigente, con lo cual puede tener a la mano todos esos datos relevantes en un trabajo periodístico de largo aliento.

Como bien dice Mark Lee Hunter (2013, p.-),

“Sus recursos no les serán de utilidad a menos que sirvan para contar una historia. Sus hipótesis les ayudarán a no olvidar el núcleo de su historia, y servirán de guía para su investigación. Pero no alcanzarán para componer una narrativa ajustada y bien estructurada. Para ello necesitan otra herramienta clave: el archivo maestro”.

Además de tener toda la información guardada en un archivo digital y maestro, es importante que esta se resguarde en plataformas de almacenamiento seguras, como Dropbox o Google Drive.

Por ello, en un Archivo Maestro se recopiló toda la información documental hallada que enmarca el tema de investigación, incluyendo notas, artículos de opinión, artículos académicos, comunicados de prensa, reportajes, leyes, informes, entre otros, publicados en los últimos 18 años organizada en categorías como: nombre del documento, autor, tipo de documento, medio de publicación, referencia de localización y descripción de los documentos, un intenso trabajo de reporte que permitió construir una hipótesis sólida a partir de los antecedentes.

Figura 2. Archivo maestro

Nombre del documento	Autor	Tipo de documento	Medio de publicación	Referencia de localización	Descripción	Fecha de publicación
Fabián Estrada de Coss,	Roberto Domínguez Cortés	Nota periodística	Impacto	Repositorio digital	Anuncian movilizaciones en el periodo	23 de abril de 2016

corrupción delirante en el transporte de Chiapas					de Fabián Estrada.	
Gobierno de Chiapas contrató compañías ligadas a la red de empresas fantasma de Duarte	Raúl Olmos	Nota periodística	Animal Político	Repositorio digital	Uso de empresas fantasma en el Sistema de Transporte Conejobús	13 de febrero de 2017
Transportistas Tuxtlecos marcharan para exigir alto al pirataje	Lennyn Flores	Nota periodística	El Heraldo de Chiapas	Repositorio digital	Transportistas exigen operativos contra el "pirataje"	5 de octubre de 2019
Se dará concesiones a verdaderos «trabajadores del volante»: Aquiles Espinosa	Daniel Alberto Pérez	Nota periodística	La Voz del Sureste	Repositorio digital	Las concesiones serán entregadas luego de la entrada en vigor de la nueva ley.	11 de octubre de 2019
Operan más de 53 mil unidades 'piratas'	Adolfo Abosaid	Nota periodística	Cuarto Poder	Repositorio digital	El secretario da a conocer la cantidad de unidades	20 de diciembre de 2020

					irregulares durante su comparecencia.	
Se espera bloqueos carreteros en Chiapas	Daniela Grajales	Nota periodística	NVI Noticias	Repositorio digital	Transportistas concesionados anunciaron movilizaciones ante "autoritarismo" por parte de la Secretaría de Transporte.	12 de abril de 2020
Organizaciones Transportistas denuncian corrupción en Secretaría de Transporte	Elam Náfate	Nota periodística	El Heraldo de Chiapas	Repositorio digital	Acusan al delegado Roberto Tovilla de pedir mil 500 pesos a los mototaxistas. Estiman que recibe 750 mil pesos mensuales que se reparte con altos funcionarios.	28 de junio de 2020
Policía Municipal combate al transporte pirata y el robo de vehículos en Tuxtla	Mesa de redacción	Comunicado	Portal de internet oficial	Repositorio digital	EL secretario de Seguridad Municipal informa que la dependencia ha participado en 75 operativos	19 de agosto de 2020

					contra el transporte irregular.	
Dinero, el talón de Aquiles	Ruperto Portela	Columna	Noticias de Chiapas	Repositorio digital	Corrupción en la Secretaría de Transporte y el secretario recibe millones de pesos del transporte irregular.	2 de octubre de 2020
Transportistas piden concesionamientos sin fines políticos	Alejandro Gómez	Nota periodística	El Heraldo de Chiapas	Repositorio digital	Líderes transportistas piden a candidatos no hacer falsas promesas a choferes.	10 de enero de 2021
Transportistas acusan corrupción en Delegación	José Velasco	Nota periodística	Diario de Chiapas	Repositorio digital	Acusan al delegado Rogelio Escobar de estar haciendo negocio "en lo oscuro".	10 de marzo de 2021
Ecotaxis y mototaxis serán legalizados	Adolfo Abosaid	Nota periodística	Cuarto Poder	Repositorio digital	Hace referencia a la nueva Ley de Transporte, que permitirá dar permisos a	22 de octubre de 2020

					los mototaxistas.	
Sobrepoblación de mototaxis	Misael Zeñay	Nota periodística	Oye Chiapas	Repositorio digital	El secretario de Transporte Mario Culebro reconoce que hay sobrepoblación de mototaxis y que en sólo tres municipios hay 10 mil unidades.	29 de septiembre de 2016
Mototaxis, el transporte del pueblo	Daladiel Jiménez	Reportaje	Chiapas Paralelo	Repositorio digital	Describe la operación de mototaxis en un municipio de Chiapas.	18 de mayo de 2020
Mototaxis Serio Problema de Vialidad en Escuintla	Alonso Castañeda Pineda	Nota periodística	El Orbe	Repositorio digital	Describe sobrepoblación de mototaxis y falta de respeto al reglamento de tránsito.	7 de agosto de 2020
30 mil mototaxistas "ahogan" a Chiapas	Misael Aute	Nota periodística	Sinfuero	Repositorio digital	Para un diputado local, los mototaxis no deben desaparecerse	14 de octubre de 2019

					"de la noche a la mañana".	
Plan Municipal de Desarrollo	Gobierno de Berriozábal	Informe	Página de internet oficial	Repositorio digital	Brinda informe de la situación actual del municipio.	25 de septiembre de 2019
Ley estatal de Transportes	Gobierno del Estado	Ley		Repositorio digital	Conjunto de leyes que regulan el transporte de Chiapas.	28 de octubre de 2020
Código Penal del Estado de Chiapas				Repositorio digital	En el código se hicieron reformas en los delitos en materia de transporte público.	Última reforma publicada mediante Periódico Oficial número 135, de fecha 04 de noviembre de 2020.
Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sustentable para el Eje Metropolitano	García Mafud, C. R.	Artículo académico	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	Repositorio digital	Esta tesis aborda como objetivo principal la movilidad urbana en el eje metropolitano de Tuxtla Gutiérrez,	Noviembre de 2018

					capital del estado de Chiapas.	
El mototaxismo en Palmira: ¿solución de transporte y de desempleo o problemática social?	Montoya R., J.C., Delgado U., S.A., Fuertes D., M.L.	Artículo académico	Universidad Nacional Abierta y a Distancia-UNAD	Repositorio digital	En esta monografía se hace un análisis de un fenómeno llamado “mototaxismo”, en el que se discierne entre si se trata de un problema social o una alternativa de transporte.	2015
Percepciones del riesgo asociado a la práctica del mototaxismo en Cartagena, Colombia.	Maza Ávila, F.J., Fals Galezo, M. P., Espinosa Flórez, L.C., Safar Cano, C.F., Licona Dáger, Daniela	Artículo académico	Economía y Región	Repositorio digital	En este artículo se habla de los factores de riesgo asociados al oficio de mototaxista y la percepción de éstos respecto a sufrir un accidente de tránsito.	2019

Impacto económico, social y financiero que tiene el mototaxismo en la ciudad de Florencia, Caquetá.	Vargas, L.F., Tróchez Fajardo, K.J., Tequin Riascos, D.Y.	Artículo académico	Facultad de Ciencias Económicas y Sociales	Repositorio digital	Este es otro estudio sobre el impacto económico, social y financiero del mototaxismo en otro municipio de Colombia llamado Florencia, también se hace una encuesta a unas 300 personas y se concluye que la falta de empleo, el bajo nivel de escolaridad son factores que contribuyen a que este medio de subsistencia tenga lugar en ese lugar.	2017
La movilidad urbana: indicador de la fragmentación	Argüelles León, B. E.	Artículo académico	Universidad Autónoma de Chiapas	Repositorio digital	Este trabajo estudia la movilidad urbana en Tuxtla Gutiérrez y	2013

ón espacial y segregación social					sobre todo analiza la fragmentación espacial.	
Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena, Colombia.	Castillo Avila, I. Y.; Galarza Herrera, B.; Palomino Gómez, H.	Artículo académico	Salud Uninorte	Repositorio digital	Otro estudio que encuesta a los conductores de los mototaxis para conocer sus condiciones de trabajo relacionadas al ambiente físico, agentes tecnológicos y de seguridad, Agentes Locativos, agentes de riesgo por carga física, y las condiciones de salud.	2013
El mototaxismo ¿Problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en	Castillo Osorio, B.	Artículo académico	Económicas CUC	Repositorio digital	Este artículo propone que el mototaxismo es un hecho social del cual nadie previó el crecimiento y la ruta que ha tomado.	2010

parte el problema del desempleo en montería?						
Formulación de un plan de desarrollo agropecuario y forestal para una comunidad ejidal del municipio de San Fernando, Chiapas, México.	Medina Sansón, L., Anaya Garduño, M., Volke Haller, V., Ortiz Solorio, C.	Artículo académico	Mundo Agrario	Repositorio digital	En este estudio desarrollado entre 1998 y 1999, se plantea la necesidad de una estrategia de desarrollo agropecuario y forestal para los ejidos de San Fernando debido a la pobreza en la que se encuentra este municipio.	2005

La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo.	Sánchez Jabba, A.	Artículo académico	Banco de la República	Repositorio digital	Trabajo enfocado al mototaxismo en el municipio de Sincelejo, donde la economía y la movilidad dependen mayoritariamente de los mototaxis, como muestra de la relevancia de este medio en esa localidad, 40 por ciento de la población económicamente activa se dedica al mototaxismo.	2011
---	-------------------	--------------------	-----------------------	---------------------	--	------

Fuente: Elaboración propia.

Luego de que se realizó una búsqueda de información documental, monitoreo de medios locales y nacionales, así como de investigación o informes previos, fue posible hallar algunas conexiones en modos de operar y funcionarios, lo cual se fue delimitando durante la reportería en campo.

De acuerdo con la Ley de Movilidad y Transporte de Chiapas, los mototaxistas deben cumplir con los mismos requisitos que se establecen para un permiso de ecotaxi, entre ellos, que cada unidad cuente con un seguro de viajero y daños a terceros y que sea operado exclusivamente

por el permisionario, quien debe contar con el certificado de aptitud, sin que pueda darse el caso de que sean conducidos por diversas personas o asalariados. Además de otros trámites administrativos.

Por otra parte, en el portal de internet de la Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas no se encontró el monto de la recaudación por concepto de transporte público, en particular, de los mototaxis. Por ello, a través de la Plataforma Nacional de Transparencia se solicitó esta información en específico.

En abril de 2021, se enviaron ocho solicitudes de información a través de la Plataforma Nacional de Transparencia para conocer información relacionada con el número de unidades de mototaxis que circulan en Chiapas, los requisitos para otorgar un permiso de mototaxi y la recaudación generada por este servicio. Este tema se abordará más detalladamente en el capítulo 2 de este documento de titulación.

1.4 Enfoque y delimitación

A partir de la denuncia anónima que llegó al periódico, donde la reportera autora labora, comenzó a tomar fuerza el enfoque del tema de investigación hacia la existencia de una red de corrupción en el sistema de transporte público, específicamente de los mototaxis en el municipio de Berriozábal.

La información documental y los antecedentes apuntaban a esa posibilidad. En diversos medios de comunicación se habían publicado denuncias relacionadas con este problema y, además, figuraron nombres. Sin embargo, al contactar de nuevo a la persona que denunció este problema mostró falta de interés por hablar y ratificar la querrela, por lo que se optó por buscar otro contacto.

Es desde ahí que la delimitación del tema se centró en San Fernando, un municipio situado a 15 kilómetros de Tuxtla Gutiérrez, donde había una persona interesada en hablar sobre el problema, ya que la regularización de este transporte público es una demanda general.

1.5 Preguntas e hipótesis

Durante la Maestría, la formulación de una hipótesis para guiar la investigación del reportaje pasó por varias etapas a lo largo de varios semestres. Esta tarea no resultó sencilla, especialmente para periodistas acostumbrados al reportero diario, como es el caso de la autora.

Como se mencionó anteriormente, la dificultad de reformular la hipótesis del primer tema que se planteó en el anteproyecto para ingresar a la Maestría - la contaminación del río Suchiapa - llevó a cambiar ese tema y enfocarse en la investigación de la corrupción en el sistema de transporte chiapaneco.

En términos generales, la hipótesis y las preguntas de investigación para el reportaje "Mototaxis en San Fernando, al servicio del cacicazgo" se fueron modificando a medida que se avanzaba en el reporteo en campo y se encontraban hallazgos que permitían reformular la hipótesis. Esto fue posible gracias a las asesorías de los profesores.

Durante el primer semestre, el tema central del reportaje fue la corrupción en el transporte, específicamente en la modalidad de mototaxis, en el municipio de Berriozábal. Se recibió una denuncia anónima acerca de la clonación de permisos, por lo que se planteó la siguiente **hipótesis principal**: el secretario de Movilidad y Transporte de Chiapas, Aquiles Espinosa García, avala la clonación de números económicos de permisos para mototaxis en el municipio de Berriozábal.

Se formuló como **hipótesis secundaria** que alrededor de las irregularidades en el sistema de transporte de mototaxis hay dinero que llega a parar a la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas. Como **preguntas de investigación** se planteó: ¿Cuánto dinero se genera del transporte irregular y a quién llega?; ¿Cómo llega el dinero del transporte irregular a altos funcionarios? y ¿Cómo se conforma la red de corrupción al interior del Transporte?

A inicio del segundo semestre, con la asesoría de la periodista Rocío Gallegos, la hipótesis se modificó para enfocar la investigación en la revelación de una red de corrupción detrás de la operatividad de los mototaxis en San Fernando, municipio en el que reside un primer mototaxista que estuvo dispuesto a narrar su historia.

Se planteó la siguiente **hipótesis principal**: opera una red de corrupción en el sistema de transporte público en la modalidad de mototaxis en el municipio de San Fernando. Como **hipótesis secundaria** se enunció que por concepto de cuotas ilegales se generan alrededor de un millón de pesos mensuales tan sólo en la región metropolitana de Tuxtla Gutiérrez, provocando sobrepoblación y descontrol en la circulación de mototaxis.

Sin embargo, ante la imposibilidad de hallar pruebas contundentes que comprobaran y relacionaran a esta red de corrupción, se determinó durante el tercer semestre, cambiar la hipótesis de la siguiente forma:

Hipótesis principal:

Líderes de organizaciones transportistas controlan el servicio de transporte en la modalidad de mototaxis en San Fernando, Chiapas, generando acaparamiento del negocio, crecimiento desmedido de unidades, falta de seguridad para choferes y usuarios, así como prácticas de corrupción.

Hipótesis secundaria:

La falta de una verdadera regulación en la materia por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas propicia esta problemática.

1.6 Viabilidad y relevancia

Delimitar el tema del reportaje sobre la corrupción en la operatividad de los mototaxis en el municipio de San Fernando, Chiapas, permitió asignar recursos financieros, materiales y humanos de manera más efectiva para desarrollar el trabajo. Además, se tuvo acceso para entrevistar a mototaxistas dispuestos a contar sus testimonios.

El transporte público en Chiapas forma parte de la vida cotidiana de la mayor parte de la población chiapaneca. Según el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable realizado en 2017, el 29.6 por ciento de los desplazamientos en la zona metropolitana se realizan en transporte público, mientras que el 53.2 por ciento son traslados a pie, de los cuales más de la mitad utiliza como segundo modo de movilizarse el transporte público.

Asimismo, de acuerdo con el registro del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) de 2018, en Chiapas circulan 28 mil 220 vehículos de transporte público, entre motocicletas de alquiler, camiones o camionetas de carga, camiones para pasajeros y automóviles.

Además, se tiene el antecedente de que hacia el final de la administración del ex gobernador chiapaneco Juan Sabines Guerrero (2006-2012), se envió al Congreso del Estado la solicitud para otorgar al menos 3 mil 526 concesiones nuevas para "pagar favores políticos", por lo que se halló que el rezago en la entrega de nuevos títulos de concesión y permisos era un tema coyuntural relacionado con el aumento de los vehículos "piratas".

La problemática del transporte irregular y la corrupción que existe en la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas afecta principalmente a los usuarios, quienes se enfrentan a problemas como la circulación de vehículos sin mantenimiento, choferes que conducen con exceso de velocidad, tarifas desproporcionadas y otras anomalías en el servicio. Todo esto ocurre en un contexto en el que la movilidad segura de las personas es un derecho humano. Además, los transportistas que han adquirido legalmente sus placas se ven perjudicados, ya que el aumento de unidades circulando por la ciudad reduce sus ingresos.

La consecuencia más grave de la falta de garantías del derecho a la movilidad en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad son los accidentes viales que ocasionan pérdidas humanas. Un ejemplo de ello es la tragedia ocurrida en mayo de 2021 en la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México, en la que 26 personas perdieron la vida y más de 80 resultaron heridas debido a la falta de mantenimiento y supervisión de la vía.

1.7 Aportes o impactos mínimos esperados

El aporte o impacto mínimo esperado que se planteó para el proyecto de investigación fue visibilizar y documentar una problemática de impacto social, así como coadyuvar en el desarrollo de soluciones a los problemas que se generan alrededor.

Asimismo, se aspiraba a poner sobre la mesa la discusión y en la agenda mediática acerca de la necesidad de una regularización de estos vehículos, pues en el reportaje se buscaría dar cuenta de la oferta y demanda de este servicio de transporte.

1.8 Criterios de calidad establecidos para guiar tanto el proceso de investigación como la producción y publicación de la historia

En el transcurso de la asignatura de Ética periodística se razonó en que el trabajo periodístico versaba sobre el sistema de transporte público en el municipio de Berriozábal, en el estado de Chiapas, donde no hay un marco de ley que regule la circulación de mototaxis, por lo cual hay ciertas anomalías entre los mototaxistas y líderes de organizaciones transportistas. Una de ellas es que hay abuso de poder, actos de corrupción que se dan de forma concreta a través de la clonación de números económicos, lo cual podría estar avalado por funcionarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas e incluso del mismo secretario de Transporte estatal, Aquiles Espinosa García.

La idea surgió a partir de la denuncia de una señora dueña de un número económico de mototaxi, acusando a líderes transportistas por actos de corrupción. En ese sentido se plantearon tres retos éticos para los cuales se desarrolló un código de ética para guiar el proceso de investigación.

Retos éticos

1. Para el desarrollo de esta investigación, entre las fuentes orales más importantes se encontraban los mototaxistas de Berriozábal y los líderes de organizaciones transportistas locales. Los primeros acusaban a sus representantes de estar sobornándolos, de ejercer abuso de poder mediante el cobro de cuotas excesivas y de estar clonando los números económicos de los mototaxis, lo cual les afecta. Por el contrario, los líderes transportistas estaban en la postura de estar bien organizados y no realizar actos de corrupción, puesto que emitieron una conferencia de prensa después de la publicación de la denuncia. El principal dilema ético será el relacionado

con la verdad, es decir, ¿a quién creer?, pues al parecer en la misma situación existen dos realidades completamente distintas. Como bien menciona Juan Carlos Núñez (2012), quien cita a Javier Darío Restrepo, “no siempre la verdad del dicho corresponde con la verdad del hecho. Ninguna de las partes que están en guerra está interesada en la verdad, cada una está interesada en utilizar la información como un arma”.

2. Al ser los mototaxistas quienes se ven afectados por estos supuestos sobornos y actos de corrupción por parte de sus representantes, otro dilema ético se centró en el respeto de la dignidad e integridad de éstos. Estas personas integran las organizaciones transportistas de este municipio, por lo que sus líderes deberían representar los intereses de los dueños de números económicos, pero al parecer no sucede de esa forma. Ante las declaraciones de los mototaxistas, éstos podrían colocarse en una situación de vulnerabilidad y riesgo por denunciar a sus representantes y afectar sus intereses. Los líderes transportistas podrían tomar represalias contra ellos de diversas formas. ¿Cómo proteger a las fuentes?
3. Otro dilema ético que se identificó es que para contrastar el discurso de la fuente oficial de la Secretaría de Movilidad y Transporte se debían buscar a otras fuentes dentro de esta institución que estuvieran dispuestas a revelar información, en ese sentido, se tuvo que pensar en cómo proteger a las fuentes “off the record” sin restarle calidad al reportaje.

Mecanismos para promover la protección y respeto a las fuentes

- Las fuentes tienen que ser sometidas a críticas.
- Hay que comparar fuentes y acudir hasta donde sea posible a la constatación personal y directa.
- Hay que investigar antes que nada el marco jurídico y legal del hecho que se va a investigar, podría ayudar a prevenir la discriminación.
- Ubicar los derechos humanos que están implicados en la problemática.
- Vigilar el lenguaje que se utiliza para tratar la información y no vulnerar los derechos de las fuentes.

- Evitar caer en el sensacionalismo y procurar dar balance al tratamiento de los hechos.
- Aunque los mototaxistas son los actores más afectados por los actos de corrupción, tampoco sirve que el reportaje se centre en ellos de forma que se les coloque como víctimas de la situación, cayendo entonces en la victimización.
- De la misma forma, suponer que los líderes transportistas son los culpables de todo es criminalizarlos en el sentido de que representan un riesgo para la sociedad
- Evitar caer en el juego de víctimas y victimarios, más bien, centrarse en los engranajes, las causas y consecuencias del problema.
- Anteponer el derecho a la presunción de inocencia, aunque las fuentes oficiales presenten a alguien como criminal o culpable.

Por otra parte, durante la asignatura de Periodismo de Calidad, se establecieron algunos criterios de calidad que guiaron la publicación del reportaje. Estos criterios incluyen la búsqueda de información confiable, con una cantidad suficiente de fuentes; la realización de investigación propia; el uso de un lenguaje no discriminatorio; la promoción de la paz; la verificación, sustento y contextualización de la información; la pluralidad de fuentes utilizadas y citadas; así como el uso de bases documentales primarias.

1.9 Estrategia de vinculación/ colaboración y/o financiamiento diseñada

La vinculación editorial es un elemento que se vuelve primordial para un medio de comunicación o algún proyecto periodístico, ya que permite obtener mayor alcance y difusión de la información.

Las vinculaciones de financiamiento con instituciones como fundaciones u organismos altruistas son importantes cuando no se tiene acceso al presupuesto suficiente. Este es el caso de este proyecto de investigación, que dependía del tiempo voluntario de quien lo realizaba.

Durante la asignatura Vinculación y Financiamiento de Proyectos Periodísticos se redactó una Estrategia de Vinculación en la que el objetivo general era establecer vinculaciones editoriales y de financiamiento. Los objetivos particulares eran concretar vinculaciones con

instituciones públicas, privadas y otros organismos, establecer convenios con instituciones públicas sin afectar la línea editorial y acordar apoyos de financiamiento.

En esta Estrategia de Vinculación se planteó establecer contacto con organismos interesados en la movilidad y el transporte, así como asociaciones civiles encargadas de analizar y estudiar temas relacionados con la movilidad.

A nivel local no hay organismos que se dediquen específicamente a estudiar el tema de la movilidad; sin embargo, los colegios de Arquitectos Chiapanecos A.C. y de Ingenieros Civiles de Chiapas A.C. o la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción Delegación Chiapas son organismos que podían estar interesados en vincularse con la investigación.

Se consideró interesante establecer contacto no sólo para tener acceso a datos con los que no se cuente, también para lograr sinergias para construir más información respecto al tema en la entidad, ya que esa es una de las problemáticas, no hay suficientes datos para dimensionar el problema.

También se pensó en contactar a la Universidad Autónoma de Chiapas para tener acceso a estudios o análisis relacionados con el tema y concretar un convenio de colaboración que no afectara la línea editorial, sin embargo, la idea no pudo concretarse debido a la limitación de tiempo y recursos.

Si se hubiera establecido algún convenio de colaboración con esta universidad o con algunos de los organismos mencionados anteriormente, habría sido posible difundir el reportaje a la comunidad académica y al sector de la construcción. Esto habría permitido compartir la información y fomentar debates, paneles de discusión y diálogos sobre la operatividad de los mototaxis en Chiapas.

Para la Estrategia de Vinculación, también se establecieron los pasos a seguir para su ejecución: en primer lugar, establecer contacto con los directores del medio de comunicación donde se pretende publicar el reportaje y acordar los objetivos y alcances del mismo. En segundo lugar, establecer contacto con los enlaces en los organismos y asociaciones considerados, con el fin de sostener reuniones.

Para evaluar la efectividad de esta Estrategia de Vinculación se consideró el diseño de una tabla de objetivos que pudieran marcarse en tanto se iban concretando. De esa manera se podrían tomar decisiones en caso de que algún vínculo no estuviera funcionando de la forma en la que se espera, sin embargo, esta tabla no se realizó.

Esta propuesta de vinculación buscaría establecer las relaciones necesarias para que el proyecto tuviera tanta fuerza que pudiera llegar a ser relevante para la sociedad y causar mayor impacto. Se buscaba incidir en un tema que no ha sido abordado de forma integral por razones diversas, por lo que había una oportunidad muy grande.

La falta de tiempo, recursos, contactos, experiencia y conocimiento fueron algunos factores que incidieron en que esta Estrategia de Vinculación no se llevara a cabo, aunado a que se careció de acompañamiento y asesoría durante el desarrollo de esta propuesta.

Otra oportunidad que no se exploró fue la búsqueda de financiamiento por parte de organizaciones o fundaciones que otorgan becas o apoyos financieros a reportajes de investigación de largo aliento. Es importante abordar este tema durante la Maestría, ya que el trabajo periodístico implica un gasto que el estudiante debe considerar.

Capítulo 2: Sistematización del proceso de investigación

Aunque el tema de investigación no fue planteado desde el anteproyecto presentado para ingresar al programa académico de la Maestría en Periodismo Digital de la UDGVirtual, se diseñó un plan a finales del primer semestre, por lo que para el segundo semestre, previo al reporte de campo, se planeó seguir una ruta para la búsqueda de redes de corrupción insertadas en la irregularidad de la operación de mototaxis en San Fernando.

El proceso de investigación inició con la búsqueda de información documental, prereporteo, acercamiento con un experto en la materia, planteamiento de la Matriz para Investigaciones Periodísticas de Connectas, reporteo en campo, búsqueda y desarrollo de bases de datos, así como producción multimedia.

2.1 Estrategia de fuentes

El desarrollo de la estrategia de fuentes pasó por varias etapas porque al principio se planteó un número reducido de fuentes, orientadas a la primera hipótesis formulada en la maestría.

Como **fuentes humanas** se identificó a choferes mototaxistas, líderes de organizaciones transportistas, funcionarios en la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas y políticos de oposición.

Como **fuentes documentales** se establecieron leyes reguladoras del transporte público en Chiapas, el de mototaxis, principalmente. También se consideraron carpetas de investigación en la Fiscalía General del Estado, para conocer si se estaba investigando algo de este tema. Se buscaba también solicitar declaraciones patrimoniales de los funcionarios que podrían estar implicados, así como la revisión de la nueva Ley de Movilidad y Transporte recientemente aprobada por el Congreso y elaborar un panorama general de cuántas unidades de mototaxi hay en el municipio de Berriozábal.

Posteriormente, de acuerdo con un nuevo planteamiento de la hipótesis durante el curso de Proyecto II se consideró el siguiente bosquejo de fuentes:

Figura 3. Primer bosquejo de fuentes

FUENTES	PRIORIDAD	TIEMPO Y DISTANCIA	JUSTIFICACIÓN	Multimedia
Fuentes documentales				
Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, aprobada en octubre de 2020. (Revisado)	10	Muy fácil acceder a esta fuente desde el portal del Congreso.	Conocer el marco legal de mi tema de investigación me ayuda a entender mejor la problemática.	Captura de pantalla o fotografía.
Anterior Ley de Transporte del Estado de Chiapas.	9	Muy fácil acceder a esta fuente desde el portal del Congreso.	La anterior Ley me ayudará a hacer una comparación con la ley recientemente aprobada.	Captura de pantalla o fotografía.
Código Penal para el Estado de Chiapas. (Revisado)	10	Muy fácil acceder a esta fuente desde el portal del Congreso.	Recientemente se aprobó una reforma para elevar a delito el "pirataje". En el Código Penal está detallado.	Captura de pantalla o fotografía.
Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas.	10	Haré una solicitud de información y es probable que la respuesta no llegue pronto.	Solicitaré la cantidad de unidades de transporte público regulares e irregulares, incluidos los mototaxis, de 2009 a la fecha. La cantidad de operativos realizados contra el "pirataje" y el resultado de las estrategias planteadas.	Captura de pantalla o fotografía.
Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas.	9	Haré una solicitud de información y es probable que la respuesta no llegue pronto.	Solicitaré la cantidad de dinero que se recauda por transporte regular e irregular.	Captura de pantalla o fotografía.
Fuentes orales				
Señora Flor, permissionaria de mototaxi en Berriozábal.	10	Relativamente fácil acceder a ella porque ya tuve contacto.	Los mototaxistas son los principales afectados por la falta de regulación. Busco conocer el lado humano del "pirataje".	Fotografía, video, grabación de voz.
Emilio Ochoa, transportista adherido al Federación de Cooperativas de Transportistas de Chiapas.	8	Es probable que acceda porque no es concesionario.	Esta fuente puede darme una luz en el camino y ayudarme a entender cómo operan los grupos transportistas.	Fotografía, video, grabación de voz.
Carlos Ramiro García Mafud. Licenciado en Urbanismo y Diseño Ambiental.	7	Un poco difícil acceder porque no cuento con suficientes datos.	La visión académica del problema puede ayudar a entender mejor.	Video. (Entrevista vía Zoom)
Líderes de grupos transportistas en Berriozábal. (Unión de Comunidades y Ejidos de Chiapas A.C.)	9	De fácil acceso porque buscarán dar su versión.	Los grupos transportistas funcionan como intermediarios en el otorgamiento de permisos. Conocer cómo y qué proceso siguen para dar permisos, bajo qué conceptos se conceden, requisitos y papeles que los avalan.	Video, grabación de voz.
Fuentes oficiales				
Aquiles Espinosa García, secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas.	10	Un poco difícil el acceso, pero se puede buscar contactos.	La versión oficial de la investigación es importante y siempre es bueno intentar acercarse, ya sea que dé o no la entrevista. Me acercaré a él hacia el final.	Video, grabación de voz.
Maya de León Villard, presidente de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transporte del Congreso del Estado de Chiapas	9	Al tratarse del Poder Legislativo, el acceso puede ser fácil.	La versión oficial por parte del Poder Legislativo también es importante para conocer la postura del Congreso en cuanto al marco legal de las unidades de mototaxis.	Video, grabación de voz.

Fuente: Elaboración propia.

Luego de que la primera selección de fuentes fue consultada, surgieron más fuentes de información, desde orales hasta documentales, por lo que el trabajo periodístico se sostiene sobre las siguientes:

Fuentes documentales:

- Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, aprobada en octubre de 2020.
- Código Penal para el Estado de Chiapas. (Se reforma para penar el “pirataje”).
- Registro vehicular del Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Registro Público del Comercio, donde se consultó a las sociedades cooperativas. Sólo una está constituida legalmente, y donde aparece el registro del presidente municipal como socio de una sociedad de transporte que opera en Tuxtla Gutiérrez.
- Requisitos para solicitar un permiso y más datos otorgados por la Secretaría de Transporte de Chiapas vía Transparencia.

Fuentes orales:

- Líder de la Sociedad de Mototaxis de San Fernando “Coicaso”
- Líder de la Sociedad Cooperativa “Transportes Dorados de Villa Allende”,
- Líder de Águilas de Chiapas
- Líder de la organización Los Rebeldes
- Al menos una decena de entre choferes mototaxistas o socios.
- Joseliny Omar Díaz Torres, arquitecto enfocado en temas de movilidad.
- Adriana Gallegos, ex candidata a la presidencia municipal de San Fernando.
- Bersaín Miranda Borrás, dirigente de la Alianza del Autotransporte en Chiapas
- Otras fuentes orales para dar luz del tema.

Fuentes oficiales:

- Aquiles Espinosa García, secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas.
- Al diputado Maya de León Villard, presidente de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transporte del Congreso del Estado de Chiapas, quien presentó la iniciativa de Ley. Se buscó todas las formas posibles, su particular fue en decir que no quiere hablar del tema.

2.2 Análisis y evaluación de riesgos en la cobertura

Ante la hipótesis planteada sobre la corrupción existente entre los líderes de organizaciones transportistas de mototaxis en San Fernando y funcionarios de la Secretaría de Transporte de Chiapas o el mismo secretario, se realizó una evaluación de riesgos en la que se consideraron tres posibles amenazas que involucraron la agresión legal con demandas, allanamiento de oficinas y robo de equipos, así como espionaje.

Ante la amenaza de una agresión legal con demandas civiles o penales, la estrategia fue seguir al pie de la letra las asesorías de la maestría a través de las asignaturas y los coloquios para que el proceso de investigación fuese lo más profesional, ético y de calidad posible con el fin de no dar lugar a este tipo de agresiones.

Acerca del allanamiento de oficinas y robo de equipos, así como del espionaje, la estrategia llevada a cabo fue resguardar la información en varios dispositivos y subirlos a la nube, además de utilizar herramientas de procesamiento de datos de Google Journalist Studio.

La evaluación de riesgos que se generó estuvo basada en la tabla que plantea Connectas para la valoración de la seguridad, en donde el resultado fue un nivel de riesgo entre bajo y mediano al multiplicar las amenazas por las vulnerabilidades entre las capacidades.

Figura 4. Evaluación de riesgos

Funcionarios involucrados con red de corrupción		Periodista	Riesgo	Estrategia		
Voluntad	Capacidad	Vulnerabilidad	Fortaleza	Nivel	Acciones	Objetivos
Agresión legal con demandas civiles o penales	Equipo de abogados expertos.	Inexperiencia en temas de alto riesgo	Principios éticos y credibilidad. Asesoramiento de la Maestría	Medio	Conocer sobre las demandas de las que pueden ser objeto.	Planificar al máximo la investigación, para que de ninguna manera pueda ser objeto de una demanda.
Allanamiento de oficinas y robo de equipos	Los elementos de seguridad siguen órdenes de altos funcionarios	Bajo salario	Contactos que funcionan como red de apoyo.	Medio	Resguardar la información	Establecer un plan de seguridad.
Espionaje	Uso ilegal de sistemas de inteligencia oficial.	Falta de conocimiento en seguridad cibernética	Credibilidad, apoyo del medio de comunicación.	Medio	Aprender sobre seguridad digital.	Establecer un plan de seguridad digital.

Fuente: Elaboración propia.

Otra amenaza identificada pero que forma parte de la vida cotidiana de una periodista es la que persiste debido al género, por lo que la estrategia implementada fue acudir siempre al reporte de campo con el acompañamiento de un compañero o compañera.

Aunque ninguna de las amenazas expuestas anteriormente sucedió en la realidad, sí hubo un percance que puso en riesgo el equipo de trabajo y que no se había previsto en la evaluación de riesgos: al acudir a realizar tomas para el video del reportaje un comando policiaco hizo presencia para intimidar, pero eso se resolvió con el compañero acompañante.

Se acudió con un compañero que grabó aspectos y tomó fotografías de algunos establecimientos comerciales propiedad de la familia del presidente municipal, Juan Antonio Castillejos Castellanos. En unos minutos un grupo de policías fuertemente armados rodeó a esta reportera y a su compañero, a quienes se cuestionó de dónde provenían y qué estaban realizando en un acto que tuvo el objetivo de ejercer intimidación. De inmediato el compañero se dirigió a uno de los policías, quien no se identificó, para señalarle que se realizaba un trabajo periodístico y le mostró su identificación como reportero.

De esta experiencia es importante poner sobre la mesa la urgencia de visibilizar los riesgos a los que se enfrentan las mujeres periodistas al realizar reporteo de campo, es decir, ¿qué habría pasado si esta reportera no hubiese estado acompañada de un hombre? Con la cantidad numerosa de elementos policiacos armados alrededor, el peligro habría sido máximo, sobre todo de no estar acompañada.

Además, se cuestiona el uso de la fuerza pública para ejercer actos de intimidación sobre dos personas que únicamente realizaban entrevistas y tomaban fotografías en el espacio público. Llama la atención que esta actividad de provocación se diera luego de que se fotografiaran comercios propiedad de la familia del presidente municipal de San Fernando.

Cabe mencionar que estas agresiones no fueron denunciadas ante la instancia correspondiente, debido a que en ese momento no se consideraron una prioridad. Sin embargo, al analizar la situación en retrospectiva, habría sido de suma importancia dejar un antecedente de este percance para prevenir futuros ataques.

2.3 Descripción de la metodología periodística utilizada y del trabajo de reporteo desarrollado

La metodología periodística utilizada en el desarrollo del reportaje “Mototaxis en San Fernando, al servicio del cacicazgo” incluyó la investigación en campo, en donde se abordó a decenas de conductores de mototaxis, así como líderes transportistas, autoridades locales y otros habitantes de San Fernando. Se consultaron y analizaron documentos públicos como

registros oficiales, informes gubernamentales y otros documentos relevantes para verificar y contextualizar la información.

En términos generales, la metodología se enfocó en el análisis de datos y verificación de la información obtenida con diversas fuentes y documentos para brindar rigor a un reportaje que aborda un tema poco explorado debido a la irregularidad en la operatividad de los mototaxis. Se realizaron 31 entrevistas "on the record" con diversas fuentes, las cuales se llevaron a cabo entre marzo y noviembre de 2021. También se realizaron 26 solicitudes de información, las cuales se detallan en la siguiente tabla:

Figura 5. Solicitudes de información realizadas

No. de folio	Institución	Fecha de recepción	Solicitud de información
00221121	Ayuntamiento de San Fernando	06/04/2021	Solicito se me informe el número de unidades de mototaxi autorizadas que actualmente ofrecen el servicio de transporte público en el municipio de San Fernando.
00221321	Ayuntamiento de San Fernando	06/04/2021	Solicito se me informe cuál es la estimación de mototaxis que operan actualmente de manera irregular en el municipio de Berriozábal.
00221521	Secretaría de Movilidad y Transporte	06/04/2021	Solicito se me informe el número de permisos que se han otorgado para mototaxis en los municipios de la Delegación Metropolitana desde el año 2000 hasta la fecha, desglosado por año.
00221021	Secretaría de Movilidad y Transporte	06/04/2021	Solicito se me informe el número de unidades de mototaxi autorizadas que actualmente ofrecen el servicio de transporte público en el municipio de San Fernando.
00221221	Secretaría de Movilidad y Transporte	06/04/2021	Solicito se me informe cuál es la estimación de mototaxis que operan actualmente de manera irregular en el municipio de Berriozábal.
00221421	Secretaría de Movilidad y Transporte	06/04/2021	Solicito se me informe el número de unidades de transporte público que circulan de manera regular e irregular en los municipios de la Delegación Metropolitana, desglosado por tipo de unidad.
00221621	Secretaría de Movilidad y Transporte	06/04/2021	Solicito se me informe cuáles son los requisitos que se solicitan para emitir un permiso de mototaxi de acuerdo con la nueva Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas.

00221721	Secretaría de Hacienda	06/04/2021	Solicito se me informe cuál es el monto de recaudación por concepto de los permisos otorgados para mototaxis en los últimos años.
072044921000005	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito copia de los convenios otorgados a la Sociedad de Mototaxis de San Fernando "Coicaso" para la circulación de unidades de mototaxis.
072044921000006	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito copia de las autorizaciones otorgadas a la Sociedad de Mototaxis de San Fernando "Coicaso" para la circulación de unidades de mototaxis.
072044921000007	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito copia de las minutas de acuerdos firmadas con la Sociedad de Mototaxis de San Fernando "Coicaso" para permitir la circulación de unidades de mototaxis.
072044921000008	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito copia de los convenios otorgados a la organización Dorados de Villa Allende para la circulación de unidades de mototaxis en San Fernando.
072044921000009	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito copia de las autorizaciones otorgadas a la organización Dorados de Villa Allende para permitir la circulación de unidades de mototaxis.
072044921000010	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito el padrón con que cuenta esta Secretaría de las unidades de mototaxis que circulan en el municipio de San Fernando, especificando nombres de los titulares.
072044921000011	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito conocer el registro de ecotaxis que circulan en la entidad, desglosado por municipios y detallado con nombres de titulares de los vehículos.
072044921000012	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito conocer la cantidad de solicitudes con expediente para ecotaxi, desglosado por municipios de donde se solicitan y detallado con nombres de titulares de los vehículos.
072044921000013	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito conocer la cantidad de solicitudes con expediente para ecotaxi, desglosado por municipios de donde se solicitan.
072044921000014	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos tipo motoneta o motocicleta han sido registrados y dados de alta para circular en el estado de Chiapas, año con año, desde el 1 de enero de 2006 hasta el 31 de agosto de 2021.
072044921000015	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos tipo motoneta o motocicleta han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuántos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones

			cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07012312100000 5	Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Publica	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos tipo motoneta o motocicleta han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuántos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07012222100000 6	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos tipo motoneta o motocicleta han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuántos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07200052100000 4	Ayuntamiento de San Fernando	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos tipo motoneta o motocicleta han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuántos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07012222100000 7	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos conocidos como "mototaxis" han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuantos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07012312100000 6	Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Publica	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos conocidos como "mototaxis" han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuantos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de

			infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07200052100000 5	Ayuntamiento de San Fernando	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos conocidos como "mototaxis" han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuantos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.
07204492100001 6	Secretaría de Movilidad y Transporte	29/09/2021	Solicito conocer cuántos vehículos conocidos como "mototaxis" han sido llevados a corralones por violar el reglamento de tránsito durante el periodo, año con año, 2006 a 2021. Solicito que se me detalle cuántos de estos vehículos fueron recuperados por sus propietarios, cuantos se quedaron en los corralones, cuál fue su destino, y señalar qué tipo de infracciones cometieron para ameritar el arrastre al corralón.

Fuente: Elaboración propia.

Para sostener la dimensión del problema planteado en el trabajo, se buscó conocer el número de unidades de mototaxis que ofrecen servicio de transporte, las autorizadas, los requisitos para un permiso de operación, el número de usuarios de ese transporte por medio de solicitudes de información, así como la recaudación por este tipo de transporte por medio de esta herramienta.

Se enviaron ocho solicitudes de información el 06 de abril de 2021 mediante la Plataforma Nacional de Transparencia dirigidas a la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas, Ayuntamiento de San Fernando y Secretaría de Hacienda, como se detalla en los folios 00221121, 00221321, 00221021, 00221221, 00221421, 00221621, 00221521 y 00221721.

Sin embargo, el acceso a esa información fue prácticamente negada, incluso la Secretaría de Movilidad y Transporte clasificó la información como reservada mediante el Acta SMyT.CT.SE.003.2021, por lo que conocer una estimación del número de este tipo de vehículos circulando en Chiapas de forma oficial fue uno de los obstáculos a vencer y de eso se hablará en el siguiente apartado.

Con base en la hipótesis de que una red de corrupción operaba en el sistema de transporte público en la modalidad de mototaxis en el municipio de San Fernando y como hipótesis secundaria que por concepto de cuotas ilegales se generaban alrededor de un millón de pesos mensuales tan sólo en la región metropolitana de Tuxtla Gutiérrez, se inició la reportería en campo a finales de marzo de 2021.

La sistematización de la información que se iba recopilando fue relevante en el proceso de investigación, por ello se generaron bitácoras con información destacada, descripción de escenas, diálogos importantes y recursos multimedia generados. Se agrega extracto de una de las bitácoras:

Figura 6. Extracto de bitácora

Fecha	Lugar o lugares visitados	Personas entrevistadas	Hallazgos relevantes	Descripción de escenas	Diálogos	Recursos multimedia
Sábado 27 de marzo de 2021	Centro del municipio de San Fernando y colonia Alvaro Obregón	-Choferes mototaxistas.	Tres grupos de mototaxis operan en el municipio desde hace poco más de un año: -Sociedad Cooperativa de Mototaxis de San Fernando Coicaco -Sociedad cooperativa de Villa Allende -Sociedad cooperativa Águilas de San Fernando Los choferes mototaxistas trabajan desde las 7:00 am hasta las 10:00pm y entregan 250 pesos de cuenta al día a sus jefes. Los choferes mencionan que hay taxis irregulares sin ningún logo, que están amparados por la presidencia. Ellos pagan un seguro de viajero.	En el centro y mercado de San Fernando el movimiento comercial que hay es impresionante. En cada esquina, hay una tienda o local rotulado con el nombre de "Castillejos". El apellido del presidente municipal. La gente de ahí dice que la familia Castillejos llevan años en la Presidencia y se han beneficiado. Las rentas de locales en el Centro están sobre 10 mil pesos. Es un municipio lleno de pendientes, prácticamente San Fernando está en un hoyo.	"Ahora que estaban las clases teníamos bastante viaje, de hecho, ya estaba yo juntando para comprar otra moto, pero como sucedió esto nos dio un bajón bastante duro, de hecho, varios dejaron las motos": Ulises Santiago, mototaxista en la colonia Alvaro Obregón, municipio de San Fernando.	Fotografía y grabación de voz de Ulises Santiago. Videos del municipio de San Fernando en puntos donde se veía sobrepoblación de mototaxis, así como un viaje en mototaxi.

Fuente: Elaboración propia.

Las primeras entrevistas en campo fueron realizadas a choferes mototaxistas y dueños de mototaxis y estaban dirigidas a conocer bajo qué documento operaban estos vehículos cuando en Chiapas no tienen acceso a un permiso. Estas entrevistas se llevaron a cabo a pie de calle en el municipio de San Fernando.

Luego, la investigación se centró en identificar los nombres de quiénes podrían estar participando en una posible red de corrupción e investigar a cada uno.

Ante la falta del hallazgo de pruebas que demostraran los beneficios que obtienen los funcionarios de Transporte a cambio de permitir la circulación de mototaxis, se optó por cambiar el enfoque de la investigación por la hipótesis *Líderes de organizaciones transportistas controlan el servicio de transporte en la modalidad de mototaxis en San Fernando, Chiapas*. La metodología se centró en investigar a los dirigentes de estas organizaciones.

Se investigó a cada uno de los líderes de organizaciones transportistas de ese municipio en el Registro Público de Comercio y en la misma Secretaría de Movilidad y Transporte. De esta revisión se halló la relación del presidente municipal de San Fernando, Juan Antonio Castillejos Castellanos, con el transporte. Además de que fungió como subsecretario de Transportes en 2009 durante el sexenio de Juan Sabines Guerrero, es socio en una sociedad transportista que opera y presta el servicio de transporte en Tuxtla Gutiérrez: Sociedad Cooperativa de Transporte Acalan, S. C. L.

Luego de la entrevista realizada al secretario de Transporte y Movilidad del Estado de Chiapas, Aquiles Espinosa García, en la que asegura que se firman convenios entre los grupos transportistas y la Secretaría para contener el número de mototaxis, se envió un nuevo paquete de cinco solicitudes de información a la Secretaría de Movilidad y Transportes para averiguar cualquier documento firmado con las organizaciones de mototaxis que operan en San Fernando como se detalla en los folios 072044921000009, 072044921000007, 072044921000006, 072044921000008 y 072044921000005.

Las respuestas de la Secretaría de Transporte y Movilidad del Estado de Chiapas fueron risibles al declarar la inexistencia de esos documentos, exponiendo falta de transparencia y dejando entrever que se llegan a acuerdos “en lo oscuro”.

Durante la entrevista a Aquiles Espinosa mencionó un término clave: “solicitudes con expediente para ecotaxi”, lo que permitió realizar nuevas solicitudes de información cuyos detalles se pueden encontrar en los folios 072044921000012 y 072044921000013. Con la respuesta proporcionada por la Secretaría de Transporte y Movilidad del Estado de Chiapas fue posible construir una base de datos propia en octubre de 2021 que reflejó la demanda de permisos en Chiapas y una estimación de la cantidad de vehículos que circulan en la entidad, información que resultó ser novedosa.

Gracias a la información proporcionada por un político de la oposición, fue posible conocer los lazos familiares entre Néptar Palacios Hernández, líder de la Sociedad de Mototaxis de San Fernando Coicaso, y el alcalde de San Fernando. Esta información fue corroborada por habitantes del municipio y fundadores de otras organizaciones de transporte. Resulta que estos personajes pertenecen a una gran familia en la que el líder transportista es conuño de Juan Antonio Castillejos Castellanos, el presidente municipal de San Fernando. El hermano de Néptar Palacios, Joaquín Palacios, está casado con la hermana de Juan Antonio, Carmen Castillejos Castellanos. Además, se recogieron más de una decena de testimonios que confirman el poder que ejercen estos personajes en el servicio de transporte en la zona.

En el mes de abril de 2021, cuando se envió el primer paquete de solicitudes, se tenía mucho desconocimiento sobre transparencia, ya que ante la negativa de una respuesta se pudo interponer un recurso de revisión, pero no se hizo. Posteriormente, con los conocimientos adquiridos en el transcurso de la materia de transparencia y las asesorías del periodista Rafael Cabrera fue posible realizar solicitudes mejor planteadas, lo que ayudó a generar una base de datos más sólida.

Cabe resaltar que el trabajo de reporteo estuvo basado en varios cronogramas de actividades para terminar con el trabajo de reporteo y establecer periodos para grabación de videos y fotografías para la versión multimedia del reportaje. Se anexan los cronogramas al final del documento.

2.4 Dificultades en el proceso de investigación (y cómo se solucionaron)

Luego de que la información acerca del número de unidades de transporte público regulares e irregulares, así como una estimación de la cantidad de mototaxis circulando en Chiapas y en específico en San Fernando fuese reservada, se elaboró una base de datos de forma artesanal con los datos proporcionados por los choferes, dueños de mototaxis y líderes de las organizaciones a manera de censo.

Esta base de datos incluyó el número real de mototaxis prestando el servicio de transporte en San Fernando, cantidad de personas que se movilizan en ellos y viajes que se realizan, así

como el dinero que se genera de este servicio en todo el municipio, con el fin de dimensionar el problema en ese contexto.

Debido a la condición irregular en la que operan los mototaxis en Chiapas sumado a la falta de interés de la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas por transparentar la situación, resultó difícil obtener la información de forma pública y oficial. Además, tampoco existen asociaciones u organizaciones no gubernamentales que estudien la movilidad en Chiapas de forma general, mucho menos a nivel municipal.

Sin embargo, luego de una entrevista realizada al secretario de Movilidad y Transporte de Chiapas, Aquiles Espinosa, se halló una clave para reformular la solicitud de información a través de la Plataforma Nacional de Transparencia y con ello se logró una estimación oficial de la cantidad de vehículos tipo mototaxi que circulan en la entidad. De ello da cuenta el folio 072044921000013.

Otra de las dificultades presentadas durante el proceso de redacción del reportaje fue la transcripción de todas las entrevistas y la organización de la gran cantidad de información recabada a partir de la reformulación de la hipótesis, por lo que fue necesario el apoyo de herramientas para el procesamiento de los datos, en este caso se utilizó Pinpoint de Journalist Studio de Google para la transcripción de los audios.

Por otra parte, durante el proceso de investigación y búsqueda de pruebas contundentes de los beneficios que obtenían funcionarios públicos a cambio de permitir a líderes transportistas la circulación de sus mototaxis, se enfrentó un problema ético al considerarse asumir una identidad falsa para recabar información.

Aunque esta práctica no es recomendada por muchos periodistas y expertos, “hay situaciones en que se justifica, en su mayoría cuando se trata de investigaciones sobre estafas al público que uno puede constatar solamente como un afectado” (Instituto Prensa y Sociedad de Venezuela, 2010, p. 26).

Bajo ese argumento, se le solicitó a una persona de entera confianza que se asumiera como alguien interesado en poner a trabajar un mototaxi en San Fernando y preguntara a un líder transportista de cierta organización a la que ya se le había investigado. Sin embargo, la información que se obtuvo fue muy poca, aunque sí dio algunas luces.

Tras exponerse la actividad con la asesora del proyecto, se determinó que no se usaría la información obtenida con ese método ni se volvería a realizar por considerarse una actividad de alto riesgo.

Otro problema ético que se enfrentó fue al plantear el objetivo del reportaje, ya que, al conocerse la realidad del trabajo de quienes se dedican a ser choferes de mototaxis, lo más complicado fue no producir algún efecto negativo en sus ingresos, el sustento de sus familias. Por ello, fue fundamental hacer distinciones entre líderes y choferes en el texto, para que la ciudadanía conociera cómo opera este servicio de transporte.

El reportaje se centró en la importancia que tiene un servicio de transporte que ya se presta en decenas de municipios de Chiapas y que, al no ser reconocido por la Secretaría de Movilidad y Transporte de Chiapas, genera una omisión que es aprovechada por líderes de las organizaciones, trayendo consigo descontrol, conflicto, posibles accidentes, falta de un tabulador de tarifas, inseguridad y por supuesto, corrupción.

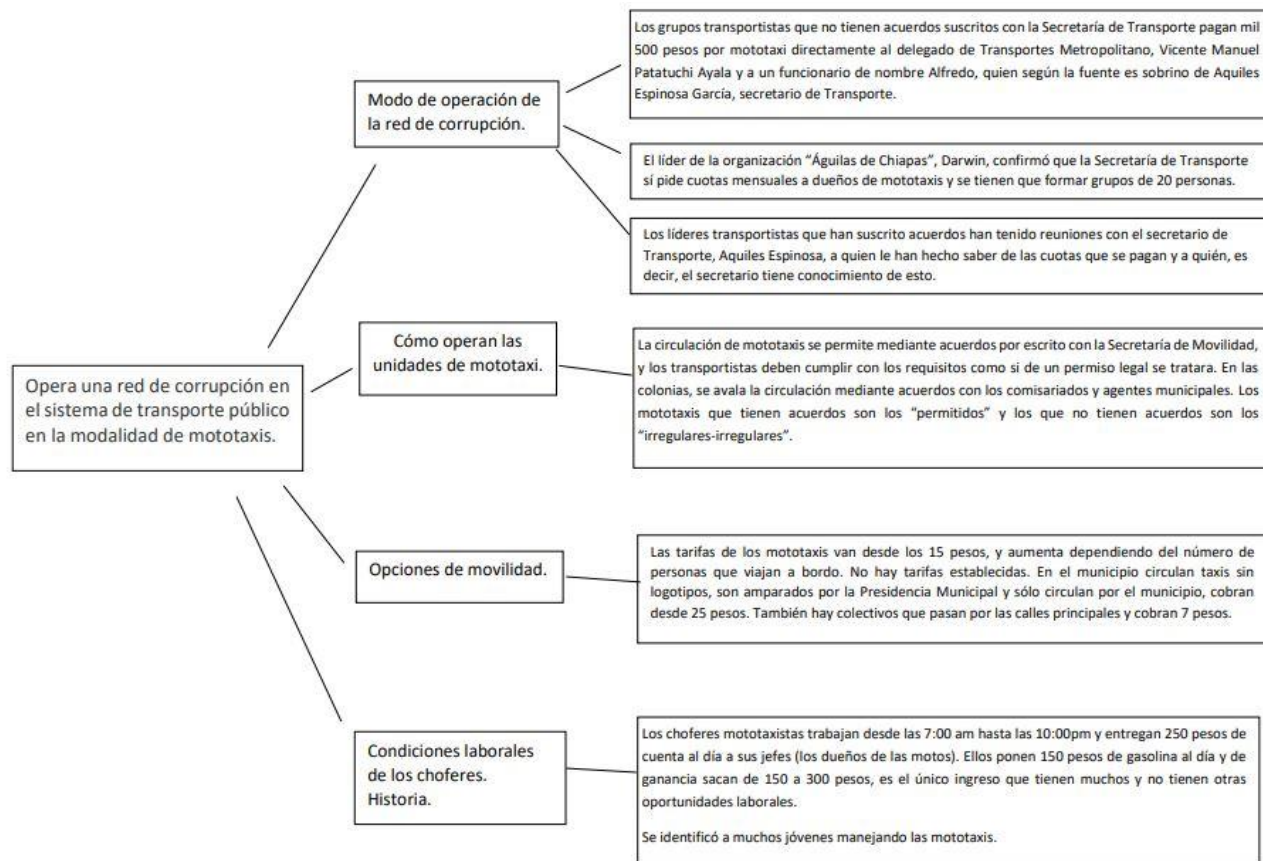
2.6 Criterios de jerarquización y organización de los hallazgos

Debido a que la recolección de información fue un poco atropellada debido a los cambios en la hipótesis planteada para el reportaje, los hallazgos se fueron organizando y jerarquizando según fueron encontrados.

La información recopilada a través de las primeras entrevistas realizadas a pie de calle con decenas de mototaxistas, así como líderes transportistas, usuarios y habitantes de San Fernando, fueron los primeros datos que enmarcaron la historia. Esto incluyó información sobre las condiciones laborales de los choferes, el panorama de movilidad y la situación de las unidades de mototaxis en el municipio, así como indicios del modo de operación de una red de corrupción.

Inicialmente, la estructuración de los hallazgos se organizó de acuerdo con la hipótesis de una red de corrupción en el sistema de transporte público, específicamente en la modalidad de mototaxis. Esto se expone en el siguiente diagrama:

Figura 7. Estructuración de hallazgos



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, la falta de pruebas contundentes que confirmaran la red de corrupción planteada en la hipótesis obligó a replantearla para asegurar que se cumpliera un mínimo de hechos demostrables antes de dar vía libre a la publicación.

“Todo trabajo de periodismo de investigación debe ser revisado las veces que sean necesarias antes de publicación. La casilla de mínimos hechos demostrables, permite tener presentes los hallazgos y los datos con los cuales es posible divulgar la información”, (Huertas, et al., 2018, p.-).

Con base en el replanteamiento de la hipótesis hacia el control que ejercen los líderes de organizaciones transportistas en el servicio de transporte en la modalidad de mototaxis en San Fernando, Chiapas, fue necesario reacomodar la estructura del reportaje, dando fuerza a los testimonios y la documentación.

Esquema del reportaje

- Descripción del oficio (ser mototaxista)
- Descripción de San Fernando (demografía, actividad económica, población)
- Opciones de movilidad y tarifas
- Cantidad de mototaxis y situación de su operación (irregularidad)
- Las organizaciones, líderes y familias caciquiles ¿Quiénes son?
- Control que ejercen los líderes de organizaciones (testimonios)
- Parque vehicular del Inegi
- Biodísel, proyecto fallido (Antecedente: permisos otorgados por Juan Sabines)
- La importancia social y económica de este servicio
- Falta de regulación en la materia
- Ecotaxis, en vías de otra estrategia fallida

Capítulo 3: Sistematización del proceso de producción

El proceso de diseño del producto periodístico se desarrolló desde septiembre de 2020 hasta diciembre de 2021, durante la Maestría en Periodismo Digital de la UDG Virtual. Durante la asignatura “Formatos y Narrativas Digitales”, en el primer semestre, se planteó una narrativa multimedia en concordancia con la primera hipótesis del reportaje: “El secretario de Movilidad y Transporte de Chiapas, Aquiles Espinosa García, avala la clonación de números económicos de permisos para mototaxis en el municipio de Berriozábal”.

Durante los siguientes dos semestres, en las asignaturas “Diseño de Productos Periodísticos” y “Producción de Contenidos Periodísticos”, el diseño del producto periodístico se propuso desde la hipótesis “Líderes de organizaciones transportistas controlan el servicio de transporte en la modalidad de mototaxis en San Fernando, Chiapas, generando acaparamiento del negocio, crecimiento desmedido de unidades, falta de seguridad para choferes y usuarios, así como prácticas de corrupción”.

Durante la asignatura de “Diseño de Productos Periodísticos” se esbozó un dossier o guion técnico del producto periodístico de forma atractiva en la que se plantearon dos recursos multimedia. Más tarde, en el transcurso de la materia “Producción de Contenidos Periodísticos” se desarrolló un plan para reportear y contar una historia con recursos multimedia que dirigió la producción final.

3.1 Descripción y fundamentación de la narrativa digital elegida

Desde el planteamiento del reportaje y como parte de la asignatura de primer semestre “Formatos y Narrativas Digitales” se eligió una narrativa que contemplaba elementos de los fenómenos gráficos, multimedia e inmersivos, con el fin de lograr el impacto necesario.

En esta elección se proyectó hacer uso de recursos gráficos, como las infografías, para poder exponer los antecedentes de la problemática, en este caso, cómo surgen las organizaciones transportistas que operan en San Fernando y cómo tiene lugar la relación que sostienen los líderes con los funcionarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Además, se razonó que este recurso gráfico podría ayudar a dimensionar de manera visual y sintética la cantidad de mototaxis que hay, cuántas personas están implicadas y quiénes son, así como el dinero que gira alrededor del problema.

Asimismo, se propuso el uso de videos como un formato muy importante para comprobar cómo se da la sobrepoblación de mototaxis en San Fernando y dar cuenta de la problemática a nivel social y cultural, más allá de la corrupción.

Otro de los elementos que se consideró para la presentación del trabajo de investigación fue el uso del periodismo con drones porque la empresa periodística en la que se publicó el reportaje cuenta con estas herramientas y no hay mejor manera de presentar una visión general de la ciudad que permita dar cuenta de la gravedad del problema.

Al respecto, López Hidalgo (2016) señala que:

“Las imágenes captadas por estos vehículos aéreos no tripulados no suelen ser, de momento, suficientes por sí mismas para crear una obra autónoma, sino que se muestran como piezas para completar investigaciones periodísticas con entrevistas, imágenes de archivo y otros recursos propios del reportaje audiovisual”.

Como parte del planteamiento del uso del dron en este trabajo se reflexionó que permitiría poner en contexto al espectador y funcionaría como un elemento del reportaje; sin embargo, su uso se descartó pues fue difícil tener acceso a estos instrumentos, ya que es costoso y no se contó con los recursos económicos necesarios.

3.2 Dossier o guion técnico del producto periodístico desarrollado

Como parte de la preproducción que se propuso durante la asignatura “Diseño de Productos Periodísticos” se trazó un scouting, es decir, la identificación de la locación, para la producción de un video documental corto sobre la jornada laboral de un mototaxista. A esto se le agregó una evaluación de riesgos.

Es muy importante que los diferentes jefes de departamento que participan en una producción hagan un previo reconocimiento de la localización (scouting), junto con el director o

realizador. Estas visitas contribuyen a mejorar el trabajo durante el rodaje ya que todos están más preparados y cuentan con mayor información evitando así imprevistos innecesarios (Martínez Abadía y Fernández Díez, 2010, p. 251).

Figura 7. Scouting

Scouting			
Título del proyecto: Mototaxismo en San Fernando			
Nombre del fotógrafo: Marco Antonio Rangel Chávez.			
Lugar de toma	Municipio de San Fernando	Requiere permiso	Sí
Dirección	A 15 kilómetros de Tuxtla Gutiérrez.		
Primera impresión del lugar	Un lugar con calles estrechas y muchas pendientes. El clima es cálido.	Necesidades técnicas para la toma. Día/noche. Equipo necesario	Grabaciones deben ser principalmente de día. Cámaras réflex, micrófonos, dron (posible).
Detalles del lugar	Soleado, hay mucha gente en las calles.	Problema detectado	Hasta ahora ninguno.
Notas importantes	Posible uso de dron y otros requerirá permiso por parte del Ayuntamiento.		

Fuente: Elaboración propia.

Figura 8. Evaluación de riesgos de seguridad

Evaluación de riesgos de seguridad			
Lugar de visita	Municipio de San Fernando		
Propósito	Documentar jornada laboral de choferes mototaxistas.	¿Es zona urbana o rural?	Mixto
Tiempo estimado de estancia	Dos días		
Clima	Caluroso	Considerar condiciones climáticas para llevar ropa adecuada	
Checklist			

¿Has contactado a alguien del lugar?	SI	Es recomendable contactar a alguien local o que este familiarizado con tu persona
En caso de disturbio ¿conoces la geografía del lugar?	SI	Esto puede ayudar a crear una ruta de escape o resguardo ante posibles eventualidades
¿Llevas mapa de la zona?	SI	Llevar kit de medicinas básicas (diarrea, dolor, mareo, alergia, repelente)
Equipo		No cargar lo que no se necesite
¿Está en buenas condiciones operacionales?	SI	Revisar pilas, tarjetas de memoria, lentes.

Fuente: Elaboración propia.

Asimismo, se diseñó un *dossier* atractivo para la producción del producto periodístico. En este se colocó el título del tema y un resumen sintetizado del reportaje, con preguntas clave, así como un cronograma y presupuesto tentativo. En este dossier se propuso la elaboración de un cómic y de un video documental corto acerca de la jornada laboral de un mototaxista, por lo que se agregó un guion para cada propuesta.

Figura 9. Portada del Dossier

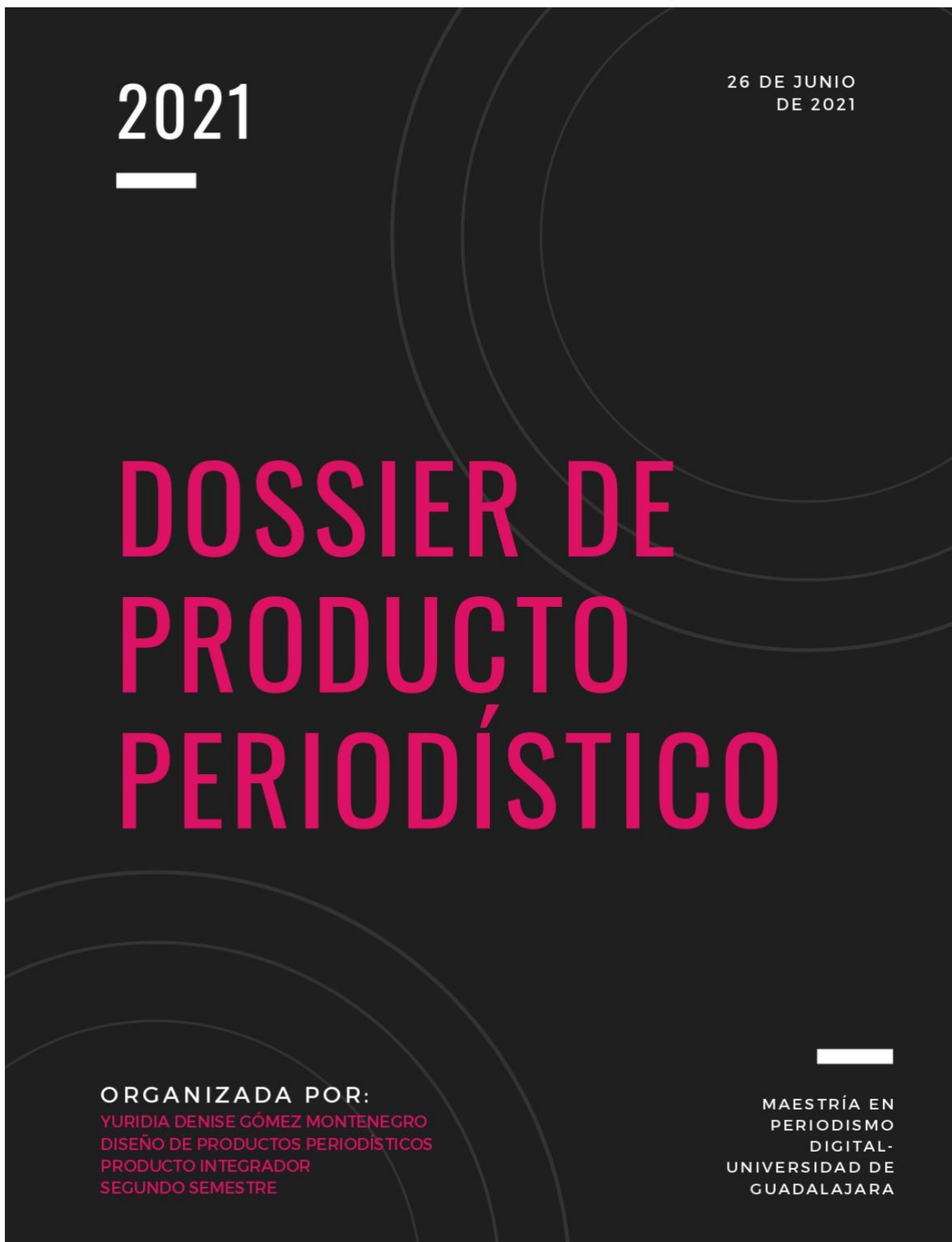


Figura 10. Dossier

DOSSIER DE
PRODUCTO
PERIODÍSTICO

MOTOTAXISMO EN SAN FERNANDO, CHIAPAS

En Chiapas, circulan más de 20 mil mototaxis y la cantidad crece cada día más. En municipios como San Fernando, líderes de organizaciones sociales y familias han acaparado el negocio. La falta de una verdadera regulación han sido un factor en el descontrol de este tipo de transporte.



PREGUNTAS CLAVE

01

¿Cómo operan los mototaxis en San Fernando?

02

¿Quiénes controlan el servicio de transporte público en la modalidad de mototaxi en San Fernando?

03

¿Cuál es el principal conflicto que enfrentan quienes se dedican a este transporte?

04

¿Opera alguna red de corrupción?

CRONOGRAMA

Costo aproximado de producción: \$2,000.00

Tiempo aproximado de producción: Un mes.

- Elaboración del guion técnico (cinco días)
- Selección de locaciones (dos días)
- Prueba de personal técnico, artístico y equipos (dos días)
- Rodaje (cinco días)
- Edición (siete días)
- Colorización (dos días)
- Tráiler (tres días)
- Teaser (tres días)
- Diseño de póster (dos días)
- Distribución del video documental (un día)

Figura 11. Guion para un cómic

GUION PARA CÓMIC

Viñeta 1:

Texto: Un lugar llamado San Fernando, en Chiapas.

Escena: Gran plano general del municipio de San Fernando

Viñeta 2:

Texto: Un lugar repleto de mototaxis.

Escena: Plano general del mercado local. En ese punto circulan los mototaxis en gran cantidad y hay mucho ruido. Hay mucha actividad comercial.

Viñeta 3:

Texto: Me dispuse a subirme a un mototaxi, sin rumbo fijo.

Escena: Plano americano de Yuridia, en el mercado local.

Viñeta 4:

Escena: Plano detalle de Yuridia haciendo "parada" a un mototaxi, el cual se ve de lejos.

Viñeta 5:

Yuridia: "Buenas tardes, disculpe, ¿cuánto me costaría dar una vuelta por la ciudad?, es que me gustaría conocer"

Rubiel: "Pero, ¿a dónde quiere ir?"

Yuridia: "Pues no sé, ¿hay algún mirador?"

Rubiel: "Pues sí, hay uno, por las afueras, le cobraría 50 pesos."

Yuridia: "¡Bien!"

Escena: Yuridia se acerca al mototaxista para arreglar un recorrido.

Viñeta 6:

Yuridia: "Oiga, y ¿cómo va el negocio?"

Escena: Plano detalle, Yuridia viendo hacia al chofer en el retrovisor. Detrás de ella se ve una lona que funciona como cabina.

Viñeta 7:

Rubiel: "Pues muy bajo, ya ve con la pandemia, todo bajó, pero ahorita gracias a Dios para la comida sí sale..."

Yuridia: "Hay muchos mototaxis..."

Rubiel: "Sí y cada vez hay más, ahora hay unos que se hacen llamar "Rebeldes...", andar en esos es peligroso porque no tienen seguro, nosotros sí tenemos..."

Escena: Plano detalle de Rubiel, manejando. Yuridia está detrás viéndolo en el retrovisor.

Viñeta 8:

Texto: Unos 15 minutos después.

Yuridia: "Oiga y con lo peligroso que es ¿por qué trabajar de mototaxista y no otra cosa?"

Escena: Plano detalle, Yuridia viendo hacia al chofer en el retrovisor.

Viñeta 9:

Rubiel: "Pues es que ya ve que ahorita no hay más chamba, al menos aquí en San Fernando, para la comida sí sale, pero ya le voy a decir, hay días buenos y hay días malos, es chiste aquí es ser amable, buena onda y luego te hablan, y sí sale"

Escena: Primer plano del rostro de Rubiel, se muestra pensativo y reflexivo con lo que cuenta.

Tabla 12. Guion para un video corto documental

GUION-VIDEO DOCUMENTAL

Documentar la jornada laboral de un mototaxista. (A desarrollarse)

Secuencia	Encadre	Descripción	Diálogo/Sonido
EXTERIOR DÍA- MUNICIO DE SAN FERNANDO			
1	-Planos generales del municipio de San Fernando. -Posible uso de dron	Se retrata el municipio de San Fernando.	Música de fondo
INTERIOR DÍA-CASA DE DON RUBIEL			
2	Planos generales	Se retrata el hogar de don Rubiel	Sonido ambiental.
2.1	Planos generales.	Se documenta cómo don Rubiel se prepara para salir a trabajar el mototaxi.	Voz en off de narración en primera persona de don Rubiel.
EXTERIOR DÍA-MUNICIPIO DE SAN FERNANDO			
3	Planos generales.	Se retrata a don Rubiel manejando su mototaxi.	Sonido ambiental.
3.1	Plano detalle a su mirada a través del retrovisor.	Don Rubiel cuenta cómo es su jornada laboral.	Voz de don Rubiel.
3.2	Planos generales.	Se documenta su jornada laboral.	Sonido ambiental.

3.3 Plan de producción

Durante la asignatura “Producción de contenidos periodísticos” se realizó una planeación para la producción de contenido multimedia en la que se propuso realizar material infográfico, de audio, audiovisual y una línea de tiempo. Además, el reportaje se publicaría en el periódico impreso *Diario de Chiapas* en dos partes, así que también hubo producción de elementos para la prensa.

En cuanto a la infografía, se planteó diseñar una visualización de datos de la jornada laboral de un chofer, desde las tarifas, ganancias, costos de un mototaxis, así como cuánta gente moviliza. La idea fue representar el mototaxismo en San Fernando en números.

Esta propuesta estuvo basada en la necesidad de sintetizar la dimensión del problema de una forma atractiva para la audiencia. Además de que esta “visualización de la información”, como define Cairo (2008) a la infografía, fuera susceptible de destacarse a través de las redes sociales como Facebook, Twitter e Instagram, donde la imagen es más importante.

Sobre el material de audio, se propuso la realización de un reportaje radiofónico para programas de noticias, es decir, adaptar el reportaje completo para una cápsula de máximo tres minutos. Esto se planteó de esa forma, ya que el medio de comunicación en el que sería publicado el reportaje cuenta con programas de noticias que se transmiten por radio y Tv por internet.

Acerca de la producción audiovisual para el reportaje, se pensó en dos posibilidades: la primera consistía en realizar un video documental corto sobre la jornada laboral de un mototaxista, enfocado a una historia de vida, y la segunda, en elaborar una cápsula para programa de noticias.

En ese sentido, se optó por la segunda variante, pues el video a producirse sería difundido en redes sociales, programas de noticias en la mañana, tarde y noche mediante televisión por Internet y radio, por lo que el video documental no funcionaría para dichos formatos. Para este caso, se llevó a cabo un guion en el que se adaptaron los materiales que ya se habían recogido a lo largo de la investigación de campo.

Para la línea de tiempo que se presentó en la planeación para la producción de contenido multimedia se propuso dar cuenta del panorama de la problemática de los mototaxis en San Fernando. Sin embargo, finalmente esta línea de tiempo se basó en una cronología del presidente municipal, Juan Antonio Castillejos Castellanos, y únicamente se usó en la edición impresa del reportaje.

Por otra parte, luego de la respuesta a una solicitud de información vía Portal de Transparencia dirigida a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas en la que se pidió la cantidad de solicitudes con expedientes para ecotaxis en Chiapas desglosado por municipios, fue posible realizar un elemento gráfico para el reportaje, que en este caso fue una gráfica interactiva realizada en el programa Flourish.

Figura 13. Planeación para la producción de contenido multimedia

Datos generales	
Tema de la historia a desarrollar	Mototaxismo en San Fernando, Chiapas. En Chiapas, circulan más de 20 mil mototaxis y la cantidad crece cada día más. En municipios como San Fernando, líderes de organizaciones sociales y familias han acaparado el negocio. La falta de una verdadera regulación han sido un factor en el descontrol de este tipo de transporte.
Medio(s) donde se planea publicar	En el periódico impreso del <i>Diario de Chiapas</i> , así como en el sitio de internet https://diariodechiapas.com/ y otras plataformas con las que cuenta, como Youtube, televisión por internet y radio. Cabe la posibilidad de publicarlo en mi sitio de internet personal: https://yuridiamontenegro.com/
Nombre del periodista que lo elabora	Yuridia Denise Gómez Montenegro
Fecha tentativa de publicación (Versión preliminar)	6 de octubre de 2021. Aún no tengo clara la fecha de publicación, depende de la comprobación de mi hipótesis.
Justificación del tema (¿Por qué es importante?)	

Es importante porque el transporte público es un servicio que utilizan todas las personas y moviliza a miles de ellas por la ciudad. En el caso específico de los mototaxis es importante hablar del tema en estos momentos en el marco de una nueva legislación en Chiapas, además de una controversia en cuanto a su regularización.

Planeación para la producción de contenido multimedia

	Infografía (s) (Especificar el título y qué parte de la historia se va a contar con un gráfico)	Audio (s) (Especificar el título y qué parte de la historia se va a contar con audio: entrevista, reportaje, etc.)	Video (s) (Especificar el título y qué parte de la historia se va a contar con un video: entrevista, reportaje, etc.)	Mapa (s) interactivo (s) o Línea (s) de tiempo (Especificar el título y qué parte de la historia se va a contar con un mapa o línea de tiempo)
Título del recurso multimedia	Mototaxismo en números.	Mototaxismo en San Fernando.	Ser mototaxista en San Fernando. Video documental.	Línea de tiempo de la situación en San Fernando.
Datos a incluir en el recurso multimedia, información del personaje(s) a entrevistar, testimonio	Datos de la jornada laboral de un chofer, desde las tarifas, ganancias, costos de un mototaxis, cuánta moviliza.	Entrevistas con choferes mototaxistas, y adaptar un reportaje radiofónico para programas de noticias.	El día a día de un chofer mototaxista. Se requiere de al menos un día o dos para levantar las imágenes.	Realizar investigación documental.
Fecha de publicación	6 de octubre de 2021.	6 de octubre de 2021.	6 de octubre de 2021.	6 de octubre de 2021.

Figura 14. Infografía que se produjo para el reportaje

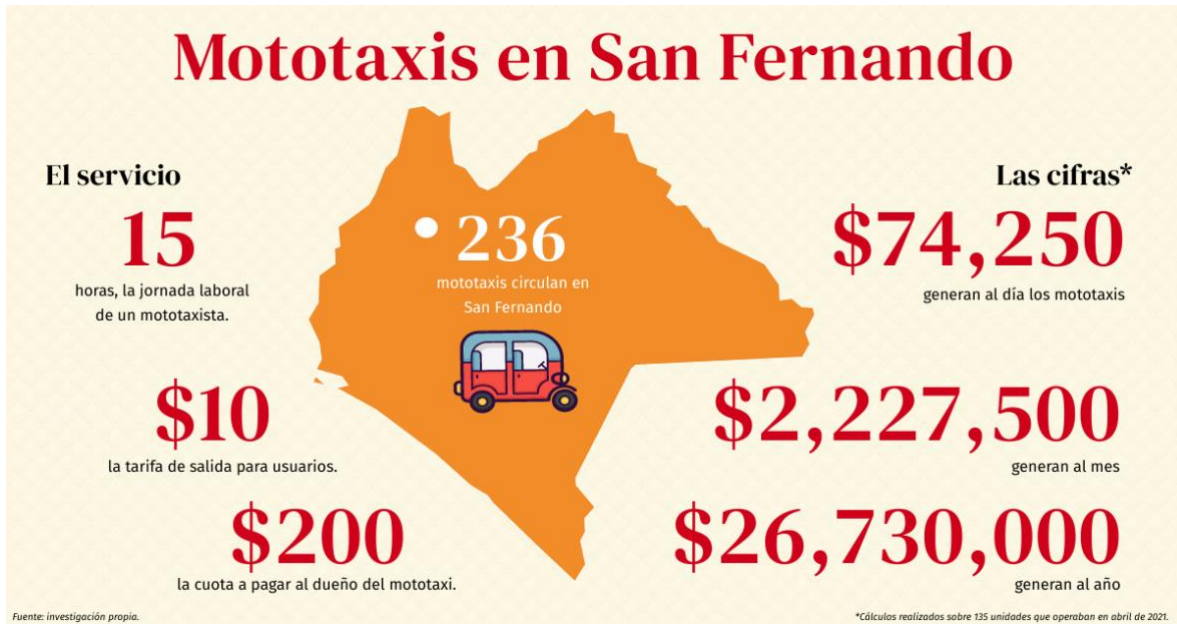


Figura 15. Edición impresa de la primera parte del reportaje

IRREGULARES QUE QUIEREN REGULARSE

Los mototaxistas operan en la zona de San Fernando, un municipio del departamento de San Fernando, que según la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas es un municipio que se encuentra en el estado de Chiapas. Sin embargo, en Chiapas no se permite el uso de mototaxis, de acuerdo con el artículo 100 de la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas, que establece que el uso de mototaxis es una actividad que no está permitida en el territorio del Estado de Chiapas.

LÍDERES DE ORGANIZACIONES, "LOS PULPOS"

Jorge Jiménez (abajo) como el líder de los mototaxistas en San Fernando, que según la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas es un municipio que se encuentra en el estado de Chiapas. Sin embargo, en Chiapas no se permite el uso de mototaxis, de acuerdo con el artículo 100 de la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas, que establece que el uso de mototaxis es una actividad que no está permitida en el territorio del Estado de Chiapas.

CACICAZGO

En San Fernando operan como organizaciones no gubernamentales, de acuerdo con la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas, que según la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas es un municipio que se encuentra en el estado de Chiapas. Sin embargo, en Chiapas no se permite el uso de mototaxis, de acuerdo con el artículo 100 de la Ley de Transparencia del Estado de Chiapas, que establece que el uso de mototaxis es una actividad que no está permitida en el territorio del Estado de Chiapas.

YURI MONTAÑO / EL TIRÓN DE CUERPO

Desde las calles de la mañana, Yuri Montaña, de 30 años, siempre se levanta y comienza a trabajar en su negocio de mototaxis. Él sabe que su trabajo es duro, pero para él es una forma de ganarse la vida y de ayudar a su familia. Él sabe que su trabajo es duro, pero para él es una forma de ganarse la vida y de ayudar a su familia.

tienen acceso a internet o recursos digitales. Basándome en mi experiencia personal, puedo afirmar que el impacto de un reportaje de largo aliento en formato impreso está vinculado a diversos factores, como la longitud del texto y cómo se ajusta en las páginas, el uso de infografías legibles y llamativas, así como la consideración de su relación con el formato digital. Es crucial explorar cómo estos elementos pueden interactuar entre sí para construir una narrativa sólida y coherente.

3.4 Plan de Difusión y estrategia en redes

Para desarrollar el plan de difusión y estrategia en redes primero se buscó asegurar el espacio en el medio de comunicación en que se publicaría el reportaje, en este caso fue el periódico impreso local *Diario de Chiapas*, que tiene la característica de ser multiplataforma. Cuenta con una barra programática para televisión por internet y radio FM, así como sitio de internet con sus respectivas redes sociales, incluyendo Twitter, Facebook, Youtube e Instagram.

Durante la asignatura “Innovación en la difusión de contenidos” se desarrolló un Plan de Difusión para el reportaje. En este se planteó el uso de Facebook y Twitter del *Diario de Chiapas* en concordancia con la publicación en dos partes del reportaje en la edición impresa. Se propuso el texto de posteo para anunciar el reportaje, el cual sí fue tomado en cuenta por la Dirección. También se propusieron los textos de los posteos de la primera y segunda parte del reportaje, así como para el video.

Como parte del plan de difusión también se sugirió el uso de redes sociales externas como aliadas, en este caso de dos personas especializadas en temas de movilidad: el arquitecto Joseliny Omar Díaz Torres y María José Blanco.

Asimismo, se proyectó tener contacto con tres plataformas online para la difusión del reportaje, a los que se les enviaría el reportaje y fotografías, con el cuidado de que se utilizaran luego de publicar el trabajo en el *Diario de Chiapas*. Se propuso *La Sexta W*, una plataforma digital de contenidos periodísticos. El director es el periodista Luis Guillermo Hernández. En la página web se menciona que hay un interés por realizar proyectos de colaboración con medios que compartan su visión del periodismo.

Se trata de una plataforma con gran aceptación entre el público. Cuenta con gran potencial en Twitter, donde cuenta con 3 mil 846 seguidores y en Youtube, donde se cuenta con más de 11 mil seguidores. En la última red social, Luis Guillermo transmite programas en los que comenta noticias relevantes.

La propuesta fue presentar el reportaje en el programa de TV por internet, mediante la exposición de un video producido en la materia de Producción, así como con una charla.

Asimismo, se propuso **Rompeviento TV**, un medio crítico e independiente que daría entrada al tema de mi reportaje. Goza de credibilidad y buena reputación gracias a la independencia del medio. Tiene una amplia audiencia. Tan sólo su página de Facebook tiene casi 130 mil seguidores. El medio tiene como epicentro Chiapas, por lo que era apropiado.

Además de **Zona Docs**, un proyecto de periodismo documental y de investigación que nació en Guadalajara, Jalisco, de la mano del trabajo personal y colaborativo de Héctor Guerrero y Darwin Franco.

De igual forma, se esbozó compartir el trabajo periodístico en dos plataformas offline, a las cuales se les compartiría la cápsula radiofónica, así como solicitar el espacio para una entrevista para dar detalles de la investigación.

Se propuso la **Radio de El Herald de México**. La cabina de El Herald Radio se encuentra en Tuxtla y actualmente es dirigida por Bárbara Zucker. Se transmite por el 88.3 FM en Tuxtla y 96.3 en Tapachula. La ventaja que se reconoció es que la barra programática es principalmente sobre noticias locales y de la región, por lo que su público objetivo coincide con el del reportaje. Había una oportunidad de ser invitada para hablar de los hallazgos del reportaje. La única desventaja era que, al ser un proyecto nuevo, aún no cuentan con gran alcance.

Asimismo, se consideró **XHUE 99.3 FM Romántica** del Grupo Radio Comunicación, donde su página de internet menciona que una de sus filosofías es generar alianzas. La ventaja que se analizó es que se trata de una estación de radio mejor posicionada en el estado de Chiapas y tiene mayor alcance.

La propuesta para esta radio fue reproducir el reportaje radiofónico en el programa de noticias y acudir para charlar un poco de este tema con el conductor.

Por otra parte, se tomó en cuenta hacer uso de medios aliados, en este caso de colegas que manejan medios digitales y que tienen epicentro en Chiapas. La cantidad de seguidores que tienen es extensa, por lo que fue una opción para llegar a una mayor audiencia.

Capítulo 4: Impacto, valoración crítica y seguimiento

En la elaboración de la Matriz para Investigaciones periodísticas de CONNECTAS que se requirió durante la asignatura Proyecto 1 se planteó como impacto máximo el conseguir cambios en el sistema de transporte público de Chiapas y como mínimo el que se regularizaran los mototaxis en la entidad.

Sin embargo, aunque ese planteamiento no siempre estuvo en mente, poner “al otro” en el centro de atención y exponer una problemática que afecta a miles de personas sí fue una guía o eje rector en el proceso de la investigación, como menciona Huertas *et al.* (2018, p. 31) “mantiene al periodista con los pies en la tierra recordándole que la función de su trabajo y sus investigaciones son los impactos reales en la democracia y su utilidad en la sociedad”.

El reportaje “**Mototaxis en San Fernando, al servicio del cacicazgo**” se publicó en dos partes los días 6 y 7 de diciembre de 2021 en el periódico impreso *Diario de Chiapas* e incluyó una cápsula informativa que se transmitió en los programas de televisión por internet y redes sociales de este medio de comunicación.

El 6 de diciembre a las 10 de la mañana se compartió la cápsula informativa en las redes sociales del *Diario de Chiapas*, cuya descripción contenía el link hacia la primera parte del reportaje. No fue sino hasta el día 7 de diciembre cuando los usuarios de internet comenzaron a comentar, compartir y reaccionar al video en Facebook.

Con el paso de los días, la publicación del video en Facebook llegó a tener más de 11 mil reproducciones totales, más de 4 mil reproducciones de más de tres segundos, 91 reacciones en la publicación original y 72 en los perfiles de usuarios que compartieron, así como 13 comentarios en total y fue 346 veces compartida.

Muchos de los usuarios que compartieron y comentaron la publicación de Facebook expresaron sus experiencias en torno al servicio de mototaxis y opinaron acerca de la regularización y otorgamiento de permisos de operación, así como del papel que juegan los líderes de organizaciones transportistas.

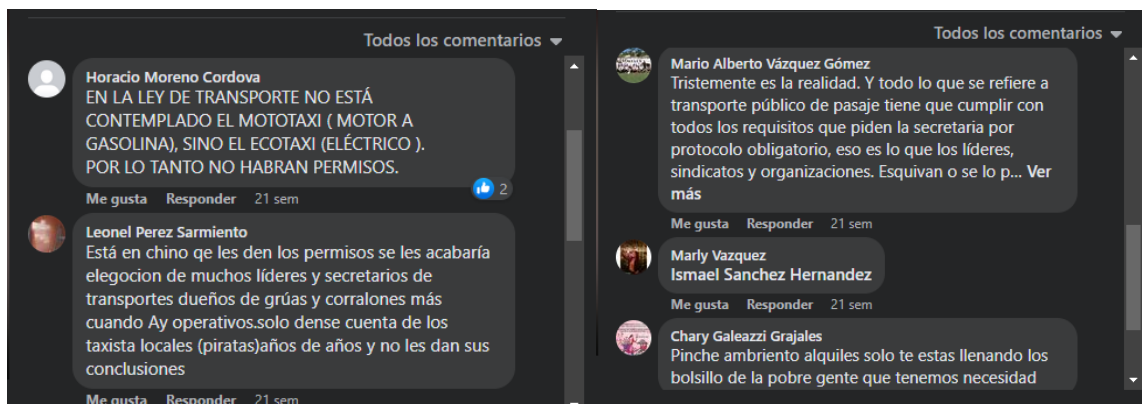
Figura 16. Captura de pantalla desde la plataforma Crowdtangle.



Los comentarios de los usuarios de Facebook demostraron la veracidad de la información transmitida, ya que coincidieron en que “es la realidad” al señalar las omisiones, corrupción y enriquecimiento por parte de líderes transportistas y funcionarios del Transporte. Otros

usuarios se mostraron interesados en la expedición de los permisos para este medio de transporte, emitiendo opiniones al respecto.

Figura 17. Captura de pantalla de algunos comentarios en la publicación de Facebook.



El resultado no fue el mismo en Twitter, donde la primera parte obtuvo cuatro *retweets* y dos *likes*, mientras que la segunda parte únicamente generó dos *retweets* y tres *likes*. No hubo comentarios en esta red social.

Figura 18. Captura de pantalla desde Twitter. Primera entrega del reportaje.



Figura 19. Captura de pantalla desde Twitter. Segunda entrega del reportaje.



Una de las razones por las que el reportaje no fue recibido en Twitter como en Facebook es porque la mayoría de las personas vinculadas con el tema no hacen uso de esa red social, tal como lo confirmó uno de los entrevistados al contarle a esta reportera que el video del reportaje lo compartió con sus grupos de motociclistas de San Fernando.

Por otro lado, luego de que se publicó el reportaje en el *Diario de Chiapas* se generó una carpeta de Google Drive en la que se agregaron todos los elementos del producto periodístico para compartirlo con medios aliados a nivel local para que fuese replicado. Los medios y páginas de Facebook que replicaron el trabajo periodístico fueron: *Chiapas 247*, *Gráfico Noticias*, *Radar Chiapas*, *LT24 Noticias* y *Noti Pases*.

El 8 de diciembre de 2021, el reportaje fue publicado por el medio *Zona Docs*, con epicentro en Guadalajara, Jalisco. En este medio digital el trabajo fue compartido durante varios días en distintos formatos y redes sociales, donde la publicación con mayor interacción en Facebook generó cuatro reacciones y seis usuarios compartieron el recurso. Mientras que en Instagram no se obtuvo ninguna interacción, en tanto que en Twitter se registraron cinco *retweets* y tres *likes*.

Figura 20. Captura de pantalla desde Facebook Zona Docs.



Figura 21. Captura de pantalla desde Twitter de Zona Docs.



Figura 22. Captura de pantalla desde Instagram de Zona Docs.



Una razón por la que el reportaje no logró una mejor interacción en las redes sociales de *Zona Docs* es porque al ser un medio con mayor presencia en Guadalajara, Jalisco, la audiencia no se sintió identificada ni representada, aunque en esa entidad circulan mototaxis como en Chiapas, ya que San Fernando es un municipio poco conocido en el resto del país. Se esperaba mayor interacción pues la presentación de las publicaciones fue llamativa y atractiva.

Cabe destacar que el 7 de diciembre de 2021 los datos del reportaje también fueron retomados en la columna de opinión de Mario Caballero titulado “**Aquiles... cobro el soborno**” (enlace: <https://diariodechiapas.com/opinion/aquiles-cobro-el-soborno/>). En el texto, el autor señala

al actual secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, Aquiles Espinosa García, por participar en actos de corrupción.

Mario Caballero indica tres “escándalos”, el primero se refiere a la venta de concesiones de rutas, el segundo a la tolerancia de la operación de mototaxis que no cumplen con la ley a cambio de sobornos y, el tercero a su participación en la campaña anticipada de su familiar Plácido Morales Vázquez.

Aunque un poco tergiversado, el autor sugiere que Aquiles Espinosa cobró por las unidades de mototaxi que operan en San Fernando, concluyendo que realiza sobornos por millones de pesos a través de sus delegados. Además, destaca el dato de la cantidad aproximada de unidades de mototaxis que circulan en Chiapas, dato que se obtuvo mediante solicitudes de transparencia y se incluye en el reportaje.

De igual manera la página *Día Uno* editorializó algunos datos el 21 de diciembre de 2021 (Enlace:https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1807188569468054&id=799970460189875).

La opinión de esta página se centró en la falta de seguridad para los usuarios y las garantías para los operadores al haber descontrol en la operatividad de los mototaxis, destacando la corrupción en la que son partícipes funcionarios municipales. Lo interesante es que en esta publicación aparecieron opiniones en contra de estas unidades, así como señalamientos sobre irregularidades en los precios.

Más tarde, se tuvo la oportunidad de que el medio nacional especializado *El Economista* publicara el reportaje con la mayoría de los elementos y recursos (Enlace: <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Mototaxis-en-San-Fernando-Chiapas-en-manos-de-familias-caciquiles-20220305-0002.html>). El trabajo periodístico se volvió a publicar el 5 de marzo de 2022 únicamente en el sitio web y generó replicaciones por parte de más medios de comunicación a nivel local, los cuales compartieron el reportaje o produjeron editoriales y columnas de opinión.

El medio *Oye Chiapas* (<https://oyechiapas.com/estado/area-metropolitana/96246-mototaxis-en-san-fernando-en-manos-de-familias-caciquiles.html>), *Meganoticias* (<https://www.meganoticias.mx/tuxtla-gutierrez/noticia/mototaxis-operan-con->

[impunidad/315950](#)) y la periodista Gabriela Coutiño (<https://gabycoutino.com/2022/03/07/mototaxis-en-san-fernando-chiapas-en-manos-de-familias-caciquiles/>) replicaron el reportaje, mientras que los medios *Aquinoticias.mx* (<https://aquinoticias.mx/en-la-mira-hector-estrada-597/>), *Ultimátum*, *Siete de Chiapas*, y las páginas de Facebook *Día Uno*, *el Pórtico del Mezcalapa* (https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=5696006327111286&id=478158465562791), *Interfax Prensa*, *El Centinela* y *Política Neta*, produjeron editoriales y columnas de opinión.

Bajo el título “**El millonario negocio de los mototaxis en Chiapas y sus caciques**”, columna publicada en *Aquinoticias.mx*, el autor Héctor Estrada señala la concentración del negocio en unas pocas familias y la existencia de cacicazgos, mafias y redes de corrupción en los gobiernos municipales que facilitan el crecimiento del servicio. Destaca también el hecho de que la problemática fuese publicada a nivel nacional.

Luego de la publicación del reportaje, ni la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas ni el Ayuntamiento de San Fernando emitieron ningún posicionamiento oficial al respecto. Sin embargo, en cuanto a la regularización de la operación de mototaxis, a partir del día 19 de enero de 2022 iniciaron actividades en la materia. Además, algunos choferes mencionaron a esta reportera que ya se contaba con un tabulador de tarifas, lo cual no existía antes de la publicación del reportaje.

Figura 23. Captura de pantalla de la publicación de Facebook.



Para la respuesta de la audiencia mediante redes sociales fue importante el uso de palabras clave en los posteos de las publicaciones como se planteó desde el inicio en el plan de difusión. Cabe mencionar que antes de la publicación se envió el proyecto pormenorizado de difusión al área encargada de las redes sociales del periódico *Diario de Chiapas*, lo cual ayudó a generar el resultado final.

Asimismo, es interesante observar que la diferencia en las respuestas de la audiencia entre diferentes plataformas de redes sociales se debe en gran medida a la difusión de la cápsula informativa. Se corrobora que los usuarios prefieren los productos audiovisuales y cortos.

Además, la publicación del reportaje en un medio de comunicación nacional como *El Economista* fue un aliciente para un resultado positivo en la difusión, porque más portales de noticias a nivel local replicaron la información.

Tras la publicación del reportaje "**Mototaxis en San Fernando, al servicio del cacicazgo**" y su alcance, se observó que se logró el impacto mínimo esperado, que era la regularización de los mototaxis en Chiapas. Aunque es importante señalar que el ordenamiento de este sector ya estaba programado por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, es probable que el trabajo periodístico haya generado presión por parte de los transportistas, los ayuntamientos y la sociedad civil.

El reportaje expuso irregularidades en el sector de mototaxis que implican la urgencia de su regularización. Se trata de un servicio maniatado por grupos de poder, en este caso, familias caciquiles. Este problema tiene como consecuencia el crecimiento descontrolado de vehículos, la falta de condiciones de seguridad y calidad para choferes y usuarios, la desproporción en las tarifas y la susceptibilidad a prácticas de corrupción.

Además, el reportaje dimensionó la importancia social y económica de este servicio para las comunidades más alejadas de las cabeceras municipales y dar cuenta de que la opacidad en la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas propicia prácticas corruptas que únicamente afectan a los usuarios.

Aunque parece utópico lograr cambios en el sistema de transporte público de Chiapas a partir de la publicación del reportaje, al menos fue posible que el sector de los mototaxis fuese un tema que se abordó para analizar las anomalías alrededor de la falta de regulación.

Otro de los objetivos planteados para el reportaje fue generar un debate sobre la forma de operar del sistema de transporte en la modalidad de mototaxis para desarrollar soluciones. Sin embargo, no se logró porque no se promovieron actividades de discusión o diálogo. Esto podría haber sido posible a través del acercamiento a la comunidad académica.

4.1 Valoración crítica de los criterios de calidad

Durante la asignatura Periodismo de Calidad se establecieron criterios de calidad de manera personal para la construcción y difusión del producto periodístico: transparentar los procesos de construcción y procesamiento de la información, verificar y contextualizar los datos e información, citar una cantidad suficiente de fuentes, valorar la autoridad de las fuentes y la presencia de fuentes documentales, procurar la pluralidad de fuentes utilizadas y citadas, usar bases documentales primarias, investigar temas propios, presentar información comprobable y procurar un sentido ético y profesional frente a la sociedad.

En ese sentido, al hacer una evaluación de la aplicación de estos criterios en la producción del reportaje, se distingue que la verificación, la contextualización, la pluralidad y el uso de fuentes primarias y documentales están presentes en el reportaje mediante el análisis de datos e información obtenida con diversas fuentes y documentos. De igual manera, la transparencia en el proceso de construcción se realiza a través de este documento.

Sin embargo, en cuanto a la cantidad suficiente de fuentes, se considera que este aspecto podría mejorarse, ya que el número de testimonios que buscan sustentar el control y abuso de poder que ejercen los líderes de organizaciones en el servicio de mototaxis es reducido. La razón principal de esto es que resulta complicado que las personas denuncien si no es de forma anónima, lo cual también afecta la calidad del producto.

En la publicación del reportaje se consideró la utilización de un lenguaje no discriminatorio, orientado a la promoción de la paz, sin utilizar ningún tipo de titular sensacionalista. Se procuró la máxima imparcialidad y objetividad al incluir, en la medida de lo posible, los posicionamientos de las partes involucradas.

4.2 Evaluación de la estrategia de vinculación

Para la estrategia de vinculación/ colaboración y/o financiamiento se planteó como objetivos que se buscarían vinculaciones con instituciones públicas, privadas u otros organismos, así como apoyos de financiamiento.

De este primer planteamiento, ninguno de los objetivos se alcanzó, ya que en materia de movilidad son muy pocas las asociaciones u organismos a nivel local que se dediquen a estudiar este sector y casi todas están comprometidas de alguna manera con la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas; en cuanto a los apoyos de financiamiento no se encontró alguna posibilidad de tener acceso a uno, por lo que el dinero que se gastó para el trabajo de investigación corrió por cuenta propia.

Aunque una de las fuentes consultadas para el reportaje, Joseliny Omar Díaz Torres, dirige la asociación civil Laboratorio Ciudadano en Tuxtla Gutiérrez, la cual trabaja en proyectos de innovación urbana y cívica; sin embargo, es un organismo que actualmente está en decadencia. Por ello, fue complicado proponer una vinculación a este organismo y mucho más solicitar apoyo para financiamiento.

También se planteó construir de forma sinérgica información relevante con otros organismos públicos o privados e incluso con la Universidad Autónoma de Chiapas, a través de su Facultad de Arquitectura. Estas ideas no se formalizaron porque hizo falta organización y tiempo, pues, por un lado, solo una persona se dedicó a la investigación periodística y, por otro lado, las cargas laborales y académicas absorbieron el tiempo de la investigadora.

4.3 Propuesta de seguimiento periodístico

Al finalizar la asignatura de Proyecto 3 se planteó como propuesta de seguimiento que se realizarían foros de discusión con los colegios de Notarios, de Arquitectos, de Ingenieros Civiles de Chiapas, las cámaras Mexicana de la Industria de la Construcción, Nacional de Comercio y Servicios Turísticos para debatir acerca de la situación del transporte público en Chiapas.

Asimismo, se propuso la exposición del tema de investigación en seminarios relacionados con la movilidad urbana, además de exponer el reportaje de investigación y experiencias ante estudiantes de diversas escuelas de periodismo y comunicación en diferentes espacios para hablar.

Sin embargo, a más de un año de haberse publicado el reportaje de investigación ninguna de estas tres propuestas ha sido llevada a la práctica. Sin embargo, no se descarta que en un futuro los datos aportados en el trabajo periodístico no sean incluidos en otras investigaciones o tesis desde la academia.

Por otra parte, los operadores de mototaxis trabajan alrededor de 15 horas diarias en vehículos que no los protegen del polvo y otros contaminantes, por lo que como parte de otra investigación se propone que se incluyan historias de vida y se indaguen las implicaciones a la salud de este modo de trabajar.

Otra línea de investigación que quedaría pendiente por indagar es acerca de la participación de organizaciones partidistas en la operación de los mototaxis, lo que da pie a otro problema relacionado con el clientelismo político. Algunas de estas asociaciones dependientes de partidos políticos están actuando como intermediarios o gestores de trámites ante la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas e incluso cobran por esta actividad.

En relación con el tema anterior, otra línea de investigación es acerca de las prácticas de corrupción que existen al interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, ya que el poder y control que ejercen ciertos líderes transportistas se basa en acuerdos en lo oscuro que hay se deben investigar. ¿Por qué esta Secretaría oculta los

convenios que sostiene con organizaciones transportistas? ¿Qué esconde? Esas serían las preguntas detonadoras para otra línea de investigación.

Otra de las propuestas de seguimiento del tema es investigar las implicaciones sociales, económicas y culturales del poder que ejerce una familia caciquil en el municipio de San Fernando, así como de cuántos sectores abarca el poder de esa familia y cómo afecta a la población.

Por último, es importante también averiguar las afectaciones al medio ambiente debido al uso del mototaxi en las comunidades y cómo hacer que este servicio de transporte sea sostenible, además de indagar si efectivamente el uso de vehículos con sistema eléctrico, denominados “ecotaxis”, es la solución y la mejor manera de llegar a la movilidad sostenible.

La falta de tiempo y recursos ha sido un factor que ha impedido el desarrollo de estas líneas de investigación para producir reportajes de largo aliento. Sin embargo, no se descarta abordarlas en el futuro si el tema vuelve a aparecer en la agenda mediática.

Conclusiones

La corrupción es un problema persistente en México que ha tenido un efecto negativo en la vida cotidiana de las personas. En el sector del transporte público, en particular, es especialmente perjudicial, ya que puede afectar la seguridad de los usuarios y la regulación de la industria. Esta problemática se agrava aún más cuando las prácticas corruptas se extienden a la modalidad de mototaxis en Chiapas, donde su operación es prácticamente irregular.

Según los registros de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, los mototaxis operan en 77 municipios de la entidad, y hay 7 mil 902 solicitudes de permisos para operarlos legalmente. Sin embargo, es posible que esta cifra sea mayor debido a la naturaleza irregular en la que operan estos vehículos. Estos datos muestran la magnitud del problema en la región.

La falta de condiciones de seguridad tanto para los usuarios como para los operadores, la baja calidad del servicio, tarifas diferenciadas e injustificadas, el descontrol en el número de vehículos y el acaparamiento del negocio son algunos de los problemas inherentes a la corrupción que rodea la operación de los mototaxis en San Fernando, Chiapas.

El reportaje presenta evidencia de que la operación de los mototaxis en San Fernando está controlada por un pequeño grupo de familias poderosas y caciques locales, que han utilizado su influencia política y económica para monopolizar el mercado. Si tan sólo en el municipio de San Fernando se generan más de 26 millones de pesos anuales con más de 200 mototaxis en circulación, ¿cuánto dinero genera en lugares donde estos vehículos superan los mil? Sin duda, habría que analizar la cantidad de personas que trabajan en este sector y de que sin una regularización un grupo que ostenta poder se beneficia de forma desleal.

Aunque el enriquecimiento desleal es un tema importante, no se puede dejar de lado que la movilidad es un derecho de todas las personas reconocido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) en donde se expresa que este “deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia”.

En este sentido, es importante recordar que la corrupción y el abuso de poder en la operatividad de los mototaxis en San Fernando y en otros municipios donde tienen mayor influencia, tienen un impacto directo en la vulneración de los derechos humanos de las personas que utilizan este servicio de transporte.

En cuanto al proceso de investigación periodística, aunque la hipótesis se confirmó en un nivel mínimo esperado, además de los testimonios de sujetos que laboran en la prestación del servicio de mototaxis, era importante tener datos de los vehículos que registra la Secretaría de Movilidad de Transporte del Estado de Chiapas y contrastarlos, pero ante la opacidad de esta entidad no fue posible, un tema pendiente de abordar.

Asimismo, fue difícil desarrollar una metodología basada en la técnica del periodismo de investigación debido a la inexperiencia en la materia y sobre todo cuando se trata de temas poco explorados, por lo que fue complicado cambiar la perspectiva del reportero diario.

Además de ello, en el proceso de la investigación fue importante generar una buena sistematización de la información, ya que una de las cosas que entorpecieron la redacción final del reportaje fue tener una acumulación de datos esparcidos en diferentes documentos y carpetas. En ese sentido, una plataforma que fue de mucha ayuda en esa etapa fue el *Journalism Studio* de Google, especialmente la herramienta *Pinpoint*, para organizar y transcribir todas las entrevistas realizadas.

Por otra parte, se percibió que es mucho más fácil la construcción de una metodología cuando se trata de un tema que se domina y más aún cuando este pasó por un prereporteo y se desarrolló en un anteproyecto, lo cual no estuvo presente en el reportaje producto de la Maestría. En este caso, las asesorías que se brindan en la Maestría son sumamente importantes y se deberían de reforzar.

En ese sentido, al reflexionar sobre lo que hubiese hecho diferente habría sido plantear el tema sobre mototaxis desde antes de ingresar a la Maestría a través del anteproyecto de investigación periodística. De esa forma habría sido más fácil desarrollar la hipótesis del reportaje para producirlo con mayor seguridad.

Por otro lado, habría sido más insistente en pedir apoyo y guía para replantear la hipótesis del primer tema presentado para ingresar a la Maestría, habría investigado más haciendo reporteo de campo para hallar otro enfoque del tema.

En cuanto a las limitaciones, la más grande fue el acceso a la información pública. En un primer momento se buscó conocer la cantidad de unidades de mototaxis que ofrecen servicio de transporte, las autorizadas, los requisitos para un permiso de operación, el número de usuarios de ese transporte por medio de solicitudes de información, entre otros, pero la información fue prácticamente negada, donde incluso la Secretaría de Movilidad y Transporte clasificó la información como reservada mediante el Acta SMyT.CT.SE.003.2021. La falta de conocimiento sobre acceso a la información pública fue la razón por la cual no se solicitó un recurso de revisión a esas solicitudes.

En cuanto al proceso de producción del trabajo periodístico lo más complicado es el hecho de no contar con apoyo de financiamiento, por lo que con recursos propios los elementos generados fueron hechos por la autora, lo que derivó en falta de tiempo para enfocarse en otros aspectos del reportaje. Sin duda, con la ayuda de otras personas y acceso a otras herramientas es posible que la parte audiovisual del reportaje habría sido más relevante.

El hecho de que la autora haya sido la única persona a cargo del reporteo, investigación, producción, redacción y edición para una versión digital e impresa implicó inversión de tiempo y recursos económicos, lo que tiene efectos en el producto final.

Ahora bien, el proceso de difusión no pudo ser mejor, porque de la mano de la asignatura Innovación en la difusión periodística se generó un plan de difusión muy pertinente y oportuno para el reportaje. Aunque el hecho de que todo lo que se produjo para el reportaje fue realizado por la misma autora, dejó en último lugar la estrategia de vinculación y el plan de seguimiento.

El aprendizaje sobre la innovación en la presentación de historias periodísticas fue importante, ¿cómo hacer que el público se interese en los temas que debe importarle? Esa es la pregunta que a través de la Maestría se contesta. Hacia un cambio de paradigma se encuentra el periodismo hoy en día, donde la misma ciudadanía participa en la construcción

de una historia, que con las herramientas que brinda la Maestría se hace frente a este gran desafío.

Lo anterior deja en claro que el periodismo de investigación es crucial y urgente en Chiapas para abordar las problemáticas que afectan los derechos humanos de las personas y contribuir a la construcción de la democracia y la participación ciudadana. Este es uno de los mayores aprendizajes obtenidos durante la Maestría, que implica un cambio de perspectiva en el campo del periodismo, pasando de informar sobre eventos cotidianos a realizar investigaciones en profundidad, y comprender la importancia del rigor y la calidad en la creación de un reportaje sólidamente fundamentado.

Los hallazgos y datos proporcionados en el trabajo de investigación contribuyen al universo de información relacionada con la prestación del servicio de transporte en la modalidad de mototaxis en Chiapas, algo que ninguna otra nota o reportaje acerca del tema aportaba. Esta contribución coadyuva al análisis del problema que debe abordarse desde una perspectiva integral, con el propósito de generar políticas públicas en conjunto con expertos, académicos, especialistas, funcionarios públicos, cámaras empresariales, organizaciones transportistas y sociedad civil.

El abordaje de temas locales también proporcionó valiosas lecciones. El alcance obtenido en las redes sociales reflejó el interés que generó el reportaje entre los habitantes del municipio de San Fernando, quienes se sintieron representados. Esto demuestra la importancia de que los medios de comunicación locales se centren en investigar temas regionales.

Por último, el perfil profesional de la autora se fortaleció al adquirir competencias y habilidades digitales para reportear, investigar, producir y difundir una historia periodística. Durante el programa de la maestría se fueron adquiriendo conocimientos para realizar búsqueda de información periodística, para tener acceso a bases de datos e interpretarlas, criterio para organizar la producción de un reportaje y elegir la mejor forma de presentarlo al público.

Referencias

Cairo, A. (2008). *Infografía 2.0*. ALAMUT

CONAPRED (2011). Escrito sin D. México: CONAPRED.

Huertas, C. E, Salamanca, N. y Sierra, J. L. (2018) El periodista de investigación latinoamericano en la era digital. International Center for Journalists (ICFJ)

Hunter, M. L. (2013). La investigación a partir de historias: manual para periodistas de investigación. París, Francia, UNESCO.

Instituto Prensa y Sociedad de Venezuela (2010). Métodos de la impertinencia. Venezuela, Ipys Venezuela.

Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas. Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 28 de octubre de 2020, (México).

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 17 de mayo de 2022, (México).

López Hidalgo, A. (2016). *El periodismo que contará el futuro*. Chasqui: Revista Latinoamericana de Comunicación.

Martínez Abadía, J. y Fernández Díez, F. (2010). *Manual del productor audiovisual*. Editorial UOC

Núñez, J. (2012). “Violencia y periodismo en México: un acercamiento desde la ética” en Revista Mexicana de Comunicación, No. 130. Recuperado de <http://mexicanadecomunicacion.com.mx/rmc/2012/01/19/violencia-y-periodismo-en-mexico-un-acercamiento-desde-la-etica/>

Anexos

Guion para el material audiovisual.

VIDEO	AUDIO
Mototaxis en la calle	Alrededor de 20 mil mototaxis circulan en Chiapas y la cantidad crece cada día más.
Municipio de San Fernando	En la cabecera municipal de San Fernando, 135 mototaxis operaban hasta abril de este año y para noviembre, esta cantidad aumentó a 236, es decir, en más del 50 por ciento.
Logos de los grupos	Estas unidades están organizadas en cinco organizaciones: Coicaso, Dorados de Villa Allende, Águilas de Chiapas, Los Rebeldes y el más reciente: Los Nopaleros.
Mototaxista manejando	Desde las 7 de la mañana, los mototaxistas movilizan a alrededor de 9 mil personas diariamente por todo el municipio. Sus jornadas diarias son de casi 15 horas y al final del día debe pagar en promedio 200 pesos por la renta del vehículo.
	INSERT MOTOTAXISTA
Mototaxis en la calle	El 28 de octubre de 2020 entró en vigor una nueva Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, en la que ya se considera expedir permisos para mototaxis. Sin embargo, esto aún no es una realidad y de acuerdo con el secretario de Transporte, Aquiles Espinosa, la intención es que más adelante se expida permisos sólo a las unidades con motores eléctricos.
Aspectos y fotografía de Aquiles Espinosa	INSERT SECRETARIO DE TRANSPORTE
Inicio de insert	Para los mototaxistas de San Fernando. Las unidades con estas características no funcionarían con el tipo de calles que tiene San Fernando.
	INSERT MOTOTAXISTA
Tianguis del centro	
Mototaxis en la calle	Los miles de mototaxistas en Chiapas, entre ellos de San Fernando, esperan por una verdadera regulación en la materia.
Documento entregado vía Transparencia.	Según datos obtenidos por transparencia, 7 mil 902 personas originarias de 77 municipios de Chiapas demandan un permiso legal para operar sus mototaxis. A la cabeza se encuentra Villaflores, con 966 solicitudes.
Tianguis del centro	En tanto el sonido de los motores se sigue escuchando por las calles de las localidades. Y es el modo de subsistencia de miles de familias en la entidad. Para el Diario de Chiapas, Yuridia Montenegro