



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
POSGRADO EN ESTUDIOS LATINOAMERICANOS
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

Formas de dominación y de liderazgo político local en América Latina: el caso
del caciquismo urbano en las organizaciones de transportistas del servicio
público en el Estado de México, México

TESIS

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
DOCTOR EN ESTUDIOS LATINOAMERICANOS

PRESENTA:

ISMAEL SOLÍS SÁNCHEZ

Tutor:

Dra. Lucía Álvarez Enríquez
CEIICH-UNAM

Miembros del Comité Tutor

Dr. Jorge Cadena-Roa
CEIICH-UNAM

Dra. María Soledad Cruz Rodríguez
Departamento de Sociología
UAM-Azcapotzalco

Dra. María Cristina Bayón
IIS-UNAM

Dr. Armando García Chiang
Departamento de Sociología
UAM-Iztapalapa

Ciudad Universitaria, CD. MX.

mayo de 2019



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A mi hijo Ian Zaid Solís García, con mucho amor.

*A mi padre Ismael Solís Bautista y a mi hermano Miguel
Solís Sánchez, siempre los recordaremos.*

Agradecimientos

Este trabajo no hubiera sido posible sin el apoyo y asesoría de la Dra. Lucía Álvarez, mi directora de tesis, por lo cual le doy mi más estimado agradecimiento. Le agradezco la lectura detenida de este trabajo y su asesoría a lo largo del transcurso de la investigación. Además de sus atinadas observaciones y comentarios, deseo destacar también su atención, compromiso y seguimiento puntual al desarrollo de esta investigación.

Doy las gracias también a mi comité tutor y lectores. A la Dra. María Soledad Cruz Rodríguez y al Dr. Jorge Cadena Roa por su asesoría y oportunas observaciones y sugerencias que sin duda enriquecieron el trabajo de tesis aquí presentado. Mi reconocimiento y agradecimiento también a la Dra. María Cristina Bayón y al Dr. Armando García Chiang por la lectura de los diversos borradores de la investigación y sus comentarios que posibilitaron mejorar el trabajo de tesis.

A los transportistas mexiquenses entrevistados que a través de sus testimonios contribuyeron enormemente a esta disertación. A pesar de la carga de trabajo y de los conflictos existentes con organizaciones contrarias, siempre se dirigieron hacia mí con atención y disposición de compartir la manera en que funcionan sus organizaciones y las problemáticas que les aquejan, por lo que les agradezco mucho su apoyo.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por el otorgamiento del apoyo económico para la realización del presente trabajo. Mi reconocimiento también a la Coordinación del Posgrado en Estudios Latinoamericanos por la asesoría y atención recibida durante mi estancia en la Universidad Nacional Autónoma de México.

Índice general

Introducción	1
1. Objetivos y preguntas de investigación	1
2. Estrategia metodológica y fuentes de información	7
3. Organización de la tesis	14
Capítulo I. Cultura política, caciquismo y territorio: una aproximación conceptual	17
Introducción	17
1. La cultura política patrimonial y clientelar en América Latina	18
1.1. El debate teórico-conceptual en torno a la cultura política: algunas reflexiones	18
1.2. La cultura política patrimonial y clientelar en América Latina	22
2. La conceptualización del caciquismo y su relación con otras formas de liderazgo político local en América Latina	28
2.1. El fenómeno del caciquismo desde la perspectiva de la sociología política	28
2.2. La comprensión del caciquismo desde la sociología de la dominación weberiana	30
2.3. El clientelismo político	40
2.4. El concepto de caciquismo	46
2.5. La relación del caciquismo con otras formas de liderazgo político local existentes en América Latina	70
3. El papel del Estado en la reproducción del caciquismo	87
4. La apropiación y control del espacio: conflictos y relaciones de poder en el espacio urbano	91
Conclusiones	103
Capítulo II. El contexto sociopolítico del surgimiento de las organizaciones de transportistas y de la estructura de poder caciquil	105
Introducción	105
1. El surgimiento del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el norponiente del Estado de México	106
1.1. La consolidación del Estado posrevolucionario, el clientelismo político y los grupos de poder local	106

1.2. La expansión urbana en la región centro del país: la urbanización de los municipios mexiquenses y su relación con el sector de transporte público	123
1.3. Los cambios en la política de transporte público en el estado a finales del siglo XX	140
2. El surgimiento del caciquismo en organizaciones y sindicatos de transportistas en otros países de América Latina: el caso del Sindicato de Choferes de Camiones de Buenos Aires, Argentina	149
3. La ciudad neoliberal en América Latina y la cuestión del caciquismo urbano	164
Conclusiones	171
Capítulo III. El caciquismo en las organizaciones del transporte público: el control político, las fuentes de poder y la movilización política	174
Introducción	174
1. El caciquismo y la mediación política en las organizaciones de transportistas	175
1.1. El control de empresas y organizaciones de transportistas en el territorio de estudio	176
1.2. Los acuerdos corporativos y la gestión de apoyos	180
1.2.1. El otorgamiento y renovación de concesiones	181
1.2.2. La autorización de incrementos a las tarifas del transporte público	186
1.2.3. El otorgamiento de diversos apoyos en beneficio de los transportistas	191
1.3. El apoyo político de los transportistas y el poder político de Pedro Sánchez	193
1.4. El negocio del transporte y el poder económico de los caciques del transporte público	207
1.5. El caciquismo frente a los cambios políticos ocurridos en el ámbito local	209
2. El control de recursos estratégicos en el sector de transporte público	222
2.1. El transporte público concesionado en el Estado de México: un análisis general	222
2.2. La movilidad urbana y las necesidades de desplazamiento como fuente de poder de los caciques del transporte público	233
Conclusiones	244

Capítulo IV. La apropiación del espacio urbano y los conflictos por el control de empresas y rutas de transporte público en el norponiente del Estado de México	247
Introducción	247
1. Consideraciones previas	248
1.1. La apropiación y control del espacio: breve recapitulación	248
1.2. El caciquismo urbano y la cuestión de la violencia	252
2. Conflictos y relaciones de poder en el espacio urbano: las disputas por el control de empresas y rutas de transporte público	254
2.1. Antecedentes: el ascenso y expansión de Antorcha Campesina en el Estado de México. Del cacicazgo de Guadalupe Buendía Torres La loba al cacicazgo de Antorcha Campesina en Chimalhuacán	254
2.2. Análisis del conflicto: disputas entre transportistas de la AAA y antorchistas	269
2.3. La apropiación del espacio	301
2.4. La relación del conflicto con el concepto de caciquismo: una síntesis	310
2.5. Similitudes y diferencias entre los cacicazgos en conflicto	312
Conclusiones	315
Conclusión general	317
1. El concepto de caciquismo propuesto y su utilidad para el análisis de la política local en México y América Latina	318
2. La reproducción del caciquismo y su readaptación al entorno político democrático	320
3. Caciquismo, territorio y poder	325
4. El caciquismo y las problemáticas del sector de transporte público en el Estado de México	326
5. Investigaciones futuras en torno al fenómeno del caciquismo en México y América Latina	328
Anexos	330
Fuentes consultadas	333

Índice de cuadros y esquemas

Cuadro 1. Características de la dominación moderna y de la dominación tradicional	32
Cuadro 2. Gobernadores del Estado de México, 1942-2011	114
Cuadro 3. Crecimiento urbano de la ZMVM por conurbaciones (1930-1986)	125
Cuadro 4. Incorporación de unidades territoriales a la ZMVM, 1940-1995	127
Cuadro 5. Tasas de crecimiento poblacional de la ZMVM y del país, 1950-2000	128
Cuadro 6. Población y tasas de crecimiento poblacional de la ZMVM, 1970-1995	129
Cuadro 7. Población de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2000-2015	132
Cuadro 8. Incrementos a la tarifa de transporte público de pasajeros en el Estado de México, 1999-2017	187
Cuadro 9. Secretarios del Transporte en el Estado de México, 1999-2017	195
Cuadro 10. Presidentes municipales de Cuautitlán Izcalli, 1973-2019	196
Cuadro 11. Reformas político-electorales en el Estado de México, 1995-1998	210
Cuadro 12. Municipios ganados por el PRI y por la oposición en la región de estudio, 1990-2018	212
Cuadro 13. Partidos ganadores en las elecciones de Ayuntamientos en los municipios de estudio, 1990-2018	213
Cuadro 14. Costo de las concesiones para prestar el servicio público de transporte en el Estado de México, 2018	223
Cuadro 15. Vehículos registrados, padrón de concesiones y concesiones otorgadas en el Estado de México, 2016	225
Cuadro 16. Vehículos de servicio público registrados en el Estado de México, 2001-2016	227
Cuadro 17. Unidades vehiculares registradas en Estado de México, 2006-2016	229
Cuadro 18. Padrón de concesiones otorgadas para el servicio público por regiones y municipios seleccionados del norponiente y noreste del Estado de México, 2010	231

Cuadro 19. Padrón de concesiones otorgadas para el servicio público por regiones y municipios seleccionados del norponiente y noreste del Estado de México, 2016	232
Cuadro 20. Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s), según área geográfica de residencia, 2017	236
Cuadro 21. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, y su distribución porcentual por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s), según área geográfica de origen del viaje, 2017	238
Cuadro 22. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más y su distribución porcentual por destino del viaje, 2017	239
Cuadro 23. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, y minutos promedio de duración del viaje por propósito del mismo, 2017	240
Cuadro 24. Porcentaje de viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, por rangos de duración del viaje y propósito del mismo, 2017	241
Cuadro 25. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más para ir al trabajo, por rangos de duración del viaje y área geográfica de residencia, 2017	242
Cuadro 26. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, por modo de transporte utilizado y propósito del viaje, 2017	243
Cuadro 27. Porcentaje de población en situación de pobreza en municipios seleccionados de la zona oriente del Estado de México, 2010	258
Cuadro 28. Comité Ejecutivo Nacional (CEN) de Antorcha Campesina	263
Cuadro 29. Dirigentes estatales de Antorcha Campesina	264
Cuadro 30. Presidentes municipales de Chimalhuacán, 1940-2016	267
Cuadro 31. Presidentes municipales de Ixtapaluca, 1940-2016	268
Cuadro 32. Cronología de los principales enfrentamientos entre transportistas ocurridos en el norponiente del Estado de México, 2008-2016	275
Cuadro 33. Manifestaciones realizadas por Antorcha Campesina en la ciudad de Toluca, capital del estado, 2011-2012	296
Cuadro 34. Similitudes y diferencias entre los cacicazgos de Pedro Sánchez y Antorcha Campesina	314

Esquema 1. La conceptualización del caciquismo desde la tipología de la dominación de Max Weber	39
Esquema 2. Las relaciones patrón-cliente y la mediación política	44
Esquema 3. Elementos definatorios centrales de la categoría de <i>caciquismo</i>	59
Esquema 4. Ideas inherentes al concepto de caciquismo	62
Esquema 5. Significado histórico del caudillismo	77

Índice de mapas

Mapa 1. Crecimiento urbano de la ZMVM por conurbaciones (1930-1986)	126
Mapa 2. Territorios de influencia de Pedro Sánchez y de la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana	177
Mapa 3. Municipios que integran el “corredor azul”	211
Mapa 4. Chimalhuacán e Ixtapaluca: territorios donde Antorcha Campesina ejerce una considerable influencia política	255
Mapa 5. Principales municipios del norponiente del Estado de México donde han ocurrido enfrentamientos entre transportistas, 2008-2016	274

Introducción

1. Objetivos y preguntas de investigación

Desde finales del siglo XX la mayoría de los países latinoamericanos han observado importantes cambios en lo político, económico y social. Durante ese lapso tuvo lugar en la región un proceso de transición política que derivó, en la mayoría de los casos, en el fin de las dictaduras militares y de los regímenes autoritarios, y con ello la instauración gradual de regímenes democráticos. En México, por ejemplo, las reformas político-electoral que se han venido desarrollando durante las últimas décadas han permitido contar con procesos electorales más competitivos, transparentes y equitativos, lo cual ha traído consigo el surgimiento y fortalecimiento de una nueva pluralidad política, que se expresa a su vez en una nueva geografía política, distinta de aquella en la que el escenario político local y nacional era dominado por un solo partido político.¹

Sin embargo, algunos autores como Guillermo O'Donnell (1996) llamaron la atención en torno a la existencia de ciertas problemáticas relacionadas con la consolidación y “calidad” de la democracia en América Latina. Entre estas problemáticas, siguiendo a este autor, además del incremento de la pobreza y la marginación sobre las que se estaban erigiendo estos nuevos regímenes, se encuentra la persistencia de formas de hacer política que se oponen al modelo de democracia liberal o más específicamente a las instituciones propias de la *poliarquía* (categoría que el autor retoma de Robert A. Dahl). En primer lugar, establece que algunos regímenes evolucionaron a una suerte de “democracia delegativa”, en la que los gobernantes ejercen el poder con escasas restricciones y controles político-institucionales o éstos no funcionan realmente, y donde la rendición de cuentas a los tribunales de justicia y al poder legislativo “aparece como un mero obstáculo a la plena autoridad que le ha sido delegada al presidente” (O'Donnell, 1994: 59-60). En

¹ A la par de este proceso, durante este periodo tiene lugar también la reestructuración de las economías latinoamericanas como consecuencia de la crisis económica (y su inserción en la naciente economía global) y una redefinición del papel que debería jugar en este nuevo escenario el Estado interventor y desarrollista latinoamericano, el cual hasta entonces, como parte de sus estrategias de política económica y social, había adoptado diversas medidas de protección social en favor de los sectores sociales más desprotegidos. Evidentemente, el desmantelamiento del Estado benefactor latinoamericano y la puesta en marcha de una serie de reformas estructurales de corte neoliberal en los años ochenta y noventa del siglo pasado, trajo consigo, entre otras consecuencias sociales, el incremento de la desigualdad social en la región.

segundo lugar, argumenta que existe una constante tensión y relación contradictoria entre las reglas e instituciones de lo que él denomina el “paquete institucional completo de la poliarquía” y las instituciones informales: el particularismo (o clientelismo) (O’Donnell, 1996: 2). Al respecto, el científico político argentino afirma: “Muchas poliarquías nuevas no carecen de institucionalización, pero una fijación con las organizaciones complejas y altamente formalizadas nos impide ver una institución extremadamente influyente y muchas veces encubierta: el clientelismo y, en forma más general, el particularismo”, entendidos éstos como “varios tipos de relaciones no universalistas que van desde los intercambios particularistas jerárquicos, el patronazgo, el nepotismo y los favores, hasta ciertas acciones que se considerarían corruptas según las reglas formales del paquete institucional de la poliarquía” (O’Donnell, *Ibid.*, p. 9-10). Finalmente, O’Donnell llama la atención en torno a la existencia de las llamadas “zonas marrones”, territorios donde no es efectiva la legalidad del Estado y donde persisten “regímenes autoritarios subnacionales”, cuyos actores “funcionan sobre la base de instituciones informales tales como el personalismo, familismo, prebendarismo, caciquismo y similares” (O’Donnell, 2004: 53).

En concordancia con lo anterior, el objetivo de este trabajo es analizar un fenómeno sociopolítico que, precisamente, se opone pero al mismo tiempo se inserta de manera contradictoria en estos procesos de cambio político democrático, una forma de dominación y de liderazgo político que ha sido consustancial a la realidad política latinoamericana pasada y presente: el caciquismo. En términos generales, —y retomando las problemáticas mencionadas por O’Donnell— la política caciquil se opone a la política democrática en su versión normativa porque representa un poder autoritario, personalista, arbitrario e informal, que no acepta controles y contrapesos a su poder, que se vale de prácticas clientelares, y que opera sobre todo en territorios con un débil Estado de derecho.

El caciquismo constituye una forma de ejercicio del poder persistente en la realidad social y política latinoamericana contemporánea. Frente a los pronósticos realizados en el ámbito académico y político que advertían que dicho fenómeno estaba destinado a desaparecer de manera gradual conforme avanzaban los procesos de modernización política y económica en la región (concebido, por tanto, como un residuo del pasado tradicional y autoritario) lo cierto es que ha mostrado una considerable capacidad de acomodarse o “adaptarse” a un escenario social, económico y político cambiante. De tal suerte que las

transformaciones económicas y políticas que han tenido lugar en México y América Latina en las últimas décadas no han eliminado esta forma de dominación, y por el contrario, en muchos casos se ha fortalecido (resulta evidente incluso su readaptación a un entorno político democrático). En efecto, las condiciones de pobreza y marginación, de desempleo y trabajo precario, en las que vive una importante proporción de la población en México y en otros países latinoamericanos, han fortalecido las formas de intermediación política que operan con base en prácticas clientelares, como es el caso del caciquismo. Igualmente, el apoyo político proporcionado por los partidos políticos y las elites políticas locales y nacionales ha contribuido a afianzar el poder que ostentan algunos caciques en el plano local y regional. Con ello, el caciquismo aparece como un fenómeno actualizado y refuncionalizado a las condiciones sociales, políticas y económicas actuales de los países de la región.

Durante décadas, el caciquismo fue un tema de estudio clásico en el campo de estudio de la sociología política en México. Sin embargo, en el contexto de los cambios políticos ocurridos en las últimas décadas, el tema del caciquismo fue relegado a segundo plano, predominando ahora temas de estudio relacionados con el proceso de transición política y de consolidación de la democracia, entre otros. Con argumentos similares a los postulados por la teoría de la modernización, se pensó que dicho fenómeno se encontraba destinado a desaparecer en el mediano plazo como consecuencia, precisamente, de dichos cambios que se encontraban en marcha. Los estudios electorales —establece el historiador Alan Knight— “reforzaron la vieja noción de que el caciquismo era una cosa del pasado, un hongo infectado por gusanos que se reseco ante el brillante amanecer de la democracia y que subsistió solamente en las reducidas esquinas más oscuras del México atrasado, rural —y quizás, sindical” (Knight, 2005: 13).

Por otro lado, desde nuestro punto de vista, los estudios más recientes sobre el caciquismo en México no han abordado de manera suficiente el porqué de la continuidad de este fenómeno, cómo se ha readaptado a este escenario político cambiante y cuál es su relación actual con el territorio (algunas reflexiones generales al respecto se encuentran en Knight y Pansters, 2005; Pansters, 2008; Middlebrook, 2009, entre otros). Con este trabajo se desea contribuir a la discusión de estas interrogantes.

A partir del estudio del caciquismo en las organizaciones de transportistas del Estado de México, este trabajo tiene como objetivo analizar la manera en que es posible conceptualizar el fenómeno del caciquismo en el escenario político actual; los factores sociales y políticos que explican la continuidad de esta forma de ejercicio del poder en México; la forma en que se ha readaptado a los cambios políticos democráticos, y la relación que guarda con el territorio. Asimismo, con base en este estudio de caso, se reflexiona en torno a la actualidad de este fenómeno sociopolítico en la región latinoamericana. El abordaje de estos rubros constituye una de las principales aportaciones de la presente disertación.

Se retoma el Estado de México como referente del estudio del clientelismo político y del caciquismo en Latinoamérica por observar en dicho territorio la continuidad de formas de dominación y de liderazgo político que se aproximan de manera importante al *tipo ideal de caciquismo* que se propone como definición en este trabajo. Además, la política mexiquense se caracteriza, al igual que muchos espacios de la política local en México y América Latina, por la existencia de diferentes culturas políticas (la autoritaria, patrimonial y clientelar y la democrática) y formas de hacer política que convergen y se articulan de manera contradictoria en un contexto de cambio político. El Estado de México es una entidad federativa que durante casi nueve décadas ha sido controlada, en términos políticos, por la elite política priista, comúnmente relacionada con el Grupo Atlacomulco. Durante este lapso, no ha tenido lugar la alternancia política en la gubernatura como ha ocurrido en otros estados. Asimismo, la política mexiquense se caracteriza por la persistencia de prácticas políticas autoritarias, corporativas y clientelares. Pero también es cierto que en las últimas décadas ha tenido lugar en el estado un proceso de cambio político democrático, que se ve reflejado, por ejemplo, en la existencia de procesos electorales más competitivos y transparentes, en la irrupción de nuevas fuerzas políticas a nivel local y en la consecución de procesos de alternancia política en los gobiernos municipales (sobre todo en los más urbanizados). Con ello, se razonó que este escenario político era adecuado para analizar la persistencia de la dominación caciquil y la manera en que se ha readaptado al entorno político democrático.

En específico, se lleva a cabo un análisis del surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones de transportistas del servicio público del norponiente del Estado de México (principalmente los municipios de Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Melchor Ocampo, Naucalpan, Nicolás Romero, Tecámac, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán y Zumpango) durante el periodo 2005-2017. En particular, se estudia a una de las organizaciones de transportistas más importantes de la entidad y a uno de los caciques transportistas más poderosos de dicho territorio: la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA) y su dirigente Pedro Sánchez.² Las interrogantes que guían este análisis son las siguientes:

- a) ¿Cómo puede definirse el caciquismo en México en el contexto actual de cambios sociales, económicos y políticos?
- b) ¿Qué factores sociales y políticos explican el surgimiento, consolidación y continuidad de esta forma de ejercicio del poder en las organizaciones de transportistas?
- c) ¿Qué características presenta la dominación caciquil en las organizaciones de transportistas?
- d) Con base en este caso, ¿por qué persiste y se desarrolla este fenómeno en el seno de la democracia? ¿De qué manera el caciquismo se ha readaptado al entorno político democrático?
- e) ¿Cuál es la relación actual del caciquismo con el territorio, es decir, de qué forma los caciques del transporte público se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial?

El caciquismo en las organizaciones de transportistas del servicio público del Estado de México representa un caso significativo para el estudio de esta forma de ejercicio del poder. Los transportistas mexiquenses constituyen un grupo social sumamente poderoso en términos políticos y económicos. A lo largo de los años han colaborado con el régimen priista en el estado y han formado parte de las múltiples organizaciones sociales, sindicales y políticas que sostienen arreglos corporativos e intercambios clientelares con los actores políticos y gubernamentales de la entidad. Además, durante décadas han ejercido un

² “Pedro Sánchez” es un nombre inventado por obvias razones.

dominio casi total sobre el sector de transporte público en el estado, por lo que hasta la actualidad tienen bajo su control la movilidad diaria de miles de mexiquenses. Adheridos formal o informalmente al Partido de la Revolución Institucional (PRI), el instituto político que mantuvo el poder político de manera hegemónica durante poco más de siete décadas, y representantes de un poder autoritario, personalista y arbitrario, no obstante los caciques transportistas se han visto obligados a adaptarse a un nuevo escenario político, caracterizado, como se argumentó anteriormente, por las crecientes prácticas democráticas que han trastocado la vida política de los municipios que anteriormente controlaban políticamente casi en su totalidad, dando lugar a una paulatina participación ciudadana en organizaciones sociales, la irrupción de nuevas fuerzas políticas y la consumación de procesos de alternancia política en los gobiernos municipales.

Igualmente, el análisis de este caso en este territorio y periodo de tiempo (2005-2017) es significativo por varias razones. En primer lugar, como se afirmó, Pedro Sánchez es un líder transportista sumamente poderoso en la entidad y ejerce una notable influencia en las políticas de transporte público y en la política local y regional, e incluso a nivel estatal, poder que tiene como base, precisamente, el control del sector de transporte público en el norponiente del estado. La organización que preside, la AAA, es una de las asociaciones de transportistas más importantes en la entidad. En síntesis, el cacicazgo de Pedro Sánchez constituye un caso relevante a partir del cual se puede estudiar, de acuerdo con los objetivos y preguntas de investigación, los factores que explican la continuidad del fenómeno del caciquismo y la manera en que éste se ha acomodado a los cambios políticos y económicos ocurridos en las últimas décadas en México.

En segundo lugar, otras características del territorio y periodo aludido hacen interesante el análisis del caciquismo en las organizaciones de transportistas: en primer término, la importancia del transporte público concesionado en la cobertura de los viajes realizados en los municipios de estudio, y en general en los municipios mexiquenses que pertenecen a la ZMVM, situación que explica en parte la relevancia política, económica y social de las organizaciones de transportistas y el poder político y económico de sus líderes. En segundo término, la puesta en marcha de una serie de políticas públicas en materia de transporte público, consistente principalmente en la introducción de sistemas de transporte público masivo (Tren Suburbano y Mexibús), que ha ocasionado, por un lado, la

reorganización de los trabajadores transportistas con el fin de defender sus intereses y, por otro, la puesta a prueba de la capacidad del cacique transportista para negociar la inclusión de los transportistas en dichas políticas.

En tercer lugar, la existencia en el territorio y periodo referido de un conflicto entre dos organizaciones priistas sumamente poderosas: los transportistas agremiados a la AAA y dirigidos por Pedro Sánchez, por un lado, y los transportistas adheridos a Antorcha Campesina, por otro, disputa motivada por el control de rutas, empresas y organizaciones de transportistas. Dicho conflicto muestra el considerable poder que ostenta Pedro Sánchez en los municipios de estudio.

Discutir las interrogantes que se abordan en este trabajo es sumamente importante para los estudios actuales sobre el clientelismo político y el caciquismo en la región. El análisis de la persistencia del caciquismo, la actualidad del cacique en tanto actor sociopolítico y la manera en que dicho fenómeno se ha acomodado a un entorno político democrático, es necesario para poder comprender de manera más completa la estructura y dinámica de la política local y para poder reflexionar críticamente en torno a los alcances del cambio político democrático ocurrido en la región en las últimas décadas. En virtud de ello, resulta necesario estudiar no sólo los procesos de democratización política, sino también analizar la continuidad de formas de dominación y formas de hacer política más cercanas al autoritarismo que al ideal de la democracia liberal. Si no se procede a ello, se tendrá una imagen sumamente parcial e incompleta de dichos procesos.

2. Estrategia metodológica y fuentes de información

Originalmente se pretendía llevar a cabo un estudio comparativo del surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones y sindicatos del transporte en dos territorios latinoamericanos: los municipios del norponiente del Estado de México y la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. Sin embargo, debido a las eventualidades y limitantes que surgieron durante el proceso de investigación, en particular debido a una serie de dificultades institucionales que impidieron la realización del trabajo de campo en la Ciudad de Buenos Aires, así como las restricciones de tiempo propias del programa de doctorado,

se decidió centrar la investigación en el primer caso, es decir, en el análisis del caciquismo en las organizaciones de transportistas del norponiente de la entidad mexiquense.

Cabe afirmar que mi primer acercamiento a este estudio de caso fue durante mis estudios de maestría en Estudios Regionales en el Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora”, donde realicé una tesis que analiza el surgimiento del caciquismo en las organizaciones de transportistas del Estado de México. Debido al enfoque estrictamente regional y territorial de la maestría, así como a las limitaciones de tiempo del posgrado, en ese momento no fue posible abordar de manera profunda algunos temas más generales relacionados con el fenómeno del caciquismo, rubros que ahora en este trabajo se abordan.

La estrategia metodológica establecida para responder las preguntas de investigación planteadas en la tesis doctoral, fue dividida en dos etapas: a) en la primera se llevó a cabo una revisión teórica-conceptual de las categorías centrales de la investigación: cultura política, clientelismo político, caciquismo y territorio, y b) en la segunda, con base en el marco teórico-conceptual, se procedió a recabar información que permitiera encontrar respuesta a dichas interrogantes (investigación bibliográfica, hemerográfica y trabajo de campo).

Como parte del trabajo realizado en la primera etapa, se llevó a cabo una investigación bibliográfica sobre el concepto de *caciquismo*, así como la revisión de algunos estudios de caso elaborados sobre este tema. Se encontró que, con base en una dicotomía “tradicición-modernidad”, en muchas definiciones consultadas se concebía a este fenómeno sociopolítico como una forma de ejercicio del poder exclusiva de sociedades tradicionales o propia de áreas rurales marginadas (véase el primer capítulo de este trabajo). En contraste, se consideró importante proponer una definición de caciquismo que trascendiera dicha dicotomía y sirviera de guía para la presente investigación. Retomando la diversa literatura existente sobre el tema, —y como una aportación de este estudio—, se propuso definir al caciquismo como una forma de dominación, de liderazgo político y de mediación política clientelar en el que alguien, con ayuda de un grupo cercano de seguidores, ejerce el *monopolio de la intermediación política* entre al menos dos niveles o ámbitos de acción, y además *controla recursos estratégicos* del medio en el que opera. La construcción de este concepto se fundamentó en el trabajo de análisis simultáneo tanto en el nivel conceptual como en el empírico, de tal suerte que tuvo lugar un contraste constante

entre la definición propuesta y la forma de operar y estructura de dominación construida por el cacique transportista estudiado

En la segunda etapa se recabó diversa información relacionada con el surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones de transportistas y sobre aspectos relacionados con el sector de transporte público en la entidad. Esta información se obtuvo tomando en cuenta el marco teórico-conceptual y las preguntas de investigación. A continuación se especifican las distintas fuentes de información empleadas en este trabajo.

a) Bibliografía

Se consultó diversa literatura especializada sobre diferentes temas: el caciquismo y la cultura política patrimonial y clientelar; el concepto de caciquismo y su relación con otras formas de liderazgo político local existentes en América Latina; el abordaje de este fenómeno desde la perspectiva de la sociología política; el caciquismo como forma particular de dominación clientelar; la dimensión espacial del ejercicio del poder caciquil; la apropiación y control del territorio. Asimismo, en relación con el caso de estudio, se revisó diversa bibliografía que permitió reconstruir los factores sociales y políticos que explican el surgimiento del caciquismo en las organizaciones de transportistas, entre otros temas más.

b) Hemerografía

Al inicio de la investigación, previo a la realización del trabajo de campo, se elaboró un registro de noticias publicadas en revistas y periódicos sobre los principales líderes transportistas que operan en el Estado de México y las organizaciones que presiden, así como sobre temas relacionados con el sector de transporte público en la entidad y que involucran a dichos líderes. El registro incluyó diversas cuestiones específicas, tales como la opinión de la prensa local y de la ciudadanía respecto del actuar de los líderes transportistas, la forma de operar de éstos, las relaciones políticas que han establecido, su oposición a determinadas políticas de transporte público, entre otras. Esto posibilitó la

formulación de una idea general de la forma de operar de los grupos de transportistas y sus líderes y las problemáticas existentes en el sector de transporte público del estado.

Asimismo, este examen inicial permitió evaluar, de acuerdo con las preguntas y objetivos planteados en la investigación (y con base en el marco teórico-conceptual), qué líderes transportistas y organizaciones debían tomarse en cuenta como objeto de estudio en el presente trabajo. La interrogante era saber si el líder transportista Pedro Sánchez y la organización AAA constituían los actores adecuados para el análisis (de quienes ya se tenía conocimiento a partir de la tesis desarrollada en la maestría) o si por el contrario debía de tomarse en consideración a otros líderes transportistas y organizaciones que operan en la entidad (por ejemplo, del Valle de Toluca). A partir de esta exploración, se concluyó que, efectivamente, Pedro Sánchez y la organización que dirige (la AAA) eran los actores apropiados para el análisis en la presente disertación. Lo anterior porque se constató que dicha organización era sumamente importante en términos sociales y políticos y su dirigente poseía un notable poder político y económico a nivel local y regional, e incluso a nivel estatal. En síntesis, con esta primera aproximación se concluyó que el dominio forjado por Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas se aproximaba de manera importante a la definición de caciquismo propuesta en el marco teórico-conceptual de la investigación.

Por otro lado, durante el desarrollo de la investigación se realizó una base de datos en torno al conflicto existente entre transportistas agremiados a la AAA y dirigidos por Pedro Sánchez y transportistas adheridos a Antorcha Campesina. En dicha base se enlistan los enfrentamientos que tuvieron lugar en los municipios de Cuautitlán Izcalli, Tepotzotlán, Zumpango, Huehuetoca, Nicolás Romero, Atizapán de Zaragoza y Tultitlán durante el periodo 2008-2016 (se contabilizó un total de 47 enfrentamientos). Esta lista se construyó a partir de los registros efectuados por la prensa local y nacional, así como entrevistas y observaciones realizadas en campo. Se consideró importante incluir este conflicto en el análisis porque ilustra el notable poder que posee Pedro Sánchez en las empresas y organizaciones de transportistas, la capacidad que posee para movilizar a sus agremiados, la arbitrariedad con la que se conduce y las relaciones políticas que ha establecido, entre otros.

c) Datos cuantitativos

Se utilizaron fuentes documentales con datos cuantitativos para abordar dos temas importantes: en primer lugar, el análisis, si bien no exhaustivo, del proceso de urbanización de los municipios mexiquenses que pertenecen actualmente a la ZMVM, en particular de los municipios de estudio. Para ello se utilizaron, además de diversas fuentes bibliográficas, datos de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (s/f), en particular del “Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México”, así como los Censos Generales de Población y Vivienda 2000 y 2010 y la Encuesta Intercensal 2015 elaborados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Se abordó esta temática porque el proceso de expansión urbana en los municipios mexiquenses constituye uno de los factores que explican el surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones de transportistas en la entidad.

En segundo lugar, se llevó a cabo un examen de las características del sector de transporte público del Estado de México, en específico de la cantidad de concesiones y vehículos registrados de servicio público que existen en dicho territorio, y una revisión de las características de la movilidad urbana en la ZMVM. Para el primer caso se emplearon datos de la Secretaría de Movilidad del Estado de México, del Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México (IGECEM) y de los Anexos Estadísticos de los Informes de Gobierno 2012-2017. Para el segundo caso se utilizaron datos de la Encuesta Origen-Destino 2017 elaborada por el INEGI (2018). El abordaje de estos dos rubros tiene como objetivo, por un lado, exponer la importante cantidad de unidades y concesiones de transportes público que se encuentran en posesión de los caciques transportistas, las cuales, junto con las rutas, empresas y organizaciones de transportistas, constituyen *recurso estratégicos* que les proporciona un considerable poder político y económico a dichos caciques (véase la definición de caciquismo propuesta en el primer capítulo de este trabajo). Por otro lado, tiene como propósito mostrar el papel relevante que juega el transporte público concesionado (combi, microbús y autobús) en la cobertura de los viajes que se realizan diariamente en la metrópoli, incluyendo por supuesto los municipios de estudio, aspecto que también permite vislumbrar el considerable poder

que ostentan actualmente algunos líderes transportistas mexiquenses, tal como es el caso de Pedro Sánchez.

d) Entrevistas semiestructuradas a transportistas

Una parte importante de la información que permitió avanzar en el cumplimiento de los objetivos de investigación fue la obtenida a través del trabajo de campo, consistente, principalmente, en la realización de entrevistas semiestructuradas a trabajadores transportistas y dirigentes transportistas de distinta jerarquía (de barrio, colonia o municipio), quienes trabajan y se encuentran agremiados a alguna de las empresas u organizaciones pertenecientes a la AAA. Los objetivos que se persiguen con dichas entrevistas son tres: a) obtener información de primera mano sobre la forma de operar de los líderes transportistas y las conexiones políticas que han establecido con los actores políticos y gubernamentales a nivel local y estatal; b) comprender las experiencias y percepciones que se hacen los trabajadores transportistas respecto de su ocupación y condiciones de trabajo, su organización, el desempeño de sus líderes, su actitud frente a determinadas políticas de transporte, su opinión sobre el desempeño de las autoridades del transporte, entre otros; c) examinar las percepciones y significados que se hacen los transportistas (tanto de la AAA como de Antorcha Campesina) en el proceso de apropiación y defensa del territorio que llevan a cabo en el marco del conflicto existente entre ambas agrupaciones, así como examinar los motivos que llevan a los transportistas agremiados a la AAA a defender el territorio que consideran suyo y apoyar y seguir a Pedro Sánchez en dicha disputa.

El trabajo de campo se realizó en dos etapas (entre abril y agosto de 2016 y entre enero y abril de 2017), cuya duración total fue de nueve meses. Se realizaron un total de 24 entrevistas en los municipios de Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Naucalpan, Nicolás Romero, Tecámac, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán y Zumpango, tanto a transportistas agremiados a la AAA como a transportistas simpatizantes de Antorcha Campesina.³

³ Las transcripciones de las entrevistas fueron procesadas y analizadas con ayuda del *software* QSR-NVivo. En el Anexo I se presentan al lector los datos básicos de los trabajadores transportistas y dirigentes entrevistados.

En el primer caso, los criterios utilizados para seleccionar la muestra fueron los siguientes: los trabajadores transportistas debían contar con al menos cinco años laborando en el sector, debían formar parte de una empresa u organización agremiada a la AAA y debían participar activamente en las tareas gremiales de la organización. Lo anterior permitió contar con personas con amplia experiencia y conocimientos sobre las organizaciones de transportistas, sus líderes y temas relacionados con el transporte público. Respecto de los dirigentes transportistas, quienes normalmente contaban con amplia trayectoria y experiencia en las organizaciones, debían de pertenecer a la estructura de organización y/o dirigencia de la AAA, ya sea como líder transportista de barrio, colonia o municipio. En el segundo caso, se entrevistaron a trabajadores transportistas y dirigentes locales y municipales agremiados a Antorcha Campesina, quienes se encontraban involucrados directamente en el conflicto que sostienen con transportistas de la AAA.

Es relevante señalar que una parte importante de las entrevistas estuvieron enfocadas a abordar el conflicto aludido (véase el cuarto capítulo). En términos de lo planteado en el proyecto de investigación y en el marco teórico-conceptual, las disputas referidas son sumamente importante para el presente trabajo por las siguientes razones: 1) permiten contrastar el concepto de caciquismo propuesto, en particular la relación de este fenómeno con el ejercicio de la violencia como instrumento para el mantenimiento del monopolio del poder y el control de recursos estratégicos; 2) ilustran la manera en que los transportistas y sus líderes se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial; 3) revelan las conexiones políticas que sostiene el cacique transportistas y el apoyo político que ha recibido por parte de los actores políticos y gubernamentales de la entidad, y 4) muestran que la clientela del cacique transportista no constituye una masa pasiva carente de poder, sino que, por el contrario, constituye un grupo social que posee capacidad de acción y de poder para cuestionar y oponerse a la estructura de dominación imperante.

Finalmente, en relación con lo planteado anteriormente, cabe destacar que las entrevistas elaboradas para este trabajo se realizaron en un escenario de tensión y confrontación constante, pues en los municipios de estudio eran comunes los enfrentamientos entre transportistas de las dos organizaciones aludidas. Como consecuencia de lo anterior, algunas entrevistas fueron interrumpidas en varios momentos y sólo días

después se pudieron reanudar y concluirse. En este escenario conflictivo, donde en ocasiones era difícil realizar entrevistas, se recurrió varias veces a la observación sistemática, principalmente en reuniones que Pedro Sánchez sostenía con la prensa, con autoridades del transporte estatal, con otros líderes transportistas de la entidad y con los transportistas de los municipios de estudio, así como en diferentes eventos que el cacique transportista organizaba a través de la AAA (por ejemplo, en los congresos del transporte). A partir de esta observación se elaboraron notas de campo sobre temas importantes para el presente trabajo de tesis.

3. Organización de la tesis

La disertación se encuentra estructurada en cuatro capítulos y unas conclusiones. En el primero se reflexiona el fenómeno del caciquismo a partir de la persistencia de una cultura política patrimonial y clientelar en América Latina que se articula con una incipiente cultura política democrática. Posteriormente, se lleva a cabo una revisión teórica-conceptual de las categorías centrales de la investigación: clientelismo político, caciquismo, espacio y territorio. Asimismo, después de discutir diversas definiciones de caciquismo, se propone una definición propia del mismo. A partir de lo anterior, se elabora un examen, si bien no exhaustivo, de las semejanzas y diferencias que guarda este fenómeno sociopolítico con otras formas de ejercicio del poder existentes en América Latina: el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo. Finalmente, se aborda el enfoque de la geografía del poder (que da cuenta de la espacialidad de las relaciones de poder) y los conceptos de *espacio*, *territorio* y *territorialidad*, a partir de lo cual se analiza la manera en que los transportistas y sus líderes (caciques) se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial.

En el segundo capítulo se estudian los factores sociales y políticos que explican el surgimiento, consolidación y continuidad del caciquismo en las organizaciones de transportistas del Estado de México, en particular el caso de Pedro Sánchez en el norponiente de la entidad. Se analizan tres factores importantes, a saber: a) el apoyo político que recibieron los principales líderes transportistas mexiquenses por parte de la elite política mexiquense, en específico del entonces gobernador Carlos Hank González y

del poderoso grupo político que este último contribuyó a consolidar: el Grupo Atlacomulco; b) el acelerado proceso de urbanización de los municipios mexiquenses ocurrido durante el periodo 1950-1980 del siglo pasado, que trajo consigo el incremento de las necesidades de movilidad de su población, dando como resultado, a su vez, el auge y expansión de empresas y organizaciones de transportistas del servicio público y el surgimiento en su interior de liderazgos de tipo caciquil que hicieron de estas organizaciones sus espacios de poder personal, y c) el retraimiento del gobierno estatal en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en los principales municipios urbanizados durante los años ochenta y noventa del siglo pasado, situación que benefició a la mayoría de los actuales líderes transportistas mexiquenses del Valle de México.

A partir del estudio del caciquismo en las organizaciones de transportistas, el tercer capítulo está destinado a contrastar el concepto de caciquismo propuesto en el primer capítulo, y examinar la manera en que esta forma de ejercicio del poder se ha readaptado al entorno político democrático. Se analiza el control político y económico que Pedro Sánchez ejerce sobre las organizaciones y empresas de transporte público en el territorio aludido; las tareas de mediación política y de gestión de apoyos que lleva a cabo en beneficio propio y de sus agremiados; el apoyo político que los dirigentes transportistas proporcionan a los actores políticos en el marco del corporativismo mexiquense; la influencia política que ejerce Pedro Sánchez a nivel local (Cuautitlán Izcalli) y regional, entre otros rubros. Posteriormente, con base en este caso se examinan las transformaciones que ha presentado el caciquismo a partir de su inserción en un escenario político democrático. Finalmente, con ayuda de datos cuantitativos, se revisa, por un lado, la importancia de los recursos estratégicos que controlan los caciques transportistas mexiquenses: empresas, organizaciones, unidades de transporte (taxis, combis, microbuses, camiones y autobuses), rutas y concesiones de transporte público, y por otro, el papel importante que juega el transporte público concesionado en la cobertura de los viajes realizados por la población mexiquense.

En el cuarto capítulo se estudia la manera en que los transportistas y sus líderes se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial. Lo anterior se lleva a cabo con base en el análisis del conflicto del que ya se ha hecho alusión. Se indaga cómo dicha confrontación es en realidad una disputa por el monopolio del poder y el control de

recursos estratégicos que posee Pedro Sánchez, es decir, por el cacicazgo que el líder transportista ejerce en el sector de transporte público en el norponiente de la entidad. Igualmente, se analizan las acciones realizadas por el cacique transportista y sus seguidores para apropiarse, controlar y defender el territorio que consideran suyo, así las estrategias que generan para impedir que nadie más utilice las rutas de transporte público que controlan, incluyendo la expulsión violenta de transportistas agremiados a organizaciones contrarias.

En las conclusiones se lleva a cabo una revisión de los principales hallazgos encontrados en la investigación. Además, se realiza una reflexión final entorno a la manera en que la persistencia del fenómeno del caciquismo en las organizaciones de transportistas contribuye a profundizar diversas problemáticas existentes en el sector. Finalmente, se enumeran algunos temas que requieren un estudio más profundo y que futuras investigaciones podrían abordar.

Capítulo I. Cultura política, caciquismo y territorio: una aproximación conceptual

Introducción

Este primer capítulo tiene un doble objetivo: en primer lugar, situar el fenómeno del caciquismo en una esfera más amplia que es la vigencia de una cultura política patrimonial y clientelar en América Latina; y en segundo lugar, realizar una revisión conceptual de las categorías centrales de la investigación: clientelismo, caciquismo, espacio y territorio. Los argumentos vertidos en este apartado toman como guía una pregunta central para los estudios sobre el clientelismo y el caciquismo en México y América Latina, a saber: *¿Cómo puede definirse el caciquismo en México en el contexto actual de cambios sociales, económicos y políticos?* Al respecto, después de revisar algunas definiciones de caciquismo elaboradas por especialistas en el tema, se procedió a proponer una definición propia.

Se argumenta que la continuidad del caciquismo y de otras formas similares de intermediación clientelar en México y América Latina se puede explicar a partir de diversos factores, en ellos la vigencia de una cultura política patrimonial y clientelar común a la mayoría de los países de la región. Asimismo, se propone definir al caciquismo como una forma de dominación y de liderazgo político en el que alguien, con ayuda de su círculo cercano de apoyo, monopoliza la intermediación política, es decir, concentra y monopoliza el poder en un determinado territorio u organización, y al mismo tiempo controla recursos estratégicos del medio en el que opera. De igual forma, se establece que el caciquismo guarda similitudes y diferencias respecto de otras formas de ejercicio del poder a nivel local existentes en América Latina, tales como el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo. Finalmente, se argumenta que el enfoque de la *geografía del poder*, que permite analizar la espacialidad de las relaciones de poder, así como las categorías de espacio, territorio y territorialidad, permitirá analizar la manera en que los transportistas y sus líderes buscan apropiarse y controlar el espacio urbano.

El capítulo se encuentra estructurado en tres apartados generales. En el primero, como se refirió arriba, se reflexiona en torno a la persistencia de una cultura política patrimonial y clientelar (en la que se inserta el fenómeno del caciquismo) y que va de la mano y se articula con una cultura política democrática no consolidada. En el segundo

apartado se aborda la conceptualización del caciquismo y se reflexiona en torno a los contrastes y particularidades que presenta este fenómeno sociopolítico respecto de otras formas de ejercicio del poder personalista presentes en Latinoamérica: el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo. En el tercer apartado se lleva a cabo un examen de los conceptos de *espacio y territorio*, los cuales permitirán más adelante indagar la inscripción territorial de la dominación caciquil. Finalmente, el capítulo concluye con unas conclusiones y una breve recapitulación de lo tratado a lo largo del apartado.

1. La cultura política patrimonial y clientelar en América Latina

1.1. El debate teórico-conceptual en torno a la cultura política: algunas reflexiones

Una de las interrogantes centrales que buscan encontrar respuesta los estudios recientes sobre el caciquismo en México y América Latina y, en general, las investigaciones sobre el clientelismo político en la región, es la que se refiere a qué factores explican el surgimiento, reproducción y continuidad de formas de dominación y de liderazgo político de tipo personalista, informal y autoritario que tienen como base de funcionamiento las prácticas clientelares (para el caso del caciquismo en México véase el libro editado por Knight y Pansters, 2005 y Middlebrook, 2009). Como muchos fenómenos sociopolíticos, la explicación de la continuidad del clientelismo y del caciquismo en la región tiene un carácter multifactorial. En primer término, es importante afirmar que la persistencia del caciquismo y de otras formas similares de intermediación clientelar en América Latina está estrechamente relacionada con la vigencia de una cultura política patrimonial y clientelar construida históricamente. Sin embargo, aunque en este apartado se aborda la existencia de una cultura política particular en la cual se inserta el fenómeno del caciquismo, no se excluyen otros factores explicativos igualmente importantes, los cuales son enumerados brevemente a continuación.

En primer lugar, se encuentran los factores político-institucionales, que hacen referencia al control de las agencias del Estado por individuos y grupos con intereses particularistas, la ausencia de Estado de derecho y con ello la impunidad frente a actos de corrupción política. En segundo lugar, se encuentran los factores sociopolíticos, los cuales aluden, entre otros elementos, a la creciente relevancia de las funciones sociopolíticas de los caciques en tanto que son intermediarios políticos y sociales (la movilización política-

electoral y la gestión de demandas sociales) en un escenario de cambio político (donde los procesos electorales cobran gran relevancia), pero también de pobreza y marginación. Finalmente, se encuentran los factores socioeconómicos, pues el fortalecimiento de las prácticas clientelares está motivado también por la creciente precarización de las condiciones de vida de los sectores populares como consecuencia de la reestructuración de las economías latinoamericanas y el “achicamiento” del Estado que han tenido lugar en la región en las últimas décadas. En relación con el factor cultural, a continuación el lector observará que la dominación caciquil es expresión de una tradición histórico-cultural (la cultura política patrimonial y clientelar) vigente en parte en la realidad sociopolítica latinoamericana actual.

De manera general, puede definirse la cultura política como el conjunto de “valores, concepciones y actitudes que se orientan hacia el ámbito específicamente político, es decir, el conjunto de elementos que configuran la *percepción subjetiva* que tiene una población respecto del poder [...]” (Peschard, 2001: 9, énfasis agregado). Y es precisamente el poder (es decir, las relaciones de dominación y de autoridad vigentes en una sociedad) el referente central de la cultura política y a partir del cual se construyen dichas percepciones subjetivas: “En última instancia, el referente central de la cultura política es el conjunto de relaciones de dominación y de sujeción, esto es, las relaciones de poder y de autoridad que son los ejes alrededor de los cuales se estructura la vida política. Es el *imaginario colectivo* construido en torno a los asuntos del poder, la influencia, la autoridad, y su contraparte, la sujeción, el sometimiento, la obediencia y, por supuesto, la resistencia y la rebelión” (*Ibid.*, p.10, énfasis en el original). En un sentido similar, Velia Cecilia Bobes argumenta que la cultura política se refiere a:

[...] la existencia de un conjunto de actitudes, normas, valores, conocimientos y creencias generalizadas en una sociedad que operan como el marco simbólico que otorga sentido al proceso y a los comportamientos políticos. En este sentido, puede decirse que la cultura política funciona como el trasfondo de las relaciones políticas y el ámbito donde se definen y redefinen los códigos mediante los cuales se producen y se interpretan estas relaciones” (Bobes, 2000: 125).

En virtud de ello, Bobes enumera los elementos constitutivos de la cultura política: “1) las orientaciones básicas hacia los objetos políticos; 2) los conocimientos acerca del proceso político; 3) las ideologías y concepciones del mundo que forman parte del componente cognoscitivo a partir del cual los individuos evalúan la vida política; 4) las normas y valores que rigen dicho proceso; 5) los lenguajes, las imágenes y los símbolos políticos, y 6) las tradiciones, mitos y costumbres asociados a los fenómenos políticos” (*Ibid.*). Asimismo, la cultura política se construye y se reproduce a través de diversos mecanismos de socialización: la familia, la escuela, los medios de comunicación, las organizaciones civiles, los partidos políticos, entre otros. La cultura política debe verse como un proceso y no como algo estático, es decir, la cultura política cambia a lo largo del tiempo aunque de manera más lenta en comparación con otros procesos políticos.

Ahora bien, cuando se hace referencia al estudio de la cultura política resulta indispensable hacer alusión al trabajo clásico de Gabriel Almond y Sidney Verba: *The Civic Culture. Political Attitudes and Democracy in Five Nations*. Estos autores argumentan que la cultura puede ser definida como “la *orientación psicológica hacia los objetos sociales*” (cursivas en el original), y específicamente la cultura política “se refiere a *orientaciones* específicamente políticas, posturas relativas al sistema político y sus diferentes elementos, así como actitudes relacionadas con la función de uno mismo dentro de dicho sistema” (Almond y Verba, 2001: 179, énfasis agregado). Tomando como base un enfoque psicológico de la cultura política, y desde una perspectiva funcionalista (influidos principalmente por los trabajos de Talcott Parsons), Almond y Verba identifican tres tipos de orientaciones (psicológicas) que los individuos construyen respecto de los objetos políticos: a) orientación cognoscitiva (conocimiento y creencias respecto del sistema político); b) orientación afectiva (sentimientos respecto de los objetos políticos), y c) orientación evaluativa (juicios de valor y opiniones respecto del sistema político). Además, identifican dos grandes “objetos políticos” a los que se dirigen las orientaciones políticas: a) el sistema político en general, que incluye el proceso político (la corriente de demandas que va de la sociedad al sistema político y en el que los partidos políticos, los grupos de interés y los medios de comunicación juegan un papel relevante) y el proceso administrativo (la burocracia y los tribunales de justicia), y b) el papel de “uno mismo” como actor político (*Ibid.*, pp. 180-181). Con base en este marco conceptual, sobre el cual

aquí sólo se hace una breve síntesis, los autores referidos estudiaron comparativamente la cultura política de cinco países: Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania Federal, Italia y México.

Sin embargo, Alejandro López y Sergio Tamayo asumen una posición crítica respecto de la conceptualización de la cultura (política) propuesta por los autores del modelo psicocultural o de lo que ellos denominan el “paradigma cívico” del estudio de la cultura política (que fundaron Almond y Verba y en el que también se incluyen los trabajos de Ronald Inglehart y Robert Putnam). Debido a que se considera relevante para el presente trabajo, se abordarán a continuación los argumentos de dichos autores. En primer lugar, en relación con el enfoque psicocultural, López y Tamayo afirman que la cultura “no es sólo una estructura de orientaciones, cristalizadas en las estructuras de personalidad de los individuos, tampoco es una estructura interiorizada y fijada en los individuos”, sino que, siguiendo a Clifford Geertz, la cultura es también un “código público”, esto es, una red de significados que es exterior a los individuos, y que presenta rasgos expresivos y comunicativos; así, retomando a su vez a Robert Wuthnow, los autores establecen que la cultura es la dimensión simbólico-expresiva de la estructura social. En segundo lugar, arguyen que “la cultura, definida íntegramente, no sólo consiste en fenómenos mentales, sino que debe tomar en cuenta sus *aspectos prácticos y sus procesos de producción histórica*” (énfasis agregado). En tercer lugar, López y Tamayo argumentan que la cultura está estrechamente relacionada a la distribución desigual del poder en una sociedad determinada, por lo que, por ejemplo, las diferencias culturales “no son sólo eso, diferencias, sino también la expresión contingente de luchas por el poder entre diferentes grupos sociales, que tratan de imponer visiones específicas del mundo”. Finalmente, los autores llaman la atención en torno a la importancia de retomar en la conceptualización de la cultura (política), el *proceso* dinámico (y no estático) de construcción del *significado*, entendido éste —y aquí siguen a Jeffrey Alexander— como “el resultado de un proceso que remite a prácticas de interpretación, realizadas por agentes sociales, situados históricamente y dentro de específicas relaciones de poder” (López y Tamayo, 2013: 20-24).

Tomando en consideración las críticas de Alejandro López y Sergio Tamayo, se concluye que la comprensión del fenómeno del caciquismo como producto social y cultural debe partir de una conceptualización de la cultura política distinta de la que propone el

enfoque psicocultural. De acuerdo con ello, es posible definir la cultura política como el entramado simbólico referido al ejercicio del poder y la autoridad, el cual es producido históricamente. Es, como argumenta Velia Cecilia Bobes, “[...] el trasfondo de las relaciones políticas y el ámbito donde se definen y redefinen los códigos mediante los cuales se producen y se interpretan estas relaciones” (Bobes, 2000: 125). Son el conjunto de tradiciones y costumbres, creencias y valores, normas, representaciones y concepciones que los individuos y grupos sociales se hacen sobre el poder y la autoridad, a partir de las cuales se producen, se reproducen y se interpretan determinadas relaciones políticas. En virtud de ello, este entramado simbólico o código público que es reproducido a lo largo del tiempo es el que hace posible (y legítima hasta cierto punto) las relaciones de dominación y de autoridad propias del fenómeno del caciquismo. Este entramado simbólico en el que se inscribe el fenómeno del caciquismo es lo que se denominará como *cultura política patrimonial y clientelar*. El siguiente apartado tiene como objetivo tratar brevemente las características de esta cultura política particular.

1.2. La cultura política patrimonial y clientelar en América Latina

Se entiende por patrimonialismo una forma personalista, arbitraria e informal de ejercicio de la autoridad, en donde las instituciones y los recursos estatales son usados bajo criterios personales y particularistas (apropiación privada) y no bajo criterios universalistas (interés público). Con referencia a Brasil, aunque se puede extrapolar al resto de los países latinoamericanos, Guillermo O’Donnell describe adecuadamente el funcionamiento del sistema patrimonialista:

La base de funcionamiento de este sistema, patrimonialista e inherentemente personalista, es la concesión de prebendas, a cambio de apoyos, a los poderosos de los cuales depende su funcionamiento. Hacia abajo, el mecanismo principal que hace funcionar el sistema es el clientelismo (a decir verdad, las prebendas son el primer peldaño de una serie de jerarquías clientelísticas). Este sistema de intercambios horizontales y verticales de bienes que para una concepción más racional y moderna de la vida social y política son bienes públicos, se

contradice con la vigencia de un estado de derecho, de la ciudadanía y de toda *accountability* [rendición de cuentas] (O'Donnell, 1989: 35).

Esta persistencia de prácticas patrimonialistas en el marco de un Estado moderno ha llevado a retomar la conceptualización weberiana de la dominación patrimonial y analizar dichas prácticas con base en la categoría de “neopatrimonialismo”, con la cual se desea dar cuenta de la existencia de un tipo de “relación política que se basa en mecanismos tradicionales de autoridad en el marco de un sistema de gobierno legal-burocrático”, esto es, “*una forma en la que agentes particulares se apropian de bienes y recursos públicos de manera discrecional y estratégica*” (Monsiváis y del Rio, 2013: 43, énfasis agregado; véase también Trocello, 2005). Más adelante estos autores argumentan que:

[...] el neopatrimonialismo es una forma de captura y manipulación particularista de normas, agencias y recursos estatales. Es particularista pues se utiliza para beneficio de un conjunto delimitado y concreto de actores. Se trata de una forma de captura y manipulación, en el sentido de que esos actores tienen la capacidad de usar reglas y recursos gubernamentales de manera discrecional y estratégica: bajo ciertas condiciones, esas reglas y recursos cumplen su función formal, pero bajo otras, pueden ser obviadas, evadidas o aplicadas conforme al arbitrio del actor que tiene la capacidad política para hacer valer sus intereses (*Ibid.*, p. 48).

En síntesis, el neopatrimonialismo hace referencia a la apropiación de recursos, bienes, instituciones y agencias estatales por individuos o grupos para satisfacer intereses particularistas. Por otro lado, el clientelismo, y en particular el clientelismo político, constituyen un conjunto de relaciones de intercambio, dependencia y control entre dos actores con poder y estatus desiguales: el patrón (quien controla determinados recursos y posee un mayor poder y estatus) y los clientes (cuyo apoyo y lealtad son exigidos por el patrón).⁴

⁴ Debido a que el caciquismo constituye una forma particular de dominación clientelista, en el siguiente apartado se tratará de manera más amplia el tema del clientelismo político.

De acuerdo con estos conceptos, la cultura política patrimonial y clientelar hace referencia a la existencia de un marco simbólico que hace posible determinadas prácticas políticas consistentes en la apropiación personal y particularista de las instituciones y recursos estatales, así como el reconocimiento y aceptación de relaciones de dominación y dependencia propias del clientelismo político. Son, pues, el conjunto de representaciones y concepciones sobre el poder y la autoridad que desde la época colonial han permitido, en mayor o menor grado, la reproducción de prácticas patrimoniales y clientelares en los distintos espacios de la política nacional y subnacional en la mayoría de los países latinoamericanos.

En efecto, la cultura política patrimonial y clientelar ha estado fuertemente arraigada en la mayoría de los países latinoamericanos a lo largo de su historia política: desde la época colonial, las luchas por la independencia y la formación de los estados nacionales, durante los regímenes autoritarios y las transiciones políticas a la democracia, hasta la actualidad. Cabe afirmar que en el siglo XIX, la cultura política patrimonial y clientelar (y sus figuras políticas centrales: el caudillismo y el caciquismo) constituía uno de los componentes centrales de la política latinoamericana, que daba sentido a diversas prácticas políticas y relaciones de dominación consideradas contrarias al modelo liberal de democracia política. Dado que constituye un antecedente importante para comprender la política personalista y clientelar actual en la región, resulta importante abordar brevemente esta dimensión histórica.

De acuerdo con Eisenstadt y Roniger, las relaciones clientelares surgieron en América Latina en dos momentos: en primer lugar, a partir de la conquista y el dominio colonial “que produjeron un orden social construido sobre un fuerte elemento de relaciones de poder entre los estratos [sociales] y una preocupación penetrante en la posición jerárquica y su prestigio estamental concomitante y su honor”, y en segundo lugar, “surgieron a partir del debilitamiento del control de las instituciones centrales y de la localización de los ámbitos de poder” (Eisenstadt y Roniger, 1984: 100). Después de ser superada la dominación colonial, uno de los principales retos a los que se enfrentaron los países latinoamericanos recién independizados fue la construcción de un orden político e institucional según el modelo republicano y liberal. Dichos proyectos de constitución de Estados-nacionales modernos contrastaban con la existencia de una cultura política

patrimonial y clientelar (heredada de la época colonial) y la vigencia en los hechos de formas de ejercicio del poder que se distanciaban en mucho del modelo constitucional liberal de autoridad política: el poder de los caudillos y de los caciques regionales. Al respecto, Emanuel Pfoh argumenta: “La implantación de modelos políticos propios de las democracias liberales europeas e impropios de las costumbres políticas básicas de las sociedades tradicionales, se hizo ‘desde arriba’. No se contempló seriamente la dinámica inherente a las sociedades tradicionales sino que se la intentó reemplazar sin más con las consecuencias que ya conocemos: el fracaso de un modelo de organización política y la pervivencia de las prácticas clientelares o ‘corruptas’” (Pfoh, 2005: 139; véase también Pizano, 2001: 82).

En relación con la vida política de los países hispanos en el siglo XIX y parte del XX, Francois Xavier Guerra afirma: “Los caciques y los caudillos ocupan en ella un lugar mucho más importante que el pueblo o los simples ciudadanos. Los verdaderos actores de la política no son los ciudadanos, sino que se ven hombres poderosos, rodeados de otros hombres que les apoyan en sus empresas y que les están unidos por toda clase de vínculos. Se ven pueblos y comarcas agrupados alrededor de notables locales. Se ven tribus y mesnadas que siguen a sus jefes en la guerra [...]” (Xavier Guerra, 1992: 182). Más adelante afirma:

Las elecciones, que deberían ser la fuente de toda legitimidad, aparecen —cuando existen— como manipuladas y ficticias. Los depositarios legales de la autoridad, la ejercen porque pertenecen a determinadas familias que gozan de un poder casi hereditario, o porque lo han conquistado por las armas. El ejercicio de la autoridad no depende fundamentalmente de la ley, sino de la costumbre y de la personalidad del que manda. La ley se aplica de manera discriminada, en función de las relaciones personales y de los intereses creados. Los puestos públicos y los honores se obtienen por parentesco, por amistad o por influencia, como condición y recompensa a la lealtad hacia un personaje político... El sistema político del siglo XIX está casi siempre en contradicción con los principios que lo fundan (*Ibid.*).⁵

⁵ Para el caso de México en el siglo XIX, Fernando Escalante Gonzalbo afirma: “En realidad, había orden, el orden de los caciques y los señores de los pueblos y los comandantes militares. Lo que no se consiguió en todo el siglo fue un estado de derecho eficaz. La arbitrariedad era el mayor fantasma de la clase política; a

Es por ello que en el siglo XIX en América Latina, como ya se argumentó, la instauración de un orden político con base en los principios constitucionales y liberales provenientes de la tradición europea y norteamericana encontró diversos obstáculos provenientes principalmente de la cultura política, de las relaciones de dominación imperantes y de los actores políticos que *en los hechos* controlaban la política local y nacional: los caudillos y caciques. Lo que imperaba, entonces, era una suerte de Estado clientelar latinoamericano:

Las relaciones de poder locales, cuando no se mantenían merced al uso de la fuerza ejercida principalmente por los ejércitos [caudillismo], operaban bajo el viejo esquema feudal de la relación patrón-cliente, donde el patrono otorga determinados beneficios como seguridad y empleo a cambio de la subordinación política de los clientes. Estas relaciones evolucionaron adoptando posteriormente, después de un periodo inicial de violencia, diversas formas patrimonialistas o caciquiles para asumir, ya en el siglo XX, la forma corporativa y clientelar actual (Sobrado y Rojas, 2004: 74).

En este mismo sentido, Leslie Bethell afirma en su *Historia de América Latina* que en los primeros años del periodo poscolonial, los actores políticos más relevantes no eran, en la mayoría de los casos, aquellos que defendían la instauración y el respeto al orden constitucional liberal:

A menudo no se consiguió incorporar la autoridad en las instituciones formales establecidas en muchas constituciones hispanoamericanas. La autoridad, que más bien se encarnaba en personas concretas, estuvo en manos de líderes fuertes que tendían a ponerse por encima de las leyes y las constituciones. Estos líderes por lo general eran y son considerados caudillos, es decir, hombres cuya fuerza personal les

pesar de lo cual, el Estado sobrevivió. Incluso con leyes e instituciones de plano inoperantes”. Más adelante este mismo autor afirma: “De este modo, la sociedad fue construyendo su propio orden, su propia forma de hacer política: con fuertes lealtades locales, con relaciones clientelistas y señoriales, con vínculos personales y sistemas de reciprocidad. Un orden que recogía, pero que también transformaba la tradición política hispánica” (Escalante, 2002: 100-202).

permitía obtener la lealtad de un importante número de seguidores a los cuales movilizaba para enfrentarse a la autoridad constituida o para hacerse con el poder por medio de la violencia o la amenaza de violencia (Bethell, 1985: 62).

En síntesis, durante la mayor parte del siglo XIX, los caudillos y los caciques regionales y locales constituyeron las figuras centrales de la política nacional y subnacional en la mayoría de los países latinoamericanos. Estas formas de dominación y de liderazgo político surgieron como parte de la cultura política y de la estructura social heredadas del dominio colonial,⁶ pero también tienen origen en la debilidad de los gobiernos y de los incipientes Estados surgidos de la independencia, debilidad que se expresa en la incapacidad de consolidar un poder central capaz de neutralizar y someter a los poderes regionales.⁷

Ahora bien, entre el siglo XIX y el presente latinoamericano existen grandes diferencias y rupturas en todos los aspectos de la vida social, política y cultural, pero también continuidades. Entre estas últimas se encuentra la persistencia de una cultura política patrimonial y clientelar, y en particular la adaptación al escenario político actual de formas de dominación de tipo caudillista y caciquil. Siguiendo a Guillermo O'Donnell, se trata, en términos espaciales, de la existencia de las llamadas “zonas marrones”: “áreas (no sólo en la periferia de los países sino también en muchas ciudades) en las cuales la legalidad del estado no tiene alcance, o lo tiene de manera muy intermitente. En estas regiones [...] prevalecen varios tipos de legalidad de carácter informal, patrimonial y/o mafioso”, y donde persisten regímenes autoritarios subnacionales que coexisten con regímenes nacionales democráticos, cuyos actores principales “funcionan sobre la base de

⁶ Un antecedente del caudillismo se puede encontrar en los ideales aristocráticos y militares plasmados en los llamados hidalgos: “Ser hidalgo era un ideal para todos los españoles que habitaban en las colonias americanas. Poseer un pasado aristocrático y obtener éxitos militares eran considerados como los principales objetivos a los que la gente podía aspirar. En el siglo XIX y XX esta característica sería un tema clave para entender otra particularidad de la cultura política latinoamericana: la difusión del caudillaje o liderazgo carismático militar y político del siglo XIX y que más tarde derivó en los populismos del siglo XX” (Heras, 2004: 29).

⁷ K. H. Silvert afirma, por ejemplo, que: “El caudillismo, en su manifestación histórica, sólo es posible por la desaparición o el colapso de una autoridad central, que permita a ejércitos privados u otras fuerzas rurales semiregulares intentar apoderarse de todo el aparato político nacional, con el fin de mantener el poder económico y social de grupos provinciales. El precio que pagan dichos grupos por tal protección es el reconocimiento de las ambiciones sociales del caudillo y el reparto del poder político con éste” (Silvert, 1974: 225).

instituciones informales tales como el personalismo, familismo, prebendarismo, caciquismo y similares” (O’Donnell, 2004: 52-53).

En relación con el fenómeno del caciquismo, es importante mencionar que a la par de los procesos de consolidación del Estado y la nación, y del desarrollo capitalista, el cacique deja de ser exclusivamente un actor de la “sociedad tradicional”, esto es, deja de ser un intermediario político entre, por un lado, la comunidad rural marginada y por otro, el poder central, para reproducirse en otros espacios tales como en los sectores populares de las ciudades o en organizaciones sindicales. “A medida que pasa el tiempo muchas veces los caciques ya no son sobre todo autoridades de la sociedad tradicional sino que están mucho más en un polo dominante con relación a la sociedad. Son cada vez más engranajes del Estado moderno antes que jerarquías propias de la sociedad tradicional”, afirma Francois Xavier Guerra para el caso del México de principios del siglo XX (entrevista realizada por Loaeza, *et. alt.*, 1989). Y, como se ha argumentado, las razones de la continuidad de esta forma de ejercicio del poder a pesar de los cambios sociales, económicos y políticos ocurridos en América Latina en las últimas décadas, debe buscarse, entre otros factores, en la cultura política.

2. La conceptualización del caciquismo y su relación con otras formas de liderazgo político local en América Latina

2.1. El fenómeno del caciquismo desde la perspectiva de la sociología política

Desde el punto de vista sociológico, el poder político es un fenómeno social que si bien se define en relación con el Estado y a la acción gubernamental, no es exclusivo ni se limita al nivel institucional formal de la autoridad. En efecto, la política no se agota en el espacio estatal, tal como afirma Jaime Osorio:

[...] la política no se agota sin embargo en el espacio estatal y su despliegue y desarrollo es más bien societal. Mantener el poder político o disponerse a alcanzarlo supone procesos de acumulación de fuerzas que abarcan todas las esferas y prácticas societales, sean económicas, sociales, políticas, culturales, científicas o ideológicas. Sin embargo, en último término, el punto de llegada de toda fuerza

acumulada en los más diversos espacios de la sociedad es el Estado (Osorio, 2011: 90).

De tal suerte que desde la sociología política se pretende analizar la manera en que se interrelacionan y se articulan los procesos sociales y los procesos políticos. “En calidad de sociólogos interesados en la actividad política, queremos explicar cómo y de qué formas se interrelacionan lo social y lo político”, señalan Downse y Hughes (1972: 25). Seymour Martín Lipset argumenta, por su parte, que “el Estado es sólo una entre muchas instituciones políticas y que éstas últimas constituyen únicamente una entre los muchos conjuntos de instituciones sociales, que las relaciones entre las instituciones y grupos de instituciones constituyen el tema de la sociología general y que la relación entre las instituciones políticas y las demás configura el ámbito específico de la sociología política” (Lipset, 1993: 21-23).

Ahora bien, en el campo de estudio de la antropología social y política se asume una perspectiva similar. Guillermo De la Peña afirma que la antropología política “estudia empíricamente la generación, distribución y ejercicio del poder en contextos socioculturales específicos. *No privilegia las instituciones formales*, por definición contingentes, sino entiende el poder como un aspecto de la estructura y la organización social, que debe estudiarse mediante el método comparativo” (De la Peña, 1986: 25, énfasis agregado). En la antropología política la intermediación política es un tema central de análisis, y ésta es definida en los siguientes términos: “[...] en términos políticos, la intermediación implica que las instituciones del Estado no pueden ejercer poder inmediato o delegado sobre los actores sociales en la medida en que éstos mantengan algún grado de control independiente sobre recursos estratégicos” (De la Peña, *Ibid.*, p. 39). El antropólogo Jhon Gledhill (2000), por su parte, propone mirar el poder (político) más allá del Estado y de las instituciones políticas oficiales de gobierno y en cambio tomar en cuenta cómo se adquiere y se transmite el poder en la sociedad. Estos argumentos contribuyen a analizar el caciquismo en tanto forma de ejercicio del poder a nivel local.

En el espacio sociopolítico existen actores individuales o colectivos, formales o *informales* (que aparentemente se sitúan por “fuera” de la estructura del Estado y del gobierno), que orientan sus acciones con el objetivo de influir en el accionar del Estado y

sus recursos para satisfacer sus intereses particulares y de su grupo político de apoyo. Este es el caso del cacique en tanto intermediario político informal, actor sociopolítico y articulador de intereses. En relación con esto —y en contraste con el enfoque hegemónico de la ciencia política—, escribe Alejandro Portes que “cuando la ciencia política acepta las jerarquías formales del poder por lo que aparentan ser, la sociología se centra en los escalafones informales de estatus e influencia que surgen dentro de ellos y que por lo general subvierten la autoridad formal” (Portes, 2004: 11). A su vez, Luisa Paré argumenta lo siguiente: “[...] la organización política es compleja y no se puede reducir a su estructura formal que no revela su verdadera naturaleza y sus mecanismos. Todos los intentos de influir en el poder paralelamente a las vías institucionalizadas constituyen la organización informal del poder” (Paré, 1972: 336). Y el caciquismo constituye, precisamente, un poder de este segundo tipo.

De tal suerte que desde la perspectiva de la sociología política y la antropología social y política, el caciquismo se concibe como una forma de ejercicio del poder informal a nivel local, circunscrita a un contexto histórico y sociocultural específico, y que se fundamenta en la *mediación política clientelar*. El carácter sociopolítico de dicho fenómeno radica en que el caciquismo se erige como una forma de intermediación política entre las diferentes instancias del Estado y las “demandas sociales”. En efecto, el cacique tiene una relación y una posición en el Estado (donde puede obtener recursos y apoyo político), pero no necesariamente es una posición formal, y a la vez tiene otra posición en la sociedad (donde puede obtener apoyo político-electoral). En tanto mediador político, el cacique es un actor relevante porque realiza tareas de canalización de demandas sociales, articulación de intereses y de control político. En fin, el caciquismo constituye un actor sociopolítico, un poder informal, que junto con otros actores e instituciones (por ejemplo, los sindicatos, organizaciones de empresarios, organizaciones populares, partidos políticos, entre otros) mediatizan las relaciones Estado-sociedad.

2.2. La comprensión del caciquismo desde la sociología de la dominación weberiana

La sociología de la dominación de Max Weber, y en particular la conceptualización de la dominación patrimonial que elabora el autor alemán, ofrece elementos para comprender el

caciquismo en tanto forma de ejercicio del poder. En efecto, la tipología de la dominación del sociólogo alemán constituye una herramienta conceptual que permite dar luz sobre algunas de las características que se le atribuyen al ejercicio del poder caciquil.

El método que Max Weber utiliza para elaborar y analizar los tipos de dominación puede resumirse en tres puntos. En primer lugar, el autor alemán sostiene que los tipos de dominación son construcciones teóricas-conceptuales y no constituyen en sí mismos fenómenos y procesos concretos de la realidad social, política e histórica. El tipo ideal— escribe Max Weber— es un concepto-tipo que “se distancia de la realidad sirviendo para el conocimiento de ésta en la medida en que, mediante la indicación del grado de aproximación de un fenómeno histórico a uno o varios de estos conceptos, quedan tales fenómenos ordenados conceptualmente” (Weber, 1920 [1998]: 17). En realidad, tal como apunta Gina Zabłudovsky, “todas las formas de dominación que aparecen en la historia son una mezcla de tres tipos: tradicional, carismático y burocrático” (Zabłudovsky, 1986: 77). En segundo lugar, con base en la tesis de que la sociología y, en general, las ciencias de la acción tienen como objetivo “comprender, interpretándolas, *las acciones orientadas por un sentido*” (Weber, *op. cit.*, p. 8), Weber considera adecuado “distinguir las clases de dominación según sus pretensiones típicas de legitimidad” (*Ibid.*, p. 170); es decir, haciendo un examen de los *motivos* que posibilitan la obediencia de los dominados con respecto de quienes dominan. En tercer lugar, en el análisis de los tipos de dominación, el autor alemán considera conveniente partir de “relaciones modernas y conocidas” (*Ibid.*), esto es, contrastar los tipos de dominación tomando como base de la comparación el tipo ideal de dominación legal-burocrático. De tal suerte que “la definición de patrimonialismo se construye en oposición a la de feudalismo, en una *comparación* en la cual estas dos estructuras de dominación tradicional [el patrimonialismo y el feudalismo] se erigen desde la óptica del Estado moderno” (Zabłudovsky, *op. cit.*, p. 78, énfasis agregado) (véase el Cuadro 1).⁸

⁸ En otro trabajo, la autora argumenta: “Como otros conceptos weberianos, el patrimonialismo es un ‘tipo ideal’ que se construye como un ‘cuadro mental homogéneo’ que en la realidad histórica no se encuentra en forma ‘pura’. Los tipos ideales en Weber no se define en términos absolutos sino por los contrastes que hay entre ellos y que se expresan como una serie de oposiciones teóricas presentes a lo largo de toda la obra política: patrimonialismo-feudalismo; burocracia-carisma; tradición-arbitrio, etc.” (Zabłudovsky, *Ibid.*, 120).

Cuadro 1. Características de la dominación moderna y de la dominación tradicional

Elementos de análisis	Dominación moderna	Dominación tradicional	
		Patrimonialismo	Feudalismo
Motivos de la acción. Fundamentos del poder	a) Apego a normas racionales	a) Piedad b) Sumisión de carácter personal	a) Apego al honor y a la fidelidad b) Vínculos de carácter personal c) Prestigio social d) Sentimiento de comunidad
Legitimidad	a) Orden legal b) Seguimiento o apego a normas racionales	a) Veneración por la tradición hacia la persona del señor b) Estado providente del interés de los súbditos c) Estado de bienestar	a) Normas basadas en la tradición
Dominados	a) Asociaciones de masas b) Ciudadanos del Estado	a) Sometidos y súbditos	a) Área territorial b) Siervos
Ejercicio del poder	a) Orden impersonal b) División de poderes	a) Dominio de las masas por medio de un individuo	a) Dominio de los pocos (de los capaces de llevar las armas)
Órganos de administración	a) Jerarquía administrativa b) Funcionarios especializados c) Importancia del expediente	a) Funcionarios favoritos del príncipe b) Elevación al máximo de los intereses administrativos	a) Reducción a un mínimo de la necesidad de funcionarios b) Estereotipación y apropiación

Fuente: adaptación de Zabludovsky (1993: 28).

De acuerdo con Weber, la dominación debe entenderse como “la probabilidad de encontrar obediencia a un mandato determinado contenido entre personas dadas”. Más adelante señala: “La situación de dominación está unida a la presencia actual de alguien mandando eficazmente a otro, pero no está unida incondicionalmente ni a la existencia de un cuadro

administrativo ni a la de una asociación; por el contrario, sí lo está ciertamente [...] a una de ambas” (Weber, 1920 [1998]: 43). Dado que el autor alemán parte de las pretensiones típicas de legitimidad para distinguir las clases de dominación, tal como se refirió arriba, encuentra que en la dominación legal, el fundamento de la legitimidad “descansa en la creencia en la legalidad de ordenaciones estatuidas y de los derechos de mando de los llamados por esas ordenaciones a ejercer autoridad (autoridad legal)”. Así, se obedecen “las *ordenaciones impersonales* y objetivas legalmente estatuidas y las *personas por ellas designadas*”; es decir, se obedece un derecho “pactado” u “otorgado”, esto es, “un cosmos de *reglas abstractas*”. De tal suerte que la “persona puesta a la cabeza” se rige por un orden impersonal, y quienes la obedecen “no lo hacen por atención a su persona, sino que obedecen a aquel orden impersonal; y que sólo están obligados a la obediencia dentro de la competencia limitada, racional y objetiva, a él otorgada por dicho orden” (*Ibid.*, p. 172-174). Es importante mencionar que en este tipo ideal de dominación los funcionarios, empleados y trabajadores al servicio de una administración “no son propietarios de los bienes materiales de la administración”, donde además “existe el principio de la separación completa entre el patrimonio público, del cargo [...] y el patrimonio privado (hacienda individual) y entre la ‘oficina’ y el ‘hogar’” (*Ibid.*, p. 175).

El fundamento de la legitimidad de la dominación carismática “descansa en la entrega extracotidiana a la santidad, heroísmo o ejemplaridad de una persona y a las ordenaciones por ella creadas o reveladas (llamada) (autoridad carismática)” (*Ibid.*, p. 172). En efecto, se obedece a “una personalidad, por cuya virtud se la considera en posesión de fuerzas sobrenaturales o sobrehumanas —o por lo menos específicamente extracotidianas y no asequibles a cualquier otro—, o como enviados del dios, o como ejemplar y, en consecuencia, como jefe, caudillo, guía o líder” (*Ibid.*, p. 193). Independientemente de que se pueda valorar críticamente las “cualidades extraordinarias” del líder carismático, lo importante son las valoraciones que se hacen los dominados respecto de dichas cualidades y que hacen posible la obediencia; es decir, Weber aclara que lo importante de la dominación carismática no es el hecho de que la persona efectivamente posea esas cualidades “superiores” sino el hecho de que un conjunto de individuos crea que las tenga y en virtud de ello obedecen al líder carismático y a las ordenaciones por él creadas.

En la dominación tradicional, el fundamento de la legitimidad “descansa en la creencia cotidiana en la santidad de las tradiciones que rigieron desde lejanos tiempos y en la legitimidad de los señalados por esa tradición para ejercer la autoridad (autoridad tradicional)” (*Ibíd.*, p. 172). Es decir, “no se obedece a disposiciones estatuidas, sino a la *persona* llamada por la tradición o por el soberano tradicionalmente determinado”; así, la legitimidad de los mandatos de esta *persona* son legítimas “en parte por la fuerza de la tradición” y “en parte por arbitrio libre del señor, al cual la tradición le demarca el ámbito correspondiente [es decir, le establece un límite]”. Además, conviene agregar que “las relaciones del cuadro administrativo para con el soberano no se determinan por el deber objetivo del cargo sino por la fidelidad personal del servidor” (*Ibíd.*, p. 180-181).

En el tipo de dominación tradicional, Weber encuentra subtipos y los distingue de acuerdo con la existencia o no de un cuadro administrativo personal del imperante. Así, “[...] los tipos originarios de la dominación tradicional están constituidos por los casos en que no existía un cuadro administrativo personal del imperante”, tal es el caso de la gerontocracia (autoridad de los más viejos en tanto que son los mejores conocedores de la tradición) y el patriarcalismo originario (autoridad ejercida por una sola persona de acuerdo con reglas hereditarias fijas). Después, “con la aparición de un cuadro administrativo (y militar) personal del señor toda dominación tradicional tiende al *patrimonialismo* y en el caso extremo de poder de mando al *sultanato*” (*Ibíd.*, p. 184-185). A continuación, en los siguientes párrafos se abordará en específico la dominación patrimonial.

En la dominación tradicional, como ya se refirió, “el contenido de las ordenes está ligado por la tradición, cuya violación desconsiderada por parte del señor pondría en entredicho la legitimidad de su propio dominio”, es decir, la tradición le impone límites al señor tradicional, aunque “tradición y arbitrio del soberano luchan siempre para extender sus propios límites” (*Ibíd.*, p. 775). No obstante, “fuera de las normas de la tradición, en cambio, la voluntad del señor sólo se halla ligada por los límites que le pone en cada caso el sentimiento”, y “de ahí que su dominio se divida en una área estrictamente ligada por la tradición y otra, *de la gracia y el arbitrio libres, en la que obra conforme a su placer, su simpatía o antipatía y de acuerdo con puntos de vista puramente personales susceptibles, en particular, de dejarse influir por complacencias también personales*” (*Ibíd.*, p. 709,

énfasis agregado), argumento que se aplica en específico, por supuesto, a la dominación patrimonial. Ahora bien, el cargo patrimonial es bastante diferente del cargo burocrático (dominación legal): en principio porque “el cargo patrimonial carece ante todo de la distinción burocrática entre la esfera ‘privada’ y la ‘oficial’. Pues la misma administración política es considerada una cuestión puramente personal del soberano” (*Ibid.*, p. 774). Así, la administración política y en general el ejercicio del poder es propiamente un asunto personal del señor patrimonial y está sujeto a su libre albedrío, siendo la tradición el único límite a su poder.

Respecto del cuadro administrativo, Weber argumenta que el señor patrimonial “en todas las oportunidades propiamente políticas, su capricho puramente personal decide sobre los límites que corresponden a las ‘competencias’ de sus funcionarios” (*Ibid.*, p. 774). El cuadro administrativo de la dominación patrimonial está formado por funcionarios que al tiempo de que consideran su cargo como un derecho *personal*, se encuentran en estrecha dependencia al señor patrimonial, siendo dicho cargo el resultado de la subordinación personal hacia este último: “[...] en oposición a la burocracia, la posición ocupada por el funcionario patrimonial es el resultado de su subordinación puramente personal al señor y el rango de que disfruta frente a sus súbditos es sólo la consecuencia de tal reflejo”. Más adelante el autor alemán argumenta: “Pues la fidelidad al cargo del funcionario patrimonial no es la fidelidad objetiva frente a tareas objetivas que limitan mediante normas su alcance y su contenido [como sí lo es en la dominación burocrática], sino que es la fidelidad propia de un servidor personalmente vinculado al señor [...]” (*Ibid.*, p. 775-776). Asimismo, en contraste con la dominación legal, Weber argumenta: “La organización política patrimonial no conoce ni el concepto de ‘competencia’ ni el de la ‘autoridad’ o magistratura en el sentido actual de la palabra, especialmente a medida que el proceso de apropiación [de los cargos] se difunde. La separación entre los asuntos públicos y los privados, entre patrimonio público y privado [...] se ha desarrollado sólo en cierto grado dentro del tipo arbitrario, pero ha desaparecido a medida que se difundía el sistema de prebendas y apropiaciones” (*Ibid.*, p. 784). Finalmente, en lo que se podría decir impera una política personalista, el autor alemán afirma lo siguiente respecto de los funcionarios patrimoniales:

De un modo general falta en el cargo basado en relaciones de subordinación puramente personal la idea de un deber *objetivo*. Lo que existe en este sentido desaparece completamente al ser considerado el cargo como una prebenda o como una posesión apropiada. El ejercicio del poder es en primer lugar un derecho señorial personal del funcionario [...] En vez de la “objetividad” burocrática y del ideal basado en la validez abstracta del mismo derecho objetivo que tiende a gobernar “sin acepción de personas”, se impone el principio justamente opuesto. Todo se basa entonces completamente en “consideraciones personales”, es decir, en la actitud asumida frente a los solicitantes concretos y frente a las circunstancias, censuras, promesas y privilegios puramente personales (*Ibid.*, p. 785, énfasis en el original).

Una vez realizada esta breve revisión de la sociología de la dominación weberiana conviene ahora contrastar este marco analítico con el fenómeno del caciquismo. El objetivo es analizar la manera en que el caciquismo en tanto forma de dominación y de liderazgo político se acerca o se aleja de los tipos ideales de dominación weberianos.

Desde este marco conceptual se puede considerar al caciquismo como un *tipo particular de dominación* que se aproxima en mayor medida al tipo ideal de dominación patrimonial (tradicional) y carismática, y al mismo tiempo que se opone al tipo de dominación burocrático-legal. Los caciques son líderes destacados que en un determinado contexto económico, social y político lograron ascender al poder por distintos medios, es decir, lograron erigirse como los “amos” y “señores” de un territorio u organización y se situaron como los *únicos líderes autorizados* para ejercer el poder gracias a la movilización política clientelar y a las conexiones políticas que establecieron, e incluso gracias al ejercicio de la violencia como medio de ascenso al poder. De ahí que se considere al caciquismo como una forma personalista, informal y arbitraria de ejercicio del poder (y en los casos extremos, sumamente represivo y violento), donde el cacique no acepta límites a su poder.

“El caciquismo es arbitrario y personalista. Las reglas formales tienen un lugar secundario al poder personal informal”, afirma Alan Knight (Knight, 2005: 14). En efecto,

el caciquismo constituye un tipo informal de ejercicio del poder, es decir, su autoridad no está determinada de manera oficial o por acuerdos escritos con validez legal. Además, autoridad no se funda necesariamente en la ocupación de algún cargo formal (es decir, *el cargo no hace al cacique*) ni sigue reglas objetivas, formales e impersonales, o lo hace sólo a su conveniencia o cuando lo juzga necesario dependiendo de la coyuntura política. El liderazgo de tipo caciquil puede subvertir y manipular las organizaciones formales (por ejemplo, los sindicatos) y las agencias estatales, colocando en éstas a seguidores leales o ejerciendo una considerable influencia política sobre ellas “desde fuera”. Pero cuando ostentan algún cargo público (pues casi siempre buscan hacerse de una carrera política), los caciques normalmente conciben la administración política, y en general el ejercicio del poder público, como un asunto personal y un medio para beneficiarse él y su grupo político, por lo que es muy probable que utilicen su cargo, las instituciones y los recursos estatales bajo un criterio particularista (de ahí la relación del caciquismo con las prácticas neopatrimoniales). De tal suerte que no reconocen la división y separación entre lo público y lo privado, entre patrimonio público y patrimonio privado, es decir, tienden a *la privatización del poder público*.

Siguiendo al historiador Alan Knight, es posible afirmar que el caciquismo es un tipo de dominación *racional pero no legal*: “El caciquismo ‘racional-legal’ es una contradicción conceptual, aun cuando los acuerdos pactados, ingredientes de la política caciquil, pueden ser eminentemente racionales (esto es, explicable en términos de la persecución racional de objetivos y aun dispuesta al análisis del actor racional, incluyendo la teórica de juegos). El caciquismo es por tanto, ‘racional’ sin ser ‘legal’, dado que por definición involucra la desobediencia sistemática de la ley” (Knight, *op. cit.*, p. 14). Racional porque motivado por el interés de conservar y ampliar su poder en la comunidad u organización bajo su influencia, de controlar ciertos recursos estratégicos y de monopolizar los canales de comunicación política hacia “arriba” (autoridades superiores) y hacia “abajo” (clientela), le llevan a entablar tipos de relaciones sociales basadas en “intereses por motivos racionales”, pragmáticas e instrumentales.⁹

⁹ Cabe afirmar que en la historia política latinoamericana pasada y presente, los tres tipos de autoridad weberianos han estado presentes. Y como ya se argumentó, aunque el caciquismo se opone a todo tipo de autoridad basada en la legalidad, en el proceso histórico de consolidación de los Estados nacionales en América Latina, el caciquismo y otras formas de mediación clientelar cada vez más van dependiendo,

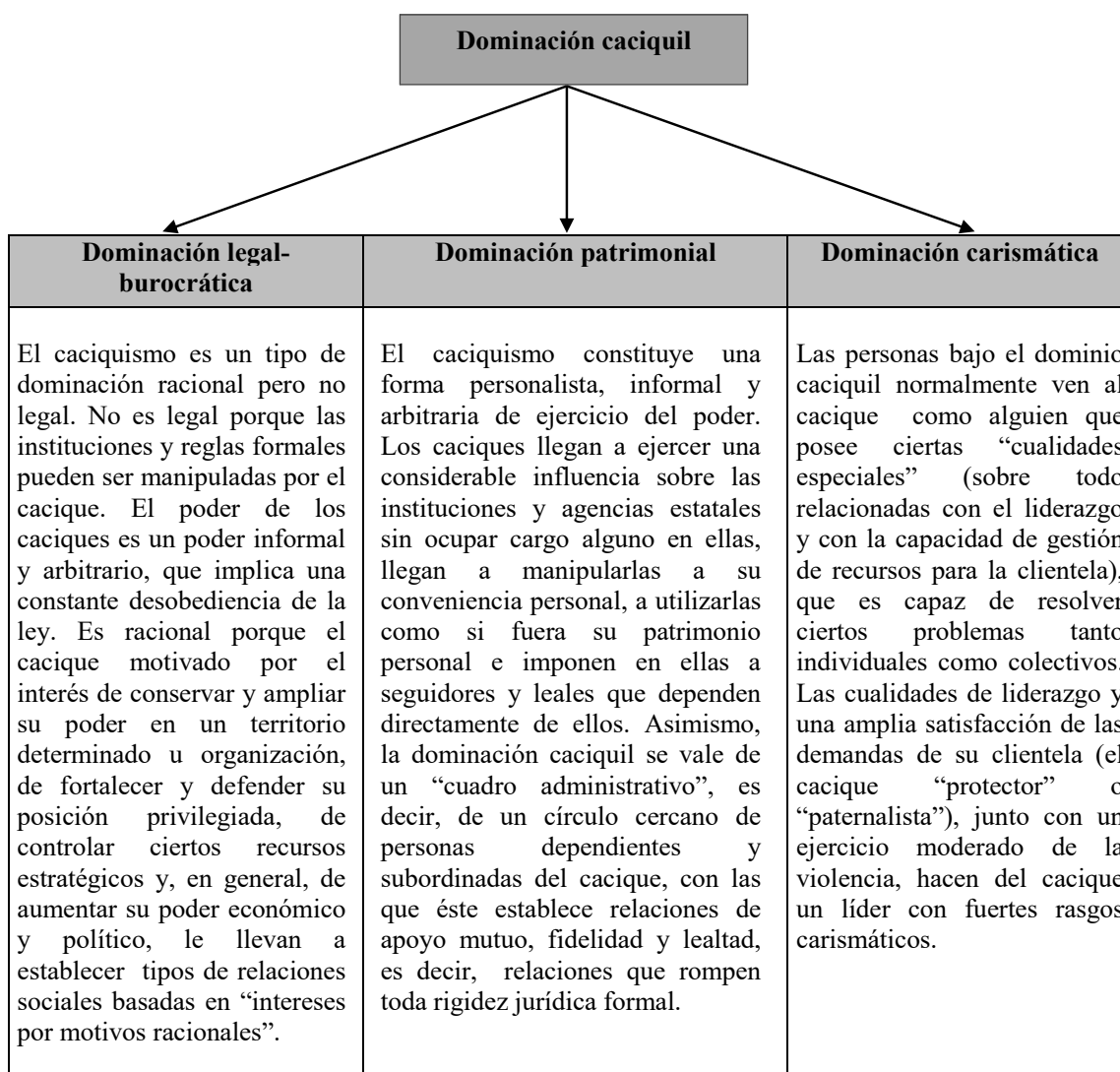
Ahora bien, la dominación caciquil se vale de un “cuadro administrativo”, es decir, de un círculo cercano de apoyo, constituido por personas que son en cierto grado dependientes y subordinadas al cacique, con las que este último establece relaciones de apoyo mutuo, fidelidad y lealtad. En la mayoría de los casos, los integrantes de este círculo cercano logran hacerse una carrera política u ocupan puestos de autoridad formal gracias al apoyo político del cacique (el cargo como una prebenda), apoyo que le es retribuido. La clientela política del cacique está formada por un grupo de personas más extenso, con las que aquél también establece relaciones de apoyo mutuo y lealtad: el cacique les proporciona determinados beneficios materiales e inmateriales a cambio de apoyo político. En síntesis, el cacique se vale de personas que dependen de él, le deben su puesto a él y su relación con él no se determina por un deber objetivo regido por reglas abstractas sino por relaciones personales de apoyo mutuo, fidelidad y lealtad.

Finalmente, el caciquismo puede ostentar rasgos carismáticos. Señala Weber que la legitimidad de la dominación carismática descansa en la obediencia a una personalidad con cualidades especiales o ejemplar y, en consecuencia, como jefe, caudillo o líder. El cacique es alguien que sobresale en la comunidad u organización donde ejerce el poder, que tiene cierto conocimiento de su medio y de las expectativas de la gente que se encuentra bajo su influencia, y sobre todo es alguien que ejerce funciones de liderazgo.¹⁰ A su vez, los seguidores del cacique normalmente ven a este último como alguien que posee ciertas “cualidades especiales” (sobre todo relacionadas con el liderazgo y con la capacidad de gestión de beneficios que son importantes para ellos) y que tiene la capacidad de resolver ciertos problemas tanto individuales como colectivos. Las cualidades de liderazgo y una amplia satisfacción de las demandas de su clientela, junto con un ejercicio moderado de la violencia, hacen del cacique un líder con rasgos carismáticos (los llamados caciques “protectores”, “paternalistas” o los llamados “caciques buenos”). A continuación, se presenta al lector el Esquema 1 que resume la conceptualización del caciquismo a partir de la tipología de la dominación de Max Weber.

interactuando y apropiando de la burocracia política y de los recursos estatales. A pesar de su informalidad y arbitrariedad, el caciquismo en el contexto político y económico actual de la región latinoamericana está incrustado en la propia manera de funcionar del Estado, pues los caciques han sido los principales agentes responsables de la introducción de las políticas estatales y han sido garantes de la “paz social” en sus áreas de influencia.

¹⁰ Más adelante se realizará una distinción entre los conceptos de “caciquismo” y de “liderazgo”.

Esquema 1. La conceptualización del caciquismo desde la tipología de la dominación de Max Weber



Fuente: elaboración propia

Hasta el momento se ha dicho que la persistencia del caciquismo en tanto forma de dominación y de liderazgo político se explica en parte por la existencia de una cultura política patrimonial y clientelar. Asimismo, en este apartado se realizó una primera aproximación teórica-conceptual al fenómeno del caciquismo a partir del análisis de la sociología de la dominación de Max Weber. A continuación, en los dos siguientes apartados se especificará qué se entiende por clientelismo político y caciquismo, se

revisarán las características centrales de este fenómeno y se analizará de qué manera se asemeja o se distingue de otras formas de dominación y de liderazgo político local existentes en América Latina: el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo.

2.3. El clientelismo político

Algunos estudios recientes sobre el clientelismo político en América Latina (véase, por ejemplo, los trabajos de Javier Auyero citados en este trabajo) cuestionan las posiciones surgidas tanto en el ámbito académico como en el debate político que pronosticaban la desaparición gradual de las prácticas clientelares, y en particular del fenómeno del caciquismo, como consecuencia de las transformaciones económicas y políticas que han tenido lugar en Latinoamérica en las últimas décadas. Por el contrario, lejos de ser considerado un fenómeno propio de las sociedades “tradicionales”, restringido a las zonas rurales más marginadas, y destinado a desaparecer conforme avanzan los procesos de modernización, la política caciquil se erige como una forma de ejercicio del poder que ha mostrado una considerable capacidad de acomodarse o “adaptarse” a un escenario social, económico y político cambiante. Como ejemplo de ello se encuentra, precisamente, la persistencia del caciquismo en las organizaciones sindicales y en el espacio urbano. Constituye, pues, un fenómeno actualizado a la realidad social y política mexicana y latinoamericana contemporánea.

Lo mismo ocurre en general con el fenómeno del clientelismo político, el cual “no está destinada a desaparecer ni siquiera a mantenerse en los márgenes de la sociedad con el establecimiento de regímenes modernos —sean democráticos o autoritarios— o con el desarrollo económico” (Günes-Ayata 1994: 3, citado en Auyero 2001: 35). Lo anterior debido a que el clientelismo político constituye un mecanismo importante de articulación sociopolítica y de control político. Al respecto, Javier Auyero argumenta: “[...] contra las incorrectas concepciones que veían al clientelismo como un arreglo social destinado a desaparecer como producto del desarrollo económico y político, éste sigue siendo un mecanismo relevante como medio de articulación entre el estado, el sistema político y la sociedad” (Auyero, 1997: 22). La relevancia actual de dicho fenómeno sociopolítico radica, precisamente, en que se erige como uno de los instrumentos a través del cual la clase política obtiene apoyo político-electoral y como un mecanismo de canalización de

demandas sociales y de obtención de beneficios para las clases populares en un contexto de precarización de sus condiciones de vida.

Sin embargo, se argumenta en este trabajo que en el campo de estudios políticos, centrado en el análisis de las instituciones, procesos y actores de los regímenes democráticos, es decir, en la política democrática formal, se ha relegado a segundo plano el análisis de las prácticas clientelares y su relación con el sistema político. Lo anterior quizás se deba al carácter en cierto grado “oculto” del clientelismo político debido a que implica prácticas y relaciones políticas informales e ilegales.

El clientelismo político constituye un conjunto de relaciones informales de intercambio, reciprocidad, dependencia y control entre dos actores con poder y estatus desiguales: el patrón (quien controla determinados recursos y ostenta un mayor poder social) y el cliente (o clientes) (con menor poder, cuyo apoyo y lealtad son requeridos por el patrón). Basadas en consideraciones racionales, pragmáticas e instrumentales, pero también normativas, las relaciones clientelares implican el intercambio de bienes materiales e inmateriales (bienes, servicios, favores, protección, entre otros) a cambio de lealtad y apoyo político. En virtud de ello, el clientelismo político alude a la existencia de relaciones sociales de dominación y sumisión que no obstante “no se reconocen como tales debido a la existencia del intercambio” (Auyero, 1997: 24-25). Javier Auyero refiere algunas características de los arreglos clientelares:

Las relaciones clientelares son vistas como arreglos jerárquicos, como lazos de control y dependencia. Son lazos verticales basados en diferencias de poder y en desigualdad. Siendo altamente selectivas, particularistas y difusas, las relaciones clientelares se basan en el intercambio simultáneo de dos tipos diferentes de recursos y servicios: instrumentales (políticos o económicos) y “sociables” o expresivos (promesas de lealtad y solidaridad) (*Ibid.*, p. 24).

Además, este autor agrega que las prácticas clientelares tienen como protagonistas centrales a individuos más que a grupos corporativos organizados y que dichas relaciones “no son completamente contractuales ni legales —en realidad son normalmente ilegales—,

sino que están basadas en entendimientos y mecanismos más informales aun cuando comporten altos niveles de compromiso y obligación” (*Ibid.*).

En una reflexión similar, Barbara Schröter define el clientelismo como “el intercambio de bienes y servicios por apoyo político y votos. Dado que intenta resolver problemas de distribución y mediar entre intereses diversos, siempre es político” (Schröter, 2010: 143). Cabe aclarar, no obstante, que el carácter político del clientelismo contemporáneo no deviene en sí mismo de la solución de problemas de distribución y mediación de interés, sino por el hecho de que estos dos elementos se dan en una relación Estado-sociedad, pues en el clientelismo político contemporáneo, el patrón posee alguna relación con la autoridad estatal y utiliza recursos y servicios de origen público. Lo político del clientelismo radica, pues, en que éste constituye un mecanismo importante de *articulación* de lo social con lo político. Lo anterior a pesar de la opacidad, informalidad e ilegalidad que caracterizan las relaciones sociales del clientelismo político.

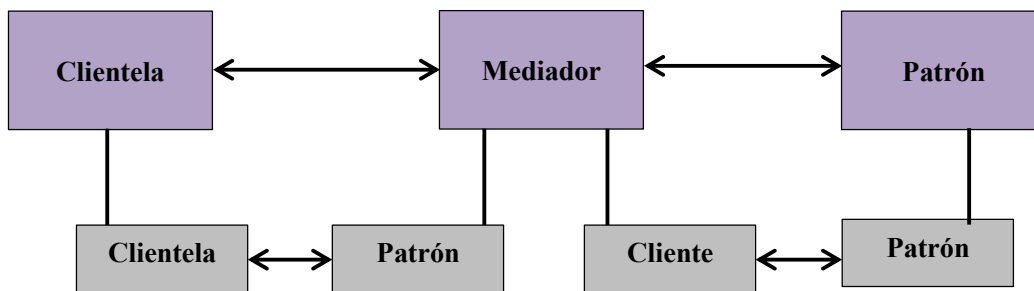
Con base en la literatura existente sobre el tema, Schröter refiere ocho características del clientelismo político, a saber: la asimetría social de los actores de la relación clientelar; la reciprocidad del intercambio y dependencia mutua de los actores; el carácter personal, informal y de voluntad limitada de los arreglos clientelares, así como la confianza mutua y la lealtad existentes entre los mismos (*Ibid.*, pp. 143-144). La asimetría social hace referencia a la diferencia de poder existente en la relación clientelar y que se caracteriza por el hecho de que el patrón (la persona con mayor poder) tiene acceso privilegiado y controla determinados recursos (*Ibid.*, p.144). Asimismo, en cuanto a los flujos de beneficios materiales e inmateriales que tienen lugar en los arreglos clientelares, los actores siguen la regla de la reciprocidad, pues existe una correspondencia implícita, una expectativa de reciprocidad, no como obligación sino como un compromiso moralmente determinado. Y estrechan lazos de dependencia porque tanto el patrón como los clientes se necesitan mutuamente: los clientes requieren de los beneficios del patrón y éste necesita de la lealtad y apoyo político-electoral de aquéllos. De tal suerte que los bienes intercambiados suelen consolidar la legitimidad del patrón y mejorar el nivel de vida de los clientes (*Ibid.*, pp. 146-147).

Ahora bien, la relación patrón-cliente es informal y personal porque, en primer lugar, dicha relación “no es fijada oficialmente o por escrito ni regulada por la ley”, por lo

que “se atiende solamente a normas y valores étnicos y normativos” y en segundo lugar, porque implica una interacción personal entre patrón y cliente, pues deben conocerse bien para construir confianza y lealtad entre ambos. Asimismo, la autora afirma que la relación clientelar es voluntaria porque “no debe ser forzada por circunstancias de vida precarias, violencia física o psicológica”, aunque posteriormente aclara que es una voluntad limitada porque depende de la existencia de alternativas al dominio del patrón y del grado de libertad de decisión de los clientes. De acuerdo con ello, “si la relación es forzada, ya no se trata de una relación clientelar porque no se puede garantizar seguridad ni protección y no existe una relación de confianza. Eso perjudica la potencia del cliente y en consecuencia la potencia del patrón. Sin embargo, el grado de libertad no debe ser demasiado alto, porque en este caso disminuye la lealtad”. Finalmente, los arreglos clientelares se basan en la confianza mutua existente entre el patrón y el cliente, la cual se fundamenta en el cumplimiento del intercambio por ambas partes. Una vez logrado esto, “la confianza mutua finalmente resulta en lealtad entre patrón y cliente, porque las inseguridades existentes fueron superadas y la relación de intercambio se establece de manera duradera por el apoyo mutuo experimentado” (*Ibid.*, pp. 146-147).

Como puede observarse, el fenómeno del clientelismo político hace referencia en principio a la existencia de relaciones diádicas, es decir, relaciones sociales que se dan entre dos actores: (a) el patrón y (b) el cliente (o clientes). No obstante, cuando se requiere de un patrón “externo” (c) (actores políticos o autoridades políticas superiores) para la reproducción de dichas relaciones, el patrón (a) se convierte en *un mediador o intermediario político*, quien al tiempo de seguir siendo el patrón de su clientela política, también se erige como el cliente del patrón “externo” (c) (véase el Esquema 2). Así, como argumenta Barbara Schröter, si el patrón “no es capaz de organizar los recursos necesarios o si no dispone de los contactos necesarios, él mismo se convierte en un cliente y tiene que buscarse un patrón que sea capaz de satisfacer sus necesidades” (*Ibid.*, p. 144). De acuerdo con ello, el intermediario político “actúa como instancia de mediación entre los intereses del patrón y del cliente, distribuye los bienes que el patrón pone a disposición del cliente y al mismo tiempo está movilizándolo y controlando la contrapartida del cliente” (*Ibid.*, p. 145).

Esquema 2. Las relaciones patrón-cliente y la mediación política



Fuente: Elaboración propia

Cabe afirmar que la *posición estructural* del intermediario es una posición *estratégica y privilegiada*. Estratégica porque el *broker* se erige como un canal de comunicación entre dos niveles y como un agente que gestiona y controla flujos de recursos y beneficios materiales e inmateriales entre dichos niveles. Asimismo, es una posición privilegiada porque las actividades de mediación le proporcionan al intermediario determinados beneficios económicos y políticos; en efecto, el *broker* o intermediario es alguien que obtiene beneficios por sus actividades de mediación, de ahí que sea alguien que sobresale en términos sociales, políticos y económicos del medio en el que opera.

La importancia del mediador radica en que, como apuntan Carlos y Anderson, “un mediador político puede obstruir o facilitar el flujo de demandas, favores, bienes y servicios, desde o hacia un grupo” (Carlos y Anderson, 1981:172-173, citado en Auyero, 2001: 112). Agregado a lo anterior, conviene mencionar que los *brokers* juegan un papel sumamente relevante en la reproducción de las relaciones clientelares: “Los *brokers* no son sólo intermediarios en términos funcionales, sino figuras cardinales en la producción y reproducción de la creencia en el valor del juego clientelar, en la articulación de un lazo de afecto imaginario [...] que relaciona a éstos con los clientes” (Auyero, 1997: 36).

En un trabajo reciente, Javier Auyero llama la atención en torno a la importancia de analizar las actividades de apoyo que lleva a cabo el *círculo interno de seguidores* de los patrones-mediadores. Auyero argumenta al respecto lo siguiente: “Para poder actuar como multitareas, los mediadores requieren del apoyo de un ‘círculo interno’ de seguidores. Los mediadores están ligados a los miembros de su círculo interno con fuertes

lazos de larga amistad y/o parentesco ficticio. Las interacciones entre los mediadores y sus círculos internos suelen ser más intensas y regulares que entre los primeros y sus clientes regulares” (Auyero, 2016: 233-234). Este grupo de seguidores auxilia y respalda al mediador en las tareas concernientes a la solución de los problemas cotidianos de la clientela potencial, es decir, “el amplio grupo de posibles beneficiarios de las capacidades distributivas del mediador” (*Ibid.*). Y a diferencia de los vínculos existentes entre los clientes y el mediador, que son débiles y desechables, los vínculos entre el círculo interno y el mediador son densos e intensos (*Ibid.*, véase también Auyero, 2001: 106 y 109).

Ahora bien, dentro de los tipos de clientelismo conceptualizados por la literatura existente sobre el tema, y citados por Barbara Schröter (2010), es importante mencionar el llamado clientelismo “tradicional” y el clientelismo “moderno”. El clientelismo tradicional o vertical se refiere al ejercicio del poder de notables y caciques locales. El clientelismo moderno u horizontal alude al intercambio de recursos públicos a cambio de apoyo político-electoral; en este tipo de clientelismo, el intercambio ya no tiene lugar cara a cara, es decir, la relación se despersonaliza. A diferencia del clientelismo tradicional de los caciques en áreas rurales, el clientelismo moderno es un clientelismo de partido, en donde al ya no ser necesarios los bienes del patrón sino los servicios de la burocracia política, da lugar a la intervención de nuevos mediadores como las gestorías, las agencias o los partidos políticos. Asimismo, el clientelismo moderno es un clientelismo de *masas* (es decir, un patrón que dirige a clientes en plural) y no un clientelismo *particular* (una relación individual entre patrón y cliente). El clientelismo moderno se basa en relaciones pragmáticas e instrumentales, en donde como se ha dicho el intercambio se despersonaliza y donde la relación entre patrón y cliente “es una relación burocrática sin dependencia personal, sin obligaciones morales e inferioridad social o económica” (Schröter, 2010: 152-157). De tal suerte que:

[...] el clientelismo moderno corresponde al concepto instrumental, el cual se concentra en los costos y beneficios del intercambio. Los políticos profesionales, las organizaciones centralizadas y los burócratas (como por ejemplo los partidos de masas) desplazan a los antiguos patrones. De esta manera, el clientelismo está vinculado al

proceso electoral y significa, por lo tanto, el intercambio de favores por votos (*Ibid.*, p. 155).¹¹

Retomando lo argumentado hasta el momento en este apartado, se concluye que el fenómeno del caciquismo constituye una forma particular de clientelismo político. El liderazgo de tipo caciquil vive de relaciones clientelares: se apropia de recursos proporcionados por un patrón, los cuales distribuye en parte a su círculo cercano de apoyo y de manera más amplia a su clientela política, todo ello a cambio de apoyo político y lealtad. Evidentemente, el cacique es un intermediario político. Sin embargo, no es sólo eso. El lector observará más adelante que el cacique, en tanto intermediario político, es alguien que *no permite que nadie más ocupe su posición estratégica y privilegiada*. En virtud de ello, la idea de monopolio y concentración del poder es central. Este punto será abordado de manera más amplia en el siguiente apartado.

Finalmente, siguiendo el trabajo de Schröter (2010), es posible afirmar que el caciquismo es un tipo de clientelismo político que combina tanto elementos del tipo tradicional como del moderno. Constituye una forma de ejercicio del poder personalista, informal y arbitrario que se basa en relaciones de sumisión, dependencia y lealtad. La política caciquil, como ya se ha dicho, se encuentra integrada en una estructura política moderna, que se imbrica con actores e instituciones propios de la política moderna: políticos profesionales, partidos políticos y burocracia política.

2.4. El concepto de *caciquismo*

En el apartado anterior se caracterizó al caciquismo como una forma de dominación que se encuentra inscrito en un fenómeno sociopolítico más amplio: el clientelismo político. Este apartado tiene como propósito conocer los elementos definitorios centrales del fenómeno del caciquismo y sus características más importantes. La interrogante que guía este apartado es *qué se entiende por caciquismo*. Para cumplir con este objetivo, se procederá

¹¹ Más adelante aclara la autora que el clientelismo tradicional no ha desaparecido y por el contrario coexiste con el tipo moderno. Además, argumenta acertadamente que, contrario al argumento según el cual la relación clientelar se despersonaliza en el clientelismo moderno, el clientelismo político implica en algún grado la existencia de relaciones personales entre patrón y cliente (o clientes) (*Ibid.*, p. 156).

de la siguiente forma: primero se especificará el origen del término de *caciquismo* y la transformación histórica de su significado, después se citarán algunas conceptualizaciones que sobre dicho fenómeno se han elaborado y finalmente se propondrá una definición propia del mismo. Cabe afirmar que en la elaboración de esta definición fue necesario trabajar al mismo tiempo tanto en el nivel conceptual como en el empírico, tomando en cuenta el caso de estudio y los objetivos de investigación.

La dominación caciquil ha tenido una considerable incidencia en la política y en la vida de los pueblos hispanoamericanos: durante siglos, “el caciquismo ha sido un fenómeno persistente, íntimamente relacionado con la estructura sociopolítica de los pueblos hispanos. Ha sido la autoridad que más ha repercutido en la vida de los gobernados; era el cacique el que gobernaba los indios, los campesinos e incluso las masas urbanas” (Kern y Dolkart, 1973: 1). El caciquismo es un concepto cuyo significado se ha transformado a lo largo del tiempo, conforme los cambios económicos, sociales y políticos transformaban la propia realidad del caciquismo. Con respecto del caso de México, Lorenzo Meyer argumenta:

[...] las instituciones caciquiles han variado con el correr del tiempo, pues unos fueron los caciques de los señoríos al momento de la Conquista; otros los de las comunidades indígenas a lo largo de los siglos coloniales; éstos se modificaron en el México independiente y luego en el liberal; más tarde surgieron otros con la Revolución Mexicana y, finalmente, están los contemporáneos (¿posrevolucionarios o posmodernos?), los de la última mitad del siglo XX (Meyer, 2000).

La palabra *cacique* —escribe Lorenzo Meyer— “es una corrupción de *kassequa*, vocablo arahuaco con que se denominaba a los jefes indígenas que encontró Colón en La Española en 1492. El término se llevó del Caribe al resto de las tierras conquistadas a nombre de la Corona española, pero también cruzó el Atlántico en el sentido inverso y se introdujo en el lenguaje político de la península ibérica” (Meyer, 2000; véase también Borja, 1997: 82). En este mismo sentido, Ricardo E. Alegría apunta que fue en las Antillas donde tuvo lugar el primer contacto que los conquistadores españoles establecieron con los aborígenes

americanos, y fue ahí donde notaron que los nativos llamaban “cacique” a sus jefes; tiempo después, cuando los conquistadores empezaron a ampliar el área de la conquista y a establecer contactos con otros grupos indígenas de América, designaron con dicha expresión a los dirigentes de esas comunidades (Alegría, 1952). Así, de acuerdo con Gudrun Lenkersdorf, la generalización de la palabra “cacique” para denotar los sistemas de autoridad de los naturales implicó que se borrara “la diferenciación entre distintos títulos, cargos y formas de gobierno antiguo” (Lenkersdorf, 2001).

El término *cacique* apareció por primera vez en castellano en el Diario de Colón (Mestre, 1988: 280). Fue en el año 1884 cuando la Real Academia de la Lengua Española incorporó dicha palabra en su *Diccionario*, con dos significados: a) “señor de vasallos o superior en alguna provincia o pueblo de indios”, y b) “persona que en un pueblo o comarca ejerce excesiva influencia en asuntos políticos o administrativos” (RALE, 2016). El segundo significado es el que impera actualmente en el ámbito académico y en el debate político, y alude a una forma de dominación en el que alguien ejerce un poder personalista, arbitrario y excesivo, sobre todo en la política local y/o regional. ¿Cómo se dio el tránsito entre el primer significado y el segundo? A continuación se tratará brevemente este tema.

En la perspectiva latinoamericana, el primer significado hace referencia al papel jugado por la institución del cacicazgo durante el periodo colonial. La primera acepción del término “cacique” remite al sistema de autoridad que encontraron los españoles en su contacto con los pueblos del “Nuevo Mundo”, en particular en aquellos pueblos localizados en el Caribe. Durante la época colonial en México, en un primer momento la Corona Española decidió conservar los títulos de nobleza indígena, así como sus costumbres “mientras no contrariaran ni al cristianismo ni a las leyes españolas”, por lo que “a esos pueblos se les dejó tener su propio gobierno con un cacique (*tlatoni*) a la cabeza, que en los primeros tiempos era el mismo que encontraron los españoles o bien los descendientes de aquél” (Editorial Porrúa, 1995: 523). De esta forma, a los caciques se les reconoció y se les integró a una estructura de *poder formal*, con derechos, privilegios y obligaciones. En tanto que fueron reconocidos como intermediarios entre la población indígena y el gobierno virreinal, sus principales tareas consistían en reunir los tributos correspondientes, organizar a los trabajadores para el encomendero y asegurar la obediencia de la población indígena con respecto a la autoridad española. La importancia

del cacique para el dominio colonial español deviene, entonces, precisamente de sus actividades de intermediación y de control de la población indígena. En síntesis, tal como apunta Lorenzo Meyer:

Una vez que se llevó a cabo la Conquista, el aristócrata indígena, el *tlatoque*, fue rebautizado como cacique, y los miembros de las órdenes militares o *pipiltin* como principales. Las autoridades españolas les reconocieron su estatus superior y hereditario y les incluyeron en la estructura de autoridad como gobernadores, jueces, alcaldes o regidores a cambio de que les sirvieran para recabar el tributo, proveer de fuerza de trabajo a los propietarios españoles y, en general, para controlar a la población nativa —a los *maceguales*—, justo como lo habían hecho desde antes de la Conquista (Meyer, 2000).¹²

Sin embargo, poco a poco la nobleza indígena empezó a perder derechos y privilegios conforme se consolidaba el orden colonial español, sobre todo a partir del ascenso al trono de Felipe II (Menegus, 2005: 23). Dentro de los factores que contribuyeron al ocaso del poder de los caciques indígenas, destacan los siguientes: a) la restricción en el empleo de dependientes bajo su influencia después de 1538; b) la limitación gradual de la autoridad de los caciques y principales; c) la regularización de los tributos, y d) la intromisión de gobernadores no hereditarios en los pueblos indígenas (Gibson, 1960: 180; también

¹² En efecto, una de las bases del dominio español durante los primeros años de la época colonial en México era el papel de intermediación que ejerció la nobleza indígena. Para el caso del otrora dominio azteca, Gibson asevera lo siguiente: “La conquista y los desórdenes de los años de 1520 desintegraron la posición de la clase dominante indígena, aunque no hasta el punto de eliminarla en su papel de autoridad intermediaria. Cortés y otros encomenderos interfirieron con las reglas de sucesión, aprobaron o desaprobaron las herencias particulares de los caciques y algunas veces asumieron plenos poderes para la designación del cacique. Por medio de privilegios y honores, por otra parte, los españoles favorecieron a los gobernantes indígenas que cooperaban, asegurándolos en sus posiciones, confirmando sus títulos y aprobando su posesión de tierras y vasallos. Los caciques y principales, por su parte, se mostraron dispuestos a apreciar la política de favoritismo y a solicitar beneficios” (Gibson, 1981: 157). En este mismo sentido, Margarita Menegus argumenta lo siguiente: “La Corona preservó la clase dirigente indígena y se valió de ella durante la conquista. Sin embargo, desde fechas muy tempranas buscó conservar principalmente a los señores que colaboraron con los españoles y quienes no opusieron resistencia al rey ni al cristianismo” (Menegus, 2005: 21 y 25).

consúltese Gibson, 1973). Así, a diferencia del poder y del prestigio que la institución del cacicazgo indígena adquirió en el siglo XVI, “al estallar la independencia, el cacique indígena era casi tan pobre como el promedio de la masa rural. Sin embargo, la institución no murió, y con las condiciones que surgieron al inicio de la etapa independiente tuvo un renacimiento y un cambio” (Meyer, 2000).¹³ De tal suerte que al final del periodo colonial, —y a la par de este proceso de decaimiento del poder y prestigio de la institución del cacicazgo indígena— el concepto de caciquismo empezó a adquirir un sentido negativo para denotar una forma de dominación política autoritaria a nivel local o regional, es decir, alguien que en un área geográfica ejerce un poder personalista, arbitrario y autoritario, con demasiada influencia en asuntos políticos y administrativos. Tal como afirma Charles Gibson, “[en] el México del XIX, por un proceso que ya se empezaba a realizar en los tiempos coloniales, el término cacique perdió su importancia tradicional y adquirió el significado de jefe político o tirano local” (Gibson, 1981: 165-167). Este es el significado del concepto de caciquismo que persiste actualmente no sólo en México sino en el resto de América Latina.

Ahora bien, antes de proponer una definición del fenómeno del caciquismo, se enumeran algunas definiciones sobre el mismo que algunos especialistas en el tema han formulado. Rodrigo Borja en su *Enciclopedia de la política* define al caciquismo en los siguientes términos:

El *caciquismo* suele ser un caudillismo primitivo, que se mantiene por el miedo o la amenaza. El cacique favorece a sus amigos y se venga implacablemente de sus enemigos. Otorga protección a sus incondicionales. Dueño de vidas y haciendas, concede cargos y canonjías a los que le sirven y trata de arruinar a quienes discuten su autoridad o contradicen sus designios. Generalmente el cacique — persona terrateniente y adinerada— es el dador y dispensador de favores en la comarca. Para ello, carente de convicciones ideológicas

¹³Al respecto, Gibson sostiene lo siguiente: “En los últimos tiempos de la colonia, el rango de cacique podía sostener, en cierta medida, el prestigio de una familia pero ya no podía ser considerado como un rango de gran autoridad. La herencia decaía o las propiedades del cacicazgo eran expropiadas de tal manera que las disputas en torno a la herencia no valían la pena. Donde los caciques todavía eran poderosos, su poder descansaba en el dominio económico y social común a todas las familias dominantes, cualquiera que fuera su origen. Mientras en el siglo XVII los caciques habían imitado a los españoles, en el siglo XVIII ‘caciques’ y ‘españoles’ podían ser igualmente mestizos, y si tenían éxito manejaban sus tierra, rentas, producción agrícola y modo de vida a manera de todos los hacendados y rancheros” (Gibson, 1981: 165-167).

como es, suele estar siempre ligado al poder a fin de obtener el nombramiento de las autoridades comarcanas y, por este medio, mantener su influencia en el lugar. El gobernante central, por su parte, respalda al cacique a cambio de sus favores electorales o políticos. El *caciquismo* es un síntoma del subdesarrollo político de una comunidad. Mientras más avanzada es una sociedad menos cabida hay para este tipo de caudillismo malévolo y bastardo (Borja, 1997: 82).

Rodrigo Borja enumera algunas características de la dominación caciquil: se observa al cacique como alguien que ejerce una considerable influencia sobre la comunidad y que posee un considerable poder económico y político. Participe de un sistema de relaciones clientelares, recompensa a sus amigos y castiga a sus enemigos, al tiempo que mantiene su poder gracias al miedo o la amenaza. Sin embargo, el autor asume una posición sumamente despectiva y negativa en torno al fenómeno del caciquismo. El cacique no sólo “gobierna” por medio de la violencia o el miedo sino también por la distribución a su red de apoyo y clientela de beneficios materiales (bienes básicos o recursos económicos, por ejemplo) e inmateriales (favores, protección y apoyo político, entre otros). Asimismo, el autor considera al caciquismo como un tipo de dominación tradicional y expresión del subdesarrollo político de una comunidad. Sin embargo, como ya se ha referido, el caciquismo no es un fenómeno propio de la sociedad tradicional, pues se encuentra integrado y articulado en la manera de funcionar del Estado moderno.

Salvador Giner establece que:

Un cacique es así quien por su posición social (control de recursos, propiedad o capital, conocimientos especiales o relaciones privilegiadas), o cargo institucional (político-administrativo), posee cierto poder o influencia capaz de mediatizar las conductas ajenas, ejerciéndolo de modo prepotente en provecho propio o de su clan o red caciquil [...] Dominación oligárquico-caciquil solo relativamente superada por el proceso de modernización socioeconómica y el incremento de la conciencia política (Giner, 2006: 79).

Esta definición introduce tres elementos del fenómeno en cuestión que resultan importantes: a) la base del poder caciquil: posición social o cargo institucional; b) el control de recursos; c) el papel del cacique como intermediario político, y por último d) la idea del cacique como alguien que no “gobierna” solo sino que se vale de un “clan o red caciquil.” No obstante, esta definición no toma en cuenta características importantes de la dominación caciquil, pues no hace referencia, por ejemplo, al poder informal, arbitrario y personalista que caracteriza a los cacicazgos. Además, en relación con el cargo institucional político-administrativo como base del poder caciquil, ya se argumentó que en tanto que representa un poder informal, el cacique no requiere, necesariamente, poseer un cargo para ejercer influencia en un determinado territorio. Asimismo, al participar en un sistema de relaciones clientelares, el cacique además de contar con un círculo cercano de apoyo o “clan o red caciquil”, posee un grupo más amplio de seguidores que se encuentran bajo su influencia (clientela), a quienes distribuye ciertos beneficios.

Para Pablo González Casanova, el caciquismo es una forma de dominación circunscrita a las zonas más marginadas del país:

Se trata, sin embargo, de sobrevivencias parciales [de los cacicazgos], resquebrajadas, muy lejanas de ese dominio total [nacional], propios de los verdaderos cacicazgos del pasado, en donde todo dependía del cacique: la riqueza, los puestos, el honor de las familias, el futuro político. Estos restos de lo que fue el gran cacique —superior a los gobernadores e incluso a los presidentes en turno—, dueño y señor de todo un territorio y el destino de sus habitantes, es cosa del pasado [...]. La influencia del cacique subsiste sin embargo en los gobiernos locales y las pequeñas comunidades de las zonas atrasadas del país [...] E incluso en éstas el proceso de disolución del caciquismo es visible, y son frecuentes los actos de rebeldía de los antiguos *vasallos* (González, 1965 [de la edición: 1993]: 46-48).

Como puede observarse, el autor menciona algunas características importantes del liderazgo caciquil: alguien que detenta riquezas, puestos de autoridad y control sobre un territorio y sus habitantes. Sin embargo, deja de lado uno de los elementos definitorios

centrales del caciquismo: el papel de intermediación política que ejerce el cacique. Por otro lado, al igual que los dos autores citados anteriormente, González Casanova restringe la dominación caciquil a los territorios más marginados del país y establece implícitamente que dicho fenómeno desaparecerá mientras avanza el proceso de modernización económica y política en dichos territorios. Así, “ya sea que el cacique se oponga al desarrollo, ya que él mismo lo promueva, el desarrollo acaba destruyendo su poder personal” (*Ibid.*, p. 49). Este argumento ha sido cuestionado en este trabajo. Si bien a lo largo del siglo XX y lo que va del presente, muchos cacicazgos han desaparecido a consecuencia de los cambios económicos y políticos, pero otros han surgido y se han fortalecido en un contexto en el que los territorios locales y regionales se encuentran insertos en los procesos económicos globales y en un contexto de cambio político democrático.

Pero, entonces, ¿cómo es posible definir al caciquismo en México de una manera más precisa? Paúl Friedrich proporciona una definición —clásica por cierto— que da cuenta de la mayoría de las características que se le atribuyen a la dominación caciquil:

Con referencia obvia a México, yo defino aquí cacique como un líder autocrático en la política local y regional, cuyo mando característicamente informal, personalista y a menudo arbitrario, está respaldado por un grupo de parientes, luchadores, varios dependientes (económicos en muchos casos), y está señalado por la amenaza diagnóstica y la práctica de la violencia. Sin embargo, estos caciques, aunque de manera imperfecta, sirven de puente entre los campesinos del poblado y, en el otro extremo, la ley, la política y el gobierno del estado y de la nación, y son, por tanto, variedades del así llamado “intermediarismo político” (Friedrich, 1991: 124-125).

Luisa Paré, por su parte, sugiere que el caciquismo puede entenderse como: “[...] un ejercicio informal y personal del poder a nivel local o regional en áreas rurales, caracterizado por sus actividades de mediación entre el pueblo y el aparato gubernamental, actividades posibles gracias al control y a la manipulación de los canales de comunicación, especialmente el sistema de autoridad” (Paré, 1972: 337). Asimismo, John Gledhill concibe al cacique como:

[...] un líder local (masculino) vinculado a unos patronos políticos de nivel superior, que mantiene su propio poder consiguiendo recursos “de arriba” para las comunidades a las que representa. Al hacerlo puede enriquecerse, siempre y cuando consiga recursos suficientes para mantener un importante número de clientes. Los caciques pueden ser corruptos y represivos, pero sólo dentro de unos límites coherentes con el mantenimiento del orden político, pues, de lo contrario, perderían el respaldo de sus patronos (Gledhill: 2000: 181)

Antonio Ugalde argumenta que el cacique es un líder que ejerce un control político, económico y social total o casi total en un área geográfica, quien para seguir manteniendo dicho control puede valerse del uso de la violencia física. Además, el cacique es reconocido y legitimado implícitamente por líderes políticos superiores, como el único líder de la comunidad (Ugalde, 1973:124).

Fernando I. Salmerón Castro llama la atención en torno a la importancia de definir al cacique con base en el papel de intermediación política informal que ejerce: “[...] no todos los intermediarios son caciques pero sí todos los caciques son intermediarios. Precisamente el papel relevante del cacique es su papel como intermediario; todos los aspectos folclóricos que caracterizan a un intermediario como cacique son eso más bien, aspectos folclóricos, y no aspectos estructurales importantes” (Salmerón, 1992: 85). Al igual que cualquier otro tipo de intermediario político, el cacique ostenta un poder en al menos dos niveles: “[...] manipula el control que tiene en cada nivel sobre alguna fuente de poder para fortalecer su posición en los demás niveles” (*Ibid.*, p. 87).

Ahora bien, el cacique posee tres características en tanto intermediario político informal: en primer lugar, se aprovecha conscientemente de su posición de mediación para mantener o incrementar su poder: “[...] otro tipo de intermediarios suelen emprender maniobras complejas y sofisticadas, además de manipular recursos de diversa índole, aspectos ideológicos o de cultura política, diferencias étnicas o religiosas, para mantener o incrementar su poder. Resulta obvio que el cacique es un intermediario de éste último tipo” (Salmerón, 1984, p. 122). En segundo lugar, hace ver sus actividades de mediación como *necesarias* tanto para su clientela como para su patrón, pues de otra manera su liderazgo y poder no tendría razón de ser: “[...] el cacique es un especialista político que tiene un

beneficio de sus actividades, pero que procura también la persistencia de la *necesidad* que posibilita su existencia como intermediario” (*Ibid.*, p. 123, énfasis agregado). En tercer lugar, —y quizás lo más importantes en términos definitorios— busca en todo momento monopolizar la intermediación política en dos sentidos: en primer término, trata de limitar la comunicación y flujos de recursos materiales e inmateriales entre su clientela y su patrón, esto es, “[...] busca monopolizar toda relación entre su comunidad y autoridades políticas externas, minimizando cualquier lazo que no sea mediado por ellos” (*Ibid.*, p. 124) y en segundo término, *no permite que nadie más ejerza el papel de intermediario que él lleva a cabo.*¹⁴Sobre este último punto, Salmerón afirma:

El intermediario político, que además de lograr esta negociación o esta capacidad de negociación de la base para con la cúspide y de mediar los recursos de la cúspide para negociar con la base, logra *cerrar los canales de acceso* a toda la gente, a todos los participantes de la base, y manipular estos canales de acceso a la cúspide de manera permanente y cerrada, ese es un cacique. *El cacique es el que no sólo se sitúa como un intermediario político, sino que también consigue que nadie más pueda desempeñar ese papel* (Salmerón, 1992: 109-110, énfasis agregado).

Ahora bien, resulta evidente que las prácticas del clientelismo político, y en particular las actividades de intermediación caciquil, poseen una dimensión social. En tanto intermediario, el cacique realiza actividades de gestión, procesamiento y canalización de demandas sociales diversas de individuos y grupos sociales que no tienen la posibilidad o la capacidad de hacer valer dichas demandas de manera directa o éstas no son atendidas de modo satisfactorio por las autoridades, por lo que se necesita la labor de mediación del cacique. En efecto, como ya se ha argumentado, el cacique debe satisfacer, al menos en

¹⁴ Respecto del caciquismo urbano, Wayne A. Cornelius afirma lo siguiente: “[...] el cacique trata de monopolizar todos los lazos de la comunidad bajo su control con las estructuras políticas y burocráticas del ambiente externo. Se esforzará por hacerse parecer como el único intermediario oficialmente reconocido entre los residentes del asentamiento y estas estructuras, la única persona en posición de trabajar con eficacia con las autoridades para el mejoramiento de la comunidad. Y tratará a toda costa de reducir al mínimo el contacto de residentes individuales con las oficinas políticas y gubernamentales externas, excepto cuando actúen por medio de sus propias acciones de intermediario. En esta forma, el cacique incrementa el sentimiento de dependencia de los residentes hacia él en cuanto al desempeño de esta función” (Cornelius, 1975: 587).

parte, las demandas y necesidades sociales de las personas que se encuentran bajo su influencia, debe distribuir parte de los beneficios y recursos que obtiene de las gestiones y del trabajo político que lleva a cabo y en general debe responder a las problemáticas que aquejan a su clientela política. Es por ello que Javier Auyero se refiere a las redes clientelares (en las que los mediadores políticos como los caciques ejercen un papel central) como *redes de resolución de problemas*. Al respecto, este autor argumenta lo siguiente para el caso de Argentina:

En los barrios pobres y de clase trabajadora, en los barrios marginales y asentamientos ilegales, muchas personas pobres y desempleadas resuelven los apremiantes problemas de la vida cotidiana (acceso a empleos y a prestaciones sociales, alimentos y medicinas, etcétera) por medio de redes clientelares que dependen de agentes mediadores, actores fundamentales, conocidos como “punteros”. Estas redes de resolución de problemas dependen del apoyo -no siempre legal ni abierto- de los gobiernos local, provincial y nacional, operando como núcleos de distribución de recursos y protección contra los peligros de la vida diaria (Auyero y Benzecry, 2016: 232)

Pero al mismo tiempo, la idea de intermediación posee una dimensión política: hace referencia también a la capacidad del cacique de ejercer un cierto control político sobre su clientela y de proporcionar apoyos diversos a los actores políticos y gubernamentales. En efecto, la otra dimensión de la intermediación alude a los vínculos políticos del cacique, esto es, a la relación que sostiene con las elites políticas, con los grupos políticos y con las instituciones del Estado. En síntesis, el cacique es una construcción social y política por el hecho de constituirse en un mediador político, en un agente articulador de intereses y en un gestor de demandas sociales diversas. De ahí que la dominación caciquil sea hasta cierto punto “necesaria” tanto para las clientelas como para los actores políticos y gubernamentales.

Una vez argumentado lo anterior, es importante ahora llevar a cabo una conceptualización más clara del fenómeno del caciquismo. Para ello, es necesario encontrar los elementos definitorios centrales de dicho término, de tal manera que sea posible distinguir el caciquismo de otras formas de ejercicio del poder en el ámbito local. En virtud de ello, se afirma que son dos los elementos centrales de la definición de caciquismo: constituye una forma de dominación y de liderazgo político en el que alguien, con ayuda de su grupo cercano de apoyo, ejerce a) *el monopolio de la intermediación política* entre dos niveles o ámbitos de acción (localidad-región-Estado; organización-Estado) y además b) *controla recursos estratégicos*.

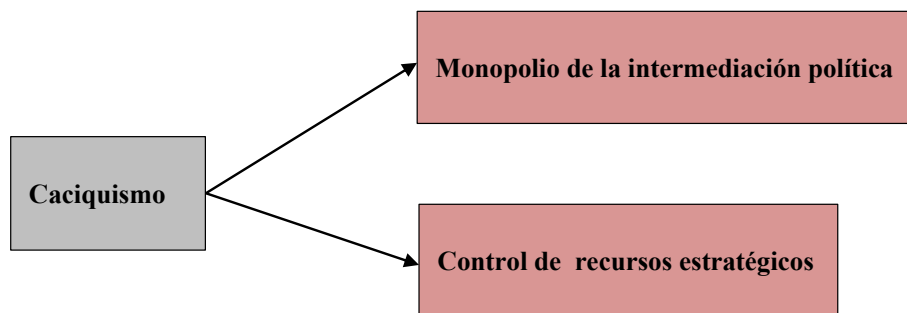
En relación con el primer elemento, —y retomando los trabajos de Salmerón Castro citados arriba, así como lo tratado en el apartado anterior sobre el clientelismo político—, es importante afirmar que, en primer lugar, el cacique en tanto *mediador político* ocupa una posición (estructural) *estratégica* porque se erige como un canal de comunicación entre dos niveles y como un agente que gestiona y controla flujos de recursos y beneficios materiales e inmateriales para los actores situados en cada uno de los dos niveles, y en segundo lugar, ocupa una posición *privilegiada* porque dicha posición (y las actividades de mediación que realiza) le reditúan una serie de beneficios tanto económicos como políticos (los cuales se distribuyen en parte a su círculo cercano de apoyo y clientela). Es por ello que el cacique, en tanto intermediario, es alguien que sobresale en términos políticos y económicos del medio en el que opera.

Sin embargo, como se argumentó anteriormente, el cacique no es sólo un intermediario político: es alguien que además *no permite que nadie más ocupe su posición estratégica y privilegiada*. De tal suerte que para poder distinguir el caciquismo de otras formas de intermediación clientelar, es necesario incluir la idea de monopolio y concentración del poder. Así, el cacique es alguien que además de ejercer una considerable influencia sobre la población de un territorio o sobre una organización determinada, se sitúa como *el único mediador político* en el medio en el que opera. En efecto, en tanto forma “extrema” del clientelismo político, el caciquismo implica la existencia de alguien que busca en todo momento constituirse como el único canal de comunicación y como el único capaz de gestionar, controlar y distribuir recursos. *Debido a que su posición estratégica y privilegiada le proporciona un considerable poder económico y político, el cacique*

procura en todo momento y por todos los medios, incluyendo el uso de la violencia física, que nadie más ocupe dicha posición. Es cierto que en general los intermediarios políticos informales buscan constituirse como las únicas vías para la obtención de bienes, servicios y favores, que buscan controlar el flujo de estos últimos y que los distribuyen de acuerdo con criterios personales, en síntesis, que buscan erigirse como los únicos canales de comunicación entre los dos niveles, no obstante la dominación caciquil implica que estas actividades se realizan de manera intensa y excesiva, valiéndose incluso de la violencia, por lo que no puede entenderse dicho fenómeno sociopolítico si no se hace referencia a la idea de *monopolio* de la intermediación política. Finalmente, esta idea de monopolio y concentración del poder que forma parte del concepto de caciquismo, y la misma dominación caciquil en concreto, deben pensarse en términos dinámicos, donde las luchas por el poder y las negociaciones políticas son relevantes, pues son constantes las pugnas por el poder que ostenta el cacique, de ahí que éste genere estrategias para seguir conservando el poder y así defender su posición estratégica y privilegiada frente a liderazgos y grupos políticos opositores que ponen en riesgo su dominio.

En relación con el segundo elemento, es decir, los recursos estratégicos, resulta importante afirmar que éstos constituyen una de las fuentes de poder de los cacicazgos, y pueden ser de carácter económico, político-administrativo, cultural, entre otros, o una combinación de ellos. Los recursos estratégicos son tales en la medida en que otorgan un considerable poder (ya sea social, político y/o económico) a quien los controla, pues dichos recursos les permite formar una clientela política a través de la cual pueden negociar apoyo político y ejercer presión política, además de que dichos recursos son escasos, muchas veces constituyen bienes que son disputados, y normalmente responden a la satisfacción de determinadas necesidades sociales. Esto es sumamente importante porque el dominio de los cacicazgos se funda sobre la existencia de determinadas necesidades sociales; de ahí que el cacique participe dentro de un sistema de relaciones clientelares. En síntesis, como el lector podrá observar, el monopolio de la intermediación política y el control de recursos estratégicos son elementos centrales de la definición de caciquismo (véase el Esquema 3).

Esquema 3. Elementos definitorios centrales de la categoría de *caciquismo*



Fuente: elaboración propia

Lo referido en los párrafos anteriores permite comprender la manera en que el concepto de caciquismo, por un lado, se contrapone a los principios de competencia política y compartición del poder, y por otro, se relacione estrechamente con el ejercicio de la violencia. Como ya se refirió, el cacique es alguien que logra concentrar y/o monopolizar el poder en su ámbito de influencia. Y su posición estratégica y privilegiada, así como sus tareas de mediación, le proporcionan diversos beneficios. De tal suerte que la preservación de su estructura de poder y la defensa de esta posición llevan al liderazgo caciquil a neutralizar o en todo caso eliminar cualquier tipo de competencia política (liderazgos políticos alternos, movimientos opositores o grupos políticos rivales). En dichas acciones, el cacique puede valerse del ejercicio de la violencia física en distintos grados. Con ello, la política caciquil es una política que busca acabar, si es necesario por medio de la violencia física (aunque no se restringe a ello), con todo tipo de opciones políticas que representen alternativas para los clientes, y con liderazgos políticos y movimientos opositores que busquen disputarle su dominio. De ahí que la violencia con que se ha caracterizado históricamente la política caciquil sea reflejo de estos dos elementos definitorios del fenómeno del caciquismo, es decir, es resultado de los conflictos y luchas derivados de la búsqueda, por parte de los caciques, de la preservación del monopolio de la intermediación política (y por tanto de su posición estratégica y privilegiada) y del control de recursos estratégicos. Así, la capacidad del cacique de mantenerse como el *único intermediario político autorizado para ejercer el poder* en un determinado espacio, es posible gracias a

los beneficios que distribuye, pero también gracias a los diversos medios coercitivos de los cuales se vale, incluida la violencia “como amenazante soporte del poder” (Salmerón, *Ibid.*, p. 110).

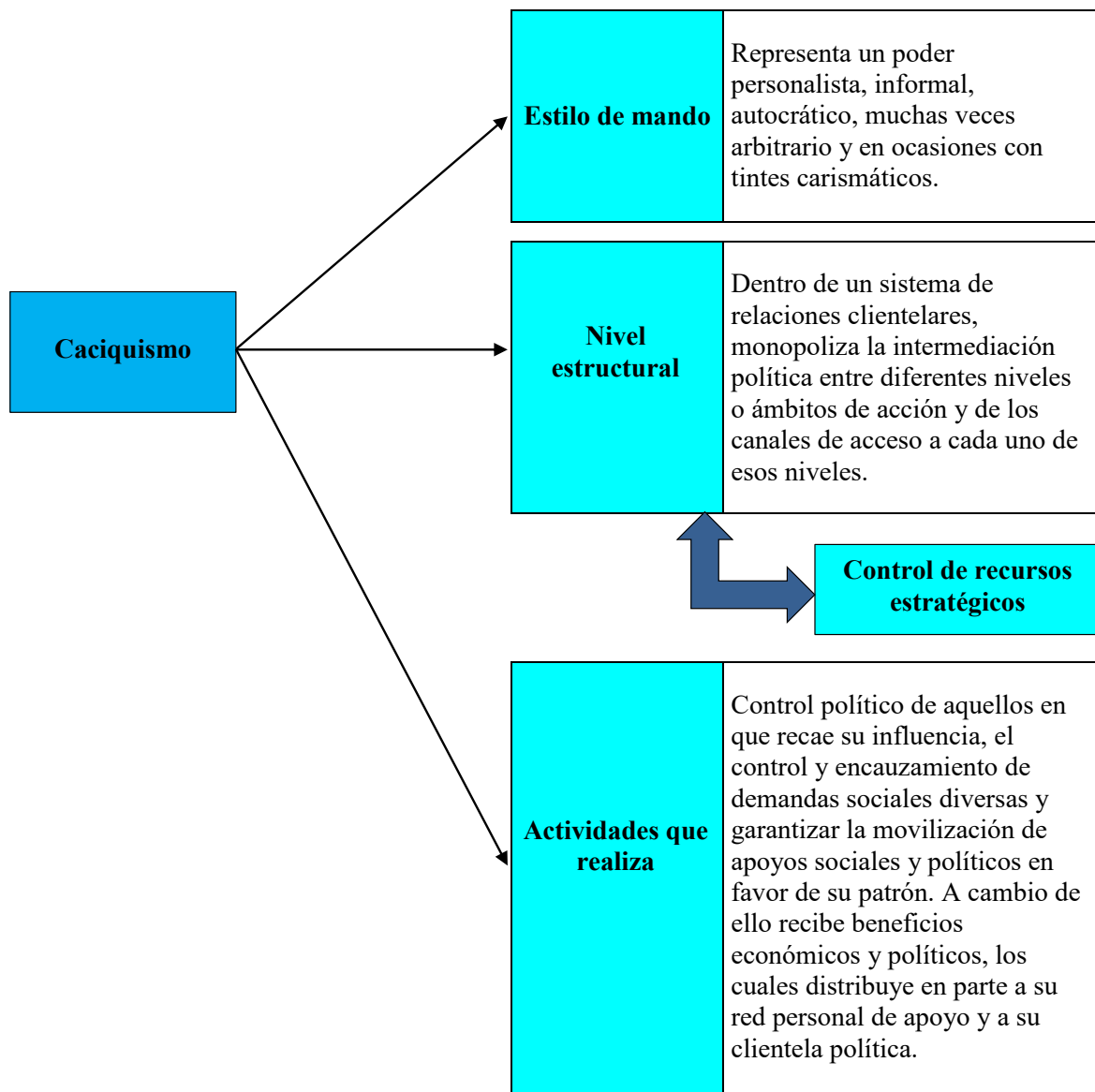
Sin embargo, los caciques no gobiernan sólo a través de medios violentos y represivos. Aunque en los casos extremos pueden ejercer la violencia en un alto grado, normalmente lo hacen de manera estratégica y con baja intensidad. En oposición a lo anterior, cabe recordar en este punto que un elemento importante de la dominación caciquil lo constituye la distribución que hace el cacique de determinados beneficios materiales e inmateriales. Tal como argumenta el historiador Alan Knight, los caciques recompensan a sus amigos y castigan a sus enemigos: “El cacique recompensa a sus amigos y castiga a sus enemigos. Cumple con la vieja máxima de Díaz: pan o palo. Las recompensas (pan), que discutiré más adelante, van desde los obsequios materiales (tierra, crédito, dinero), pasando por los beneficios intermedios materiales e intangibles (trabajos), hasta los beneficios ‘no materiales’ (por ejemplo, la protección, que puede significar defender al cliente del palo de los caciques rivales)” (Knight, 2000). Más adelante afirma:

La violencia caciquil tiende a ser de baja intensidad, esporádica e incluso quirúrgica (sobre todo, parece, en las ciudades, donde hay más alternativas no violentas y donde el precio político del derramamiento de sangre puede ser más alto). Pero los caciques buenos —es decir, eficientes— no incurren en la violencia y la represión generalizadas, aun en las zonas más agrestes [...]. También se fían mucho de métodos que prescinden de la violencia: el pan contrabalancea al palo en un grado mayor en los regímenes caciquiles que en los militares/autoritarios; de hecho, los caciques son casi invariablemente civiles, aunque a menudo están bien entrenados para el tiroteo. El caciquismo, para resumir, es más consensual —quizá hasta “hegemónico”, en el sentido gramsciano— que el autoritarismo burocrático (*Ibid.*).

A partir de las ideas precedentes, y con base en las definiciones citadas, es posible definir al caciquismo como una forma de dominación y de liderazgo político centrada en la figura política del cacique. Su existencia tiene lugar dentro de una determinada estructura

socioeconómica y política. El cacique (masculino o femenino) es un actor económico, político y social que dentro de un sistema de relaciones clientelares, y con ayuda de un grupo cercano de apoyo o círculo interno de seguidores, monopoliza la intermediación política entre diferentes niveles o ámbitos de acción (localidad-región-Estado; organización-Estado) y de los canales de acceso a cada uno de esos niveles. Es decir, es alguien que en un determinado territorio u organización ejerce un control político y económico y logra concentrar y/o monopolizar el poder en un grado considerable. Además, el cacique es alguien que controla recursos estratégicos del medio en el que opera y su estilo de mando se caracteriza por el ejercicio del poder personalista, informal, autocrático, muchas veces arbitrario y en ocasiones con tintes carismáticos. Su dominio se apoya en redes de parentesco, de dependientes y seguidores, con quienes establece relaciones de lealtad y apoyo mutuo. Para hacer valer sus intereses, preservar su poder y seguir manteniendo su posición estratégica y privilegiada, puede emplear la violencia en distintos grados cuando otros medios de persuasión y de coacción más sutiles no funcionan. Su posición privilegiada como el *único* intermediario político le permite tener acceso a diversos recursos y beneficios materiales e inmateriales, mismos que en parte distribuye a su grupo cercano de apoyo y, de forma más amplia, a su clientela política. Dentro de las actividades que lleva a cabo destaca el control y encauzamiento de demandas sociales diversas de su clientela y el control político de la misma. Asimismo, el cacique tiene como una de sus tareas garantizar la movilización de apoyos sociales y políticos en favor de las autoridades gubernamentales de los distintos niveles, algún partido político, un grupo político, un líder político o en favor de otro cacique de mayor jerarquía, todo lo cual le permite formar parte del bloque en el poder y contar con el apoyo político del mismo. El Esquema 4 ilustra la definición de caciquismo propuesta:

Esquema 4. Ideas inherentes al concepto de caciquismo



Fuente: elaboración propia

Para concluir este apartado resulta conviene aclarar algunos puntos en relación con la definición de caciquismo propuesta en este trabajo y su distinción de otros conceptos. En primer lugar, es importante afirmar que aunque con el concepto de caciquismo se hace

énfasis en el *cacique* en tanto actor social, político y económico, es decir, se centra en la figura política del cacique, con dicha categoría se está refiriendo también, y sobre todo, a un *sistema de dominación y de liderazgo político* en el que intervienen otros actores importantes, pues ocurre que sin el respaldo del conjunto de sus seguidores (su círculo cercano y su clientela) y sin el apoyo de sus patrones superiores (autoridades políticas superiores), el poder de los caciques se desvanece y la mediación caciquil pierde sentido. Asimismo, es relevante argumentar en este punto que la clientela política del cacique no puede ser observada como una “masa” pasiva, carente de poder y acción, subordinada inevitablemente al dominio caciquil. En el caciquismo contemporáneo, sobre todo en el caso del caciquismo urbano como el que aquí se analiza, los clientes ostentan más opciones y recursos para salir del dominio caciquil, pero evidentemente *ello tiene consecuencias diversas*, que abarcan desde la privación de beneficios importantes hasta la represión violenta. Las relaciones de los clientes con el cacique están marcadas por una combinación de racionalidad (pensar en términos de costo-beneficio), reciprocidad respecto de los beneficios obtenidos, legitimidad del liderazgo y el compartir una identidad común, esta última normalmente es construida y cultivada por los propios cacicazgos. Por ello, en el estudio del caciquismo es importante analizar por qué los clientes siguen al cacique, esto es, examinar los significados, expectativas y percepciones que poseen los primeros respecto del liderazgo caciquil, sin concebirlos desde antes como actores carentes de poder.

En segundo lugar, es importante tener presente que la estrategia metodológica utilizada para conceptualizar el caciquismo, que como se ha dicho constituye una forma de dominación y de liderazgo político en el que alguien ejerce el monopolio de la intermediación política entre al menos dos niveles o ámbitos de acción y además controla recursos estratégicos, se fundamentó en el trabajo de análisis simultáneo tanto en el nivel conceptual como en el empírico. Tomando en cuenta las preguntas de investigación, se llevó a cabo una revisión bibliográfica del concepto de caciquismo (y sobre los casos de estudio realizados sobre dicho fenómeno) y al mismo tiempo se pensó dicho concepto a partir del caso que se analiza en este trabajo (el caciquismo en las organizaciones del transporte público). Por ejemplo, como se observará en los siguientes capítulos, el líder transportista que se analiza se erige como un intermediario político entre, por un lado, los transportistas que integran las organizaciones del transporte que dirige y, por otro, el

gobierno local, las autoridades del transporte y, en general, las elites políticas locales y nacionales. Al mismo tiempo, es alguien que concentra y monopoliza el poder en las organizaciones de transportistas. Además, controla recursos estratégicos relacionados con la movilidad urbana: organizaciones, empresas, concesiones y rutas de transporte público. Cabe afirmar que cuando tienen lugar determinados conflictos en los que los caciques son los actores centrales de las pugnas, es cuando se puede observar de manera más clara los dos elementos definatorios del caciquismo. Precisamente, en relación con el caso que se analiza en este trabajo, el Capítulo IV está destinado a analizar las disputas por el monopolio del poder y el control de recursos estratégicos en el sector de transporte público de la entidad mexiquense, así como la expresión espacial de dichos conflictos y de la dominación caciquil en general. Es importante también aseverar que la definición de caciquismo precedente debe entenderse en términos de un “tipo ideal”, en el sentido de que los casos concretos pueden aproximarse o alejarse en un determinado grado respecto de la definición propuesta. Así, la investigación empírica dará cuenta del contenido de los dos elementos constitutivos de la definición de caciquismo y las características generales del caciquismo en el caso en cuestión.

En tercer lugar, deviene importante distinguir entre los conceptos de *caciquismo* y *corporativismo/neocorporativismo*. Este último constituye una categoría que alude a procesos sociales más generales. El corporativismo es considerado una doctrina política o una teoría que busca explicar la naturaleza de las relaciones sociopolíticas y la intermediación y representación de intereses entre las organizaciones de la sociedad civil y el Estado. Los conceptos de *corporativismo/neocorporativismo* fueron utilizados como un “instrumento para analizar una serie de cambios verificados en la relación entre estado y organizaciones de los intereses privados en los países capitalistas de régimen democrático” (Regini, 2005: 1042), esto es, como “una herramienta no sólo descriptiva sino analítica para explicar el desarrollo de un tipo particular de organización de los intereses y de relaciones Estado-sociedad en el siglo XX” (Ortega, 2000: 107). En cambio, el caciquismo es un concepto que alude a un fenómeno más específico: se refiere a la existencia, en una determinada estructura socioeconómica y política, de una forma de dominación y de liderazgo político centrada en la figura política del cacique. Ahora bien, en la política caciquil ocurren dos procesos estrechamente interrelacionados: los

mecanismos de dominación de los que se vale el cacique respecto de su clientela y las relaciones y vínculos que establece el cacique con el Estado. Este último proceso sitúa al caciquismo en relación con el corporativismo. En efecto, el cacique vive de prácticas clientelares y corporativistas, de apoyos mutuos y de intercambios políticos diversos con el Estado.

En México en el siglo XX (así como en otros países de América Latina) donde el corporativismo observó fuertes rasgos autoritarios, clientelares y patrimoniales, es decir, donde tuvo lugar un *corporativismo de tipo estatal-autoritario*, se hizo evidente una estrecha relación entre los arreglos corporativistas y el fenómeno del caciquismo. En el proceso de consolidación del Estado posrevolucionario, durante el predominio del régimen de partido hegemónico y presidencialista, la mayoría de las organizaciones de los trabajadores y de los sectores populares fueron integradas al Estado a través de un esquema de intercambios políticos de tipo corporativo. Al mismo tiempo, al interior de dichas organizaciones surgieron líderes autoritarios, algunos de tipo caciquil, que convirtieron sus respectivos gremios en espacios de poder personal. Estos líderes y sus grupos políticos aportaron distintos tipos de apoyo al Estado, sobre todo el relacionado con el control político y la movilización clientelar; lo anterior a cambio de diversos beneficios tales como el acceso a cargos de elección popular. De tal suerte que en este proceso de integración y de control político corporativista, el caciquismo jugó un papel sumamente relevante. El caciquismo fue (y sigue siendo) una forma de dominación y de mediación política que facilitó los arreglos corporativistas en el contexto de la existencia de un sistema político autoritario, es decir, posibilitó los procesos de intermediación y representación de intereses entre las organizaciones sociales y el Estado. El cacique fue, y sigue siendo hasta cierto punto, un agente del dominio estatal corporativista. De ahí que las nociones de caciquismo y corporativismo estén estrechamente relacionadas en la reciente historia política mexicana y aún más en la actualidad.

En cuarto lugar, corresponde ahora distinguir entre los conceptos de *caciquismo* y *líder/liderazgo*. El líder —afirma Rodrigo Borja— es “el jefe o conductor de un grupo social. Más concretamente: quien encabeza, guía, acaudilla o motiva un gobierno, un partido, un movimiento o una operación política”. En seguida argumenta: “El *liderazgo* no siempre está ligado al desempeño de una función pública o partidista. Es muchas veces un

atributo intrínseco de la persona, un ascendiente social. Aunque carezca de autoridad formal, es decir, de un cargo directivo dentro del Estado, del partido o de una organización social, al líder se le reconoce una situación de superioridad que obliga moralmente la voluntad del grupo y que alcanza la obediencia a sus mandatos, decisiones u opiniones”. Y el liderazgo “es la condición de líder o el ejercicio de sus funciones. Al líder político suelen acompañarle atributos humanos poco comunes: capacidad de trabajo y don de mando extraordinarios” (Borja, 1997). En una definición más precisa, Orazio M. Petracca arguye que el liderazgo debe ser entendido “como un papel: que a) se desempeña en un contexto específico de interacción y refleja en sí mismo (y en su ‘cometido’) la ‘situación’ de este contexto; b) manifiesta ciertas motivaciones del líder y requiere ciertos atributos de personalidad y habilidad, además de ciertos recursos en general, que son todos (motivaciones, atributos y recursos) variables del papel en función de su contexto; c) está ligado a las expectativas de sus seguidores, con sus recursos, sus demandas y sus actitudes”. Más adelante concluye que son líderes “los que a) dentro de un grupo, b) detentan tal posición de poder que influye en forma determinante en las decisiones de carácter estratégico, c) poder que se ejerce activamente,) y que encuentra una legitimación en su correspondencia con las expectativas del grupo” (Petracca, 2005: 914-917). Henry Pratt Fairchild afirma que el liderazgo es un “proceso-situación en que una persona (o varias), en méritos de su capacidad real o supuesta para resolver los problemas cotidianos en la vida de un grupo, encuentra seguidores que se hallan bajo su influjo” (Fairchild, 1984:173).

Evidentemente, los caciques ejercen funciones de liderazgo. Sin embargo, conviene tener presente que aunque, efectivamente, todo cacique ejerce funciones de liderazgo, pues poseen cualidades personales destacables y habilidades de mando o conducción, ostentan autoridad e influencia sobre sus seguidores y tienen la capacidad de resolver problemas que aquejan a estos últimos, *no todo líder es un cacique*. El caciquismo constituye una forma particular de liderazgo. En primer término, es importante afirmar que el caciquismo es un subtipo de dominación clientelista, esto es, el cacique es un intermediario político que participa dentro de un sistema de relaciones clientelares. En segundo término, el caciquismo es una forma de liderazgo político de tipo autoritario o semiautoritario, pues como ya se argumentó, el cacique es alguien que busca constituirse

como el único intermediario político autorizado para ejercer el poder en un determinado territorio u organización. En virtud de ello, un líder se convierte en cacique cuando se erige como un intermediario político de tipo clientelar que ejerce el monopolio del poder y controla recursos estratégicos del medio en el que opera. En tercer lugar, es importante recordar que en los tipos de liderazgo analizados por Max Weber, el cacique se asemeja más al tipo patrimonial (tradicional) y al carismático, pues el cacique es un líder informal, arbitrario y personalista que destaca por sus habilidades de conducción.

En quinto lugar, debido a que en muchas ocasiones los caciques participan de las actividades empresariales, tal como es el caso que nos ocupa en este trabajo, también resulta conveniente distinguir entre las categorías de *cacique* y *empresario*. De manera general, puede definirse a este último como alguien que dirige actividades de producción y comercialización de bienes y servicios con el fin de obtener una ganancia o beneficio de tipo económico. Casi siempre los empresarios estrechan amplios vínculos políticos y/o participan en la política. Gracias a las actividades económicas que desarrollan y a los vínculos políticos que llegan a entretener, los empresarios pueden adquirir un considerable poder económico y político. Del mismo modo, los caciques son individuos que ostentan un poder económico, social y político y destacan en el medio en el que operan (estos poderes son inherentes a la dominación caciquil). Sin embargo, nuevamente es preciso aclarar que, a diferencia de los empresarios, el cacique es un intermediario político que participa en un entramado de relaciones clientelares (un subtipo de dominación clientelista) y que es alguien que en todo momento busca concentrar el poder en su ámbito de influencia. En síntesis, aunque ambos pueden ostentar un poder económico y político, el cacique posee una clientela política, ejerce tareas de mediación política y busca monopolizar el poder. Pero además de observar estos elementos, el cacique puede participar de las actividades empresariales, tomando en cuenta que las tareas de mediación política y las relaciones políticas que establece el cacique, y en general su poder político, contribuyen a consolidar su poder económico y viceversa. Y el empresario puede convertirse en un cacique.

En el caso que nos ocupa, en un contexto marcado por la urbanización acelerada de los municipios mexiquenses, y la consolidación de la Ciudad de México como uno de los centros del desarrollo capitalista global, el líder transportista analizado transitó de la política al negocio del transporte, se convirtió en un empresario del transporte, al tiempo

que fue construyendo un cacicazgo en las organizaciones de transportistas del servicio público. Por ello, para analizar la estructura de poder del cacique transportista, resulta importante hacer alusión al negocio del transporte y al factor económico que caracteriza a dicho cacicazgo, rubro que será abordado más adelante en este trabajo.

En sexto lugar, la mayoría de los estudios sobre caciquismo hacen referencia al cacique como un actor sociopolítico (masculino) relevante de la política local. Los trabajos sobre el tema se han centrado en el examen del cacique en tanto persona masculina porque este fenómeno no es sólo producto de una cultura política patrimonialista y clientelar sino también patriarcal y machista. El cacique (sobre todo el tradicional rural) era descrito como el “hombre fuerte” de un determinado territorio, y el “benefactor” y “protector” de la comunidad. Sin embargo, esta forma de dominación ha sido ejercida también por mujeres, lo cual remite al problema de la relación del caciquismo con la cuestión del género (sobre este tema véase Fernández, 2005). Las mujeres también han ejercido el papel de “cacicas”, y no sobre la base del apoyo y/o protección de una figura masculina (padre o esposo) sino que han logrado construir un dominio propio. Este fue el caso del cacicazgo urbano de Guadalupe Buendía *La loba*, quien logró ejercer un férreo control político sobre el municipio de Chimalhuacán, Estado de México, hace algunas décadas. En efecto, Buendía fue una lideresa altamente autoritaria y arbitraria, que ejercía una considerable represión y violencia sobre sus enemigos políticos, y cuyas conexiones políticas alcanzaban la política estatal y nacional. Más recientemente puede citarse a las lideresas del comercio informal de la zona centro de la Ciudad de México. También es importante mencionar la trayectoria política y liderazgo de la profesora Elba Esther Gordillo en el SNTE. Todas ellas son un buen ejemplo del ejercicio del poder caciquil. Así, en la definición propuesta arriba, se hace referencia al cacique y al caciquismo como una forma de liderazgo político y dominación que puede ser ejercida tanto por figuras masculinas como femeninas.

En séptimo lugar, cuando se aborda el fenómeno del caciquismo comúnmente se hace énfasis en la base territorial del mismo, es decir, se define al caciquismo como una forma de dominación a nivel local y/o regional y al cacique como alguien que ejerce un control político en un área geográfica determinada. El caciquismo así definido persiste, pero dicho fenómeno también se ha reproducido en una diversidad de organizaciones, tal

como es el caso que nos ocupa: las organizaciones y sindicatos de transportistas. Lo anterior no quiere decir que el caciquismo en dichas organizaciones no posea una inscripción territorial. Sin embargo, aquí la política caciquil está estrechamente vinculada a la burocracia política estatal, esto es, a la capacidad de los caciques de manipular las instituciones estatales y obtener recursos estatales. Es así que, por ejemplo, Francois Xavier Guerra habla de un “caciquismo no territorial”:

Volvemos a encontrar aquí uno de nuestros puntos de partida, la existencia de otro tipo de caciquismo, *un caciquismo no territorial*, sino propio de las organizaciones, ya sean políticas o no. Caciquismo, ciertamente en la medida en que dentro de esas asociaciones modernas encontramos sistemas de poder con comportamientos de tipo antiguo que violan también en la realidad los principios democráticos que figuran en los estatutos de estas organizaciones. Los vínculos de parentesco, de amistad, de clientela, siguen estructurando los grupos que compiten por el poder dentro de ellas, aunque a veces se disimulen bajo el nombre muy abstracto de “tendencias”. De ahí que, para mantener la cohesión de esos grupos, existan también un conjunto de prácticas análogas a las del caciquismo clásico: poder ejercido por testaferros, cargos dados a los fieles a cambio de su lealtad, control y manipulación de las elecciones internas, etc. (Xavier Guerra, 1992: 125).

Finalmente, con la definición propuesta se intenta distanciar de la visión del caciquismo que restringe dicho fenómeno a las zonas rurales más marginadas, que se encuentra destinada a desaparecer conforme avanzan los procesos de modernización económica y política. Por el contrario, se observa al caciquismo como una forma de ejercicio del poder que se va “acomodando” a los cambios económicos, políticos y sociales en la región latinoamericana. Como muestra de esta capacidad de “adaptación” se encuentra, precisamente, el surgimiento y persistencia del caciquismo en las organizaciones sindicales, en los sectores populares de las ciudades e incluso en las universidades. Y es importante afirmar que incluso las formas caciquiles de autoridad han sido parte de los procesos de cambios social, tal es el caso del proceso acelerado de expansión urbana que

tuvo lugar en las principales ciudades latinoamericanas a partir de la segunda mitad del siglo XX. Así, por ejemplo, los cacicazgos en las organizaciones del transporte público, en las organizaciones encargadas de la gestión de vivienda popular y en otras tantas organizaciones que gestionaron diversos bienes y servicios urbanos, han jugado un papel importante en los procesos de urbanización y configuración urbana.

2.5. La relación del caciquismo con otras formas de liderazgo político local existentes en América Latina

Ahora bien, como puede observarse en la revisión conceptual del caciquismo realizada en el apartado anterior, dicho fenómeno sociopolítico normalmente ha sido definido y restringido a la historia política de México. Sin embargo, sucede que otros tipos de dominación y de liderazgo político local existentes en Latinoamérica han sido equiparados al caciquismo mexicano, como lo es el caso del *coronelismo* en Brasil y el *gamonalismo* en los países andinos. Por su parte, el caudillismo constituye una forma de ejercicio del poder que ha estado presente a lo largo de historia política de la mayoría de los países latinoamericanos. Con el objetivo de proporcionar una perspectiva más amplia sobre la intermediación clientelar en América Latina, si bien no de manera exhaustiva, este apartado está destinado a examinar, en un nivel conceptual, la manera en que el fenómeno del caciquismo se asemeja o se distingue de estas otras formas de dominación: el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo.

La conceptualización del caudillismo latinoamericano puede realizarse a partir de dos perspectivas, a saber: en primer lugar, al considerarlo como un periodo histórico “situado entre el fin de las guerras de independencia (1820-1825) y el surgimiento de los estados nacionales en la segunda mitad del siglo XIX” y en segundo lugar, al conceptualizarlo a partir de la figura del caudillo, “al que se considera una expresión típica y común de los pueblos de América Latina más allá de la determinada situación histórica a la que pertenece” (Editorial, 2005: 203). Por su parte, el *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* asigna al régimen del *caudillaje* (caudillismo) los siguientes significados: el “mando o gobierno de un caudillo”, el “conjunto de caudillos”, la “sucesión histórica de caudillos”, la “época de predominio histórico de los caudillos”, y al final es

definido como sinónimo de caciquismo. Asimismo, esta misma fuente le asigna al término *caudillo* un significado que va del liderazgo militar al liderazgo político: “jefe absoluto de un ejército”, “hombre que encabeza algún grupo, comunidad o cuerpo” o “dictador político” (RALE, 2016). Carlos Martínez Assad argumenta que el caudillismo puede presentar diversas acepciones, de tal manera que:

Puede definir un periodo histórico o la política de los hombres fuertes. En todo caso, se trata de una forma de poder que se ejerce por la vía del liderazgo y sirve al control político, suscitando en ocasiones el consenso con prácticas que anteceden a la creación de instituciones. El caudillo es la cabeza de ese sistema, lo que logra a través de sus cualidades carismáticas y de su capacidad para realizar alianzas fundamentadas en lealtades personales, que le permiten establecer una amplia clientela. Se le asocia también al atributo para la conducción de fuerzas armadas y se le relaciona principalmente, aunque no en forma exclusiva, con regímenes políticos latinoamericanos (Martínez, 2000: 29).

Para K. H. Silvert el caudillismo es un fenómeno característico de Iberoamérica y lo define de manera general como “cualquier régimen personalista y cuasimilitar, cuyos mecanismos partidistas, procedimientos administrativos y funciones legislativas están sometidos al control inmediato y directo de un líder carismático y su cohorte de funcionarios mediadores”, y en términos históricos lo conceptualiza como “un gobierno personalista y cuasimilitar, de origen y base económica provinciales, que cumplió cierta función de integración nacional en las épocas de decadencia o debilitamiento de una autoridad central efectiva. El caudillismo no fue nunca socialmente revolucionario, pese a que en ocasiones los caudillos hayan podido sentirse solidarios de una determinada ideología” (Silvert, 1974: 223).

El siglo XIX es el siglo de la política caudillista en Latinoamérica, y le sigue en parte el siglo XX e incluso, con algunos matices, el siglo XXI con Hugo Chávez en Venezuela como su mejor representante. Tal como se refirió al principio de este capítulo, durante la mayor parte del siglo XIX, los caudillos y los caciques regionales y locales

constituyeron las figuras centrales de la política nacional y subnacional de la mayoría de los países latinoamericanos. El predominio de estas figuras políticas es producto de la estructura sociopolítica y cultural heredada del dominio colonial, así como de la debilidad de los incipientes Estados surgidos de las luchas independentistas, todo lo cual se expresa en la incapacidad de consolidar un poder central capaz de neutralizar y someter a los poderes regionales.

Tomando en consideración el escenario político latinoamericano del siglo XIX, se puede definir a la figura política del caudillo como un liderazgo político-militar que posee una considerable dosis de carisma y cuyo estilo de mando se caracteriza por el ejercicio del poder autoritario, personalista y arbitrario. En relación con esto último, Leslie Bethell afirma: “Debido a que su régimen le faltaba *de facto* legitimidad constitucional y que con frecuencia tenía que afrontar la oposición de otros caudillos, muchas veces se encontraba obligado a gobernar por medio de la violencia con poca o ninguna consideración a los preciosismos constitucionales”. Más adelante argumenta: “Era bastante frecuente que sus actos fueran arbitrarios. La impredecibilidad aumentaba por el hecho de que gobernaba según su criterio personal. Para el caudillo la cuestión fundamental era la lealtad personal. Los que le eran leales podían esperar su ayuda, pero a los que eran sospechosos de serle desleales les esperaba una venganza terrible” (Bethell, 1985: 64).

La base de poder de la dominación caudillista lo constituye el establecimiento de alianzas políticas con diversos actores económicos y políticos, e incluye relaciones de lealtad y apoyo político mutuo con caciques locales y regionales y otras formas de intermediación política a nivel local. En efecto, una característica central del caudillo es el hecho fundamental de que en torno a su liderazgo se forma una red de alianzas y relaciones de lealtad y reciprocidad con otros actores políticos y económicos, principalmente con las oligarquías locales y regionales y los cacicazgos locales. De ahí que el caudillismo, junto con el caciquismo, constituyan formas de dominación que se inscriben en un sistema más amplio de relaciones clientelares. “Los caudillos podían atraer a una necesaria clientela prometiendo a sus seguidores cargos públicos y otras recompensas cuando llegaran al poder. Y los clientes se vinculaban al posible patrón en la esperanza de ser preferidos una vez que este hubiera llegado a la cumbre. De este modo, las necesidades mutuas de patrón y clientela fueron uno de los sostenes del caudillismo en los nuevos estados”, argumenta John

Lynch (citado en Pizano, 2001: 80). De tal suerte que “se puede decir que los lazos caudillistas de patrón-cliente a menudo formaban elaboradas pirámides en la que los caciques locales, con sus seguidores personales, prometían lealtad a los jefes regionales, quienes a cambio concedían al menos un apoyo temporal a los caudillos o a otros líderes que operaban a nivel nacional” (Bethell, *op. cit.*, p. 63-64).

Sin embargo, en el significado histórico del término, el uso o la amenaza del uso de la violencia militar con fines políticos constituye uno de los elementos centrales de la definición de caudillismo. Aquí el caudillo es alguien (puede ser un militar profesional, puede ser un civil con apoyo de las fuerzas militares o puede ser un civil al mando de fuerzas irregulares) que busca el acceso al poder o la defensa de determinados intereses o proyectos políticos a través del uso o la amenaza del uso de la violencia militar (por lo que también se les puede definir como intermediarios político-militares). El caudillo no es sólo el líder de una milicia sino sobre todo un líder político-militar, un líder carismático enfocado a la lucha por el poder político que se vale de la fuerza militar como principal recurso de poder. Leslie Bethell afirma, por ejemplo, que en el siglo XIX, “al referirse a un caudillo se piensa generalmente en *alguien que usó la violencia o la amenaza de la violencia para fines políticos*, ya se tratara de un oficial profesional dirigiendo unidades del ejército regular, de un oficial de la milicia provincial, o de un civil a caballo dirigiendo a la milicia o a fuerzas irregulares en la lucha política. También se usa en sentido más amplio para aludir a un jefe esencialmente civil que ejerció una represión violenta, como fueron los casos del doctor Francia en Paraguay y Diego Portales en Chile” (Bethell, *op. cit.*, p. 62, énfasis agregado). Del mismo modo, en relación con las nociones de caudillo/caudillismo, Andreas Boeckh argumenta: “En los países de habla hispana, designación para una figura carismática *cuya dominación está basada principalmente en la violencia*, y en parte en seguidores voluntarios, y que se encontraba en América Latina sobre todo en el siglo XIX” (Boeckh, 2006: 142, énfasis agregado). Por su parte, Guadalupe Ríos de la Torre y Edelmiro Ramírez Leyva definen al caudillismo como una “forma de poder político en la cual toda la capacidad de decisión está concentrada en una sola persona que obtiene una

posición de preeminencia social, *generalmente por la fuerza* (Ríos y Ramírez, 2010: 53, énfasis agregado).¹⁵

Como puede observarse, en términos históricos, el liderazgo militar y el uso o la amenaza del uso de la violencia militar como medio de acceso al poder constituye uno de los elementos definitorios más importantes de la noción de caudillismo. Y es, precisamente, este elemento lo que hace diferente la dominación caudillista de la dominación caciquil. Los caciques pueden ejercer una considerable violencia para disciplinar a su clientela política, para combatir movimientos opositores o para reprimir a sus enemigos políticos; pero además de que dicha violencia es empleada de manera estratégica, sutil y como último recurso cuando otros medios de coacción no funcionan, no se valen de la violencia (militar) al grado como lo hacen los caudillos, ni constituye su recurso principal para ejercer el poder. Por el contrario, para la política caudillista —como se puede observar en la definición histórica del caudillismo revisada arriba—, además de la generación de alianzas políticas y redes clientelares, el uso o la amenaza del uso de la fuerza militar representa uno de los principales instrumentos que utilizan los caudillos para el ejercicio del poder y para defender sus intereses políticos. En síntesis, tal como argumenta el historiador Alan Knight, el cacique es más un “jefe político o intermediario, mientras que el caudillo corresponde más a un señor de la guerra” (Knight, 2005: 11).¹⁶

¹⁵ Howard J. Wiarda, y Michael J. Kryzanek proponen una lista de las características del caudillismo para el caso de la República Dominicana del siglo XX, misma que puede ser retomada para otros casos latinoamericanos. Para estos autores, los caudillos provienen del cuerpo militar y se valen de éste para su sostenimiento; el caudillo representa un liderazgo carismático y personalista; gobierna de una manera paternalista y altamente centralizada; los caudillos buscan permanecer en el poder por un periodo extenso de tiempo; en la mayoría de los casos, los caudillos ejercen el poder de manera autocrática, por lo que tienden a suprimir la oposición política y a impulsar movimientos y partidos oficiales; los caudillos impulsan un control corporativo de los sectores sociales; los caudillos normalmente desarrollan políticas públicas designadas para enriquecerse ellos y a su clientela, al tiempo que buscan preservar el *statu quo* que ellos han establecido; los caudillos tienden a ver poca diferencia entre el dominio público y el dominio privado, por lo que sostienen una concepción patrimonialista del gobierno; y finalmente, aunque los caudillos pueden gobernar de una manera autoritaria, no se acercan al totalitarismo ni gobiernan de manera tiránica (citado en Castro, 2007: 15-18).

¹⁶ Conviene afirmar al respecto que, por ejemplo, en el caso de México durante el periodo posrevolucionario (primeras décadas del siglo XX), el papel del caudillo declinó, haciendo que varios jefes militares que participaron en las luchas revolucionarias transitaran de ser caudillos a caciques locales y/o regionales con estrecha orientación hacia el poder nacional. Lo anterior se dio en un proceso caracterizado por la consolidación del Estado posrevolucionario, donde al tiempo que se lograba un mayor control sobre los poderes regionales, el acceso y la lucha por el poder, así como la solución de las pugnas políticas, ya no tenían lugar a través de la confrontación armada sino a través de las negociaciones políticas y la disciplina lograda al interior del partido hegemónico. En virtud de ello, con la institucionalización del poder político, la formación de un ejército nacional profesional y la consolidación de un poder central capaz de ejercer el monopolio de la

Participes de un sistema de relaciones clientelares, los caudillos y caciques representan un poder autoritario, arbitrario, personalista e informal, como ya se refirió. Los caudillos ostentan un alto grado de carisma, los otros no siempre, pues los caciques altamente carismáticos son la excepción más que la regla. “Los grandes caudillos —señala Jorge Orlando Melo— seducen con su imagen y su palabra, los caciques organizan a los electores, gestionan obras, obtienen recursos externos para las regiones y promueven ideas y gestos de participación popular” (Orlando, 1998). Los caudillos normalmente son dirigentes militares, los caciques son intermediarios políticos civiles. Estos últimos representan un poder más consensual, sutil, informal y de más bajo perfil que el caudillismo. Los caudillos son figuras políticas más elevadas, pretorianas y cupulares (Knight, 2005: 11 y Knight, 2000), orientadas más hacia el poder nacional. Sin embargo, respecto de esto último es importante afirmar que aunque se considera a los caciques como figuras políticas que actúan sobre todo en el nivel local y regional (de ahí que también sean denominados “tiranos chicos” o “caudillejos” para denotar una menor jerarquía política respecto de los caudillos), lo cierto es que, como argumenta Knight, los caciques han operado en todos los niveles del sistema político (y que en algunos casos como en México es posible hablar de caciques “nacionales”) (Knight, 2005: 12). Además, los caciques locales y regionales no ejercen un poder aislado y/o atomizado, no se encuentran alejados de los procesos políticos nacionales, sino que establecen estrechas relaciones políticas con las elites políticas nacionales, se encuentran integrados a las redes políticas nacionales y participan activamente en la política nacional.

Por otro lado, conviene tener presente que en muchos casos en el lenguaje político latinoamericano actual (y en menor medida en el lenguaje académico), se emplea el concepto de caudillismo para denotar formas de liderazgo político carismático y de

violencia física, ya no había espacio para los caudillos pero sí para los caciques, lo que originó una mayor presencia e importancia de estos últimos en el sistema político mexicano durante todo el siglo XX a diferencia de los primeros. En relación con lo anterior, el historiador Alan Knight argumenta: “[...] después de 1920 declinó el papel del caudillo —quizás únicamente Obregón y un puñado de líderes fracasados (Gómez, Serrano, Escobar) podrían reclamar el título— *mientras que el cacique, el jefe político, operando dentro de un sistema clientelista, llegó a ser más común y relevante.* El caciquismo surgió de la institucionalización, aunque de un tipo particular de institucionalización. Como más adelante sostengo, *los caciques regularmente usaron la fuerza, pero la fuerza no fue su principal arma.* La mayoría de los caciques eran civiles y muchos eventualmente ocuparon posiciones en organizaciones como sindicatos o incluso universidades, las cuales, aunque estuvieron familiarizadas con la violencia, no tenían, como el ejército revolucionario, a la violencia como su *raison d'être* (Ibíd., pp.11-12, traducción propia, énfasis agregado).

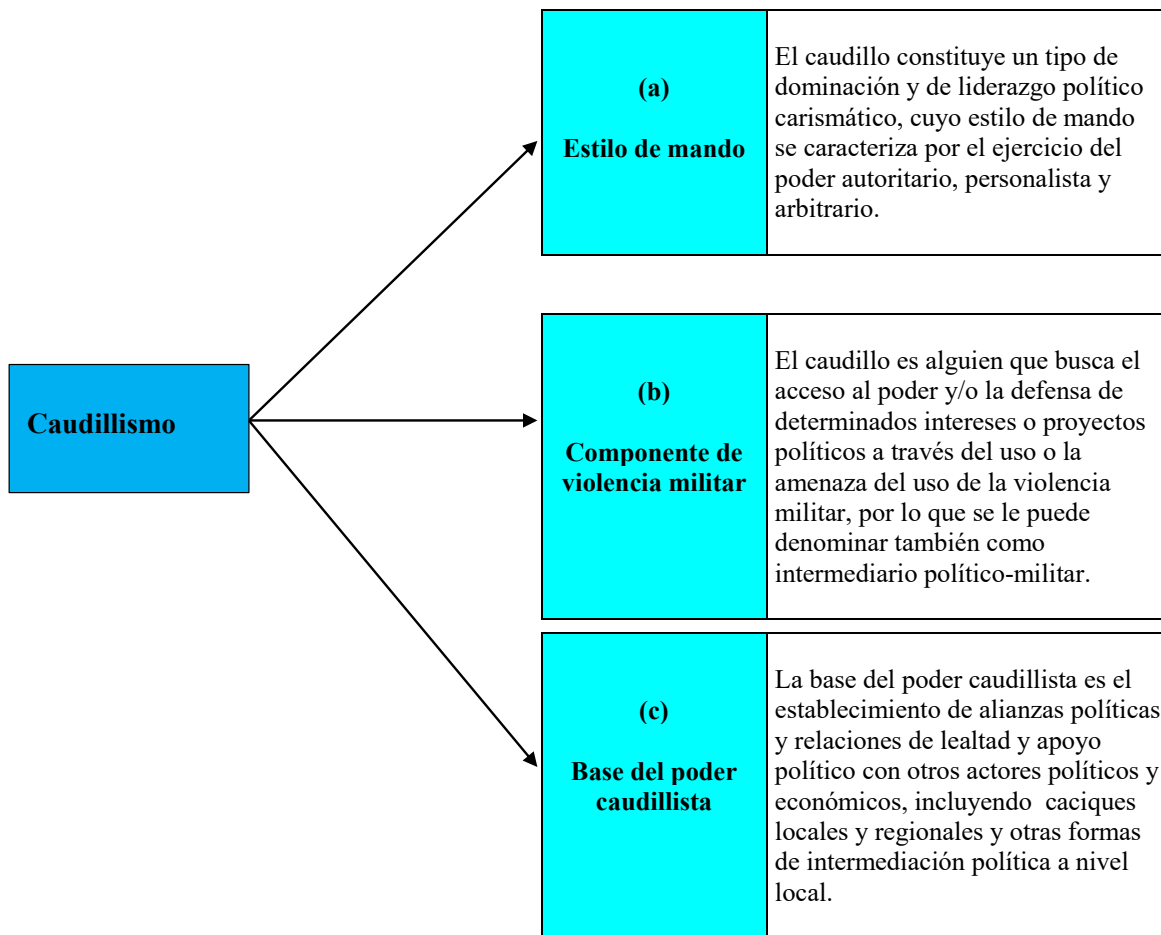
mediación política más que de intermediación de tipo político-militar, es decir, al término caudillismo se le despoja de su componente de violencia militar. “En el lenguaje cotidiano de Iberoamérica, el concepto de caudillismo se ha transformado. Como ya se ha dicho, en la actualidad el nombre de caudillo se aplica a *cualquier líder carismático* [...]. Aunque el término también se aplica a veces a los jefes políticos locales, se suele utilizar más la palabra de origen indio *cacique* para referirse a los muñidores electorales o a los politicastros municipales”, afirma Silvert (1974: 224, énfasis agregado). En otras ocasiones, se utiliza dicho término para hacer referencia al poder de liderazgos “populistas”.¹⁷

Retomando las definiciones del *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* citadas arriba, actualmente el caudillo significaría menos un “jefe absoluto de un ejército” y más un “hombre que encabeza algún grupo, comunidad o cuerpo”, esto es, se estaría pasando de un liderazgo político-militar a un liderazgo político carismático. A pesar de ello, el caudillismo no pierde las otras características que se le atribuye: líder carismático que ostenta un poder autoritario, personalista y arbitrario y que participa en un sistema de relaciones clientelares. Cabe afirmar que ambos significados del término son sumamente importantes para analizar la política latinoamericana pasada y presente. En efecto, como puede observarse en el Esquema 5, cuando se hace alusión al caudillismo privilegiando los elementos (a) y (c) de la definición histórica, excluyendo el componente de violencia militar (b), se está utilizando dicho término para denotar una forma de mediación política a nivel local. Y de esta manera, los conceptos de caudillismo y caciquismo parecen similares. En efecto, la noción de caudillismo es equiparable a la de caciquismo cuando al primero se le despoja de su componente de violencia militar y se concibe como un tipo de intermediación política informal a nivel local o regional (como un *caudillo electoral*), cuyo

¹⁷ Aquí surge la estrecha relación entre el caudillismo y el “populismo” latinoamericano. Enrique Krauze menciona algunas características del populismo: “1) El populismo exalta al líder carismático; 2) el populista no sólo usa y abusa de la palabra: se apodera de ella. La palabra es el vehículo específico de su carisma. El populista se siente el intérprete supremo de la verdad general y también la agencia de noticias del pueblo; 3) el populismo fabrica la verdad; 4) el populista utiliza de modo discrecional los fondos públicos. El erario es su patrimonio privado, que puede utilizar para enriquecerse o para embarcarse en proyectos que considere importantes o gloriosos, o para ambas cosas, sin tomar en cuenta los costos; 5) el populista reparte directamente la riqueza [...] pero el populista no reparte gratis: focaliza su ayuda, la cobra en obediencia; 6) el populista alienta el odio de clases; 7) el populista moviliza permanentemente a los grupos sociales. El populismo apela, organiza, enardece a las masas; 8) el populismo fustiga por sistema al ‘enemigo exterior’; 9) el populismo desprecia el orden legal, y 10) el populismo mina, domina y, en último término, doméstica o cancela las instituciones de la democracia liberal. El populismo abomina de los límites a su poder, los considera aristocráticos, oligárquicos, contrarios a la ‘voluntad popular’” (Krauze, 2012).

estilo de mando es autoritario, personalista y arbitrario, y cuya base de su poder es el establecimiento de alianzas políticas y de relaciones clientelares.

Esquema 5. Significado histórico del caudillismo



Fuente: elaboración propia

De tal suerte que en algunos países latinoamericanos se utiliza el término de caudillismo en un sentido similar a la del caciquismo. Este es el caso de Argentina, en donde en el ámbito académico y político es común que se hable de los “caudillos barriales” (referentes o punteros), los “caudillos de los suburbios” o los “caudillos municipales”. Sobre el *caudillo*

barrial (o caciquismo urbano) en la Argentina de los años veinte y treinta del siglo XX, Rock arguye:

A cambio del voto [...] el caudillo de barrio realizaba una gran cantidad de pequeños favores a sus seguidores, de un tipo que lo hacían acreedor a él y a su partido de una no del todo inmerecida popularidad [...] el jefe político actuaba como un intermediario entre el individuo y los opresivos tentáculos de los funcionarios públicos, y se convirtió, junto con el sindicato y la iglesia, en el principal agente de ayuda frente a casi todo tipo de inesperada calamidad. Él era también quien proveía el vínculo más efectivo entre el gobierno, las altas jerarquías del partido y el electorado, facilitando considerablemente la importante tarea de darle a ambos una cara humana atractiva (citado en Auyero, 2001: 204).

Respecto de la transformación histórica y semántica del caudillismo y la relación de estos cambios con la cultura política, Emanuel Pfoh argumenta: “Somos conscientes del hecho que existe un grado notable de diferenciación entre, por ejemplo, el caudillo regional del siglo XIX —que ejercía su influencia *aliado* al Estado o *enfrentado* al Estado— y el caudillo electoral del siglo XX —que ejerce su influencia *a través de los dispositivos burocráticos del Estado*—; sin embargo, el principio cultural y los valores que rigen tales conductas sociopolíticas personalizadas parecen ser similares” (Pfoh, 2005: 244, énfasis en el texto original). A partir de lo argumentado por Pfoh, se puede inferir que la transformación y continuidad tanto del caudillismo como del caciquismo obedece, entre otros factores, a la persistencia de una cultura política que aquí se ha denominado patrimonial y clientelar. Y que ambas figuras políticas se han adaptado y actualizado a la vida política latinoamericana contemporánea.

Ahora bien, otra forma de ejercicio del poder a nivel local similar al caciquismo lo constituye el coronelismo en Brasil. Éste puede definirse como una forma de dominación a nivel local y regional centrada en la figura política de los *coronéis* (título militar honorario proporcionado por el poder central), que representaba el poder de los terratenientes y que se basaba en un sistema de relaciones clientelares. El coronelismo se refiere, entonces, “a un

poder casi dictatorial ejercido por los grandes propietarios y comerciantes ricos en las pequeñas comunidades del noreste de Brasil. En el siglo XIX, a estas personas se les dieron el título honorario de *coronel*, quienes estuvieron al mando de los regimientos locales de la fuerza auxiliar de la Guardia Nacional” (Santos, 2000: 406, traducción propia). El coronelismo tuvo su periodo de esplendor en Brasil a finales del siglo XIX y hasta 1930 del siguiente siglo. Con la creación de la Guardia Nacional en 1831, los grandes propietarios de tierra realizaban gestiones para que se les proporcionara el título honorario de *coronéis*. Dicho título era muy codiciado por las elites locales debido a que representaba una posición de prestigio, proporcionaba reconocimiento público y acrecentaba el poder económico y político de los terratenientes. Así, durante la Antigua República (1889-1930), el coronelismo se convirtió en una de las piezas centrales de la estructura política de Brasil (Roniger, 1987: 74).

El coronelismo constituyó una forma de control político de la sociedad local y regional rural y un sistema de intermediación política entre dicha sociedad y el poder central. Se erigió en un tipo de clientelismo político porque era un sistema que servía para influir en las elecciones (Di Tella *et al.*, 1989: 123). Las redes políticas clientelistas giraron en torno a los *coronéis*, quienes negociaban con el poder central la entrega de votos que controlaban a cambio de acceso a los cargos públicos y a los beneficios concomitantes; además, tenían la capacidad de influir en las políticas económicas y en las decisiones del mercado, en el otorgamiento de préstamos y donaciones y en el desarrollo de infraestructura (Roniger, *op. cit.*, p. 74). En relación con lo argumentado hasta el momento, Hernán Ibarra Crespo afirma:

El coronelismo ha sido designado como un producto de la debilidad del Estado brasileño a nivel local, que requería de intermediarios para controlar a la población rural. Pero al mismo tiempo, los coroneles eran los agentes de la penetración del Estado. Estos actores aparecieron a fines del siglo XIX como consecuencia de la estructuración de las guardias nacionales que otorgaron a los terratenientes el título honorario de coronel. En las primeras décadas del siglo XX, tienen un radio de acción municipal y eran decisivos como intermediarios políticos (Ibarra, 2002: 494).

Los *coronéis* fueron sometidos a partir de los años treinta del siglo pasado por la centralización presidencialista de Getulio Vargas (Rama, 1975). Sin embargo, existe un debate sobre si a partir de 1930 el coronelismo declinó definitivamente o si ha perdurado en la política brasileña contemporánea con algunas modificaciones (Ibarra, *op. cit.*, p. 494-495). Luis Roniger establece que la actividad de los coronéis y sus herederos funcionales (políticos locales, profesionistas y burócratas) continuó hasta después del golpe militar de 1964. Este mismo autor cita una serie de estudios que cuestionan la hipótesis de Víctor Nunes Leal en su libro *Coronelismo, Enxada e Voto*, según la cual el fenómeno del coronelismo empezó a declinar después de 1930. Por el contrario, Roniger llama la atención en torno a la continuidad del clientelismo político y la persistencia de un régimen similar al del coronelismo no sólo en áreas rurales sino también en centros urbanos y en organizaciones políticas “progresistas” (Roniger, *op. cit.*, pp. 75-76 y 80-81). Así, en el lenguaje político brasileño, y en parte en el ámbito académico, se sigue empleando dicho término para hacer referencia a una forma tradicional de control político a nivel local y/o regional, sobre todo en áreas rurales marginadas. Por ejemplo, Vivaldo Santos afirma que cuando los *coronéis* tradicionales empezaron a desaparecer, la noción de coronelismo permaneció en la mentalidad de los pueblos del noreste brasileño y se utilizó para describir el poder de los jefes políticos locales (Santos, 2000: 406). De tal suerte que el coronelismo designa actualmente una forma de liderazgo político y de mediación política a nivel local que, en tanto que se vale de un sistema de relaciones clientelares, juega un papel sumamente importante en la canalización de apoyo político-electoral a los partidos políticos locales y nacionales. Y en esa medida, el término de coronelismo se asemeja al concepto de caciquismo.

En efecto, el coronelismo y el caciquismo representan formas de control político y de liderazgo político autoritario y personalista. Y en tanto mediadores políticos, los *coronéis* y los caciques participan en un sistema de relaciones clientelares. Ambos tipos de dominación a nivel local cuentan con un grupo cercano de apoyo y son susceptibles al uso de diversas formas de coacción, e incluso el ejercicio de la violencia. No obstante, el coronelismo y el caciquismo observan al menos tres diferencias importantes. En primer lugar, la conceptualización del coronelismo, dado su componente militar, se acerca en cierta medida al significado histórico del caudillismo. En este sentido, los *coronéis* serían

más bien caudillos locales y/o regionales. Así, tal como afirman Torcuato S. Di Tella *et al.*, “se llama coronel al terrateniente influyente o al *caudillo lugareño* debido a que en el siglo pasado *las milicias locales eran normalmente dirigidas por los principales terratenientes, que aspiraban al cargo máximo de coronel* y eran designados por este nombre en señal de respecto. Las milicias contribuían a mantener el orden en lugares alejados de los centros urbanos, complementando de esta manera la acción del ejército o la policía” (Di Tella *et al.*, *op. cit.*, p. 123). Sin embargo, cuando se dejaron de proporcionar los títulos militares y se empezó a fortalecer el poder central en las primeras décadas del siglo XX, el término coronelismo fue utilizado cada vez más para denotar una forma de control político y de mediación política clientelar a nivel local, asemejándose con ello al significado del caciquismo.

En segundo lugar, los *coronéis* poseían una alta posición social y un considerable poder económico y político a nivel local y esto era una condición para obtener el título de coronel. Por el contrario, los caciques mexicanos provenían de los más variados orígenes sociales (Roniger, *op. cit.*, p. 89). Además, los caciques mexicanos poscoloniales no obtuvieron ningún título honorario y más bien representaban un poder informal y arbitrario.

En tercer lugar, a diferencia del coronelismo brasileño, el caciquismo mexicano ha sido pensado históricamente como una institución informal, oculta y sumamente desprestigiada. Es una forma de ejercicio del poder efectiva para el control político y necesaria para las elites políticas, al grado que en determinados contextos históricos los liderazgos caciquiles han sido impulsados por el Estado; pero al mismo tiempo constituye una institución no reconocida y negada por las elites políticas y, en general, por el sistema político formal. Al mismo tiempo, dado su carácter autocrático, autoritario y arbitrario, el caciquismo es también una institución sumamente desprestigiada dentro de amplios sectores sociales. De acuerdo con ello, “el coronelismo difiere históricamente del caciquismo mexicano en un aspecto importante: nunca fue una característica informal, oculta de la cultura brasileña en el mismo grado en que lo fue el caciquismo, y ha continuado existiendo en el contexto mexicano. Los *coronéis* formalmente fueron institucionalizados (incorporados colectivamente) a las estructuras políticas federales y estatales [...]. La vieja república se convirtió en la ‘República de los *coronéis*’ y llegó a ser muy conocida literalmente como tal” (Gilbert, 1985: 243). Este mismo autor argumenta

más adelante que si bien en el caso mexicano los caciques han establecido una estrecha relación con las estructuras formales de autoridad, “nunca se ha logrado el alto grado de institucionalización que caracterizó a los *coronéis*” (*Ibid.*). En síntesis: “Los caciques mexicanos han continuado siendo figuras más sombrías y más desprestigiadas que los coroneles brasileños. Un sentimiento de ambigüedad y contradicción continúa ensombreciendo el significado del caciquismo; y cualquier definición o estudio de este fenómeno debe considerar la interacción sutil y continua que hay entre las instituciones formales y las informales que caracterizan la conducta de los caciques” (*Ibid.*).

Conviene ahora examinar brevemente el fenómeno del gamonalismo. Los términos gamonal y gamonalismo se encuentran ampliamente difundidos en el léxico político y académico de los países andinos (Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador). Dichos términos se utilizan para designar una forma de dominación y de intermediación política clientelar que tiene lugar, principalmente, en áreas rurales marginadas y de amplia población indígena. Cabe afirmar, sin embargo, que el significado del concepto de gamonalismo varía dependiendo del contexto histórico, social, económico y político particular de cada uno de los países andinos. Resulta relevante señalar también que en dichos países los conceptos de gamonalismo y caciquismo casi siempre se utilizan indistintamente, es decir, se consideran sinónimos, lo cual contrasta con el caso del coronelismo, pues es más común encontrar un “caciquismo colombiano” que un “caciquismo brasileño”. Y es que el *Diccionario de la Real Académica de la Lengua Española*, aunque no define el concepto de gamonalismo, establece éste como sinónimo de caciquismo.

En términos históricos, el fenómeno del gamonalismo estuvo estrechamente ligado a la sociedad agraria y a la gran propiedad territorial. De ahí que el gamonalismo representara el poder de la clase de los terratenientes. Rodrigo Borja en su *Enciclopedia de la política*, afirma que el gamonalismo “es una forma de *caciquismo* cuyo poder e influencia se fundan en la propiedad de la tierra. El *gamonal* es el hacendado adinerado, patrón de muchos peones, que ejerce una influencia política y económica abusiva en su comarca”; asimismo, “el *gamonal* otorga protección a sus incondicionales, concede cargos y canonjías a los que le sirven y trata de arruinar a quienes discuten su autoridad o contradicen sus designios”. Más adelante, Borja argumenta que: “el gamonalismo suele ser un caciquismo rural y primitivo, que se mantiene por la influencia del dinero y por el miedo

o la amenaza. Trata de controlar el destino político de su comunidad y para eso se pone al servicio de los gobernantes, cualquiera que sea la ideología de ellos, y obtiene una cuota de poder local” (Borja, 1997: 65).

En cuanto al origen del término, es importante citar la definición de gamonal que elaboró el redactor de una revista y que posteriormente fue retomada por Pablo Mancera en Perú en 1863. En dicha definición se describe al gamonal como un líder local que fundamenta su poder en el control de la tierra:

La lengua castellana da el nombre de gamonal a un terreno que abunda en plantas afrodillas. Pero algunos pueblos americanos, ampliando la idea y tomando por extraña analogía y pícaramente al propietario por la propiedad, llaman gamonal (por no decir capataz o cacique) al hombre rico de un lugar pequeño, propietario de las tierras más valiosas, especie de señor feudal de parroquia, que influye y domina soberanamente en el distrito, maneja a sus arrendatarios como a borregos, ata y desata como un San Pedro en caricatura y campea sin rival como el gallo entre las gallinas. El gamonal es pues el sátrapa de la parroquia (Ibarra, *op. cit.*, p. 497).

En Perú, la discusión sobre el gamonalismo como forma de dominación se amplió y se complejizó en las primeras décadas del siglo XX, sobre todo a partir de los estudios sobre el indigenismo. José Carlos Mariátegui, por ejemplo, en sus *Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*, define al gamonalismo como un sistema amplio de dominación de los terratenientes sobre la población campesina indígena. Es un sistema amplio de dominación porque aunque el gamonal es una pieza central de la misma, éste se apoya en otros actores: una jerarquía de funcionarios, intermediarios, agentes, entre otros. En virtud de ello, Mariátegui argumenta:

El término ‘gamonalismo’ no designa sólo una categoría social y económica: la de los latifundistas o grandes propietarios agrarios. Designa todo un fenómeno. El gamonalismo no está representado sólo por los gamonales propiamente dichos. Comprende una larga jerarquía de funcionarios, intermediarios, agentes, parásitos, etc. El indio

alfabeto se transforma en un explotador de su propia raza porque se pone al servicio del gamonalismo. El factor central del fenómeno es la hegemonía de la gran propiedad semifeudal en la política y el mecanismo del Estado. Por consiguiente, es sobre este factor sobre el que se debe actuar si se quiere atacar en su raíz un mal del cual algunos se empeñan en no contemplar sino las expresiones episódicas o subsidiarias (Mariátegui, 2007 [1928]: 28)

Más adelante Mariátegui argumenta que dicho fenómeno está por encima de toda legalidad: “El funcionario que se obstinase en imponerla [la ley], sería abandonado y sacrificado por el poder central, cerca del cual son siempre omnipotentes las influencias del gamonalismo, que actual directamente o a través del parlamento, por una y otra vía con la misma eficacia” (*Ibid.*, pp. 28-29). En este mismo sentido, Florencia Mallon afirma que a finales del siglo XIX en Perú, el gamonalismo jugó un papel sumamente importante en el control político local: “El gamonalismo, notoria variante peruana del caudillismo, tomó impulso a partir de la necesidad del Estado limeño de controlar las poblaciones serranas, no directamente a través de su integración a un proyecto nacional, sino indirectamente por vía de los gamonales terratenientes o comerciantes que, a cambio del apoyo represivo del Estado, garantizaban la lealtad política de ‘sus’ zonas” (Mallon, 1992: 483). Sin embargo, el fenómeno del gamonalismo en Perú, tal como se ha definido arriba, declinó a partir de 1968 con motivo de la reforma agraria impulsada por Juan Velasco Alvarado.

Por otro lado, en relación con el caso de Ecuador, Hernán Ibarra Crespo establece que a partir de 1920 se generalizó el uso del término gamonalismo en el país y se utilizó para designar una forma de ejercicio del poder a nivel local. En su estudio sobre el origen y trayectoria histórica del gamonalismo en el país andino, Hernán Ibarra encuentra dos variantes del mismo: uno ligado a la clase terrateniente (la gran propiedad territorial) y otro estrechamente relacionado al capital comercial y a los mecanismos del mercado. De manera que:

[...] el gamonalismo es una forma de poder político local rural resultante de la vigencia de una estructura estamental o de castas, en la que se ha “naturalizado” la dominación étnica. Su sostén son las sociedades rurales en las que existe subordinación campesina por el predominio de sistemas agrarios en los que impera la gran propiedad. Sin embargo, hay otra variante del gamonalismo que se halla vinculada al capital comercial y los mecanismos despóticos o coactivos de constitución de las relaciones de mercado. En este caso, incluso puede haber una mejor distribución de la tierra y la gran propiedad rural no ser importante (Ibarra, 2002: 493).

Este mismo autor señala que actualmente en Ecuador, las nociones de gamonalismo y gamonal, tanto en su uso político como en su manejo conceptual, han perdido fuerza y sólo se usan de manera limitada en el lenguaje político. Lo anterior obedece a que, con la transformación de la estructura agraria y la desaparición de la antigua clase terrateniente como consecuencia de las reformas agrarias de los años sesenta, se minaron las bases del gamonalismo y de sus figuras políticas centrales: los gamonales (*Ibid.*).

Sucede algo distinto en Colombia. En el ámbito académico y político de este país se considera al gamonalismo un fenómeno político relevante y actualizado. Julián Andrés Caicedo, en su trabajo comparativo sobre el caciquismo en México y el gamonalismo en Colombia, define este último a partir del sistema de hacienda: “En Colombia el gamonal aparece ligado a la estructura hacendaria y juega un papel de mediador entre el hacendado y las peonadas, o es directamente el terrateniente de la región, ya sea como terrateniente o como mediador, el gamonal desarrolla su actividad política como una profesión especializada” (Caicedo, 2004: 44). Más adelante argumenta: “El sistema de hacienda monopoliza la tierra y somete gran parte de la población a la servidumbre; el poder se personifica entonces en los propietarios de la tierra. El gamonal, que influiría luego, en la esfera política, como parte de lo que se ha dado en llamar elite, circulo aristocrático cerrado, regido a través de las relaciones de linaje, claro, con toda la depuración que produjeron las guerras gamonales del siglo XIX” (*Ibid.*, p. 65). Este mismo autor, que en algunas partes de su estudio utiliza indistintamente las nociones de caciquismo y gamonalismo, inscribe la dominación gamonal dentro de un sistema más amplio de

relaciones clientelares vigentes en América Latina. De tal manera que define al gamonal como un activista político: “Entiéndase al gamonal como un activista político que está directamente relacionado con el electorado, conociéndolo y ejerciendo su control a través de la acción comunal o directorios de barrio y vereda. Y es el gamonal quien acepta y transmite las directrices de un cacique o gamonal superior que mueve los hilos del poder local, regional o nacional en cuanto a la toma de decisiones” (*Ibid.*, p. 64).

El estudio de Linda Helfrich-Bernal sobre el caso del gamonalismo en el municipio de Tumaco en la costa Pacífica de Colombia,¹⁸ define a los gamonales como mediadores políticos y gestores electorales, cuyo poder local se fundamenta en la capacidad de movilización política-electoral y en las conexiones políticas y relaciones que establecen con el poder central y la política nacional. Es decir, justamente porque ya no existe el sistema de hacienda y el poder de los terratenientes, los gamonales son más bien figuras políticas del clientelismo político. “Los municipios —apunta la autora— son ‘liberales por agradecimiento’ y, luego, a través de sus aparatos burocráticos, el liberalismo se arraiga en el clientelismo. Los gamonales se aprovechan de la malignidad de los afrocolombianos, utilizando el clientelismo como primitivo e insuficiente sistema de redistribución social” (Helfrich-Bernal, 2000: 41).

Con base en lo argumentado en los últimos párrafos, es posible afirmar que el caciquismo se distingue del gamonalismo en al menos dos elementos. En primer lugar, el gamonalismo en su significado histórico se encuentra estrechamente relacionado a la estructura agraria y a la clase de los terratenientes, mientras que el caciquismo en México, si bien durante mucho tiempo se erigió sobre estas mismas bases, no obstante transitó esta etapa y sobrevivió, por ejemplo, a la reforma agraria impulsada por el gobierno de Lázaro Cárdenas, lo cual dio lugar a una nueva generación de caciques ligados al Estado y dependientes del partido hegemónico y de la burocracia política. En segundo lugar, el fenómeno del gamonalismo está estrechamente relacionado al ejercicio del poder y al control político en áreas rurales con una considerable población indígena, es decir, existe un fuerte componente étnico (lo cual se explica por la considerable cantidad de población indígena que vive en varios de los países andinos). Por el contrario, en el caso del

¹⁸ El trabajo de Helfrich-Bernal analiza el dominio construido por Escrucería Samuel Alberto Escrucería y su hijo Samuel Alberto Escrucería Manzi (a quienes también define como caciques) en el municipio de Tumaco, durante el periodo que comprende la década de los años sesenta hasta los noventa del siglo pasado.

caciquismo mexicano este componente étnico no parece ser relevante, pues la dominación caciquil tiene lugar en poblaciones indígenas o no indígenas, tanto en el ámbito rural como en el ámbito urbano. Sin embargo, conviene tener presente que actualmente cuando se hace referencia a los gamonales como actores centrales del clientelismo político, esto es, como mediadores políticos y gestores electorales, tal como lo ejemplifica el trabajo de Linda Helfrich-Bernal citado arriba, el concepto de gamonalismo se asemeja en mucho al de caciquismo. Así, en el léxico político actual de los países andinos, el gamonalismo y el caciquismo aparecen como términos intercambiables.

A lo largo de este apartado se ha llevado a cabo un análisis comparativo entre el fenómeno del caciquismo y otras formas de ejercicio del poder propias de la región latinoamericana: el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo. Se observó que estos tipos patrimoniales de dominación se diferencian entre sí de acuerdo con el contexto histórico, social, político y económico en el que se inscriben. No obstante, es importante afirmar que tanto en el ámbito académico como en el político, el gamonalismo (y en menor medida el caudillismo y el coronelismo) se utilizan como sinónimos del caciquismo. En su significado actual, estas cuatro formas de ejercicio del poder son considerados subtipos del fenómeno del clientelismo político. Constituyen, pues, tipos de dominación y de liderazgo político enmarcados en sistemas de relaciones clientelares.

3. El papel del Estado en la reproducción del caciquismo

Una de las preguntas centrales que busca responder el presente trabajo es: ¿Qué factores sociales y políticos explican el surgimiento y continuidad del caciquismo en tanto forma de ejercicio del poder? Con base en el estudio de caso del caciquismo en las organizaciones de transportistas, se sostiene que un factor importante que explica la continuidad de esta forma de dominación lo constituye la existencia de relaciones de apoyo mutuo, intercambios políticos y alianzas políticas, establecidas de manera informal, entre los liderazgos caciquiles y los actores políticos y gubernamentales de los distintos niveles. Por ello, es importante abordar, si bien de manera general, el papel jugado por el Estado en la reproducción del caciquismo, tema que será retomado nuevamente en los siguientes capítulos.

A lo largo del trabajo se ha argumentado que actualmente el caciquismo está incrustado en la propia manera de funcionar del Estado y está estrechamente vinculado a la burocracia política estatal. Que en tanto intermediario político el cacique tiene un vínculo y una posición en el Estado (en donde gestiona demandas sociales y obtiene recursos y apoyo político). También se estableció que en los países latinoamericanos donde el corporativismo observó rasgos fuertemente autoritarios, clientelares y patrimoniales, el caciquismo facilitó los arreglos corporativos, y jugó un papel relevante en las tareas de control político e integración de la clase trabajadora y de los sectores populares al Estado. Se afirmó que el caciquismo constituye un poder arbitrario, informal y personalista, que no acepta mecanismos institucionales de control del poder político, y que tiende a cuestionar y subvertir la autoridad formal, es decir, la legalidad del Estado.

Sin embargo, resulta relevante preguntarse ahora de qué manera el Estado, los actores políticos, y en general las elites políticas, han impulsado o afectado el poder de los caciques. Tomando en cuenta el siglo XX mexicano, y con base en diversos estudios que han analizado el fenómeno, Wil. G. Pansters argumenta que el Estado ha desempeñado un papel importante en la eliminación, facilitación y producción del caciquismo (Pansters, 2008: 46-47). En primer lugar, en una idea que el mismo autor cuestiona por su generalización, sostiene que los procesos de modernización económica y el fortalecimiento del Estado trajo consigo la eliminación del fenómeno del caciquismo:

A la luz de esas cambiantes visiones, observemos las relaciones complejas entre el caciquismo y el Estado. La consideración estándar dice que el régimen caciquil florecerá particularmente en el contexto de un Estado débil. El fortalecimiento del Estado mexicano posrevolucionario, particularmente desde los años treinta, como dice el argumento, socavó los espacios políticos y económicos en los cuales el caciquismo podía reproducirse. Esto ha generado un razonamiento teleológico, donde la centralización del poder político y la expansión territorial y funcional de las instituciones del Estado corresponden positivamente al ocaso del caciquismo (Martínez Assad, 1979, p. 728) (*Ibid.*).

En segundo lugar, Pansters afirma que el caciquismo se valió de la intervención estatal para mantener su dominio y el mismo Estado reconoció el poder de los cacicazgos:

Muchos de los estudios recientes han demostrado que mientras que en los años veinte los caciques locales resintieron la intervención del Estado, en los años cincuenta esa intervención fue buscada arduamente para mantener su poder (Calderón, 2005, pp. 131-150; Butler, 2005). El gobierno federal llegó a reconocer la fuerza de estos caciques y por ello templó sus reclamos por controlar sus dominios locales. Estos hallazgos sostienen el argumento de que el caciquismo puede facilitar o crear las condiciones para que el Estado penetre en los dominios locales y regionales (Gledhill, 2001, pp. 48-49) (*Ibid.*).

En tercer lugar, el autor establece que la penetración del Estado trajo consigo la producción directa de determinados cacicazgos: “En la variante más ‘productiva’ de esta relación, algunos cacicazgos fueron directamente generados por la penetración del Estado y sus intervenciones políticas. Intervenciones institucionales, nuevos recursos o la introducción de nuevas organizaciones políticas y sociales pueden funcionar como plataformas o fuentes de poder para los que aspiran a convertirse en caciques”. Más adelante afirma: “En otro contexto, el surgimiento del Estado desarrollista generó un amplio abanico de posibilidades. Construir un cacicazgo en el México poscardenista necesariamente involucraba tratos con las crecientes burocracias complejas del país, compañías paraestatales, sectores partidistas, sindicatos y organizaciones campesinas”. Finalmente, concluye: “La relación entre el caciquismo y el Estado produce una imagen diferenciada y ambigua. Formas del poder caciquil han sucumbido al fortalecimiento del Estado central, pero el caciquismo también ha facilitado y condicionado la intervención del Estado. El caciquismo incluso puede ser un producto directo de la expansión y penetración del Estado en dominios sectoriales o regionales particulares” (*Ibid.*).

Como puede observarse, en distintos contextos socioeconómicos y políticos, el Estado ha eliminado el caciquismo, pero también lo ha facilitado y producido. Además del argumento general que expone Pansters, según el cual la expansión territorial de las instituciones estatales terminaría por minar el poder de los caciques, es importante agregar

que en determinadas coyunturas políticas, las elites políticas han eliminado a aquellos caciques “indisciplinados”, no funcionales o que no corresponden con los proyectos políticos de dichas elites. Esto último ocurre con frecuencia en el caso del caciquismo sindical. Del mismo modo, como argumenta Pansters, la expansión e intervención de las instituciones estatales ha permitido la formación de poderosos cacicazgos a nivel local, regional y estatal, así como en las organizaciones de los trabajadores y de los sectores populares. Pero, evidentemente, el reconocimiento estatal del poder de los caciques, del que también hace referencia Pansters, deviene de la capacidad de estos últimos de ejercer cierto control político en las comunidades y organizaciones, así como de su capacidad de proporcionar apoyo político a las elites políticas. El impulso al caciquismo se fundamenta en el hecho de que los caciques sirven a los intereses de las elites políticas y en general a los objetivos del dominio estatal. Al respecto conviene recordar el argumento de Guillermo de la Peña según el cual el caciquismo “es parte integrante de los aparatos de poder del Estado mexicano actual” (De la Peña, 1986: 32). En efecto, en tanto que el Estado está estructurado en un conjunto de relaciones sociales de dominación, el caciquismo forma parte precisamente de los instrumentos de dominación estatal. Finalmente, como se ha indicado, las relaciones políticas, el apoyo mutuo y las alianzas políticas informales celebradas entre los caciques y los actores políticos y gubernamentales explican en parte la continuidad del fenómeno del caciquismo.

Por otro lado, cabe afirmar que en algunos casos los caciques han forjado una especie de dominio paralelo a la autoridad estatal, donde su ley es más efectiva que la legalidad del Estado. De ahí que el caciquismo sea definido como una forma de ejercicio del poder de carácter informal, arbitrario y personalista, que no reconoce los mecanismos de autoridad formal o utiliza estos para sus propósitos particulares. Un ejemplo de lo anterior lo constituye el caso de la organización Antorcha Campesina en la zona oriente de la entidad mexiquense, en particular en el municipio de Chimalhuacán, donde dicha organización y sus líderes ejercen un férreo cacicazgo. En este municipio existe una suerte de imbricación entre las actividades de la organización y el gobierno municipal, y es común la utilización de las instituciones municipales y las agencias y recursos federales para los propósitos políticos de la organización y de sus líderes.

Hasta el momento en este capítulo se ha llevado a cabo una revisión teórica y conceptual del fenómeno del caciquismo y la manera en que, en un nivel conceptual, dicho fenómeno se asemeja y se distingue de otras formas de ejercicio del poder a nivel local existentes en América Latina. Además, se argumentó que la persistencia de estos actores del clientelismo político se explica, entre otros factores, por la vigencia de una cultura política patrimonial y clientelar. Asimismo, se estableció que el Estado juega un papel importante en la eliminación, facilitación y reproducción del caciquismo. Sin embargo, este marco teórico se encuentra incompleto debido a que uno de los objetivos de investigación del presente trabajo es analizar la manera en que los cacicazgos que son objeto de estudio *se apropián del espacio urbano*. Por ello, resulta necesario ahora discutir los conceptos de *espacio* y *territorio* y abordar la inscripción territorial de los cacicazgos urbanos que son objeto de estudio. Este es, precisamente, el objetivo del siguiente apartado.

4. La apropiación y control del espacio: conflictos y relaciones de poder en el espacio urbano

Si bien en este trabajo se ha abordado el tema del caciquismo desde la perspectiva de la sociología política, se establece que para una mejor comprensión del mismo se requiere enmarcar dicho fenómeno en un ámbito disciplinario más amplio. Particularmente, en el análisis del caciquismo urbano resulta relevante retomar el carácter espacial de los fenómenos sociales y políticos, es decir, introducir el enfoque geográfico, específicamente la perspectiva de la geografía política. La utilización en su conjunto de los enfoques de la sociología política y de la geografía política constituye una herramienta teórica-metodológica pertinente para el análisis de la inscripción territorial de las organizaciones de transportistas y sus líderes. Cabe recordar que el cacique se define tradicionalmente como alguien que ejerce una considerable influencia política y económica en una extensa área geográfica, esto es, como alguien que es “dueño y señor de todo un territorio y el destino de sus habitantes” (González, 1965 [de la edición: 1993]: 48).

Como es sabido, el *tiempo* (la historia) ocupó un lugar central en el desarrollo de la teoría social clásica (Max Weber, Durkheim y Karl Marx) (García, 2011), haciendo a un lado al *espacio* en términos de importancia analítica. Sin embargo, con el proceso de globalización y las transformaciones políticas y sociales de las últimas décadas, y de la

mano de los cambios teóricos y conceptuales en las ciencias sociales, ha llevado a los científicos sociales a reconsiderar positivamente la importancia de la espacialidad de las relaciones sociales. Frente a la idea de que “la espacialidad sólo da cuenta de una referencia empírica no problematizable”, ahora “es cada vez más aceptado que la invisibilización de la dimensión espacial de lo social implica mutilar lo social que se pretende comprender” (Lindón, 2012: 585-589).

El alemán Friedrich Ratzel (1844-1904) es considerado el padre de la geografía política y la “geopolítica”. A partir de las ideas de Ratzel expuestas sobre todo en su *Geografía política* (publicada en 1897), la geografía política se definió como la subdisciplina de la geografía encargada del estudio de la estructura territorial del Estado. Tal como señala Claude Raffestin, la geografía política ratzeana es una geografía del poder del Estado o los estados (Raffestin, 1980; particularmente véase el capítulo 1: “Critique de la géographie politique classique”). Por su parte, Pedro Castro considera que las preocupaciones centrales de la geografía política son “las actividades de los Estados-nación, y más específicamente por sus dimensiones espaciales, su organización y las relaciones de poder establecidas en su interior y entre los Estados-nación” (Castro, 2006: 188). No obstante, Raffestin asume una posición crítica respecto de la geografía política, concebida como la disciplina encargada del análisis de la estructura territorial del Estado y las relaciones entre estados, quien establece que:

En forma muy general, con algunas raras excepciones que se dejan de lado, la geografía política en el siglo XX ha sido una geografía del Estado. En cierta forma, una geografía política unidimensional que no ha querido ver en la política más que una expresión del Estado. En realidad la política ha penetrado toda la sociedad y si el estado ha triunfado, no puede dejar de ser el lugar de conflictos y de oposiciones, en una palabra, relaciones de poder que por ser disimétricas no son menos presentes y reales. Empero, la geografía del Estado ha borrado esos conflictos a pesar de que existen todos los niveles relacionales que postulan una geografía política multidimensional (Raffestin, 1980: 17).

Joan Nogué considera que “la geografía política convencional se ha interesado siempre por la distribución y las consecuencias espaciales de los procesos y de los fenómenos políticos” (Nogué, 2007: 202-203). Este mismo autor argumenta más adelante que la geografía política ha transitado de ser una disciplina centrada en el estudio del Estado a conformar un campo de análisis de todo tipo de actores y organizaciones dotadas de poder político inscritas en el espacio, de tal suerte que es posible hablar ahora no sólo de una geografía política sino, de manera más amplia, de una *geografía del poder* (*Ibid.*). Esta perspectiva más amplia es de mayor importancia para este trabajo. Como puede observarse, tanto la sociología política como la geografía política rehúsan centrarse exclusivamente en el análisis del Estado. El enfoque de la geografía política, y en general, de la geografía del poder, permite tomar en consideración y analizar la espacialidad de las relaciones de poder y de la dominación. Esta perspectiva proporciona elementos para la comprensión de los conflictos y las luchas motivadas por el control del espacio. Lo anterior permite introducir los temas del proceso social de apropiación del espacio y en general los conceptos de espacio, territorio y territorialidad, los cuales serán de utilidad para estudiar la inscripción espacial del caciquismo urbano.

Blanca Rebeca Ramírez y Liliana López argumentan que durante el último siglo, la categoría de espacio ha transitado de ser entendida como una realidad existente en sí misma a ser una construcción social; se ha pensado como una estructura con propiedades, ya sean absolutas o relativas, y de acuerdo con ello, se le comprende como algo objetivo o subjetivo (Ramírez y López, 2015: 18). En efecto, son diversas las conceptualizaciones que se han realizado sobre el espacio desde la geografía y otras disciplinas. Con el fin de encontrar una noción de espacio que sea útil para el análisis regional, Daniel Hiernaux y Alicia Lindón hacen una revisión de las tres principales ideas que sobre el espacio se han desarrollado no sólo dentro del pensamiento geográfico sino desde la filosofía y la economía. El primer enfoque se refiere al espacio como un mero soporte o sustrato sobre el que se localizan objetos y relaciones. Es una especie de plataforma donde se localizan objetos, sujetos y fenómenos, una especie de recipiente o contenedor de la materia; concepción de la que parte la categoría de *localización* en geografía: “[...] un lugar con coordenadas específicas (latitud, longitud y altitud), y en donde la ubicación y la posición relativa son importantes, es decir, su relación con los elementos que lo rodean. Sin

embargo, su existencia no depende de los objetos ni de los acontecimientos que alberga” (Ramírez y López, *ibíd.*, p.18). Desde una segunda perspectiva, el espacio se entiende como un espejo de la sociedad y de las relaciones sociales: de acuerdo con esta visión, un cambio social se refleja inmediatamente sobre el espacio. Por último, el tercer enfoque entiende al espacio “como una instancia o una estructura social integrante de la totalidad social, y como tal toma un carácter de estructura subordinante-subordinada, es productor y producido” (Hiernaux y Lindón, 1993: 90-92). Esta última conceptualización del espacio es la que se desea retomar en este trabajo.

En relación con la primera noción de espacio, concebido como contenedor de cosas, Edith Elvira Kuri argumenta críticamente:

Un elemento recurrente en diversas conceptualizaciones del espacio se relaciona con la manera en que éste se ha concebido como algo dado, “natural”, como contenedor o receptáculo de objetos, personas o acontecimientos y, en algunos casos, como mero escenario del quehacer humano. Así pues, el espacio aparece bajo esta mirada como *algo dado por sentado y no como un proceso resultado de las relaciones sociales que, a la vez, las configura*. En consecuencia, y tal como será reiterado a lo largo de estas líneas, entre espacio y sociedad no sólo existe un vínculo irrompible, sino una relación de orden recursivo, de mutua influencia (Kuri, 2013: 72, énfasis agregado).

De igual forma, Alicia Lindón, Daniel Hiernaux y Miguel Ángel Aguilar asumen una posición crítica respecto de la conceptualización del espacio como un simple *locus* de los fenómenos sociales, pues consideran que la espacialidad debe ser problematizada y considerada “una compleja dimensión de la vida social, y urbana en particular, y por lo tanto es mucho más que un recorte-soporte en el cual se ubican los fenómenos sociales, el conocido ‘espacio receptáculo’” (Lindón, Hiernaux y Aguilar, 2006: 9). Asimismo, dichos autores argumentan que en el campo de estudio de la Geografía Humana, se han construido cuatro conceptualizaciones del espacio: en primer lugar, la concepción *naturalista del espacio*, en la que el espacio es el medio natural; en segundo lugar, el concepto de *espacio absoluto-relativo*, que ha trabajado el espacio como puntos, líneas y áreas (lugares,

distancias y zonas/regiones) y que ha sido el eje de análisis de los estudios locacionales y de la geografía analítica o cuantitativa; en tercer lugar, la concepción del *espacio material producido*, en la que, desde las perspectivas marxistas, neo-marxistas y críticas, se considera que “el espacio tiene una realidad material construida a lo largo del proceso histórico de acumulación capitalista”. De tal suerte que “la sociedad produce su espacio en función de su desarrollo tecnológico, de sus necesidades, de sus instituciones, de su estructura social, económica y política. Por su parte, el espacio produce a la sociedad en tanto le presenta ‘rigurosidades’ (Santos, 1990) resultantes de las ineludibles formas materiales”. Finalmente, el concepto del *espacio vivido-concebido*, en el que al espacio se le atribuyen significados y valores y por lo tanto “el espacio debe ser estudiado a través de los sentidos y significados que las personas le otorgan” (*Ibid.*, pp. 9-12).

En un trabajo más reciente, Alicia Lindón enumera tres significados del espacio que se han desarrollado en la teoría geográfica: la concepción del espacio como localización (en las que es posible incluir las teorías de la localización desarrolladas desde la economía espacial); la concepción del espacio como producto social, y la concepción del espacio como construcción social. En el primer enfoque, como ya se argumentó, “existe una concepción locacional del espacio”, es decir, se hace referencia al espacio como un lugar donde se localizan cosas, donde hay puntos, líneas y áreas (lugares, distancias y zonas/regiones), eje en torno al cual se dirigen los estudios locacionales y de la geografía analítica o cuantitativa. En el segundo enfoque, el espacio se entiende como “expresión concreta y tangible de lo realizado por la sociedad en un momento histórico dado y que siempre será heredado a las generaciones por venir”. Finalmente, en la tercera perspectiva el espacio se conceptualiza como un constructo social, como una vivencia, representación y experiencia (Lindón, 2012).

En este punto resulta conveniente retomar el trabajo de Doreen Massey, en particular su propuesta de pensar el espacio de manera relacional (Massey, 2007:17-60 y Massey, 1999). Esta perspectiva es de suma importancia para el presente trabajo pues, entre otros postulados que se abordarán más adelante, se parte de la idea de que el control político-territorial que ejercen los caciques del transporte público no tiene como base el simple control del espacio físico, sino el control de *relaciones sociopolíticas* con inscripción en el espacio. Para la autora, la noción de espacio abarca tres dimensiones, a

saber: en primer lugar, el espacio es un producto de múltiples interrelaciones: “El espacio es producto de interrelaciones. Se construye a través de interrelaciones, desde lo inmenso de lo global hasta lo ínfimo de la intimidad”, afirma. En segundo lugar, el espacio es una dimensión de “multiplicidad”, una “dimensión de la pluralidad”, pues “si el espacio es en efecto producto de interrelaciones, entonces debe ser una cualidad de la existencia de la pluralidad. La multiplicidad y el espacio son co-constitutivos”. En tercer lugar, precisamente porque es producto de relaciones y es la esfera de la multiplicidad, el espacio es un “sistema” abierto, siempre está en proceso de formación, en constante devenir, es construido todo el tiempo, y por tanto es un proceso inacabado y nunca cerrado (Massey, 2005: 104-105 y 120-121; véase también Ramírez y López, 2015: 59-60) (de ahí que la autora asuma una postura crítica respecto de las perspectivas estructuralistas del espacio, pues éstas conciben al espacio como algo estático y como una totalidad cerrada) (Massey, 2007: 17-60 y Román y García, 2008). Sobre este concepto de espacio, Blanca Ramírez y Liliana López afirman: “[...] el espacio deja de ser estático y se encuentra en continuo movimiento, es resultado de la conjunción de co-presencias y co-existencias que se encuentran a partir de las múltiples trayectorias que adoptan los agentes, es multidimensional y por lo tanto móvil, rompiendo así con uno de los postulados tradicionales de hacer geografía, que es el de eliminar las fronteras: éstas no existen” (Ramírez y López, 2015: 60). En síntesis, Doreen Massey establece que:

Resulta crucial para la conceptualización del espacio/espacialidad el reconocimiento de su relación esencial con las diferencias coexistentes, es decir con la multiplicidad, de su capacidad para posibilitar e incorporar la coexistencia de trayectorias relativamente independientes. La propuesta es que debería de reconocerse el espacio como esfera del encuentro —o desencuentro— de esas trayectorias, un lugar donde coexistan, se influyan mutuamente y entren en conflicto [...]. El espacio, para decirlo una vez más, es el producto de interrelaciones.

Asimismo, y como consecuencia de ello, y tal como ya hemos sugerido, el espacio siempre está en proceso de realización, nunca se

haya concluido. En el espacio siempre quedan cabos sueltos (Massey, 2005: 119)

En otro trabajo, al abordar el tema de la construcción relacional de las identidades espaciales, la autora sintetiza nuevamente el concepto de espacio: “Si el espacio es producto de prácticas, trayectorias, interrelaciones, si hacemos espacio mediante las interacciones en todos los niveles, desde las llamadas locales hasta las denominadas globales, entonces las identidades espaciales tales como los lugares, las regiones, las naciones, así como lo local y lo global, también se constituyen de manera relacional: son internamente complejas, esencialmente desvinculables en cualquier sentido absoluto, y cambian de forma inevitable en la historia (Massey, 1994; Amin, 2004) (Massey, 2014: 30). En la perspectiva de autora, el espacio es, entonces, producto de interrelaciones, es una dimensión de la pluralidad y es un “sistema” abierto.

Ahora bien, David Harvey afirma que para poder hablar de una suerte de construcción social del espacio y del tiempo resulta necesario tener presente cuatro puntos importantes. En primer lugar, cuando se hace referencia a la construcción social “no estamos tratando con algo puramente subjetivo o ideal, que está fuera del mundo material en que nosotros llevamos adelante nuestra existencia”, sino en realidad “lo que hacemos es tomar un rasgo particular de este mundo material y tratarlo como si este fuera la forma de entender el espacio y el tiempo” (Harvey, 1994: 3). En segundo lugar, “la naturaleza no se presenta a nosotros de forma automática, con una medida natural del espacio y del tiempo, sino que ofrece un rango de posibilidades entre las cuales podemos elegir”, y que dicha elección está determinada en parte por el mito y la cultura y la manera en que una sociedad se relaciona con su ambiente material. En tercer lugar, “decir que algo es socialmente construido no significa que sea subjetivo y arbitrario”, pues “la elección que una sociedad hace sobre qué considera que es el espacio y el tiempo es fundamental para comprender cómo actúa toda la sociedad y, por lo tanto, cómo ella opera en relación con los individuos”. Finalmente, la manera particular en que el espacio y el tiempo se determinan entre sí está estrechamente vinculada a las estructuras de poder y a las relaciones sociales, a los particulares modos de producción y consumo que existen en una sociedad dada”. De tal suerte que la determinación de lo que es el espacio y el tiempo no es un proceso neutral

desde el punto de vista político, ajeno a las estructuras de poder; por el contrario, se encuentra “políticamente incrustada en ciertas estructuras de relaciones de poder”. Es por ello que “considerar una versión del espacio y tiempo como ‘natural’ significa aceptar el orden social que los corporifica como ‘naturales’, por lo tanto, incapaces de cambiar” (*Ibid.*, pp. 3-4).

En relación con este punto, conviene retomar también el trabajo del sociólogo francés Pierre Bourdieu, para quien el espacio constituye un componente relevante en los procesos de diferenciación social y en los mecanismos de ejercicio del poder y dominación. “Debido al hecho de que el espacio social está inscripto a la vez en las estructuras espaciales y las estructuras mentales, que son en parte el producto de la incorporación de las primeras, el espacio es uno de los lugares donde se afirma y ejerce el poder, y sin duda en la forma más sutil, la de la violencia simbólica como la violencia inadvertida: los espacios arquitectónicos [...] son en verdad los componentes más importantes, a causa de su misma invisibilidad [...] de la simbólica del poder y de los efectos totalmente reales del poder simbólico”, afirma Bourdieu (1999: 122). Asimismo, más adelante argumenta que la capacidad de dominación del espacio por parte de los actores individuales y colectivos, particularmente de la apropiación material o simbólica de los bienes escasos que se distribuyen en él, depende de los capitales poseídos. Dichos capitales permiten mantener a distancia a personas y cosas “indeseables” y acercarse a las personas y cosas deseables. De acuerdo con este autor, el éxito en las luchas por la apropiación del espacio depende del capital poseído, con lo que “las posibilidades promedio de apropiación de los diferentes bienes y servicios materiales o culturales asociados a un hábitat determinado, se especifican para los distintos ocupantes de éste según las capacidades de apropiación (material — dinero, medios de transporte privados— y culturales) que cada uno posee en exclusividad” (*Ibid.*, p. 123). Por último, en la perspectiva de Bourdieu, la relación del poder con el espacio es fundamental: el primero necesita del espacio porque éste lo hace “invisible” y lo “naturaliza” (efecto de naturalización) (*Ibid.*, p. 120).

Ahora bien, a partir de los años setenta y ochenta del siglo pasado, la geografía y sociología urbana francesa renovaron el debate en torno a la relación espacio-sociedad al incluir en sus análisis la categoría “territorio” como concepto explicativo de la realidad social (Vargas, 2012; Ramírez, 1996: 66-67y Schneider y Peyré, 2006). Y es que, de

acuerdo con el investigador Armando García Chiang, a partir de los conceptos de “territorio”, “territorialidad” y “actor territorializado” —este último tomado de Hervé Gumuchian, Eric Grasset, Romain Lajarge y Emmanuel Roux (Gumuchian, *et. alt.*, 2003)— se puede construir “un trazo de unión adecuado entre geografía y ciencias sociales” (García, *op. cit.*, p. 1). Como se observará más adelante, la noción de territorio guarda estrecha relación con la idea del espacio concebido como producto y productor de las relaciones sociales, esto es, como constructo social. De manera particular, el concepto de territorio se encuentra estrechamente relacionado a la categoría de espacio considerado como espacio vivido-concebido, en la medida en que los actores sociales individuales y colectivos le atribuyen al territorio significados y valores. Asimismo, el concepto de territorio no puede entenderse si no se hace referencia a las relaciones de poder y conflictos que se hacen presentes en el proceso social de apropiación del espacio.

Después de realizar una primera revisión del concepto de territorio, Blanca Ramírez Velázquez y Liliana López afirman que esta categoría se refiere “a una porción de la superficie terrestre, delimitada y apropiada. En este sentido, se trata de una categoría mucho más concreta y particular que la de espacio; al mismo tiempo, es más especializada ya que vincula a la sociedad con la tierra y por supuesto a la naturaleza, pero no desde su apariencia o representación, sino desde su apropiación, uso o transformación y alude tanto a una perspectiva política, como a una cultural, según sea el enfoque” (Ramírez y López, 2015:129-130). En seguida, las autoras hacen énfasis en la dimensión política del territorio: “El territorio es, entonces, también una perspectiva política del espacio, que más allá de los estudios sobre la conducta, se ha manejado asociado al Estado y la nación desde hace varios siglos. A partir de lo anterior, se puede considerar que el concepto de territorio alude a una parte de la superficie terrestre sujeta a procesos de posesión, soberanía, gestión, dominio, administración, control, resistencia, utilización, explotación, aprovechamiento, apropiación, apego y arraigo (López, 2008) (*Ibid.*, p. 135)”.

Para Raffestin, el poder (que no se restringe al poder del Estado) es una dimensión importante en la concepción del territorio. Para este autor, el territorio es el espacio apropiado. La noción de “territorio”, entonces, es antecedida por la de “espacio”. “Es esencial entender que el espacio está en posición de anterioridad frente al territorio. El territorio es generado desde el espacio. Es el resultado de una acción realizada por un actor,

que al apropiarse del espacio, lo territorializa [...]. Es una producción a partir del espacio que pone en juego un sinnúmero de relaciones que se inscriben en un campo de poder”, señala el autor (Raffestin, 1980:129).

Para Luis Ocampo, el territorio

[...] es un constructo social, una valoración, una fabricación, un producto, un espacio tatuado por la historia y la cultura, que se construye a través de prácticas, estrategias, percepciones y la manera de leerlo que tienen los miembros del grupo que lo constituye. Es un espacio que necesita la densidad del tiempo, las repeticiones silenciosas, las mutaciones lentas, el trabajo del imaginario social y de la norma para existir como territorio (Ocampo, 2005).

Ahora bien, la acción social sobre un territorio “implica un sistema de control o territorialidad”, control estrechamente asociado, como más adelante se recalcará, “con el *conflicto y el status* que implican la posesión, la personalización y la defensa de un área, la cual varía según los niveles de organización social y contextos históricos específicos regulados por las relaciones de producción capitalista” (*Ibid.*, énfasis agregado). Por su parte, Luis Felipe Crespo argumenta que “un espacio adquiere categoría de territorialidad cuando se alcanza a delimitar, material o simbólicamente, el carácter de límite que tiene la función de controlar el acceso, tanto para el control de sus elementos como para influir en sus actividades” (Crespo, 2006: 21). En fin, el territorio es un espacio de poder, de dominio del Estado, de individuos, grupos y organizaciones; expresa una relación de poder y posesión por parte de un individuo o grupo (Montañez y Ovidio, 1998: 122-123).

Fuertemente influido por la obra de Raffestin, Giménez arguye que el territorio puede entenderse como el espacio apropiado por un grupo social para asegurar la satisfacción de sus necesidades vitales, las cuales pueden ser materiales o simbólicas. En este sentido, el espacio es la materia prima a través del cual se construye el territorio (Giménez, 2004: 315). Al respecto, este autor aclara que:

[...] esta apropiación-valoración puede ser de carácter instrumental-funcional o simbólico expresivo. En el primer caso se enfatiza la relación utilitaria con el espacio (por ejemplo, en términos de explotación económica o de ventajas geopolíticas); mientras que en el segundo se destaca el papel del territorio como espacio de sedimentación simbólico-cultural, como objeto de inversiones estético-afectivas o como soporte de identidades individuales y colectivas (Giménez, 2000: 23-24).

Señala en otro trabajo que este proceso de apropiación “permite explicar de qué manera el territorio es producido, regulado y protegido en interés de los grupos de poder” (Giménez, 2004: 316). Desde esta perspectiva, el espacio es un recurso escaso, un objeto de disputa por los grupos de poder: “[...] el espacio no es sólo un dato, sino también un recurso escaso debido a su finitud intrínseca, y por lo mismo, constituye un objeto en disputa permanente dentro de las coordenadas del poder”. En seguida afirma: “[la apropiación del espacio] se trata de operaciones de delimitación de fronteras, de control y jerarquización de puntos nodales (ciudades, poblaciones, islas...), y del trazo de rutas, de vías de comunicación y de toda clase de redes” (*Ibid.*, también consúltese: Giménez, 2005 y 1996). Por último, denomina *sistema territorial* al sistema de mallas (división y subdivisión del espacio), nudos (centros de poder o poblamiento) y redes (líneas que ligan entre sí a por los menos tres nudos y que se derivan de la necesidad de los actores sociales de relacionarse e influenciarse mutuamente), todos ellos organizados jerárquicamente, los cuales constituyen el envoltorio de las relaciones de poder (Giménez, 2000: 22-23).

Del mismo modo, Hiernaux recalca la importancia del territorio en la formación de grupos de poder, argumento que por su importancia para el presente trabajo conviene reproducir a continuación:

[...] el territorio es un elemento central de las pugnas por el poder; en otros términos, el control directo o indirecto del territorio o la capacidad de imponer condiciones a la producción del mismo para el beneficio personal o de grupo, constituye una de las metas más evidentes de la formación de grupos de poder o de los enfrentamientos en un espacio determinado. Por lo anterior, el territorio no es sólo objeto de poder, sino

uno de los elementos claves para entender el funcionamiento de los mecanismos de poder (Hiernaux, 1990: 59).

Robert D. Sack define la territorialidad como una estrategia de un individuo o de un grupo para alcanzar, influenciar o controlar recursos y personas a través de la delimitación y del control de áreas específicas: “la territorialidad se entiende como el intento de un individuo o grupo de afectar, influir o controlar gente, elementos y sus relaciones, delimitando y ejerciendo un control sobre un área geográfica” (Sack, 1991: 194; también véase Sack, 1986).

En síntesis, la noción de territorio en la perspectiva de estos autores parte del concepto de espacio concebido como una dimensión de la vida social, esto es, como producto y productor de lo social. Y tal como argumentan Rebeca Ramírez y Liliana López, el concepto de territorio está estrechamente relacionado tanto a la dimensión material como a la cultural y simbólica, y por supuesto al poder (Ramírez y López, 2015: 157). Un aspecto importante a retomar de lo que ya se ha dicho es que los procesos de apropiación del espacio por los actores sociales *están marcados por relaciones de poder y dominación, contraposición de intereses, conflictos y luchas*. En efecto, se puede concluir hasta aquí que la apropiación del espacio que da origen al territorio y a la territorialidad no es un proceso neutral o algo dado de manera “natural”, sino que implica relaciones de poder y conflictos, esto es, que los territorios siempre son controlados y disputados por los individuos o grupos sociales en determinados contextos históricos. Así, el territorio es un espacio de poder, un recurso escaso, un objeto de disputa y el lugar donde se expresan los intereses de los grupos de poder. Retomando a Bourdieu citado arriba, también es importante afirmar que el proceso de apropiación del espacio, en tanto que requiere que los actores individuales y colectivos posean determinados capitales, es un proceso que expresa la diferenciación social y la desigualdad de poderes existentes en la sociedad. En fin, como argumenta Hiernaux, “el territorio no es sólo objeto de poder, sino uno de los elementos claves para entender el funcionamiento de los mecanismos de poder” (Hiernaux, 1990: 59).

Lo argumentado en los párrafos anteriores es sumamente importante para el presente estudio. El caciquismo en las organizaciones del transporte público constituye un caso particular que ejemplifica la apropiación y control instrumental del espacio. Se observará que las organizaciones de transportistas y sus líderes ejercen tanto una

apropiación como un control del espacio (rutas de transporte público). Éstos buscan impedir que organizaciones contrarias tengan *acceso* a las rutas de transporte que controlan (acciones que tienen implicaciones sociales, políticas y económicas), lo cual ha generado un conflicto a escala regional. Por un lado, cuando se habla de la apropiación del territorio por los caciques del transporte público, se hace referencia principalmente a una apropiación de tipo instrumental, pues por medio de esta apropiación aquéllos buscan obtener beneficios de tipo económico y político. Sin embargo, como se refirió, en el caso del caciquismo en las organizaciones del transporte público, no ocurre solamente una apropiación del territorio, es decir una apropiación de rutas de transporte público, sino también un control monopólico de las mismas porque los líderes transportistas generan estrategias para que ninguna otra organización de transportistas haga uso de dichas rutas. Es por ello que, como se analizará en el cuarto capítulo, los caciques transportistas ejercen una *territorialidad*.

Conclusiones

A lo largo de estas líneas se llevó a cabo una revisión conceptual de las categorías centrales de la investigación: clientelismo, caciquismo, espacio y territorio. Dicho marco teórico será de gran utilidad para responder las preguntas de investigación planteadas y cumplir con los objetivos propuestos. Al respecto, al inicio de este capítulo se había planteado una pregunta central: *¿Cómo puede definirse el caciquismo en México en el contexto actual de cambios sociales, económicos y políticos?* En este capítulo se propuso definir al *caciquismo* como una forma de dominación y de liderazgo político en el que, dentro de una determinada estructura socioeconómica y política, alguien monopoliza la intermediación política, es decir, concentra y monopoliza el poder en un determinado territorio u organización, y al mismo tiempo controla recursos estratégicos del medio en el que opera. Cabe afirmar que esta definición será contrastada con el caso del caciquismo en las organizaciones de transportistas del servicio público que se analiza.

Asimismo, en este apartado se argumentó que la persistencia del caciquismo en México y en América Latina se explica en parte por la vigencia de una cultura política patrimonial y clientelar común a la mayoría de los países de la región. Igualmente, se

encontró que desde la perspectiva de la sociología política, el fenómeno del caciquismo puede ser concebido como una forma de intermediación social y política, una forma de articulación de demandas sociales e intereses diversos y, en síntesis, como una forma de dominación en la que el cacique pone en mutua relación lo social y lo político. Se halló también que desde la sociología de la dominación weberiana, el caciquismo puede definirse como una forma de ejercicio del poder de tipo personalista, informal y arbitrario, que no acepta límites formales a su poder y que cuestiona toda autoridad basada en la legalidad. Del mismo modo, se encontró que el caciquismo constituye un subtipo de *dominación clientelista* que contrasta con otras formas de ejercicio del poder similares existentes en Latinoamérica, tales como el caudillismo, el coronelismo y el gamonalismo. Igualmente, se estableció que el Estado, y en particular las elites políticas, juegan un papel sumamente importante en la eliminación, facilitación y reproducción del caciquismo. Finalmente, se estableció que las categorías de *espacio*, *territorio* y *territorialidad* permiten analizar la inscripción espacial del caciquismo urbano, en particular examinar la manera en que los caciques transportistas y sus agremiados se apropian y controlan el espacio urbano, proceso en el que están presentes relaciones de poder y conflictos. Los siguientes capítulos tienen como objetivo analizar el estudio de caso, es decir, el surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones de transportistas del norponiente del Estado de México, a partir de lo cual se responderán las preguntas de investigación esbozadas al inicio de este trabajo.

Capítulo II. El contexto sociopolítico del surgimiento de las organizaciones de transportistas y de la estructura de poder caciquil

Introducción

El objetivo de este capítulo es analizar, por un lado, el contexto histórico, socioeconómico y político en el que surgen las organizaciones y sindicatos del transporte público en los municipios del norponiente del Estado de México, y por otro, examinar el ascenso de formas de ejercicio del poder de tipo caciquil al interior de las mismas. La pregunta central planteada en la investigación y que guía este capítulo es: *¿Qué factores sociales y políticos explican el surgimiento, consolidación y continuidad de esta forma de ejercicio del poder en las organizaciones de transportistas?* Aunque el dominio del líder transportista que es analizado se consolida a partir de los años ochenta y noventa del siglo pasado, tiempo en el que comienza a ejercer una considerable influencia en la política local y estatal, la aparición de poderosas organizaciones de transportistas y su creciente importancia social y política tienen origen en los cambios socioeconómicos (industrialización y expansión urbana) y políticos (la consolidación del Estado posrevolucionario y el afianzamiento de la elite política mexiquense) ocurridos en la segunda mitad del siglo XX en la Ciudad de México y en los municipios mexiquenses metropolitanos. En efecto, fue un periodo caracterizado por el importante impulso al desarrollo del transporte público urbano y por el surgimiento y expansión de organizaciones de transportistas. Por lo anterior, resulta importante abordar dichos procesos socioeconómicos y políticos.

Por otro lado, con el propósito de mostrar que el fenómeno del caciquismo no es exclusivo de México sino que se encuentra presente en organizaciones y sindicatos de transportistas de otros países de América Latina, este capítulo tiene como objetivo también analizar, si bien de manera general, el surgimiento de esta forma de dominación y de liderazgo político en el caso de Argentina, en particular en el Sindicato de Choferes de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor, Servicios, Logística de la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires (en adelante Sindicato de Choferes de Camiones). Con ello, se aborda la fundación del gremio de camioneros y el ascenso y consolidación del cacicazgo de Hugo Moyano en dicho sindicato.

1. El surgimiento del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el norponiente del Estado de México

Este primer apartado está destinado a analizar los factores socioeconómicos y políticos que permitieron el surgimiento del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el norponiente del Estado de México. Primero, después de enumerar algunas características generales del sistema político mexicano posrevolucionario, se examina la manera en que líderes transportistas como Pedro Sánchez y Vicente Coss Ramírez se beneficiaron del apoyo político que recibieron del entonces gobernador Carlos Hank González y del poderoso grupo político que este último consolidó: el Grupo Atlacomulco (fundado por el entonces gobernador mexiquense Isidro Fabela Alfaro). Posteriormente, se analiza el acelerado proceso de urbanización de los municipios mexiquenses ocurrido durante el periodo 1950-1980 del siglo pasado, y con ello el incremento de las necesidades de movilidad de su población, dando como resultado el auge y expansión de empresas y organizaciones de transportistas del servicio público. Finalmente, se abordan los cambios en la política de transporte público llevados a cabo por el gobierno estatal durante los años ochenta y noventa del siglo pasado, cuya característica principal es el retraimiento del gobierno estatal en la prestación del servicio de transporte público en los principales municipios urbanizados, situación que benefició a la mayoría de los actuales líderes transportistas mexiquenses de los municipios metropolitanos.

1.1. La consolidación del Estado posrevolucionario, el clientelismo político y los grupos de poder local

A partir de los años cuarenta del siglo XX, en México se consolidó un régimen político autoritario, de partido hegemónico y presidencialista. El elemento característico del presidencialismo mexicano fue la considerable concentración del poder en el jefe del Poder Ejecutivo y la capacidad de éste de imponerse a otros poderes estatales, los cuales, en principio y por mandato constitucional, debieron ejercer un contrapeso sobre aquél: tal es el caso del Poder Legislativo y el Poder Judicial. Al respecto, María Amparo Casar argumenta que la peculiaridad del presidencialismo mexicano se encuentra en el hecho de que el ejecutivo haya logrado “anular la acción del conjunto de instituciones políticas que

la Constitución concibió y estableció para compartir y contrabalancear el poder presidencial”, lo cual derivó en la anulación de la división de poderes horizontal (poderes ejecutivo, legislativo y judicial) y vertical (poder federal/poder local) (Casar, 1996: 62, 83-91). Lo anterior fue posible gracias a las amplias atribuciones constitucionales otorgadas a la institución presidencial, pero sobre todo gracias a factores propios del régimen político y del ejercicio del poder, tales como, por ejemplo, el control presidencial del Partido de la Revolución Institucional (PRI), el partido dominante, la consolidación de un sistema electoral no competitivo, la debilidad de los poderes locales, entre otros. En virtud de ello, la figura presidencial se convirtió en el centro de poder dominante del sistema político mexicano.¹⁹

Un aspecto importante de este proceso de consolidación del Estado posrevolucionario y del régimen político autoritario fue la fundación del Partido Nacional Revolucionario (PNR) en 1929 (el cual cambió de nombre en 1938 por el de Partido de la Revolución Mexicana), instituto político que antecede al PRI (cuyo nombre definitivo fue adoptado en 1946). Con la fundación de este partido era posible que las elites políticas, los grupos políticos locales y nacionales y las diversas corrientes políticas se disputaran y negociaran el acceso al poder y se resolvieran los conflictos en el marco del partido, reconociendo en el presidente al árbitro principal en dichos procesos. En síntesis, como afirman Adler Lomnitz y Frida Gorbach:

El presidente debía ser el representante de la federación y el eje de la articulación entre el centro y los estados, mediante la dependencia de los municipios hacia los gobernadores y de estos hacia el gobierno federal, al tiempo que el partido tenía la función de afianzar los vínculos entre el Estado y los distintos segmentos sociales, así como el control sobre los mecanismos de representación política (Loyola, 1995: 2-3) [...]. Entre el presidente y el partido se había establecido un

¹⁹Jeffrey Weldon afirma que el presidencialismo mexicano tuvo su base en tres condiciones: a) la existencia de un gobierno “unificado”, es decir, la capacidad del PRI de controlar al mismo tiempo el Poder Ejecutivo y el Legislativo; b) la disciplina partidaria en el Congreso, y c) la influencia presidencial sobre el partido dominante (Weldon, 1997). Para María Amparo Casar, el hiperpresidencialismo mexicano se explica a partir de “la existencia de un partido y de un sistema de partido hegemónicos que han permitido al ejecutivo penetrar las instituciones políticas y definir no sólo su composición sino su comportamiento”, lo cual ha traído consigo el establecimiento de un gobierno “indiviso y unitario” (Casar, 1996: 62 y 82).

vínculo imprescindible: los integrantes del partido le otorgaban al presidente su lealtad y éste contenía y conciliaba los intereses heterogéneos de sus miembros; de otro modo, si el partido era el encargado de transferir la lucha por el poder entre grupos faccionales hacia su interior, la presidencia debía ser el eje de articulación de esos intereses antagónicos (Lomnitz y Gorbach, 1998: 65).

Otra característica relevante del régimen posrevolucionario lo constituye la integración al Estado, a través de los arreglos corporativos, de una diversidad de organizaciones sociopolíticas. Este es el caso de los sindicatos. De tal suerte que el corporativismo sindical constituyó un mecanismo de representación de intereses y de intercambio político entre los dirigentes de las organizaciones gremiales y el Estado. Durante el régimen de partido hegemónico, “las organizaciones sociales de trabajadores y campesinos fueron inducidas o forzadas, según el caso, a encuadrarse colectivamente bajo fórmulas de organización política corporativa. A través de ellas, el Estado pudo ordenar y sujetar la representación de los trabajadores en el ámbito laboral y en los objetivos de su acción social” (Giménez, 2007: 23). De acuerdo con Armando Rendón Corona, las características generales del corporativismo sindical en México son: a) el establecimiento del monopolio de la representación en las organizaciones; b) la escasa democracia existente en los sindicatos (los dirigentes sindicales no son elegidos democráticamente ni rinden cuentas ante sus agremiados); c) el corporativismo tiene como objetivo “regular el conflicto social subordinándolo a los fines estatales y, por su mediación, al capital”, y c) “el corporativismo suprime la autonomía, el autogobierno de los miembros de los sindicatos, y de los sindicatos respecto a las otras fuerzas sociales, lo cual es la premisa de intervención estatal de los conflictos laborales” (Rendón, 2001: 13-19).

En el marco de las relaciones de intercambio político Estado-sindicatos, emergieron poderosos cacicazgos sindicales, tanto a nivel local como nacional.²⁰ En efecto, surgieron líderes sindicales que lograron controlar sus respectivos gremios más allá de lo que les permitía la norma estatutaria, quienes convirtieron dichos sindicatos en sus espacios de poder personal. La peculiaridad de los cacicazgos sindicales reside en que incluso fueron

²⁰ Como se verá más adelante, en el Estado de México las redes políticas de los grupos políticos estuvieron y siguen estando integradas por caciques urbanos y sindicales.

impulsados y promovidos tanto de manera formal como informal por el Estado y las elites políticas. Formalmente porque el Estado reconoció y legitimó el monopolio de la representación sindical a través de la legislación laboral; e informalmente porque, además de permitir las prácticas antidemocráticas, clientelares y patrimoniales en el sindicalismo, el Estado reconoció en los cacicazgos sindicales a los intermediarios e interlocutores políticos “legítimos”. Estos líderes caciquiles establecieron estrechas relaciones políticas de colaboración y apoyo mutuo con las elites políticas, situación que fortaleció su posición estratégica y privilegiada en los gremios.

Ahora bien, durante el periodo de dominio priista cobró gran relevancia el clientelismo político como medio de movilización política. Víctor Manuel Durand Ponte encuentra tres formas de participación política en el régimen autoritario mexicano: la tradicional o patrimonial, la corporativa y la democrática. La primera se refiere al dominio de los caciques y líderes autoritarios. La segunda alude a la participación de los miembros de los diversos sectores sociales (obreros, campesinos, ejidatarios, indígenas, pobres urbanos, entre otros) que es controlada por las organizaciones a las que pertenecen dichos grupos sociales. Estos dos tipos de participación, sostiene el autor, funcionan bajo los esquemas de movilización clientelar. También estaba presente, si bien en un menor grado, la participación democrática que demandaba una participación política diferente. Respecto de las dos primeras, este mismo autor argumenta: “Los miembros de los sectores no ciudadanos participaban en las elecciones, votaban, abrumadoramente por el PRI, pero no era un voto libre autónomo, sino dirigido, controlado, o a lo más basado en sentimientos de identidad y lealtad con el sistema” (Durant, 2004: 57-65). Así, el clientelismo político se erigió como un medio de movilización política en favor de los actores políticos. A través de estas prácticas, las elites políticas buscaban apoyo político y legitimidad en un escenario donde las elecciones no tenían un carácter democrático (es decir, no se llevaban a cabo en condiciones de libertad e igualdad, justicia, legalidad y transparencia). Al respecto, Jorge Javier Romero afirma: “El intercambio clientelista de favores privativos por apoyo político se hacía de manera piramidal y aunque los votos no se contaran, contaba el movilizar electores, en unas circunstancias en las que sin movilización clientelista casi nadie hubiera votado, pues de antemano se sabía quién iba a resultar electo” (Romero, 2007: 11).

Como ya se afirmó en los párrafos anteriores, uno de los actores sociopolíticos centrales de los arreglos clientelares y corporativos fue sin duda el cacique. El presidencialismo, el autoritarismo, la cultura política patrimonial, el corporativismo y el clientelismo político generaron el caldo de cultivo necesario para el florecimiento de una nueva generación de caciques: el “caciquismo posrevolucionario”. Estos caciques fueron integrados al Estado y eran dependientes de éste en términos económicos (pues la asignación de recursos estatales era necesario para mantener una clientela política) y políticos (ya que el mantenimiento de su dominio dependía en gran parte del apoyo político recibido de las autoridades gubernamentales superiores y de las elites políticas estatales y nacionales, incluyendo el apoyo de un patrón superior, quien normalmente era un cacique de mayor jerarquía y con amplias conexiones políticas). Incluso, como argumenta Guillermo de la Peña, el caciquismo llegó a ser (y sigue siendo) una forma de dominación integrante “de los aparatos de poder del Estado mexicano actual” (De la Peña, 1986: 32).

Evidentemente, todas estas características del sistema político mexicano del siglo XX tuvieron una expresión regional y local. En correspondencia con la política nacional, en el espacio subnacional se hicieron presentes también el presidencialismo (centrado en la figura política del gobernador), el autoritarismo, el corporativismo, el patrimonialismo, el clientelismo político y el caciquismo. Sin embargo, la estructura de poder local y regional observó una dinámica propia, la cual incluso entró en contradicción y conflicto con el poder central (representado por el presidencialismo y el proyecto político-ideológico del nacionalismo revolucionario). Así, en esta interrelación entre la política regional y estatal y la política nacional, los poderes regionales y locales se erigieron como actores políticos relevantes que lucharon por acceder y disputar el poder no sólo en el ámbito subnacional sino también en el nacional. Este es el caso de la poderosa elite política mexiquense relacionada comúnmente con el Grupo Atlacomulco. A continuación se analizará el surgimiento y características de dicho grupo político con el objetivo de mostrarle al lector la manera en que la participación de Pedro Sánchez en las redes políticas y alianzas políticas que se construyeron alrededor de dicho grupo político, en especial bajo el liderazgo del entonces gobernador mexiquense Carlos Hank González, impulsó su propio liderazgo, convirtiéndose en un político sobresaliente en el ámbito local, para después, en

los años ochenta y noventa, consolidar su cacicazgo en el sector de transporte público en el norponiente de la entidad mexiquense.

Para comprender la naturaleza del Grupo Atlacomulco —y siguiendo la perspectiva weberiana— es necesario tener presente que en diversos espacios de la política mexicana pasada y presente, existen relaciones y prácticas políticas en las que conviven y se articulan elementos de la política “moderna” y de la política patrimonialista. Lo anterior da lugar, por ejemplo, al surgimiento de liderazgos políticos cuyo ejercicio del poder está marcado por amplios criterios personalistas, figuras políticas alrededor de las cuales se agrupan un conjunto de individuos, quienes establecen entre sí alianzas informales y relaciones informales de amistad y parentesco, así como relaciones de tipo clientelar, todas las cuales proporcionan un alto grado de lealtad y dependencia. Es una política personalista y clientelar, que contrasta con la conducción institucional formal. Dichas relaciones informales llegan a ser más importantes en términos políticos que las reglas objetivas y procedimientos formales propios de los sistemas políticos contemporáneos.

Esta conjunción de elementos de la dominación legal-burocrática y de la patrimonial da lugar también a la existencia y continuidad de prácticas consistentes en la apropiación particularista de las instituciones y recursos estatales para beneficio de un conjunto limitado de individuos. Esto permite recordar una característica importante de muchos de los integrantes del Grupo Atlacomulco, y por supuesto del actuar político del polémico gobernador Carlos Hank González (el prototipo del político-empresario, quien una vez hizo suya la frase: “un político pobre, es un pobre político”): la estrecha y fructífera combinación entre política y negocios privados. Conviene recordar al respecto que en la caracterización de la dominación patrimonial, en lo que se podría decir impera una política personalista, además del otorgamiento de determinadas prebendas y favores a cambio de lealtad que caracteriza a este tipo de dominación, Max Weber afirma que el cargo patrimonial no distingue entre la esfera privada y la oficial, pues la misma administración política es considerada una cuestión puramente personal del soberano, la cual está sujeta a su libre albedrío, siendo la tradición el único límite a su poder (Weber, 1998: 774).

Carlos A. Flores Pérez define el grupo político como “un conjunto de individuos que establecen una alianza informal y que poseen el objetivo común de acceder o conservar el poder político, para lo cual realizan una acción concertada, además de que pueden o no

poseer otro tipo de vínculo” (citado en Ibarra, 2004:61). Un grupo político no está exento de contradicciones, conflictos y escisiones, tampoco implica igualdad de poder de sus integrantes; a pesar de ello, la unidad prevalece por encima de los conflictos (*Ibid.*, p. 64). Retomando las ideas precedentes, puede definirse el Grupo Atlacomulco como el conjunto de individuos que, con base en una alianza informal y en relaciones de amistad y parentesco, buscan hacer valer sus intereses comunes, lo cual incluye el acceso y conservación del poder político. Es un grupo político de carácter informal, es decir, no constituido y reconocido de manera formal. El de Atlacomulco se erige, así, como un grupo político hegemónico, que convive y negocia con otros grupos políticos y liderazgos tanto a nivel estatal como nacional.

El nombre del grupo político, ampliamente difundido por la prensa local y nacional, tiene procedencia del hecho de la incorporación constante a los principales órganos de gobierno de la entidad de políticos originarios del municipio de Atlacomulco (ya sea que pertenezcan a redes familiares originarias de este municipio o hayan trabajado o iniciado una carrera política en dicho territorio). En una revisión de la literatura escrita sobre la elite política mexiquense, Juan Carlos Villarreal afirma:

Se tiene la creencia de que con la llegada de Isidro Fabela a la gubernatura las familias de Atlacomulco fueron favorecidas; así, apellidos como Del Mazo, Sánchez Colín, Monroy, Montiel, Hank y Peña Nieto lograron incursionar en la política y en los negocios gracias a dos factores que en recurrentes artículos se mencionan: pertenecer al mismo lugar de origen y compartir lazos consanguíneos, características que se han convertido por excelencia en argumentos para referirse a la existencia de una asociación de políticos dentro de la entidad (Villarreal, 2015: 24).

Ciertamente, aunque resulta ser un rasgo importante, la caracterización del Grupo Atlacomulco no se restringe a este elemento. Al respecto, Verónica Ibarra afirma que en un primer momento el Grupo Atlacomulco estuvo liderado por políticos originarios de Atlacomulco, pero aclara que dicho grupo político no se circunscribe ni a este territorio ni

se encuentra constituido únicamente por personajes oriundos de dicho municipio (Ibarra, *Ibid.*, p. 80).²¹

El Grupo Atlacomulco surge en 1942 cuando el presidente Manuel Ávila Camacho designó a Isidro Fabela Alfaro como gobernador del Estado de México (véase el Cuadro 2). No obstante, algunos autores como Jorge Toribio Cruz Montiel sostienen que el origen del grupo político referido data de principios del siglo XX, específicamente en 1916, bajo el liderazgo de Maximino Montiel Olmos, quien entre 1915 y 1941 ocupó la presidencia municipal de Atlacomulco en cuatro ocasiones (Toribio, 2000, citado en Ibarra, 2004: 79-80; también véase Arellano, 2003).

²¹ A pesar de ello, la referencia al municipio de Atlacomulco sigue siendo significativa si se toma cuenta, por ejemplo, que actualmente poderosos políticos mexiquenses son originarios de ese municipio, tal es el caso del ex gobernador mexiquense y actual presidente de México, Enrique Peña Nieto, quien además está ligado por sangre a cinco ex gobernadores: Isidro Fabela Alfaro, Alfredo del Mazo Vélez, Salvador Sánchez Colín, Alfredo del Mazo González y Arturo Montiel Rojas; todos ellos, excepto Alfredo del Mazo González, nacieron en Atlacomulco. Asimismo, Carolina Monroy del Mazo, secretaria general del PRI y prima del presidente Enrique Peña Nieto, también es oriunda de dicho municipio.

Cuadro 2. Gobernadores del Estado de México, 1942-2011

Nombre	Lugar de nacimiento	Profesión	Cáncer jurídico	Antesala a la gubernatura	Cargos de elección popular
Isidro Fabela Alfaro (1942-1945)	Atacomulco	Abogado	Sustituto (4 años)	Embajador	Diputado Federal
Alfredo del Mazo Vélez (1945-1951)	Atacomulco	Ingeniero	Electo (6 años)	Srio. Gral. De Gob.	Senador
Salvador Sánchez Colín (1951-1957)	Atacomulco	Ingeniero	Electo (6 años)	Dip. Local por Texcoco	Diputado Local
Gustavo Baz Prada (1957-1963)	Tlalnepantla	Médico	Electo (6 años)	Srio. De Asistencia Pública	Senador
Juan Fernández Albarrán (1963-1969)	Toluca	Abogado	Electo (6 años)	Srio. Gral. Del CDE del PRI	Pdte. Mpal. De Toluca y Senador
Carlos Hank González (1969-1975)	Santiago Tianguistenco	Profesor	Electo (6 años)	Dir. De CONASUPO	Pdte. Mpal. De Toluca y Dip. Fed.
Jorge Jiménez Cantú (1975-1981)	Distrito Federal	Médico	Electo (6 años)	Srio. De Salubridad y Asistencia	
Alfredo del Mazo González (1981-1985)	Toluca	L. A. E.	Electo (5 años)	Dir. Gral. de BANOBRAS	
Alfredo Baranda García (1986-1987)	Distrito Federal	Abogado	Sustituto (1 año)	Srio. de Finanzas	
Mario Ramón Beteta Monsalve (1987-1989)	Distrito Federal	Abogado	Electo (1 año)	Dir. Gral. de PEMEX	
Ignacio Pichardo Pagaza (1989-1993)	Toluca	Abogado	Sustituto (5 años)	Procurador Gral. del Consumidor	Dip. Fed.
Emilio Chuayffet Chemor (1993-1995)	Distrito Federal	Abogado	Electo (2 años)	Dir. Gral. del IFE	Pdte. Mpal. De Toluca
César Camacho Quiroz (1995-1999)	Metepec	Abogado	Sustituto (4 años)	Srio. Gral. de Gob.	Pdte. Mpal. de Metepec y Dip. Fed.
Arturo Montiel Rojas (1999-2005)	Atacomulco	L. A. E.	Electo (6 años)	Pdte. del CDE del PRI	Dip. Fed. y Pdte. Mpal sust. de Naucalpan
Enrique Peña Nieto (2005-2011)	Atacomulco	Abogado	Electo (6 años)	Dip. Local	Dip. Local

FUENTE: Morales (2005).

Sin embargo, siguiendo a Verónica Ibarra (*Ibid.*, p. 79-82), es importante examinar al Grupo Atlacomulco en tanto grupo de poder cuya influencia política y redes de poder rebasan los límites de dicho municipio y tiene un alcance regional y estatal e incluso nacional. En efecto, lo que resulta importante para el análisis son las redes de poder y alianzas políticas creadas, en distintas escalas, alrededor de diversos líderes políticos como Isidro Fabela y Carlos Hank González, alianzas que permitieron al Grupo Atlacomulco constituirse como un grupo político hegemónico en la entidad con capacidad de competir en la lucha por el poder a nivel nacional. El Grupo Atlacomulco concebido así surge en 1942 con la llegada de Fabela a la gubernatura del Estado de México. Fabela impulsó cambios políticos importantes en la entidad con el objetivo de contrarrestar el periodo precedente de inestabilidad política y violencia; para lograr lo anterior, el gobernador mexiquense se valió, entre otros instrumentos, del establecimiento de arreglos corporativos y alianzas con diversos caciques sindicales. Esto último constituye una característica relevante de la política mexiquense hasta la actualidad. Al respecto, Salvador Maldonado argumenta:

Para lograr el propósito de estabilizar la entidad e impulsar el crecimiento económico que el país demandaba, Fabela no sólo tuvo que sortear la inercia de intereses regionales y nacionales, como adaptar, conforme lo requirió su actuación en el gobierno, alianzas políticas y arreglos informales con determinados actores. Una de ellas, y quizá la más ejemplar en cuanto a centralización política se refiere, fue reorganizar una nueva estructura corporativa mediante la cual respaldaría su gobierno, así como aquellos intereses de clase intrínsecos al proyecto de industrialización y urbanización de la entidad. *A partir de aquí, observaremos cómo la política estatal mexiquense ha estado moldeada por una interacción clientelar entre los grupos de poder regionales y los cacicazgos sindicales, cuyas consecuencias políticas se reflejan en la continuidad de regímenes caciquiles perfectamente adaptados a la modernidad política* (Maldonado, 2003: 89, énfasis agregado).

Ricardo Arellano encuentra tres etapas históricas del Grupo Atlacomulco: la primera data de 1916, en la que, sostiene el autor, surge el Grupo Atlacomulco bajo el liderazgo de Maximino Montiel Olmos (y en este sentido coincide con Jorge Toribio Cruz Montiel); la segunda etapa inicia con la llegada de Isidro Fabela a la gubernatura del Estado de México en 1942, y la tercera empieza con el ascenso de Carlos Hank González al gobierno estatal en 1969 (Arellano, 2003: 69-74). Igualmente, Sergio Armando González Serna, quien también retoma a Rogelio Hernández, destaca cuatro periodos en la política mexiquense a partir de 1942. El primero abarca el periodo 1942-1957 y se caracteriza por el desplazamiento de la vieja clase política y el ascenso de un nuevo grupo de poder: el Grupo Atlacomulco; el segundo periodo, que va de 1957 a 1969, comprende los gobiernos de Gustavo Baz y Juan Fernández Albarrán, quienes eran ajenos al grupo político hegemónico y fueron impulsados por el poder nacional con el objetivo de limitar el poder alcanzado por el grupo fabelista; el tercero, que va de 1969 a 1981, donde se hace presente el liderazgo de Carlos Hank González. En este lapso el Grupo Atlacomulco se consolida y Hank González llega a poseer un considerable poder económico y político que lo lleva a buscar la presidencia de México en 1982 sin éxito. Finalmente, el cuarto periodo, que inicia en 1981 cuando Alfredo del Mazo González llega a la gubernatura de la entidad, se caracteriza por la “dispersión política”, la creación de grupos locales con una fuerza política importante y la dificultad de mantener la unidad dentro de la elite política priista (Hernández, 1999; González, 2008: 2-5).

Ahora bien, uno de los factores que explican la consolidación del poder del Grupo Atlacomulco en la entidad (y que facilitó los procesos de modernización económica impulsados por dicho grupo) fue la construcción de una red de relaciones políticas basadas en prácticas corporativas y clientelares, donde los intermediarios de tipo caciquil jugaron un papel sumamente importante a nivel local y regional: canalizaron al espacio local las políticas impulsadas por la elite política mexiquense, garantizaron el orden social y encauzaron diversos apoyos de tipo político en favor de dicha elite. Sobre el corporativismo sindical, por ejemplo, Armando Sánchez Albarrán afirma lo siguiente:

En el Estado de México el proceso de modernización económica, impulsado después de los años cincuenta, se hizo acompañar de una cultura política autoritaria gracias al férreo control político y económico de la élite política conocida como Grupo Atlacomulco. Dicho proceso descansó, en parte, en las instancias sindicales corporativas como la Confederación Obrera y Campesina del Estado de México, la Confederación de Trabajadores Mexicanos (sic), la Confederación de Trabajadores y Campesinos o de otras organizaciones sindicales de tipo corporativo en la entidad. Sus dirigentes que adoptaban cotidianamente decisiones verticales y llegaban a utilizar prácticas sustentadas en la fuerza sobre sus agremiados. Dicho estilo de control es identificado como “charrismo” (Sánchez, 2014: 95).

En relación con el papel de las organizaciones sindicales y de los cacicazgos regionales en las políticas de modernización, este mismo autor afirma:

Para lograr ese proceso de modernización, sin fuertes interferencias sociopolíticas, y al mismo tiempo garantizar la lealtad de las masas populares, el gobierno federal y estatal apostaron por refuncionalizar a los agentes de intermediación política: a los líderes sindicales transformados en verdaderos caciques, vía el reforzamiento de las agrupaciones corporativas, a cambio éstas obtuvieron poder económico y político, así como impunidad. El proceso de modernización se logró en virtud de un proceso contradictorio, pero efectivo, ya que por una parte, el gobierno estatal —bajo el liderazgo de Hank González— fomentó la industrialización y urbanización de la zona; por la otra, logró el control político gracias al apoyo brindado por nuevas agrupaciones sindicales alternativas a las que ya existían (*Ibid.*, p. 114).

El periodo de gobierno de Carlos Hank González es de mayor interés para el presente trabajo. Con el ascenso de éste a la gubernatura del Estado de México en 1969 tiene lugar “la creación de un nuevo grupo político, íntimamente relacionado con el funcionamiento de cacicazgo locales y regionales, [lo cual] perfila el nacimiento de una nueva coalición de poder regional, de la misma forma en que durante el periodo fabelista logró expresarse con la creación de la COCEM [Confederación de Obreros y Campesinos del Estado de México]” (Maldonado, 2003: 102-103). En efecto, el establecimiento de una serie de alianzas políticas con cacicazgos locales y regionales constituyó la base para la formación y funcionamiento del grupo político hankista. Sergio Armando González afirma, por ejemplo, que: “el ‘hankismo’ implementó su proyecto político de la mano de un proyecto económico propio basado en la transformación del Estado populista al neoliberal, a través de una estructura corporativa que descansaba en cacicazgos urbanos y sindicales, lo que dio paso a la reconfiguración de las bases estructurales del poder político” (González, 2008: 3). Esta estructura corporativa giró en torno a la creación de la Confederación de Trabajadores y Campesinos (CTC) dirigida por un personaje cercano a Hank González, con quien estableció fuertes relaciones de amistad: Leonel Domínguez (cuñado de Pedro Sánchez), considerado uno de los mejores representantes del sindicalismo “charro” en la entidad mexiquense. Con el apoyo de Hank González, entonces máximo dirigente del Grupo Atlacomulco, y en su calidad de dirigente de la CTC, Domínguez construyó un poderoso cacicazgo en Zumpango y municipios aledaños, donde también fundó y dirigió diversas líneas camioneras. Fue además presidente municipal de Zumpango y diputado local y federal en varias ocasiones.²² De acuerdo con ello, en esta red de cacicazgos urbanos y sindicales de la que hablan los autores citados arriba participan los caciques del transporte público.

Una característica del actuar político de Hank González fue la creación de una red de intereses y amistades en el campo de la política y los negocios. En la cultura política del caciquismo, las relaciones de amistad y parentesco son sumamente importantes porque a través de estas se generan lealtades y apoyo político mutuo. En cuanto a las relaciones de amistad cultivadas por Hank González, Ibarra afirma: “Ello demuestra los elementos del

²² Leonel Domínguez falleció en 2006. En 2011 su hijo Raúl Domínguez Rex fue designado presidente estatal del PRI. Para una revisión amplia del cacicazgo construido por Leonel Domínguez en el norponiente de la entidad, véase Maldonado (2002a y 2003) y Sánchez (2014).

ejercicio del poder desplegados por el líder, en una vertiente informal, intensa, que podría crear vínculos muy estrechos a partir de lealtades, fincadas en este tipo de actitudes muy frecuentes por el Profesor. Pero también cruzadas por fuertes intereses con lo que se establecían relaciones clientelares, en las que se obtenían una serie de beneficios para ambas partes” (Ibarra, 2004: 63). Los líderes transportistas Vicente Coss Ramírez y Pedro Sánchez constituyen un buen ejemplo de las figuras políticas que integraron las redes de poder local que se construyeron alrededor de Hank González y de las relaciones de amistad, parentesco y apoyo político que muchos personajes de la política local y regional establecieron con aquél.

Originario de Salvatierra, Guanajuato, Vicente Coss Ramírez construyó su cacicazgo en el municipio de Ecatepec “escudado en su relación de compadrazgo con Hank González” (Maldonado, 2002a: 194). Con base en las alianzas celebradas con otros líderes transportistas, Coss ejerció un control monopólico del transporte público en parte del Estado de México y del entonces Distrito Federal hasta que se le negó seguir circulando en este último territorio (Maldonado, 2005: 239-240). Vicente Coss apoyó a Hank González en su camino a la gubernatura del Estado de México a través del préstamo de autobuses para el acarreo de personas a los mítines y la movilización político-electoral de su propia estructura corporativa. Vicente Coss controló durante poco más de dos décadas la política interna y externa del municipio de Ecatepec (1970-1995). Este control fue posible, como se ha dicho, gracias a la relación de compadrazgo que sostuvo con Hank González (Maldonado, 2002a: 194; Maldonado, 2005: 240), a la estructura corporativa que tejió en el municipio (y cuya base fue el control del transporte público) y al poder que adquirió y sigue teniendo el grupo político que fundó: *La Curva* (Ballinas, 2000 y Najjar, 2000). Fue presidente municipal en dos periodos (1973-1975 y 1991-1993), diputado local en dos ocasiones y diputado federal en una ocasión. Falleció en 2012 a los 89 años y actualmente su hijo, Vicente Coss Tirado, ha heredado su liderazgo en las organizaciones de transportistas en el municipio y otros territorios aledaños. En relación con este líder transportista, conviene retomar el trabajo de Verónica Ibarra, quien cita a un entrevistado:

Es un hombre de pueblo con mucho dinero, con una intuición natural para el transporte y una oportunidad de oro para eso, porque sus transportes crecen como crece Ecatepec, hoy el municipio más poblado de América Latina. Entonces como va creciendo la demanda de transporte va creciendo con las unidades, entonces aprovecha las relaciones políticas para que le den las concesiones de transporte. Con esa intuición que tiene el hombre de campo, y con esa sencillez va ganándose a la gente, un hombre trabajador. Hacía drenajes, agua potable, pavimentaba calles y él mismo andaba circulando, era ese tipo de político de mucho contacto con la gente y luego con los transportes lograba hacer movilizaciones de una manera muy sencilla, entonces era un político muy eficaz para la época, fue diputado local, fue diputado federal y luego volvió a ser presidente (Entrevista 1, citado en Ibarra, 2004: 157-158).²³

Del mismo modo, el surgimiento y consolidación del cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones del transporte público del norponiente del Estado de México tiene origen en las relaciones políticas y parentela que el líder transportista sostuvo con el entonces gobernador mexiquense Carlos Hank González y con la red política constituida alrededor de éste. La parentela de Pedro Sánchez (se casó con una de sus sobrinas) y las relaciones políticas establecidas con el polémico gobernador le permitió al primero extender sus redes políticas e influencia política a nivel local para después consolidar su cacicazgo en el sector de transporte público en el municipio de Cuautitlán Izcalli y territorios aledaños.

En los años setenta y ochenta en dicho territorio diversos líderes gremiales disputaron el control de las organizaciones de trabajadores, así como el control político a nivel local, como fue el caso de Pedro Sánchez en Cuautitlán Izcalli (y de Abel y Leonel Domínguez en Zumpango), quienes “imponían a los candidatos políticos en los municipios cercanos ampliando y reforzando sus influencias y poder político como líderes sindicales”, todo lo anterior gracias al apadrinamiento de Hank González (Sánchez, 2014: 116). Sobre el cacicazgo de Pedro Sánchez, Sánchez Albarrán argumenta lo siguiente: “El líder camionero Axell Ramírez se consolida en el poder local, a partir de la urbanización de

²³ Actualmente una colonia del municipio lleva su nombre.

Cuautitlán Izcalli, con el control del transporte de camiones de materialistas utilizados en la construcción de los nuevos fraccionamientos, hasta una red de líneas de pasajeros para transportar diariamente a los cientos miles de nuevos colonos a diversos puntos de la Ciudad de México” (sic) (*Ibid.*, p. 117).

Si bien la influencia de Pedro Sánchez en la política local y estatal se hace más evidente a partir de los años noventa del siglo pasado, es importante señalar que su iniciación en la política data de principios de los años setenta, tiempo en el que empezó a sobresalir políticamente en el recién creado municipio de Cuautitlán Izcalli. En octubre de 1973 se creó la Notaría número tres a cuyo frente se nombró a Pedro Sánchez: “Acuerdo del Ejecutivo del Estado, por el cual se crea la Notaría Pública No. 3 del Distrito Judicial de Cuautitlán, con residencia en la Cabecera de Cuautitlán Izcalli, nombrándose Titular del mismo puesto al C. Lic. Axel García Aguilera”, señala el documento de los años setenta (GEM, 2016). Este nombramiento, evidentemente otorgado gracias a sus relaciones políticas, lo acercó a la política local. Además de lo anterior, en esos mismos años participó en diferentes proyectos para el mejoramiento de la infraestructura urbana y planeación urbana del municipio, constituyéndose, en opinión del autor de estas líneas, en un personaje importante al menos a nivel municipal.

Posteriormente, a finales de los años ochenta, su influencia política en Cuautitlán Izcalli se consolidaría, pues durante el periodo 1988-1990 fue presidente municipal de dicho municipio. Durante y después de su gestión al frente de Cuautitlán Izcalli, Pedro Sánchez se afirmaría como uno de los líderes del sector del transporte público más importantes de la entidad mexiquense. El líder transportista apoyó políticamente la candidatura de Arturo Montiel Rojas a la gubernatura del Estado de México, cargo que este último finalmente ocupó para el periodo 1999-2005. En la administración de Montiel, Pedro Sánchez asumió los cargos más importantes de su carrera como funcionario público: fue Subprocurador de Justicia en el Estado y posteriormente titular de la Fiscalía Especializada contra Delitos al Medio Ambiente y Tala Clandestina de la Procuraduría General de Justicia del Estado de México (PGJEM).

Como puede observarse, el hankismo impulsó a diversos caciques urbanos y sindicales mexiquenses, entre ellos a varios caciques del transporte público como Vicente Coss Ramírez y Pedro Sánchez (quien transitó de la política al negocio del transporte

público). Al mismo tiempo, estos cacicazgos locales contribuyeron y siguen contribuyendo a consolidar el poder de la elite política priistas en el Estado de México. La ausencia de alternancia política en la entidad mexiquense se explica en parte por el considerable poder que ostenta dicha elite política, el cual se fundamenta en la estructura de poder que entretejieron en la entidad mexiquense. Como elemento característico de esta estructura de poder se encuentra la vigencia de los arreglos corporativos, el clientelismo y la red de cacicazgos locales de la que participan los líderes transportistas del servicio público. Las relaciones de apoyo político mutuo existentes entre los caciques del transporte público y los actores políticos y gubernamentales de la entidad, sobre todo en lo referente a la capacidad de movilización político-electoral de los primeros, explica el considerable poder que ostentan algunos líderes transportistas del Estado de México, tal como es el caso de Pedro Sánchez.

Finalmente, resulta importante afirmar que el surgimiento y consolidación de cacicazgos locales y regionales en la entidad mexiquense tiene correspondencia con la reproducción de una *cultura política local* particular, es decir, cómo determinadas tradiciones y costumbres, creencias y valores, normas, representaciones y concepciones que los individuos y grupos sociales de una comunidad local se hacen sobre el poder y la autoridad, y en general sobre la manera en que funciona la política, hacen posible la persistencia del liderazgo caciquil. Y es en los espacios locales todavía “se reproducen formas de poder fincadas aún en el autoritarismo y en muchas ocasiones se personifican en alguna modalidad de caciquismo, aquel que actúa como intermediario político entre el poder federal o estatal y las comunidades, donde estos personajes concentran de manera vertical y centralizada el poder económico, social, político y cultural, a cambio de la impunidad. Establecen además una densa red de relaciones socioeconómicas sustentadas en las redes sociales y familiares que atraviesan y entretejen con las instituciones públicas” (Sánchez, 2013: 690-691). De tal suerte que “hablar de cultura política en un entorno local o regional supone reconocer que en las distintas regiones del país perviven ciertas formas de dominación sustentadas en el autoritarismo y de manera específica en el poder centralizado de los intermediarios políticos o caciques locales y estos, a su vez, se encuentran insertos en una determinada estructura de poder que es funcional la mayoría de las veces, con el proceso de modernización económico y político. Sostengo que esas formas

de dominación son alentadas por elites de poder, como el grupo Atlacomulco, para inhibir la democracia e impedir una cultura política democrática” (Sánchez, 2014: 99).

1.2. La expansión urbana en la región centro del país: la urbanización de los municipios mexiquenses y su relación con el sector de transporte público

Existe una estrecha relación entre los procesos de urbanización (e industrialización) y el desarrollo de los sistemas de transporte, particularmente del transporte público, porque la concentración acelerada de la población en un determinado territorio (y con ello el aumento de las actividades económicas, de ocios, estudio, entre otros) conlleva un incremento de las necesidades de transportación de dicha población. En virtud de ello, resulta pertinente hacer un examen, si bien no exhaustivo, del proceso de urbanización de lo que hoy se conoce como la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), en particular de la urbanización de los municipios mexiquenses, pues en dichos territorios las necesidades de transportación de la población que se asentó ahí fueron satisfechas en parte por los trabajadores del transporte público y sus líderes.

Evidentemente, la formación y consolidación de grandes centros urbano-regionales en el siglo XX en México y América Latina estuvo estrechamente relacionado con las transformaciones y necesidades del sistema capitalista, pues el capital busca asentarse en los territorios donde encuentra las mejores condiciones para su valorización y reproducción. Este es el caso de los centros urbanos en expansión acelerada. Como ejemplo de lo anterior se encuentra la urbanización e industrialización de los municipios mexiquenses que actualmente pertenecen a la ZMVM, los cuales además de ofrecer la ventaja de situarse cerca del entonces Distrito Federal y de contar con mano de obra barata, su industrialización era incentivada por el gobierno estatal y federal a través de diversas políticas.

Para explicar el proceso de expansión urbana de la ZMVM, Javier Delgado utiliza el “modelo de crecimiento por conurbaciones”, una idea original de Burgues, quien explica el crecimiento de la ciudad moderna con base en anillos concéntricos que rodean un distrito central. Dicho modelo hace “posible identificar a los municipios de la próxima conurbación y estimar su probable volumen de población con base a la tendencia de las densidades”

(Delgado, 1991: 227). La expansión urbana que ha dado origen a la actual ZMVM constituye un proceso que ha tenido lugar durante varias décadas. Siguiendo el estudio de María Soledad Cruz (Soledad, 2001) (quien a su vez retoma el trabajo de Javier Delgado), se pueden distinguir cuatro etapas del crecimiento urbano, las cuales se describen a continuación.

De 1900 a 1930 se consolida la Ciudad Central (azul marino), integrada por las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza. Entre 1930 y 1950 ocurre la primera conurbación hacia las delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Coyoacán e Iztapalapa (azul cielo). La segunda conurbación tiene lugar durante el periodo 1950-1970 (azul claro), en donde la mancha urbana se extiende hacia el municipio de Naucalpan y las delegaciones Magdalena Contreras, Tlalpan y Xochimilco, mientras que la industria se expande en dirección a Tlalnepantla y Ecatepec. En la tercera conurbación (metropolización), que tiene lugar entre 1970 y 1986, 17 municipios mexiquenses se conurbaron y otros 19 se encontraban en proceso de conurbación (color amarillo) (Delgado, 1991: 227-230 y Soledad, 2001: 121-122) (estos últimos actualmente ya se encuentran conurbados y pertenecen a la ZMVM) (véase el Cuadro 3 y Mapa 1).

En una periodización similar, Gustavo Garza y Araceli Damián (Garza, 1990: 55-56, y Garza y Damián, 1991: 21-29) distinguen cuatro etapas del crecimiento urbano de la ZMVM: la primera etapa, denominada “crecimiento del núcleo central (1900-1930)”, se caracteriza por el crecimiento de la población en la “ciudad central” (delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza). Al final de este periodo, hacia 1930, se observa el crecimiento urbano en dirección a las delegaciones Coyoacán y Azcapotzalco, destacando la expansión urbana hacia Tacubaya, La Villa y San Ángel. En la segunda etapa, definida como la “expansión periférica (1930-1950)”, el comercio y los servicios se expanden fuera de la ciudad central, en dirección a las delegaciones periféricas, y a partir de 1950 hacia los municipios colindantes del norte del Estado de México. En la “dinámica metropolitana (1950-1980)”, la tercera etapa, la mancha urbana rebasa definitivamente los límites del Distrito Federal por el norte, ya que en 1950 se agrega Tlalnepantla a la zona metropolitana, y en 1960 lo hacen Naucalpan, Chimalhuacán y Ecatepec. De 1960 a 1970 se agregan a la ZMVM otros siete municipios

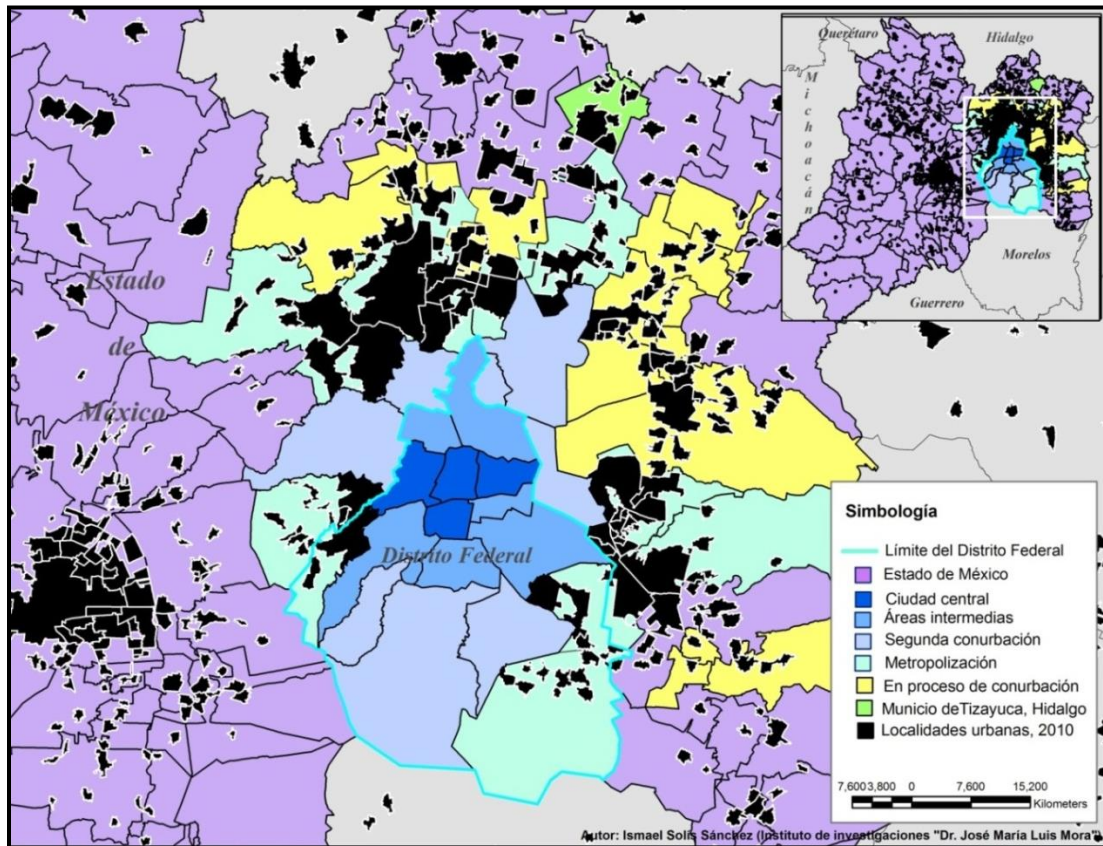
y para 1980 seis municipios más. En los años ochenta, entonces, la ZMVM estaba integrada por las 16 delegaciones del Distrito Federal y 17 municipios conurbados del Estado de México. Finalmente, la cuarta etapa, definida como la “megalópolis emergente”, tiene lugar a partir de 1980, y se caracteriza por la creciente articulación interregional entre las distintas zonas metropolitanas del centro del país.

Cuadro 3. Crecimiento urbano de la ZMVM por conurbaciones (1930-1986)

Etapa	Delegaciones o municipios
Ciudad interior o ciudad central (1900-1930)	Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza
Áreas intermedias (1930-1950)	Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco e Iztapalapa
Segunda conurbación (1950-1970)	Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec, Magdalena Contreras, Nezahualcoyotl, Tlalpan y Xochimilco.
Metropolización (1970-1986)	Cuajimalpa, Tláhuac, Milpa Alta, Chalco, Ixtapaluca, La Paz, Chimalhuacán, Chicoloapan, Tecámac, Coacalco, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli, Nicolás Romero, Atizapán, Huixquilucan.
Municipios en proceso de conurbación	Tepotztlán, Coyotepec, Melchor Ocampo, Tultepec, Nextlalpan, Jaltenco, Teoloyucan, Texcoco, Chiconcuac, Papalotla, Chiautla, Tezoyuca, Atenco, Acolman, Teotihuacán, San Martín de las Pirámides, Cocotitlán, Temamatla y Tlamanalco.
Municipios del resto del Valle de México	Huehuetoca, Zumpango, Tizayuca, Temascalapa, Otumba, Axapusco, Nopaltepec, Amecameca, Ayapango, Tenango del Aire, Juchitepec, Tepetlixpa, Ozumba, Atlautla, Ecatingo y Tepetlaoxtoc.

FUENTE: Adaptado de Soledad (2001:123).

Mapa 1. Crecimiento urbano de la ZMVM por conurbaciones (1930-1986)



FUENTE: Elaboración propia con datos del Cuadro 2.

El lector podrá observar en el Cuadro 4 la incorporación de unidades territoriales a la ZMVM durante el periodo 1940-1995. En dicho cuadro se puede advertir que a partir de 1950, cuando se incorpora el municipio de Tlalnepantla, el crecimiento de la mancha urbana rebasa los límites del Distrito Federal y se dirige hacia el territorio del Estado de México.²⁴

²⁴ El proceso histórico de urbanización que dio origen a la ZMVM puede ser comprendido a través de dos procesos: la misma expansión urbana, por un lado, y la densificación y consolidación de las áreas urbanas, por otro (Duhau, 1998: 136-137). Siguiendo a Emilio Duhau, en las décadas de 1930-1940, 1960-1970 (de forma menos evidente) y 1970-1980, los fenómenos de densificación y consolidación urbana predominan sobre la expansión, y en las décadas de 1940-1950 y 1980-1990 predomina la expansión sobre la densificación y la consolidación urbana (*Ibid.*).

Cuadro 4. Incorporación de unidades territoriales a la ZMVM, 1940-1995

Unidad territorial	1940		1950	1960	1970	1980	1990	1995
Delegaciones	Cuauhtémoc Miguel Hidalgo Benito Juárez Venustiano Carranza Azcapotzalco	Coyoacán Gustavo A. Madero Iztacalco Álvaro Obregón Magdalena Contreras	Iztapalapa	Cuajimalpa Tlalpan Xochimilco	Tláhuac	Milpa Alta		
Municipios			Tlalnepantla	Naucalpan de Juárez Atizapán de Zaragoza Chimalhuacán	Ecatepec Nezahualcóyotl La Paz Cuautitlán Tultitlán Coacalco Huixquilucan	Chalco Chicoloapan Ixtapaluca Nicolás Romero Tecámac Tepotzotlán Cuautitlán Izcalli	Acolman Texcoco Atenco Jaltenco Melchor Ocampo Nextlalpan Teoloyucan Tultepec Zumpango	Papalotla Teotihuacán Tepetlaoxtoc Tezoyuca Valle de Chalco S. Chiautla Chiconcuac

FUENTE: Iracheta (2004).

A continuación, conviene hacer un examen comparativo del ritmo de crecimiento poblacional entre las diferentes unidades territoriales que conforman la ZMVM y la población del país durante el periodo 1950-2000. Lo anterior se muestra en el Cuadro 5:

Cuadro 5. Tasas de crecimiento poblacional de la ZMVM y del país, 1950-2000

Unidad territorial	Período						
	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-1995	1995-2000	1990-2000
República Mexicana	3.08	3.4	3.21	2.02	2.06	1.58	1.85
ZMVM	4.33	6.03	3.6	1.51	2.05	2.53	2.26
Distrito Federal	4.79	3.64	2.45	-0.71	0.54	0.32	0.44
Ciudad Central	2.4	-3.04	1.5	-2.28	-1.86	-0.97	-1.48
Municipios conurbados*	22.06	22.24	7.75	4.03	3.75	3.69	3.72

* El número de municipios varía según el año de que se trate.

FUENTE: Esquivel, Flores y Ponce (2006: 22).

A partir de los datos contenidos en el cuadro precedente, se puede inferir que de 1950 a 1980 la tasa de crecimiento poblacional de la ZMVM estuvo por encima de la tasa nacional y sólo empieza a estar por debajo de ésta a principios de la década de los ochenta (y de 1990 a 2000, la tasa de crecimiento de la ZMVM vuelve a estar por arriba de la tasa nacional). Esto muestra el proceso acelerado de crecimiento urbano que tuvo lugar en ese lapso de tiempo en el Distrito Federal y su área metropolitana. Asimismo, se observa una progresiva disminución de la tasa de crecimiento de la Ciudad Central (con tasas de crecimiento negativas durante el periodo 1980-2000) y en general del Distrito Federal. Por el contrario, durante 1950-1980 (y en menor medida entre 1980-2000), los municipios conurbados crecieron a tasas muy superiores a las del Distrito Federal, la ZMVM y del país. Es decir, a partir de esa fecha el crecimiento urbano estuvo concentrado en la entidad mexiquense.

El ritmo de crecimiento poblacional durante el periodo de expansión metropolitana puede observarse en el Cuadro 6:

Cuadro 6. Población y tasas de crecimiento poblacional de la ZMVM, 1970-1995

Delegaciones y Municipios	Población				Tasa de crecimiento		
	1970	1980	1990	1995	1970-1980	1980-1990	1990-1995
Ciudad Central	2,854,700	2,350,692	1,930,267	1,760,359	-1.88	-2.01	-1.65
Benito Juárez	576,475	480,741	407,811	369,956	-1.76	-1.68	-1.73
Cuauhtémoc	923,182	734,277	595,960	540,382	-2.21	-2.13	-1.77
Miguel Hidalgo	605,560	501,334	406,868	364,398	-1.83	-2.13	-1.99
Venustiano Carranza	749,483	634,340	519,628	485,623	-1.61	-2.04	-1.21
Primer contorno	4,563,331	6,629,882	7,126,731	7,368,518	3.62	0.74	0.58
Azcapotzalco	534,554	557,427	474,688	455,131	0.41	-1.64	-0.75
Alvaro Obregón	456,709	570,384	642,753	676,930	2.15	1.22	0.91
Coyoacán	339,446	541,328	640,066	653,489	4.53	1.71	0.37
Gustavo A. Madero	1,234,376	1,384,431	1,268,068	1,256,913	1.11	-0.9	-0.18
Iztacalco	477,331	523,971	448,322	418,982	0.9	-1.59	-1.21
Iztapalapa	522,095	1,149,411	1,490,499	1,696,609	7.66	2.66	2.3
Cuajimalpa de Morelos	36,200	84,665	119,669	136,873	8.25	3.54	2.35
Naucalpan de Juárez	382,184	640,940	786,551	839,723	5.01	2.09	1.15
Nezahualcóyotl	580,436	1,177,325	1,256,115	1,233,868	6.86	0.66	-0.32
Segundo contorno	1,144,024	2,730,465	4,059,148	4,863,197	8.41	4.04	3.14
tláhuac	62,419	133,589	206,700	255,891	7.39	4.46	3.79
Xochimilco	116,493	197,819	271,151	332,314	5.14	3.22	3.6
Tlalpan	130,719	328,800	484,866	552,516	8.96	3.97	2.31
Magdalena Contreras	75,429	159,564	195,041	211,898	7.27	2.05	1.46
Huixquilucan	33,527	68,599	131,926	168,221	6.95	6.69	4.32
Atizapán de Zaragoza	44,322	177,532	315,192	427,444	13.5	5.87	5.4
Tlalnepantla de Baz	366,935	683,077	702,807	713,143	6.03	0.29	0.26
Tultitlán	52,317	120,108	246,464	361,434	8.07	7.35	6.79
Coacalco	13,197	85,456	152,082	204,674	18.21	5.89	5.26
La Paz	32,258	87,284	134,784	178,538	14.67	9.67	4.44
Ecatepec	216,408	688,637	1,218,135	1,457,124	11.25	5.83	3.17
Tercer contorno	315,179	686,205	1,547,277	2,181,481	7.55	8.32	6.09
Milpa Alta	33,694	47,417	63,654	81,102	3.31	3.01	4.29
Atenco	10,616	14,412	21,219	27,988	2.96	3.95	4.88
Chalco	41,450	68,813	282,940	462,594	4.92	14.48	8.71
Chicoloapan	8,750	24,011	57,306	71,351	9.81	8.9	3.89
Chimalhuacán	19,946	54,262	242,317	412,014	9.72	15.33	9.41
Cuautitlán Izcalli		152,520	326,750	417,647		7.79	4.36
Cuautitlán	41,156	34,697	48,858	57,373	-1.65	3.5	2.85
Ixtapaluca	36,722	68,347	137,357	187,690	6.03	7.14	5.53
Jaltenco	4,738	6,888	22,803	26,238	3.63	12.26	2.49
Juchitepec	8,301	11,446	14,270	17,487	3.11	2.25	3.61
Tecamac	20,882	73,848	123,218	148,432	12.29	5.23	3.29
Tenango del Aire	3,600	7,583	6,207	7,282	7.23	-2.04	2.83
Texcoco	65,628	92,916	140,368	173,106	3.37	4.22	3.72
Tultepec	11,480	20,110	47,323	75,996	5.44	8.76	8.36
Tepetlixpa	8,216	8,935	12,687	15,181	0.81	3.58	3.18

Cuadro 6. Población y tasas de crecimiento poblacional de la ZMVM, 1970-1995
(continuación)

Delegaciones y Municipios	Población				Tasa de crecimiento		
	1970	1980	1990	1995	1970-1980	1980-1990	1990-1995
4° y 5° contornos	395,970	556,443	870,081	1,084,627	3.38	4.58	3.96
Acolman	20,964	28,367	43,276	54,468	2.93	4.32	4.05
Amecameca	21,945	27,757	36,321	41,671	2.28	2.75	2.44
Apaxco	9,488	13,500	18,500	21,134	3.42	3.22	2.39
Atlautla	11,831	14,782	18,993	22,634	2.16	2.56	3.11
Axapusco	9,256	10,715	15,803	17,848	1.42	3.97	2.15
Ayapango	2,263	2,621	4,239	4,858	1.42	4.92	2.41
Chiautla	7,266	9,320	14,764	16,602	2.41	4.7	2.11
Chiconcuac	8,399	9,981	14,179	15,448	1.67	3.59	1.5
Cocotitlán	4,996	6,592	8,068	9,290	2.69	2.06	2.5
Coyotepec	8,888	17,377	24,451	30,619	6.51	3.49	3.99
Ecatzingo	3,637	3,875	5,808	6,949	0.61	4.14	3.18
Huehuetoca	7,958	8,704	25,529	32,718	0.87	11.01	4.4
Hueyoxtlá	15,153	16,931	26,189	31,124	1.07	4.46	3.06
Isidro Fabela	2,598	3,444	5,190	6,606	2.73	4.19	4.26
Jilotzingo	4,240	5,535	9,011	12,412	2.58	4.98	5.65
Melchor Ocampo	10,834	15,792	26,154	33,455	3.65	5.16	4.34
Nextlalpan	4,360	6,478	10,840	15,053	3.84	5.26	5.82
Nicolás Romero	47,504	98,879	184,134	237,064	7.12	6.36	4.48
Nopaltepec	2,681	3,449	5,234	6,492	2.44	4.26	3.8
Otumba	12,349	12,736	21,834	25,415	0.3	5.51	2.69
Ozumba	11,026	16,905	18,052	21,424	4.14	0.67	3.04
Papalotla	1,088	1,553	2,387	2,998	3.45	4.39	3.98
San Martín de las P.	7,242	9,313	13,563	16,881	2.44	3.84	3.88
Temamatla	2,421	3,215	5,366	7,720	2.75	5.24	6.45
Temascalapa	8,892	11,146	19,099	24,440	2.19	5.51	4.39
Teoloyucan	15,477	25,312	41,964	54,454	4.77	5.17	4.62
Teotihuacán	16,283	26,457	30,486	39,183	4.71	1.45	4.45
Tepetlaoxtoc	7,068	8,795	16,120	19,380	2.12	6.2	3.27
Tepotzotlán	21,902	23,787	39,647	54,419	0.8	5.22	5.6
Tequixquiac	10,276	13,594	20,784	24,766	2.71	4.34	3.11
Tezoyuca	4,770	6,642	12,416	16,338	3.21	6.4	4.85
Tlalmanalco	20,655	29,907	32,984	38,396	3.59	1	2.7
VilladelCarbón	16,155	17,869	27,283	30,726	1.01	4.32	2.14
Zumpango	36,105	45,113	71,413	91,642	2.16	4.7	4.42
Subtotal DF	6,874,165	8,029,498	8,235,744	8,489,007	1.5	0.26	0.53
Subtotal Edomex	2,399,039	4,924,189	7,297,760	8,769,175	7.01	4.02	3.26

Fuente: Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (s/f): "Programa de ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México", Gobierno del Distrito Federal/Gobierno del Estado de México, p. 60.

En el cuadro precedente se puede observar, nuevamente, que durante el periodo 1970-1995, las delegaciones centrales (Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza) registraron tasas de crecimiento poblacional negativas. Incluso, entre 1980 y 1995 algunas delegaciones del primer contorno, tales como Azcapotzalco, Gustavo A. Madero e Iztacalco (así como el municipio de Nezahualcóyotl para el periodo 1990-1995) también observaron tasas de crecimiento negativas. Por el contrario, municipios como Chimalhuacán, Coacalco, La Paz, Chalco, Atizapán de Zaragoza, Chicoloapan, Tultepec, Tultitlán, Tecámac y Ecatepec, aunque con una tendencia descendiente durante el periodo analizado, crecen por arriba de la tasa estatal y del entonces Distrito Federal, sobre todo durante la década de los setenta.

Actualmente, la ZMVM está integrada por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y el municipio de Tizayuca, Estado de Hidalgo, tal como se muestra en el Cuadro 7. Con base en los datos contenidos en dicho cuadro se pueden observar al menos tres fenómenos: en primer lugar, la gradual reducción de la participación de la Ciudad de México en términos porcentuales en cuanto a la composición poblacional de la metrópoli (que pasó de 46.78% en 2000 a 42.69% en 2015) y por el contrario, el incremento de los municipios mexiquenses conurbados en dicha participación (que paso de 52.97% en 2000 a 56.74% en 2015), lo que indica que la expansión urbana se concentra en la entidad mexiquense; en segundo lugar, el despoblamiento de algunas alcaldías y municipios ya consolidados en términos urbanos (zonas intermedias) y, en tercer lugar, el poblamiento acelerado de municipios situados en la periferia lejana (por ejemplo Tecámac, Huehuetoca, Tepotzotlán y Zumpango).²⁵ La concentración de la expansión urbana en la entidad mexiquense y el acelerado poblamiento de los municipios de la periferia hace necesario atender los requerimientos de servicios urbanos e infraestructura urbana para los nuevos habitantes, como es el caso de las necesidades de transporte público. En este escenario, la apertura de nuevas rutas de transporte y el otorgamiento de nuevas concesiones ha beneficiado de manera considerable a los principales empresarios y líderes transportistas de la región.

²⁵ Por ejemplo, Tecámac casi cuadruplicó su población durante las últimas tres décadas, pues pasó de tener 123 mil 218 habitantes en 1990 a 446 mil 8 en 2015 (véase el Cuadro 7).

Cuadro 7. Población de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2000-2015

Municipio y Delegación	Año					
	2000	% 2000	2010	% 2010	2015	% 2015
Zona Metropolitana del Valle de México	18,396,677	100%	20,116,842	100%	20,892,724	100%
Ciudad de México	8,605,239	46.78	8,851,080	44.00	8,918,653	42.69
Iztapalapa	1,773,343	9.64	1,815,786	9.03	1,827,868	8.75
Gustavo A. Madero	1,235,542	6.72	1,185,772	5.89	1,164,477	5.57
Álvaro Obregón	687,020	3.73	727,034	3.61	749,982	3.59
Tlalpan	581,781	3.16	650,567	3.23	677,104	3.24
Coyoacán	640,423	3.48	620,416	3.08	608,479	2.91
Cuauhtémoc	516,255	2.81	531,831	2.64	532,553	2.55
Venustiano Carranza	462,806	2.52	430,978	2.14	427,263	2.05
Benito Juárez	360,478	1.96	385,439	1.92	417,416	2.00
Xochimilco	369,787	2.01	415,007	2.06	415,933	1.99
Azcapotzalco	441,008	2.40	414,711	2.06	400,161	1.92
Iztacalco	411,321	2.24	384,326	1.91	390,348	1.87
Miguel Hidalgo	352,640	1.92	372,889	1.85	364,439	1.74
Tláhuac	302,790	1.65	360,265	1.79	361,593	1.73
La Magdalena Contreras	222,050	1.21	239,086	1.19	243,886	1.17
Cuajimalpa de Morelos	151,222	0.82	186,391	0.93	199,224	0.95
Milpa Alta	96,773	0.53	130,582	0.65	137,927	0.66
Estado de México	9,745,094	52.97	11,168,301	55.52	11,854,629	56.74
Ecatepec de Morelos	1,622,697	8.82	1,656,107	8.23	1,677,678	8.03
Nezahualcóyotl	1,225,972	6.66	1,110,565	5.52	1,039,867	4.98
Naucalpan de Juárez	858,711	4.67	833,779	4.14	844,219	4.04
Tlalnepantla de Baz	721,415	3.92	664,225	3.30	700,734	3.35
Chimalhuacán	490,772	2.67	614,453	3.05	679,811	3.25
Cuautitlán Izcalli	453,298	2.46	511,675	2.54	531,041	2.54
Atizapán de Zaragoza	467,886	2.54	489,937	2.44	523,296	2.50
Tultitlán	432,141	2.35	524,074	2.61	520,557	2.49
Ixtapaluca	297,570	1.62	467,361	2.32	495,563	2.37
Tecámac	172,813	0.94	364,579	1.81	446,008	2.13
Nicolás Romero	269,546	1.47	366,602	1.82	410,118	1.96
Valle de Chalco Solidaridad	323,461	1.76	357,645	1.78	396,157	1.90
Chalco	217,972	1.18	310,130	1.54	343,701	1.65
La Paz	212,694	1.16	253,845	1.26	293,725	1.41
Coacalco de Berriozábal	252,555	1.37	278,064	1.38	284,462	1.36
Huixquilucan	193,468	1.05	242,167	1.20	267,858	1.28
Texcoco	204,102	1.11	235,151	1.17	240,749	1.15
Chicoloapan	77,579	0.42	175,053	0.87	204,107	0.98
Zumpango	99,774	0.54	159,647	0.79	199,069	0.95
Acolman	61,250	0.33	136,558	0.68	152,506	0.73

Fuente: Elaboración propia con base a Censos Generales de Población y Vivienda 2000 y 2010 y Encuesta Intercensal 2015.

Cuadro 7. Población de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2000-2015

Municipio y Delegación	Año					
	2000	% 2000	2010	% 2010	2015	% 2015
Tultepec	93,277	0.51	91,808	0.46	150,182	0.72
Cuautitlán	75,836	0.41	140,059	0.70	149,550	0.72
Huehuetoca	38,458	0.21	100,023	0.50	128,486	0.61
Tepotzotlán	62,280	0.34	88,559	0.44	94,198	0.45
Teoloyucan	66,556	0.36	63,115	0.31	66,518	0.32
Atenco	34,435	0.19	56,243	0.28	62,392	0.30
Melchor Ocampo	37,716	0.21	50,240	0.25	57,152	0.27
Teotihuacán	44,653	0.24	53,010	0.26	56,993	0.27
Amecameca	45,255	0.25	48,421	0.24	50,904	0.24
Tlalmanalco	42,507	0.23	46,130	0.23	47,390	0.23
Villa del Carbón	37,993	0.21	44,881	0.22	47,151	0.23
Hueypoxtla	33,343	0.18	39,864	0.20	43,784	0.21
Coyotepec	35,358	0.19	39,030	0.19	41,810	0.20
Tezoyuca	18,852	0.10	35,199	0.17	41,333	0.20
Nextlalpan	19,532	0.11	34,374	0.17	39,666	0.19
Temascalapa	29,307	0.16	35,987	0.18	38,622	0.18
Tequixquiac	28,067	0.15	33,907	0.17	36,902	0.18
Otumba	29,097	0.16	34,232	0.17	35,274	0.17
Atlautla	25,950	0.14	27,663	0.14	30,945	0.15
Tepetlaoxtoc	22,729	0.12	27,944	0.14	30,680	0.15
Apaxco	23,734	0.13	27,521	0.14	29,347	0.14
Chiautla	19,620	0.11	26,191	0.13	29,159	0.14
Ozumba	23,592	0.13	27,207	0.14	29,114	0.14
Jaltenco	31,629	0.17	26,328	0.13	27,825	0.13
Axapusco	20,516	0.11	25,559	0.13	27,709	0.13
San Martín de las Pirámides	19,694	0.11	24,851	0.12	26,960	0.13
Chiconcuac	17,972	0.10	22,819	0.11	25,543	0.12
Juchitepec	18,968	0.10	23,497	0.12	25,436	0.12
Tepetlixpa	16,863	0.09	18,327	0.09	19,843	0.09
Jilotzingo	15,086	0.08	17,970	0.09	19,013	0.09
Cocotitlán	10,205	0.06	12,142	0.06	14,414	0.07
Temamatla	8,840	0.05	11,206	0.06	12,984	0.06
Tenango del Aire	8,486	0.05	10,578	0.05	12,470	0.06
Isidro Fabela	8,168	0.04	10,308	0.05	11,726	0.06
Ayapango	5,947	0.03	8,864	0.04	9,863	0.05
Tonanitla	n.a.	n.a.	10,216	0.05	9,728	0.05
Ecatzingo	7,916	0.04	9,369	0.05	9,414	0.05
Nopaltepec	7,512	0.04	8,895	0.04	8,960	0.04
Papalotla	3,469	0.02	4,147	0.02	3,963	0.02
Estado de Hidalgo	46,344	0.25	97,461	0.48	119,442	0.57
Tizayuca	46,344	0.25	97,461	0.48	119,442	0.57

Fuente: Elaboración propia con base a Censos Generales de Población y Vivienda 2000 y 2010 y Encuesta Intercensal 2015.

De entre las distintas etapas de expansión urbana que dieron origen a la ZMVM, es de mayor interés para este trabajo el periodo 1950-1980, que corresponde a la expansión metropolitana, debido a que durante este lapso de tiempo se incorporaron al área urbana los municipios que forman parte del área de estudio. Durante esta etapa ocurrió, en términos de Delgado y Soledad Cruz, la segunda y tercera conurbación (1950-1986) o, siguiendo a Garza y Damián, tuvo lugar el periodo denominado “dinámica metropolitana (1950-1980)”. De acuerdo con ello, a partir de los años cincuenta, la actividad industrial se expandió en dirección a los municipios del Estado de México, principalmente a Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec, y las necesidades habitacionales produjeron el crecimiento urbano de Cuautitlán, Nezahualcóyotl, Tultitlán, Coacalco, Chimalhuacán, Huixquilucan y La Paz. En general, se puede afirmar que:

[...] la característica fundamental del comportamiento demográfico y espacial de la metrópoli, a lo largo de las tres décadas que compone este periodo [1950-1980], es la franca expansión del área urbana sobre los municipios del Estado de México, en donde se ubicarán actividades industriales (primero hacia Tlalnepantla y después hacia Naucalpan y Ecatepec). Por otro lado, los requerimientos de suelo urbano para vivienda encauzan la expansión sobre los municipios de Nezahualcóyotl, Atizapán de Zaragoza, Chimalhuacán, Cuautitlán, Tultitlan, Coacalco, Huixquilucan y La Paz (Esquivel, Flores y Ponce, 2006: 22).

La expansión urbana de los municipios mexiquenses que integran la ZMVM, incluido por supuesto los municipios que son objeto de análisis, obedeció a diversos factores, tales como las políticas de desarrollo industrial y habitacional impulsadas por los sucesivos gobiernos mexiquenses a partir de 1940; la migración campo-ciudad; la migración intraurbana, la regularización de los terrenos conurbados, entre otros (Bazant, 2008). Al respecto, destacan tres factores: a) el despoblamiento de las delegaciones centrales del Distrito Federal y de las áreas urbanas intermedias ya consolidadas; b) las restricciones al establecimiento de nuevos fraccionamientos industriales y habitacionales en la capital del país a finales de los años cincuenta, y c) la oferta de terrenos baratos para vivienda en los municipios de reciente conurbación, así como las políticas de industrialización impulsadas

por los gobiernos mexiquenses. Gracias a la oferta de terrenos baratos y a las políticas de industrialización, los municipios mexiquenses se convirtieron en los principales receptores de la población proveniente del interior del país y de la migración intraurbana.²⁶

A partir de los años setenta y hasta los noventa, el Distrito Federal, y principalmente las delegaciones centrales (Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza), expulsaron una importante cantidad de población. Mucha de esta población que se vio obligada a dejar la capital del país debido al alto costo del suelo y la imposibilidad financiera de adquirir vivienda en el mercado inmobiliario, se asentó en las delegaciones intermedias o en los municipios mexiquenses conurbados. Delgado calcula que entre 1970 y 1990 la despoblación de las áreas centrales fue de poco más de un millón de personas (Delgado, 1994: 108). María Teresa Esquivel argumenta que de 1985 a 1990 poco más de medio millón de personas provenientes del Distrito Federal se establecieron en los municipios mexiquenses conurbados (Esquivel, 1993: 36; para una discusión más amplia de esta temática véase también Benlliure, 2008). Recientemente se ha observado un proceso similar de expulsión de población de la periferia consolidada a las nuevas periferias.

En segundo lugar, en el Distrito Federal se implementó en 1955 una política restrictiva para la construcción de nuevos fraccionamientos residenciales e industriales, y al mismo tiempo crecieron las áreas destinadas al uso comercial. En contraste, en el Estado de México se otorgaron mayores facilidades para el desarrollo de fraccionamientos habitacionales y el establecimiento de nuevas industrias, lo cual, como ya se afirmó, constituyeron factores que incidieron en el alto crecimiento poblacional de los municipios mexiquenses durante las siguientes décadas. Así, el gobierno de Isidro Fabela (1942-1945) impulsó la industrialización de la entidad mexiquense a través de la exención de impuestos o reducción de los mismos. De esta manera, la “Ley de Protección a la Industria en el Estado Libre y Soberano de México”, firmada por Fabela en 1944, estableció lo siguiente:

²⁶ Jan Bazant argumenta por ejemplo que: “La dinámica de poblamiento de la ZMCM ha sido consecuencia del conjunto de políticas gubernamentales, como las económicas de modernización, las de desarrollo urbano (con la realización de parques industriales y enormes conjuntos de viviendas), las de regularización de terrenos ejidales en determinadas zonas de la periferia y las de proporcionar equipamiento y servicios prioritariamente cerca de zonas industriales para apoyar su desarrollo, entre otras; de igual forma, ha sido resultado de la disponibilidad de terrenos en cantidad y precio accesible a la demanda sobre las familias urbanas especialmente de bajos ingresos” (Bazant, 2008, véase particularmente el apartado “Proceso de poblamiento de la ZMCM” del capítulo 1).

Art. 2º. Las personas físicas o morales que establezcan en el Estado de México industrias nuevas o necesarias para el desarrollo industrial del Estado dentro de las Zonas Industriales expresamente aprobadas para tal objeto, por las Juntas Regionales de Planificación y Zonificación en el Estado, gozarán por el término de 8 a 20 años de las siguientes franquicias [exención o reducción de impuestos de diverso tipo] tomando en consideración el capital invertido y el número de trabajadores, en la forma en que determine el reglamento de esta Ley (GEM, 1944).

De acuerdo con lo anterior, Peter Ward afirma que: “entre 1960 y 1980 se dio un movimiento general de los establecimientos industriales del centro hacia la periferia, de modo que las delegaciones centrales perdieron importancia relativa frente a Azcapotzalco (hasta 1970) y Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec (hasta 1975); y a partir de entonces todavía más lejos hacia Cuautitlán Izcalli y Cuautitlán de Romero Rubio” (Ward, 2004: 232). Con base en estos factores, es decir, el despoblamiento de la Ciudad Central y la migración hacia los municipios mexiquenses recién conurbados, el establecimiento de nuevas industrias en dichos territorios y la migración proveniente del interior del país, puede afirmarse que desde los años sesenta el crecimiento urbano dentro de la actual ZMVM tiene mayor preeminencia en el Estado de México respecto del Distrito Federal.

En tercer lugar, siguiendo a María Soledad Cruz, el crecimiento urbano de la ZMVM durante el periodo 1970-1990 estuvo marcado por el predominio de un *tipo de poblamiento* de carácter popular de bajos ingresos (colonias populares).²⁷ Las colonias populares son asentamientos que tienen origen en un proceso de poblamiento de carácter irregular e ilegal, tales como la invasión, la venta fraudulenta de lotes urbanos, la urbanización ilegal de terrenos ejidales, entre otros, y en los que inicialmente se carece de los servicios básicos. Así, María Soledad establece que “durante los años setenta las colonias populares ocuparon el 56% del área urbanizada, le siguieron en importancia los conjuntos habitacionales con 18% y las colonias residenciales medias representaron el 8%.

²⁷ Aclara la autora que el “poblamiento” es un concepto que intenta articular la dinámica espacial con su dinámica demográfica y socioeconómica, esto es, toma en cuenta “las distintas formas de producción del espacio habitable así como la estructura demográfica y socioeconómica diferenciada de la población” (Soledad, 2000b).

Para la década de los ochenta las colonias populares representaron el 61% del crecimiento total, siguiéndole los pueblos conurbados con el 19%, los conjuntos habitacionales con 8.5% y las colonias residenciales tipo medio con el 6%” (Soledad, 2000a: 70-71). En la década de los noventa, siguiendo a la autora, aproximadamente el 40% del área urbana era ocupada por colonias populares, en las que habitaban cerca del 63% de la población distribuida en los territorios del Distrito Federal y el Estado de México (*Ibíd.*).

Ahora bien, Cuautitlán Izcalli es el territorio donde actualmente ejerce una considerable influencia política el líder transportista analizado: Pedro Sánchez. Dicho municipio posee características peculiares porque su creación fue una respuesta del entonces gobernador mexiquense Carlos Hank González al crecimiento urbano desordenado predominante en la entidad mexiquense durante los años sesenta y setenta.²⁸ La solución planteada por el gobierno de Hank ante esta problemática fue la creación de “ciudades nuevas”. De esta manera, a través de los mecanismos de planeación del Instituto de Acción Urbana e Integración Social (AURIS), se procedió constituir la ciudad nueva de Cuautitlán Izcalli. Con el objetivo de coordinar los estudios y obras de urbanización y construcción de la nueva ciudad, se creó el organismo descentralizado del Estado de México “ODEM Cuautitlán Izcalli” (Quiroga y Oranday, 1984). Para la fundación de la nueva ciudad se solicitó al gobierno federal la expropiación de cinco ejidos bajo el criterio de “utilidad pública” (publicado en el diario oficial de la federación el 28 de noviembre de 1970) y se compraron terrenos que se encontraban en manos de particulares. Posteriormente, se procedió a la construcción de infraestructura, vivienda, equipamiento comercial, entre otros y se generaron incentivos para el establecimiento de nuevas industrias (*Ibíd.*). Igualmente, se autorizaron nuevas concesiones de transporte público con el fin de satisfacer las necesidades de movilidad de su población. El 23 de junio de 1973 se decretó formalmente la creación de Cuautitlán Izcalli en los territorios que pertenecían a tres municipios: Tultitlán, Tepotzotlán y Cuautitlán. Evidentemente, uno de los principales actores beneficiados con la creación de este nuevo municipio fue el capital industrial y las empresas inmobiliarias (López y Torres, 1984: 122). También las organizaciones de transportistas se beneficiaron pues encargaron de proporcionar el servicio a los nuevos

²⁸ Dentro de las problemáticas que trajo consigo la expansión urbana hacia la periferia se encuentra la agudización del desempleo, el déficit habitacional, la carencia de infraestructura urbana, el crecimiento de los asentamientos irregulares, la concentración industrial, entre otros (Cuéllar y Palomares, 1994: 52).

habitantes. Al respecto, cabe afirmar que gracias a las estrechas relaciones políticas que estableció con el gobernador Hank González, Pedro Sánchez participó activamente en este proceso de planeación urbana del nuevo municipio.

Por otro lado, como ya se afirmó, el proceso acelerado de expansión urbana metropolitana que ha caracterizado a muchas ciudades latinoamericanas en la segunda mitad del siglo XX, guarda estrecha relación con el desarrollo de los sistemas de transporte. Justamente, los medios de transporte terrestre, en particular el transporte público automotor, jugaron un papel sumamente importante en el proceso de expansión urbana que dio origen a la actual ZMVM. En efecto, en el siglo XX mexicano los camiones, y posteriormente los taxis colectivos (“micros” y “combis”), se erigieron como un agente urbanizador relevante, pues unían los centros urbanos ya consolidados con las nuevas periferias.

El desplazamiento de los tranvías por los camiones en el caso del entonces Distrito Federal es un buen ejemplo de ello. Debido a sus características peculiares, los camiones podían tener acceso a zonas donde difícilmente podría emplearse el sistema de transporte de tranvías, y en esa medida contribuyeron a la expansión urbana. Bernardo Navarro argumenta, por ejemplo, que: “La difusión del servicio de camiones impulsó nuevos patrones de expansión urbana al posibilitar, en particular, la expansión hacia la periferia de la ciudad, donde previamente la accesibilidad mostraba serias limitaciones, debido a las rigideces técnicas y operativas de conectividad de los tranvías eléctricos” (Navarro, 2003: 41). Así, frente al declive de los tranvías, los camiones se convirtieron en el medio de transporte más importante de la capital del país. De esta manera, en este proceso histórico de “expansión-densificación-expansión” urbana que caracterizó el crecimiento urbano de la ZMVM hasta la actualidad, el transporte público se constituyó como un agente articulador del territorio de suma relevancia. En relación con la introducción de los autobuses como medio de transporte en el Distrito Federal, Jorge Legorreta argumenta: “Al unir las áreas urbanas centrales con los nuevos poblamientos en las periferias de la ciudad, los autobuses se convirtieron en importantes y modernos impulsores de la expansión urbana”. Más adelante afirma: “el transporte [es] un dinámico vehículo de urbanización, motor del crecimiento y la concentración de población en las zonas a donde llega. Baste citar los efectos en la expansión urbana que ha generado la construcción de las líneas del METRO en la zona oriente; la extensión y ampliación del

servicio de autobuses suburbanos del estado de México hacia la zona norte (Cuautitlán, Atizapán de Zaragoza y Zumpango); y principalmente, las rutas de taxis colectivos hacia Chalco y Amecameca” (Legorreta, 1989: 25-36). Por ello, “la reciente apertura de áreas de poblamiento así impulsadas, genera nuevas necesidades de traslado a áreas aledañas; ello va requiriendo a su vez de obras viales. *Se trata de un proceso continuo de expansión-consolidación-expansión donde el transporte es su principal generador*” (Ibid., énfasis agregado). En este mismo sentido, Alfonso Iracheta refiere que:

Una característica entonces de la urbanización, es que es inducida por la accesibilidad de servicios de trasportación, por encima de otros, como pudiera ser el agua, el drenaje o la pavimentación. Las vialidades y los transportes son responsables primarios de la suburbanización del valle de México y los consecuentes movimientos pendulares o de *commuting*, entre el D.F. y los municipios metropolitanos del Estado de México, ya que el primero cuenta con mejor infraestructura, equipamientos y servicios y el segundo concentra más espacio habitacional (Iracheta, 2004: 565-566).

A partir de lo argumentado en este apartado, es posible afirmar que uno de los factores explicativos del surgimiento del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el Estado de México lo constituye el proceso de urbanización acelerada de los municipios mexiquenses que actualmente pertenecen a la ZMVM y que ocurrió en la segunda mitad del siglo XX. Y es que, como ya se argumentó, la concentración de la población en un determinado territorio y el aumento de las actividades económicas que implica este proceso, conlleva un incremento de las necesidades de transporte de dicha población. De tal suerte que el acelerado proceso de expansión urbana e industrialización de los municipios mexiquenses hizo necesario la creación de nuevas rutas de transporte que articularan las viviendas con las zonas industriales y, en general, interconectaran las zonas de reciente urbanización con los centros urbanos y los subcentros. En virtud de ello, los cambios socioeconómicos y demográficos producidos por la expansión urbana favoreció el surgimiento de nuevas empresas y organizaciones de transportistas. Así, las necesidades de

movilidad de una población que crecía rápidamente fueron satisfechas en parte por los líderes transportistas y sus agremiados.

Sin embargo, a lo argumentado en el párrafo anterior es necesario agregar el elemento sociopolítico. Justamente, debido a que la actividad de los transportistas del servicio público está encaminada a la satisfacción de una necesidad social, la movilidad de la población, las organizaciones de transportistas se convirtieron desde un principio en un factor de poder y en un actor sociopolítico sumamente importante. En efecto, gracias a la satisfacción de esta necesidad y al apoyo político-electoral que pueden proporcionar a los grupos políticos, las organizaciones de transportistas adquirieron una gran relevancia económica y política. En este contexto, surgieron líderes transportistas que empezaron a concentrar un considerable poder no sólo en el sector de transporte público sino en la política local y estatal. Asimismo, como sucedió con otros sectores sociales, los transportistas dirigidos por sus líderes fueron adheridos a las prácticas corporativas y clientelares del sistema político y formaron parte de las alianzas y redes de poder construidas por la elite política priista mexiquense. En síntesis, las necesidades de transporte generadas por la expansión urbana y los arreglos políticos e intercambio político corporativo y clientelar que caracterizaron y siguen caracterizando la política mexiquense, generaron el caldo de cultivo para el surgimiento de líderes caciquiles en el sector de transporte público del Estado de México.

1.3. Los cambios en la política de transporte público en el estado a finales del siglo XX

Una vez abordado los cambios sociodemográficos relacionados con el proceso de urbanización y los factores sociopolíticos que dieron lugar al surgimiento de los cacicazgos en el sector de transporte público, es de gran importancia no dejar de lado los cambios en la propia política del transporte público que tuvieron lugar en el entonces Distrito Federal y el Estado de México durante los años ochenta y noventa del siglo pasado, cambios que en algunos casos afectaron el poder de los caciques transportistas mexiquenses, pero que en otros les beneficiaron. Se argumenta en este apartado que uno de los factores explicativos del surgimiento de dichos cacicazgos lo constituye el retraimiento del gobierno estatal en la

prestación del servicio de transporte de pasajeros en los principales municipios conurbados de la entidad. A continuación se aborda esta temática.

Durante el siglo XX, el transporte de pasajeros en la capital del país estuvo marcado por la presencia de los tranvías, los trolebuses, el tren ligero y la implementación del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), así como el desarrollo de los diversos tipos de transporte colectivo automotor. No obstante, el sector de transporte público de la capital se caracterizaría hasta la actualidad por el predominio de este último tipo de transporte (camiones, combis, microbuses, autos sedán, entre otros). Durante ese tiempo destaca la gradual desaparición de los tranvías²⁹ y la construcción de la primera línea del Metro en la segunda mitad de la década de los sesenta.

Es en esa época en la que irrumpe en el escenario político de la urbe la organización de transportistas Alianza de Camioneros. Durante décadas, con el proceso de expansión urbana y la creciente relevancia que estaban adquiriendo los camiones en tanto medio de transporte, la Alianza consolidó un monopolio en el sector de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal y se convirtió en una organización sumamente poderosa en términos económicos y políticos. Sus líderes constantemente ejercían una considerable presión sobre las autoridades para obtener más concesiones y la autorización de alzas en el costo de las tarifas de transporte. Al respecto, Ari Santillán argumenta: “[...] la presión de transportistas privados de 29 de empresas relacionadas con el transporte y la industria automotriz bajo el liderazgo de Isidoro Rodríguez y Rubén Figueroa, lograron que dos años después (en 1960), el gobierno cediera a la entrega de concesiones para transporte público”. Más adelante afirma: “Con esta entrega de concesiones a particulares se conformó un fuerte grupo de transportistas, conocido como el Pulpo Camionero, quienes controlaban prácticamente la totalidad del servicio de pasajeros en la Ciudad de México y su Zona Metropolitana con cerca de 6 mil 400 unidades, transportando a más de 8 millones de pasajeros al día” (Santillán, 2016). La organización operaba en muchas ocasiones con la complicidad de funcionarios públicos, quienes eran omisos frente a la mala calidad del servicio y los diferentes abusos cometidos por los transportistas. Cuando los dirigentes de la organización solicitaban incrementos a las tarifas del transporte y éstos no eran

²⁹ A finales de los setenta quedaba con una sola línea: Taxqueña-Xochimilco, la cual finalmente desapareció en 1986 con el inicio de la construcción del Tren Ligero.

autorizados, aquéllos llevaban a cabo paros del servicio y protestas y movilizaciones o incrementaban de manera arbitraria el costo del pasaje (sobre estas problemáticas véase Sánchez-Mejorada, 2005: 375-407).

En este contexto, gracias a las relaciones políticas que estableció con los actores políticos y gubernamentales del régimen priista, el líder camionero Rubén Figueroa logró consolidar un poderoso cacicazgo en dicha organización durante la segunda mitad del siglo XX. Bajo su liderazgo, la Alianza de Camioneros logró consolidar el monopolio del transporte público en el Distrito Federal y mostró ser una organización corporativa con una gran capacidad de negociación y de mediación política tanto con el gobierno capitalino como con el gobierno federal, lo cual se ve reflejado en los cargos públicos que ocuparon sus principales líderes y las prebendas recibidas de los gobiernos en turno. Diane E. Davis resume de forma precisa estas dos características de la Alianza:

El hecho de que la Alianza fuera utilizada por el PRI para transportar a los simpatizantes del partido a los mítines oficiales y a las urnas durante los períodos de elecciones contribuyó también a su creciente influencia política, porque sus servicios eran esenciales en este sentido. Para los años cincuenta, la Alianza de Camioneros era uno de los grupos de cabildeo más poderosos de la ciudad de México. Más importante era el hecho de que la Alianza utilizaba su posición privilegiada en la capital para monopolizar el control de las rutas interestatales, muchas de las cuales pasaban por la ciudad de México en virtud de su centralidad en la economía nacional.

Así, no es sorprendente que para mediados de los años cincuenta, la Alianza ejerciera ya un considerable grado de influencia en la política mexicana, en los ámbitos local y nacional. Su gran visión y poderío económico significaban también que la Alianza había podido obtener permanentemente varias de las diputaciones federales y senadurías asignadas por la CNOP a sus miembros más importantes en cada elección (Davis, 1999: 206).³⁰

³⁰ Rubén Figueroa ocupó diversos cargos políticos de importancia: fue diputado y senador de la República, así como gobernador del Estado de Guerrero entre 1975 y 1981. Para un análisis más detallado de la influencia política de la Alianza de Camioneros véase Lettieri (2010).

Dicha organización también se convirtió en un grupo de presión sumamente poderoso, con una amplia capacidad de influir en las políticas de transporte público del Distrito Federal. Cuando un grupo de ingenieros mexicanos propuso por primera vez la construcción de un sistema de transporte subterráneo en la capital del país (el Metro), la Alianza de Camioneros y el entonces regente capitalino Ernesto P. Uruchurtu se opusieron a tal proyecto, pues previeron que la alianza política que habían forjado entre ambos podría verse afectada con dicha política, y también porque “el Metro reduciría el monopolio del que dependía la Alianza de Camioneros para su supervivencia, y la ubicación propuesta impediría que los camioneros llegaran con sus vehículos a las áreas centrales” (*Ibid.*, p. 226).

Sin embargo, debido al considerable poder político que estaba adquiriendo la organización de camioneros y debido a los constantes abusos y arbitrariedades que cometía la misma, diversos actores sociales y políticos planteaban la necesidad de municipalizar el servicio de transporte público. En enero de 1981, el entonces jefe del Departamento del Distrito Federal, Carlos Hank González, anunció la revocación de las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio de transporte público en la capital del país. En agosto de ese mismo año, el presidente José López Portillo emitió un decreto por el que se creó la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objetivo era prestar el servicio de transporte de pasajeros en este territorio y en algunas zonas conurbadas.³¹ “El Pulpo Camionero y su increíble poder político plagado de corrupción y otras prácticas que provocaron una considerable baja en la calidad del servicio es diluido por el gobierno capitalino en 1981; ante esta decisión, el gobierno tomaba, otra vez, el control del transporte público y, con los camiones requisados al extinto Pulpo Camionero, creaba el organismo descentralizado bajo control de la autoridad capitalina Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100”, afirma Ari Santillán (*Ibid.*). De tal suerte que con la instauración de la Ruta-100 (así como la construcción y extensión del servicio del Metro) se minó la influencia política que hasta entonces poseía la Alianza de Camioneros en la capital del país y se puso fin al cacicazgo de Rubén Figueroa.

³¹ Además, durante la regencia de Hank González se ampliaron las obras del Metro y del sistema de trolebuses de la capital.

Cabe afirmar que en esta década (1980) también se limitó el poder de los transportistas mexiquenses que operaban en los municipios conurbados. Lo anterior por dos razones, a saber: en primer lugar, en 1986, debido a los problemas viales generados y a la presión política ejercida por los concesionarios del Distrito Federal, el gobierno de la capital decidió limitar la entrada a su territorio de las unidades de transporte provenientes del Estado de México, y con ello instó a los transportistas mexiquenses a que llevaran su pasaje a las estaciones del Metro localizadas en los límites de la capital del país (Garza y Damián, 1991: 40, citado en Álvarez, 1997: 72). Sin embargo, a la par de este proceso, las empresas afectadas se centraron en cubrir las áreas de reciente urbanización en la entidad mexiquense.

En segundo lugar, siguiendo el ejemplo de la capital del país, el gobierno del Estado de México puso en marcha un sistema de transporte público parecido a la Ruta-100 en los principales municipios conurbados. En efecto, la municipalización del transporte colectivo en el Distrito Federal en 1981 cobró gran influencia en la entidad mexiquense. Con ello, el gobierno estatal comenzó a brindar el servicio a través de los autobuses conocidos popularmente como “pitufos.” Al respecto, el investigador Jorge Legorreta argumenta:

También el estado de México hizo un intento por fortalecer la transportación de propiedad pública. A raíz de la municipalización de autobuses del Distrito Federal, el gobierno de la entidad creó, igualmente en 1982, una empresa estatal denominada Sistema de Transporte Troncal (STT), para operar exclusivamente en los municipios conurbados. Por lo colores blanco y azul de las unidades se les conoció popularmente como pitufos y, al igual que los de la Ruta 100, tenían el propósito de poner límite a los excesos de las empresas privadas. Además, el servicio era notoriamente mejor, entre otros factores, por sus rutas de largo alcance con tarifas más económicas; pronto despertaron las presiones sobre la administración estatal. A los pocos años desaparecieron. Entonces, la jungla de asfalto fue tomada por un nuevo pulpo camionero (Legorreta, 2004).

De tal suerte que el 2 de febrero de 1982 se creó la Comisión del Transportes del Estado de México (COTREM). Dentro de los objetivos y funciones de este organismo se encuentran los siguientes:

1. *Planear, organizar y prestar directamente o por conducto de empresas paraestatales, servicios de transporte en cualquiera de sus formas y modalidades.*
2. Coadyuvar en la planeación y control integral del transporte.
3. Proyectar, construir, conservar, operar y administrar obras de infraestructura de transporte carretero, suburbano y rural, aeroportuario y ferroviario en la entidad.
4. Operar, mediante el cobro de cuotas, las vías, infraestructura y servicios de transporte que dispongan las autoridades competentes.
5. Adquirir, enajenar o arrendar los bienes muebles e inmuebles que se requieran para la prestación eficaz de los servicios de transporte en todas sus formas y modalidades.
6. Gestionar, obtener y canalizar empréstitos y financiamientos para el cumplimiento de sus fines.
7. Tramitar cuando sea el caso, concesiones, permisos, autorizaciones o derechos relacionados con la prestación del servicio público de transporte en todas sus formas y modalidades.
8. Realizar estudios específicos sobre el transporte en todas sus formas y modalidades y ser órgano de consulta y opinión del ejecutivo del Estado, en la materia.
9. Coadyuvar en la formación y en su caso, aplicar una política tarifaria que exprese los requerimientos de la realidad social y económica.
10. Establecer coordinación con las autoridades municipales, estatales y federales, involucradas en la planeación, presupuestación, regulación y operación de los servicios de transporte en todas sus formas y modalidades.
11. Sistematizar la información relacionada con el transporte para elaborar reportes y estadísticas permanentes, oportunas y veraces, estableciendo sistemas de comunicación e información con los usuarios del transporte y con todos los organismos que estén relacionados con el mismo.
12. Administrar los servicios auxiliares y conexos que sean necesarios para la mejor operación de las vías e instalaciones a su cargo.
13. Reinvertir sus remanentes en la construcción de nuevas obras y en el mantenimiento de los bienes a su cargo.
14. Realizar los actos jurídicos, convenios y contratos necesarios para el cumplimiento de sus objetivos (citado en Ledesma y Rivero, 1989: 87-89, énfasis agregado).

Para cumplir con este objetivo central que es prestar el servicio de transporte de pasajeros, se pusieron en operación los Sistemas de Transporte Troncal (STT), organismos descentralizados de carácter paramunicipal. Los STT creados durante el periodo 1982-1986 fueron los siguientes: Sistema de Transporte Troncal Nezahualcóyotl (creado el 29 de junio de 1982); Sistema de Transporte Troncal Toluca (18 de septiembre de 1982); Sistema de Transporte Troncal Naucalpan (30 de diciembre de 1982); Sistema de Transporte Troncal Tlalnepantla (30 de diciembre de 1982); Sistema de Transporte Troncal Ecatepec (9 de junio de 1983); Sistema de Transporte Troncal Cuautitlán Izcalli (8 de diciembre de 1983), y el Sistema de Transporte Troncal Chalco (30 de enero de 1986). El objetivo concreto era resolver ciertas problemáticas existentes en materia de transporte público en los municipios mexiquenses más urbanizados e industrializados y que pertenecen actualmente a la ZMVM. Dichas deficiencias se refieren a la mala calidad en la prestación del servicio; la existencia de áreas no atendidas por el transporte colectivo; el alto costo del pasaje y los constantes aumentos arbitrarios en las tarifas por parte de los concesionarios privados, entre otras (Ledesma y Rivero, 1989: 91-92). Como argumentan Aracely Ledesma y María del Carmen Rivero, con la puesta en marcha de la red troncal “nuevamente se fortalecen las atribuciones del Gobierno del Estado en la administración y control del servicio de transporte en sus diversas modalidades, por tal motivo es necesaria destacar que entre sus funciones está el de lograr una mayor coordinación entre los tres niveles de gobierno (Federal, Estatal y Municipal) en las políticas de transporte adoptadas” (*Ibid.*, p. 101). Sin embargo, afirman también de manera acertada que a los municipios mexiquenses se le ha otorgado una participación muy limitada en la generación de políticas de transporte público, situación que los deja sujetos a las disposiciones que tome el gobierno estatal en esta materia (*Ibid.*, p. 102).

No obstante, a la parte de este proceso de desaparición de la Ruta 100 en 1995 durante la regencia de Oscar Espinosa Villarreal, el gobierno mexiquense decidió licitar las rutas de transporte público de los sistemas troncales, beneficiándose con ello los líderes transportistas mexiquenses que operaban y siguen operando en los municipios donde proporcionaban el servicio los autobuses de la red troncal. En este grupo de transportistas beneficiados se encuentra Pedro Sánchez, quien adquirió parte de las rutas que cubría el

Sistema de Transporte Troncal Cuautitlán Izcalli, con derroteros a Atizapán y a la estación del Metro Cuatro Caminos.

A pesar de la reducida cobertura realizada por los sistemas troncales en relación con los viajes totales que tenían lugar en la entidad en esos años (1982-1986), la creación de la COTREM y de la red troncal fue un intento del gobierno estatal por participar de manera más activa en la prestación del servicio de transporte de pasajeros; de mejorar la calidad del servicio; de beneficiar a la población con un servicio de transporte más económico y de intentar romper el monopolio que hasta la actualidad ostentan los concesionarios privados en la entidad. Sin embargo, con la desaparición de la red troncal, y con ello el retraimiento del gobierno estatal en esta materia, propició nuevamente la concentración en pocos líderes de las concesiones y rutas de transporte público en los municipios mexiquenses conurbados, así como la concentración de los beneficios económicos y del poder político que implica el control de dicho sector. Al respecto, una nota periodística de 1996 refiere:

La modernización del transporte —que comenzó con el decreto de quiebra de Ruta 100— tiene ya actores que se han favorecido de la incertidumbre que ha dejado el prolongado proceso. Los 57 derroteros metropolitanos que operaba Ruta 100 ya son controlados por los grandes grupos de transportistas del estado de México, en su mayoría ligados a Carlos Hank González. Hoy, los trayectos son cubiertos por los mexiquenses: Vicente Coss, en Ecatepec, cuyos intereses van más allá que el transporte y se ubican en el terreno de la política municipal; [Pedro Sánchez], que controla el transporte en Atizapán; Guadalupe Uribe y Román Dávila, en Naucalpan; Adolfo Toledano, en la zona de Texcoco, y Antonio Aboytes, en el área de Chalco (Editorial, 1996).

Este monopolio y dominio que ostentan los líderes transportistas sobre el sector de transporte público en la entidad, situación agravada con la desaparición de la red de rutas operadas por el gobierno estatal (a lo que se agrega el escaso control y vigilancia que el gobierno del estado ejerce sobre éstos) constituyen los principales factores que explican la

mala calidad del servicio que existe actualmente en la entidad y el considerable poder que poseen los principales líderes transportistas mexiquenses.

Durante este proceso de privatización de los sistemas troncales, y después de terminar su gestión como presidente municipal de Cuautitlán Izcalli, Pedro Sánchez fundó la empresa de transportes Izcalli García Aguilera, S.A de C.V (IZGASA) en los años noventa. En un documento entregado al autor de este trabajo por parte de la empresa transportista, se puede leer lo siguiente: “IZGASA es una empresa que surgió a mediados de 1991, el fundador de la empresa fue y es el actual presidente de la misma; [Pedro Sánchez García], quién al terminar su gobierno como presidente municipal de Cuautitlán Izcalli, quiso hacer más por él, ya que los habitantes del municipio no tenían un buen medio de transporte” (IZGASA, 2013). De acuerdo con información del personal administrativo de IZGASA (cuyo principal centro de operación es el municipio de Cuautitlán Izcalli) y de transportistas entrevistados, las primeras rutas concesionadas que recibió la empresa fueron: 3 de Mayo, Bosques de la Hacienda y Perinorte. Posteriormente se les otorgaron los derroteros siguientes: Cofradía 1, 2, 3 y 4, Bosques del Lago, López Portillo (La quebrada), Vía Francisco Villa y Tepalcapa, Valle de la Hacienda, Sta. María Las Torres, Metro Rosario, Vía Autopista y Atizapán de Zaragoza y Metro Toreo. Asimismo, informaron que la empresa comenzó a dar su servicio con 50 unidades Combi y Tipo Van. Actualmente, IZGASA brinda el servicio en las siguientes colonias: Bosques del Lago, 3 de Mayo, Bosques de Morelos, Zona Centro, Infonavit Norte, Cofradía 1,2,3 y 4, Fidel Velázquez, Tepalcapa, Francisco Villa, Niños Héroe, La Quebrada, entre otras.

En este apartado se llevó a cabo una aproximación a los factores políticos y socioeconómicos que dieron lugar al surgimiento de los cacicazgos del transporte público en el Estado de México, en particular el cacicazgo de Pedro Sánchez en el norponiente de la entidad. Dichos factores son: a) las relaciones políticas que establecieron los líderes transportistas con el entonces gobernador Carlos Hank González y con las redes políticas construidas alrededor de su liderazgo; b) la expansión urbana de los municipios mexiquenses y el incremento de las necesidades de movilidad de su población; y c) los cambios en la política de transporte público en la entidad mexiquense ocurridos a finales del siglo XX. A continuación se abordará la manera en que el fenómeno del caciquismo se

ha presentado en organizaciones de transportistas de otros países de Latinoamérica, en particular en Argentina.

2. El surgimiento del caciquismo en organizaciones y sindicatos de transportistas en otros países de América Latina: el caso del Sindicato de Choferes de Camiones de Buenos Aires, Argentina

Como se argumentó en el primer capítulo de este trabajo, el fenómeno del caciquismo no es exclusivo de México; por el contrario, esta forma de dominación y de liderazgo político se encuentra presente en la mayoría de las sociedades latinoamericanas. Dicho fenómeno se expresa tanto a nivel de la política local como en organizaciones políticas y sindicatos nacionales. Como ejemplo de lo anterior, en este apartado se llevará a cabo un breve revisión del surgimiento reciente del caciquismo en el Sindicato de Choferes de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor, Servicios, Logística de la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires (en adelante Sindicato de Choferes de Camiones). Primero se realiza un examen de la manera en que los sindicatos argentinos fueron impulsados durante el gobierno peronista, incluyendo el Sindicato de Choferes de Camiones de Buenos Aires, y posteriormente se indaga brevemente el surgimiento y consolidación del cacicazgo de Hugo Moyano en dicho gremio.

Uno de los episodios más relevantes de la historia argentina en el siglo XX lo constituye el ascenso al gobierno nacional del general Juan Domingo Perón y el surgimiento del peronismo como movimiento político. La principal base social y política de Perón en Argentina fue el movimiento obrero organizado. El gobierno peronista incluso facilitó y estimuló la organización de los trabajadores argentinos. Surgió, así, una estrecha relación entre el régimen peronista y los sindicatos, en la que estos últimos obtuvieron el reconocimiento institucional del Estado, las dirigencias sindicales adquirieron un considerable poder político, y los trabajadores agremiados consiguieron diversos beneficios de tipo social. A cambio de ello, las organizaciones de los trabajadores proporcionaron apoyo político a Perón y a sus políticas.

En esta alianza participaron también diversos sindicatos del sector de transporte automotor de Argentina. En efecto, como se afirmó, el actual Sindicato de Choferes de Camiones se expandió y consolidó durante el gobierno peronista. De tal suerte que el

surgimiento de grandes sindicatos nacionales, poseedores de un considerable poder político y convertidos en verdaderos factores de poder (como sucede con los gremios del transporte), tiene origen en parte durante el régimen peronista, el cual como se ha dicho favoreció la organización de la clase trabajadora. En la actualidad, la considerable capacidad de las organizaciones sindicales (incluidas las del sector de transporte automotor) de influir en la toma de decisiones y de presión sobre los actores políticos y gubernamentales, se debe en gran medida a la política del régimen peronista de integrar a la clase obrera a la comunidad política nacional y destacar su rol económico y político en la sociedad argentina. Asimismo, actualmente las dirigencias sindicales siguen empleando la ideología del peronismo como medio de legitimación de sus actividades ante las bases sindicales y ante la sociedad. Por ello es importante examinar algunos elementos generales de la relación entre el sindicalismo y el peronismo en sus inicios.

Como antecedentes del ascenso del movimiento político del peronismo en Argentina se encuentran dos elementos característicos de la década de los treinta, a saber: por un lado, la crisis del modelo agroexportador y la introducción del modelo de sustitución de importaciones, y por otro, el control del Estado por parte de una burguesía agraria capitalista, que estableció un orden excluyente en lo social, político y económico. En primer lugar, el impulso a la industrialización vendría a partir de 1930 como consecuencia de la crisis económica, bajo el modelo de desarrollo por sustitución de importaciones, en el que el Estado jugaría un papel sumamente importante. Este proceso de industrialización se aceleró con la Segunda Guerra Mundial. Dicho proceso, junto con la demanda de mano de obra, incentivó la migración campo-ciudad, generando con ello la expansión de la clase obrera, sector social sobre el cual se erigiría el proyecto político del peronismo. En síntesis, la crisis del modelo agroexportador y la industrialización acelerada de Argentina constituye el escenario sobre el que Perón ascendería al gobierno nacional y sobre el que la clase obrera sería integrada a la comunidad política nacional: “Esta integración económica, social y política de la clase trabajadora fue posible porque durante esos años se pone fin a la larga agonía del planteo agroexportador que se desarrolla durante la ‘década infame’, consolidando la industrialización como el eje prioritario de la actividad económica”, afirma Eduardo M. Basualdo (Basualdo, 2005: 114).

En segundo lugar, en la década de los treinta el escenario sociopolítico argentino se caracterizaba por la existencia de un sistema político que excluía de la participación política y el acceso al poder a amplios sectores sociales, en el que el Estado era controlado por una burguesía agraria capitalista que buscaba en todo momento defender sus intereses y privilegios. Al mismo tiempo, predominaba un orden social en el que gran parte de la población argentina, en particular la clase obrera, vivía en condiciones precarias, situación que era agravada por la crisis económica. Existía, pues, un régimen de exclusión social y política. Al respecto, Daniel James sintetiza las condiciones sociales en las que vivía la clase obrera argentina en la década de los treinta:

Si bien la economía industrial se expandió rápidamente, clase trabajadora no fue beneficiada por este proceso. Los salarios reales en general declinaron al rezagarse detrás de la inflación. Frente a la represión concertada por los empleadores y el Estado, los obreros poco podían hacer para mejorar los salarios y las condiciones de trabajo. La legislación laboral y social era escasa y su cumplimiento obligatorio se imponía sólo esporádicamente. Fuera de los lugares de trabajo la situación no era mucho mejor, pues las familias obreras debían enfrentar, sin ayuda del Estado, los problemas sociales de la rápida urbanización (James, 2010: 21).

Sin embargo, es a partir de 1943 cuando tiene lugar en Argentina un proceso de cambio político en el que un movimiento nacional-popular en formación irrumpe en el escenario político: el peronismo, cuyo objetivo era minar el orden excluyente vigente. En virtud de ello, en junio de 1943 el último gobernante del periodo de la *Década infame* o *fraude patriótico* (1931-1943),³² el presidente conservador Ramón Castillo, fue derrocado por un golpe de Estado. Durante el gobierno militar, el general Juan Domingo Perón asumió la jefatura del Departamento Nacional de Trabajo en octubre de ese año y un mes después fue nombrado titular de la recién creada Secretaría de Trabajo de la Nación. Desde ahí, Perón comenzó a entretener una alianza con los sindicatos argentinos, situación que le

³² Este periodo se caracterizó por la existencia de un régimen de exclusión social y política y el predominio de prácticas políticas tales como el fraude electoral y la corrupción empleadas por la elite política conservadora dominante.

proporcionaría posteriormente un considerable poder dentro del gobierno militar y le otorgaría una base de apoyo político para ascender al gobierno nacional.³³ De tal suerte que durante el gobierno militar se dictaron una serie de leyes sociales y laborales y se implementaron políticas concretas que respondían a las demandas históricas de la clase obrera, todas las cuales eran impulsadas por Perón desde la Secretaría de Trabajo y Previsión. Tiene razón Louise M. Doyon cuando afirma: “Después de que Perón fue nombrado secretario de Trabajo en octubre de 1943, el estado alteró radicalmente su política laboral, y no sólo legitimó sino que también impulsó el rol económico y político de los sindicatos en la sociedad argentina” (Doyon, 1975: 153). En este mismo trabajo, Doyon afirma más adelante que:

Desde la Secretaría de Trabajo se estimuló la formación de nuevos sindicatos, proveyendo la asistencia legal y técnica necesarias y concediendo atención preferencial a las reivindicaciones planteadas por organizaciones formales constituidas; se ejerció presión sobre los patronos para que negociaran convenios de trabajo con los representantes obreros reconocidos y se convocó a los líderes sindicales a participar en la elaboración de la legislación social y laboral, de la que sobresale el decreto 23.852, que por primera vez definió el estatus de los sindicatos en la Argentina (Doyon, 1975: 153).

Precisamente, debido al considerable poder que estaba adquiriendo Perón gracias en parte al apoyo político recibido de las organizaciones sindicales a las cuales había beneficiado con su política laboral, el líder político fue destituido y encarcelado el 12 de octubre de 1945 por un sector del ejército aliado a la oposición conservadora. Ante estos hechos, y debido al temor por parte de diversos líderes sindicales y sus agremiados de perder las conquistas laborales logradas bajo la gestión de Perón, así como la puesta en juego de los propios intereses político-sindicales de los dirigentes gremiales (intereses que estaban

³³ En relación con estos procesos, Rajland argumenta lo siguiente: “Se presentaba hacia 1943 la posibilidad de incorporar a estos sectores como mercado consumidor de la industria nacional imprescindible para intensificar su crecimiento, lo que se traduciría en el mejoramiento de su nivel de vida y la participación en las decisiones. Lograr, en definitiva, el apoyo electoral que legitimara un proyecto político de esas características era parte de un programa posible para el gobierno militar. Así lo entendieron el entonces coronel Perón y otros dirigentes del gobierno militar” (Rajland, 2008: 80).

estrechamente ligados al futuro político del líder político), el 17 de octubre de ese mismo año (fecha por demás significativa en la historia de Argentina del siglo XX) se produjo una gran movilización de trabajadores y de otros sectores populares que ocuparon la Plaza de Mayo y exigieron la libertad de Perón. Con dicho acto multitudinario, el general Perón fue “rescatado” políticamente por una clase obrera que había observado un crecimiento importante gracias a la industrialización y a la migración campo-ciudad. A partir de entonces, Perón y el movimiento peronista, por un lado, y el sindicalismo argentino, por otro, establecieron un vínculo perdurable, en el que ambos actores buscaban obtener ventajas políticas de la alianza política que desde entonces establecieron.³⁴

Gracias al apoyo popular, en las elecciones de 1946 Perón ganó la Presidencia de la República para un primer periodo de 1946 a 1952. En este último año ganó las elecciones para ocupar el cargo por segunda ocasión (1952-1958), pero en 1955 fue derrocado por una sublevación militar. Después de vivir un lapso de tiempo en el exilio, Perón regresó a la Argentina en junio de 1973, y en las elecciones de septiembre de ese mismo año, el líder político se convirtió en presidente por tercera vez. Sin embargo, no concluyó su periodo de gobierno debido a que en julio de 1974 falleció como consecuencia del deterioro de su estado de salud.

Ahora bien, frente al acelerado proceso de industrialización que demanda cambios políticos, y en oposición al régimen conservador y al régimen de exclusión que lo caracterizaba, la labor de Perón en la Secretaría de Trabajo y su actitud frente a la clase obrera durante este periodo y sobre todo durante su gobierno, se fundamenta en una idea del Estado que estaba cobrando fuerza y que consistía en concebir a éste como un agente que debía intervenir activamente en el ámbito social y económico y como un agente mediador y armonizador de los intereses contrapuestos de las clases sociales.³⁵ Esto da pie a considerar un sistema político y de gobierno integrador, donde todos los sectores y grupos sociales estuvieran verdaderamente representados, pero donde el Estado, situado por encima de dichos sectores y grupos sociales, “se transformó en el árbitro de las pujas

³⁴ Sobre los hechos del 17 de octubre, Alejandro Horowicz afirma: “Así y todo, en la historia argentina es algo nunca visto puesto que es una movilización pacífica de masas obreras que violenta el fiel de la balanza donde discurre la política burguesa. Es decir, la clase obrera tomó partido en la disputa y su partido se denominó peronismo” (citado en Basualdo, 2005: 118).

³⁵ Precisamente, Perón asumiría el papel de árbitro y su figura política se situaría, al menos en el discurso, por encima de las clases sociales y sus intereses contrapuestos.

inherentes a la sociedad, garantizando para todos, paz social y prosperidad” (Rodríguez, 2011: 279). En efecto, el Estado aparece como “un espacio donde las *clases* —no los individuos— podían actuar política y socialmente unos con otros para establecer derechos y exigencias de orden corporativo” (James, 2010: 32) (y para ello se requería, por ejemplo, que el movimiento obrero estuviera unido y sobre todo organizado). Se concibe al Estado como poseedor de una cierta *autonomía* respecto de los diversos sectores sociales, esto es, aparece como si estuviera por *encima* de dichos sectores, como un articulador de los mismos (Rajland, 2008: 84). Desde esta perspectiva, ni una clase obrera sometida al capital ni un sindicalismo fuerte y autónomo eran convenientes para garantizar *la estabilidad del orden social*, por lo que el Estado debía promover la organización corporativa de los grupos sociales y debía asumir un papel central en la armonización de sus intereses conflictivos (Doyon, 2002: 263). Era necesario, por tanto, “rehabilitar el papel mediador del Estado entre el capital y el trabajo” (*Ibid.*).

Como se ha venido afirmando, existe una estrecha relación entre el proceso de ascenso de Perón al gobierno nacional (y eventualmente, la formación del movimiento político del peronismo) y la creciente importancia de la clase trabajadora en el ámbito social, económico y político de Argentina. En virtud de ello, en el análisis del régimen peronista no puede dejarse de lado la relación que sostuvo con su principal base de apoyo político: el sindicalismo. “[...] los obreros y los sindicatos fueron el soporte indispensable del régimen peronista. Perón podía contar con su apoyo mientras les hiciera generosas concesiones económicas y financieras”, afirma Peter Waldmann (Waldmann, 1981: 169). Es por ello que el peronismo en tanto movimiento nacional-popular posee un fuerte componente de clase. Esto es quizás lo que distingue el peronismo de otros movimientos populares en América Latina, tal como lo expone Beatriz Rajland: “Una característica propia del peronismo desde sus orígenes y que lo distingue de otros procesos de formación de movimientos populistas, particularmente en América Latina, es el rol importante que el sindicalismo ha tenido como factor constituyente y base de apoyo de masas que le fue tan particular” (Rajland, 2008: 86).

La expansión y consolidación de las organizaciones sindicales en dicho país (incluyendo, por supuesto, a los gremios del transporte) se debió en gran parte a las facilidades y estímulos generados desde el gobierno peronista para la organización de los

trabajadores. Fue durante el régimen peronista (1946-1955) que “los sindicatos lograron organizar a la mayoría de los trabajadores urbanos y desarrollar en el sector moderno de la economía una vasta y compleja red de organizaciones que les permitió, aun después de la caída de Perón, continuar gravitando decisivamente en la vida política del país” (Doyon, 1975: 151). Hasta antes del advenimiento del peronismo, los sindicatos habían crecido de manera lenta y sus esfuerzos organizativos eran obstaculizados por las medidas represivas de los gobiernos, la resistencia de los patronos y las divisiones ideológicas internas. Para 1943, sólo el 20 por ciento de los trabajadores urbanos se encontraba sindicalizado, la mayoría de los cuales pertenecía a organizaciones pequeñas y fragmentadas (con la excepción del gremio de los ferroviarios) (*Ibid.*). Durante el gobierno peronista, las políticas en favor de los sindicatos y la creciente relevancia que estaba cobrando la clase trabajadora organizada en el ámbito político y económico, tuvo un impacto positivo en los niveles de sindicalización. Siguiendo a Louise M. Doyon, el aumento de la afiliación sindical se observa con mayor intensidad durante los primeros tres años de gobierno de Perón (1946-1948), siendo que en 1948, el porcentaje de trabajadores afiliados respecto de la población asalariada se había elevado al 30.5% y para 1954 había aumentado a 42.5%. No obstante, si se excluye de los datos precedentes a los trabajadores rurales, el porcentaje de afiliación aumenta debido a que en las actividades económicas urbanas, el promedio de afiliación se situaba entre el 50 y el 70%. En relación con la composición del movimiento sindical, se tiene que hacia 1948, los trabajadores industriales desplazaron a los trabajadores del sector terciario, pues los primeros pasaron de representar el 33% del total de los afiliados en 1941 a un 52 % en 1948 (Doyon, 2002: 271-272).³⁶

³⁶ Respecto del aumento de las tasas de sindicalización, conviene retomar dos puntos. En primer lugar, si bien el gobierno peronista jugó un papel sumamente importante en el incremento de sindicalización de la clase trabajadora porque “impulsó abiertamente a los trabajadores a incorporarse a los sindicatos y apoyó las campañas de afiliación lanzadas por las organizaciones”, no es posible dejar de lado la capacidad de organización de los propios líderes sindicales y el alto grado de movilización obrera (Doyón, 1975: 160-161). En segundo lugar, como consecuencia del incremento considerable de las tasas de sindicalización, surgieron organizaciones sindicales masivas, situación que contrasta con las pequeñas organizaciones que dominaban el movimiento obrero hasta antes de 1943 y que contaban con menos de 15 mil afiliados; de tal suerte que para 1949 “el movimiento obrero podía ufanarse de contar con ocho sindicatos que superaban los 50.000 afiliados y con un tamaño promedio, en los grandes sindicatos, de 89.000 afiliados” (Doyon, 2002: 287). Lo anterior trajo consigo el problema de la burocratización de los sindicatos y la dificultad de la participación directa de las bases sindicales debido al tamaño de los gremios, así como el surgimiento de una cúpula sindical compuesta por líderes sindicales profesionales (quienes además cuentan con un cuerpo de expertos técnicos y legales) (*Ibid.*, p. 287-288).

Sin embargo, con el impulso a la organización del movimiento obrero, Perón tenía un objetivo claro: organizar a los trabajadores bajo el sindicalismo corporativo. En efecto, desde entonces la clase obrera estuvo sujeta a un proceso de incorporación al Estado a través de sus organizaciones sindicales. El gobierno peronista se comprometió a satisfacer las demandas de la clase obrera a través de la legislación social y laboral y de políticas concretas que buscaban mejorar sus condiciones de vida. Al mismo tiempo, respondió positivamente a los intereses políticos de los dirigentes sindicales. Todo lo anterior a cambio de apoyo político, lo cual incluyó la adhesión de estos últimos a su política económica. De tal suerte que “cada vez más, los sindicatos se incorporaron a un monolítico movimiento peronista y fueron llamados a actuar como agentes del Estado ante la clase trabajadora, que organizaban el apoyo político a Perón y servían como conductos que llevaban las políticas del gobierno a los trabajadores” (James, 2010: 24). En este intercambio corporativo, como se afirmó, los trabajadores y sus dirigentes obtenían beneficios: “Los atractivos que ofrecían esta relación fueron grandes tanto para los dirigentes como para las bases. Se creó una vasta red de bienestar social, operada por el Ministerio de Trabajo y Previsión, la Fundación Eva Perón y los propios sindicatos. Los dirigentes gremiales ocupaban ahora bancas en el Congreso, eran habitualmente consultados por el gobierno acerca de una variedad de problemas nacionales e ingresaban en el cuerpo diplomático en carácter de agregados laborales” (*Ibid.*).

Se tiene entonces que a la par del surgimiento de grandes organizaciones sindicales durante el gobierno peronista, con un considerable poder de negociación con el sector empresarial, y a pesar de que los sindicatos poseían una considerable capacidad de maniobra política y cierta independencia de acuerdo con la coyuntura política, surgió no obstante un sindicalismo controlado por el Estado.³⁷ Louse M. Doyon afirma, por ejemplo,

³⁷ Por ejemplo, con la Ley de Asociaciones Profesionales, el gobierno peronista dio un gran impulso a la organización de la clase trabajadora (aumentó la tasa de sindicalización y surgieron grandes sindicatos nacionales) y otorgó diversas concesiones a los sindicatos, pero al mismo tiempo, con este marco jurídico, el Estado peronista se reservaba para sí el derecho a supervisar la actividad sindical, lo cual incluía la reglamentación de las huelgas y la atribución de otorgar o retirar la personería gremial. A través de la figura jurídica de la personería gremial, en tanto que constituía el reconocimiento oficial a los sindicatos, por lo que los sindicatos dependían de ésta para su existencia, el Estado poseía un considerable poder de control sobre el movimiento. Es decir, las concesiones proporcionadas implicaron a la par la pérdida de la autonomía de los sindicatos. Asimismo, con la temprana disolución del Partido Laborista y el desplazamiento de algunos líderes sindicales que defendían una mayor autonomía sindical respecto del gobierno peronista, muestran la intención de Perón de ejercer un considerable control sobre los dirigentes gremiales. Precisamente, las organizaciones de los trabajadores que demandaban una mayor autonomía e independencia en su conducción

que durante el gobierno peronista, la Confederación General del Trabajo (CGT), fundada en 1930, claudicó en sus intenciones de ser un representante del movimiento obrero y, por el contrario, se convirtió en un representante del gobierno ante el movimiento obrero, y más tarde se observó con mayor claridad que se había transformado en un instrumento de control político de la clase trabajadora, limitando la autonomía sindical y sofocando las expresiones de rebeldía (Doyon, 2002: 270 y 286). Peter Waldmann coincide con Doyón cuando afirma que el régimen peronista convirtió a la CGT en una institución semiestatal con una rígida estructura jerárquica, y que además sometió a los sindicatos autónomos, intervino sindicatos y desplazó y reprimió a los dirigentes rebeldes (incluyendo a los antiguos líderes gremiales combativos) para imponer dirigencias sindicales partidarias del gobierno (Waldmann, 1981: 170). Sin embargo, cabe afirmar que no existió una total subordinación y manipulación de los trabajadores y sus organizaciones. Y a pesar de que el régimen peronista no generó un escenario político propicio para el desarrollo de sindicatos plenamente autónomos, éstos no dejaron de promover y representar los intereses de sus afiliados. La relación de Perón con las organizaciones sindicales es sintetizada muy bien por Luis Alberto Romero:

La relación entre Perón y el sindicalismo -crucial en el Estado peronista- fue sin duda compleja, negociada y difícilmente reducible a una fórmula simple. Pese a la fuerte presión del gobierno sobre los sindicatos y a la decisión de controlar su acción, éstos nunca dejaron de ser la expresión social y política de los trabajadores. Desde la perspectiva de éstos, el Estado no sólo facilitaba y estimulaba su organización y los colmaba de beneficios, sino que creaba una situación de comunicación y participación fluida y hasta familiar, de modo que estaban lejos de considerarlo como algo ajeno. El Estado peronista, a su vez, tenía en los trabajadores su gran fuerza legitimadora, y los reconocía como tal; y no de un modo retórico o abstracto, sino referido a sus organizaciones y a sus dirigentes, a quienes concedió un lugar destacado (Romero, 2001: 110).

política o se oponían a las políticas de Perón, eran marginadas políticamente o intervenidas para destituir a sus dirigentes y colocar en su lugar a líderes adictos al gobierno.

A partir del gobierno de Perón y bajo el apoyo de éste, las organizaciones de los trabajadores se convirtieron en uno de los actores sociopolíticos centrales de la Argentina, situación que permanece hasta la actualidad. Es así que, en comparación con su escaso poder y cierto aislacionismo social existente en el periodo precedente, durante el gobierno peronista los trabajadores y sus gremios adquirieron una gran relevancia en el ámbito político y económico. En virtud de ello, las organizaciones sindicales se convirtieron en un factor de poder relevante: “Hasta 1943, los sindicatos sólo tuvieron una moderada influencia política; en tiempos de Perón, en cambio, se convirtieron en uno de los principales factores de poder del país, cuyas exigencias no puede pasar por alto ningún gobierno” (Waldmann, 1981: 152). En síntesis, durante el gobierno peronista, la clase trabajadora fue incluida en el proyecto nacional; fue beneficiada a través de la legislación social y laboral y de políticas gubernamentales concretas, y se convirtió en uno de los actores sociopolíticos más relevantes de Argentina.

En concordancia con lo anterior, uno de los legados más importantes que dejó Perón fue, sin duda, el otorgamiento a la clase trabajadora de un lugar destacado en la sociedad argentina y el haber contribuido a forjar una clase trabajadora organizada y con un considerable poder político. Después de la caída de Perón, la clase obrera ya había alcanzado la madurez y se había erigido como una fuerza social importante gracias a que se encontraba homogéneamente articulada como clase social y se encontraba incorporada a la comunidad política nacional (Torre, 1983: 10-12). El legado del peronismo al movimiento obrero consistió, pues, en “la integración de la clase trabajadora a una comunidad política nacional y un correspondiente reconocimiento de sus estatus cívico y político dentro de esa comunidad” (James, 2010: 24). La clase obrera había adquirido un estatus que no estaba dispuesta a renunciar pese a la caída de Perón en 1955. En efecto, el sindicalismo argentino sobrevivió a la caída del líder nacional y siguió siendo un factor de poder relevante en las décadas siguientes.

Ahora bien, el surgimiento de sindicatos de trabajadores del sector de transporte automotor (ya sea de carga o de pasajeros del servicio público) en Argentina está estrechamente relacionado con el desarrollo histórico del movimiento obrero argentino y en particular con el impulso que tuvo la organización de los trabajadores durante el régimen peronista. De ahí que los gremios más importantes del transporte automotor aparezcan en la

primera mitad del siglo XX. En efecto, producto de este proceso histórico, surgieron sindicatos nacionales y federaciones nacionales en el sector, cuyos dirigentes sindicales (con fuertes rasgos caciquiles) ostentaron y siguen ostentando un considerable poder político.

De tal suerte que los gremios del sector de transporte automotor no son ajenos a los procesos de cambio político y económico que se dan en el periodo 1943-1955. Si bien la mayoría de dichos gremios aparecen antes del ascenso y consolidación del peronismo en Argentina, es durante el gobierno de Perón que se expanden y se consolidan. Lo anterior debido a dos factores: por un lado, las facilidades y estímulos que el régimen peronista otorgó a la sindicalización de los trabajadores y, por otro lado, el incremento de las necesidades de movilidad de mercancías y de mano de obra que trajeron consigo los procesos de industrialización y urbanización acelerada en el contexto de la implementación del modelo de desarrollo por sustitución de importaciones. En síntesis, los gremios del transporte participaron en este proceso de surgimiento de grandes sindicatos nacionales poseedores de una notable capacidad de influir y ejercer presión sobre los actores políticos y gubernamentales.

En 1943 se fundó el Sindicato de Choferes de Camiones y Afines: “El origen de la sindicalización de los conductores del transporte automotor de cargas en Argentina se remonta al año 1943 en que, por voluntad de un pequeño grupo de conductores de Buenos Aires, se creó la primera agrupación gremial de camioneros, que estaba enrolada en la FORA (Federación Obrera de la República Argentina). El intento, sin embargo, no prosperó y al poco tiempo fue disuelta” (Filgueira, *et. al.*, 2007: 144). El 17 de marzo de 1945, año en que Perón es destituido y encarcelado y posteriormente “rescatado” políticamente por la clase trabajadora, se fundó en la Capital Federal el Sindicato de Choferes de Camiones y Afines (hoy Sindicato de Choferes de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor, Servicios, Logística de la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires), que al amparo del Decreto/Ley No 23.852 del 2 de octubre de 1945, obtuvo la personería gremial No 6 el 28 de diciembre de 1945 (*Ibid.*). El 7 de agosto de 1947 se creó el primer Estatuto del sindicato y el 17 de agosto de 1948 dicho estatuto fue aprobado por el Ministerio de Trabajo. Asimismo, el 17 de diciembre de 1950, el presidente Juan Domingo Perón regaló al Sindicato de Camioneros un auto Citroën

tipo Sedan de modelo 48. Al año siguiente, gracias a un préstamo otorgado por la Fundación Eva Perón, el sindicato compró la casa donde funcionaría la sede central del sindicato.

Bajo el liderazgo de Ricardo Pérez, el Sindicato de Choferes de Camiones de Buenos Aires y otros gremios creados en esos mismos años en otras provincias, fundaron en septiembre de 1964 la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios (en adelante la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros o FNTC), la cual obtuvo la personería gremial No 760. Dos años después, el 15 de diciembre de 1966, la FNTC logró la firma del primer Convenio Colectivo de Trabajo a nivel nacional (*Ibid.*). Posteriormente, esta última fecha sería utilizada para establecer el “Día del Trabajador Camionero” en Argentina.

Hugo Antonio Moyano es el actual líder del Sindicato de Choferes de Camiones y de la Federación Nacional. Moyano es considerado actualmente el sindicalista más poderoso de Argentina desde el regreso de la democracia en 1983, cuando Ricardo Alfonsín asumió la Presidencia del país. A principios de los años ochenta del siglo pasado, Hugo Moyano era ya un líder sindical que sobresalía en la sección sindical de Camioneros de Mar del Plata. En este territorio, Moyano había sido secretario general de la CGT local (1981), había fundado la Juventud Sindical Peronista (JSP) junto con Miguel Landín, y había sido secretario general del Partido Justicialista (1983). Sin embargo, Moyano tenía planeado ascender a la dirigencia nacional de Camioneros, es decir, ocupar la Secretaría General de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros; para ello sabía que era necesario realizar un fuerte trabajo político-sindical en la sección de Buenos Aires (el Sindicato de Choferes de Camiones de Buenos Aires), la más importante del gremio camionero a nivel nacional, por lo que en 1984 viajó a Buenos Aires con dichas intenciones. En la sección de Buenos Aires, el sector de los trabajadores recolectores de residuos de la Ciudad y Gran Buenos Aires era y es el más importante, de tal manera que Moyano se enfocó en éste: “En la Ciudad de Buenos Aires y el gran conurbano bonaerense, la basura era y es un negocio de magnitudes inigualables, como en el resto del país. En algunos municipios, se calcula que los contratos de recolección insumen hasta el 70 por ciento del presupuesto total en personal”, por lo que “Hugo entendió que la única forma de ganar el sindicato era

conquistar la seccional central [de los trabajadores recolectores]” (Delfino y Martín, 2012: apartado “Santo de la recolección”).

Gracias a su desempeño en las tareas sindicales logradas en la sección de Buenos Aires, en 1985 Ricardo Pérez, el dirigente nacional del gremio, impuso a Moyano como secretario adjunto de la misma. Pero entonces, “en 1987, Pérez entendió que el poder de representación de Hugo en las bases de los recolectores de basura desbordaba los límites de una secretaría adjunta de la seccional, y que en la actualidad concentra el 60 por ciento del poder económico del gremio” (*Ibid.*). Por lo tanto, en ese mismo año, en unas elecciones marcadas por los enfrentamientos y la imposición de la dirigencia nacional, y gracias al apoyo de los recolectores de basura, el futuro líder nacional de los camioneros fue electo Secretario General del Sindicato de Choferes de Camiones de la Capital y provincia de Buenos Aires. Una vez en este cargo clave, Moyano centró sus objetivos en arrebatarle el poder a Ricardo Pérez en la dirigencia nacional de Camioneros, es decir, conquistar la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros.

A pesar de que Moyano había concentrado un considerable poder en el sindicato, Ricardo Pérez no previó que Moyano buscaría disputarle su poder en el gremio; sin embargo, Pérez no estaba dispuesto a pelear el sindicato debido a que ello implicaría enfrentamientos sumamente violentos entre los dos grupos, pues ambos estaban armados (*Ibid.*). Es por ello que, en cierta medida, dejó que Moyano progresara en sus intenciones. En 1992, “Pérez sabía que sin el apoyo de la seccional Buenos Aires, no lo lograría [seguir en la dirigencia nacional]. El peso político, económico y en cantidad de afiliados, le daban a la seccional de Moyano el poder de ganar la Federación con tan sólo conseguir el apoyo de otra seccional del Interior” (*Ibid.*, apartado “Mejor de amigo que de enemigo”). En diciembre de ese mismo año, Moyano ganó las elecciones sindicales internas de la FNTC y finalmente Ricardo Pérez fue desplazado del máximo cargo del sindicato de Camioneros.³⁸

³⁸ Como se afirmó arriba, el control de la sección sindical de la Ciudad y Gran Buenos Aires le permitió a Moyano ganar la Federación Nacional. Actualmente, el poder que ostenta Hugo Moyano en la FNTC se fundamenta precisamente en el control que posee del Sindicato de Choferes de Camiones de la Provincia y Ciudad de Buenos Aires. Además, con base en este dominio, Hugo Moyano pudo presidir la dirigencia de la CGT Azopardo durante 12 años. Lo anterior muestra que las secciones sindicales correspondientes a la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires son sumamente importantes para los gremios del transporte más poderosos de Argentina. Lo anterior es así por tres razones, a saber: en primer lugar, por la relevancia económica y política de la ciudad (pues es el lugar donde sus manifestaciones y huelgas tienen un mayor impacto político e importancia simbólica). En segundo lugar, por el número de agremiados que poseen dichos gremios en ese territorio. Finalmente, por el hecho de que las secciones sindicales de la Ciudad Autónoma y

Como se argumentó, en 1987 asumió la dirigencia del sindicato y a partir de entonces ha ganado las elecciones sindicales en 1991, 1995, 1999, 2003, 2007, 2011 y 2015; es decir, se ha perpetuado en el poder. Después de ejercer una considerable presión sobre el líder histórico del gremio: Ricardo Pérez, y de ganar las elecciones sindicales de 1992, Moyano logró acceder al cargo de Secretario General de la FNTC. Desde entonces, Moyano controla (junto con su hijo, Pablo Moyano), el Sindicato de Camioneros y la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros. Con ello, el líder sindical ha forjado un poderoso cacicazgo en dicho gremio. Asimismo, bajo la dirección de Hugo Moyano, Camioneros se erigió en uno de los gremios más poderosos de Argentina. Además, dirigió la CGT Azopardo durante 12 años y posee una considerable influencia en la CGT unificada, la central obrera más importante del país. El líder camionero tiene una amplia capacidad de movilización de sus afiliados y de otros sectores de trabajadores en protestas contra los sucesivos presidentes argentinos cuando éstos impulsan políticas que afectan sus intereses y los de la clase trabajadora. Todo lo anterior le ha permitido ejercer una considerable influencia en la política argentina. De ahí que, como se afirmó, el cacique camionero sea considerado actualmente el sindicalista más poderoso de Argentina.³⁹

Provincia de Buenos Aires son importantes para acceder a la dirigencia nacional de los gremios, pues en cierta medida, el ascenso de los líderes transportistas al máximo cargo de los sindicatos depende del trabajo político-sindical que realicen en dichas secciones o el control de las mismas.

³⁹ A lo largo de la historia de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), gremio que agrupa a los trabajadores del transporte público (buses, tranvías, trolebuses) y del Subte, el Metro de la Ciudad de Buenos Aires, ha tenido lugar también la existencia de poderosos cacicazgos sindicales. Este sindicato surgió mucho antes que el Sindicato de Choferes de Camiones. La UTA vio la luz el 10 de enero de 1919 bajo el nombre de Unión Tranviarios (en 1952 se fijó el 10 de enero como el día del trabajador del transporte de pasajeros en Argentina). Es decir, su origen data de casi un siglo. Sin embargo, la organización de los trabajadores del área del transporte en Argentina tiene antecedentes de años atrás: en 1883 se fundó la Sociedad de Mayoraes y Cocheros de Tranvías, en 1892 surgió el Sindicato de Empleados de Tranvías y en 1893 vio la luz el Sindicato de Mayoraes y Cocheros de Tranvías. No obstante, la Unión Tranviarios fue el primer sindicato nacional de la actividad, aunque no tenía reconocimiento oficial. Al poco tiempo de su constitución, el sindicato declaró dos huelgas para solicitar mejoras laborales (como el aumento de salario, reducción de la jornada de trabajo, uniformes cada seis meses, entre otros), no obstante dicha acción fracasó. La Unión Tranviarios sería reconocida legalmente en junio de 1931.

En 1948, durante la primera presidencia de Perón, otros sindicatos buscaron disputarle a la Unión Tranviarios la representación de los trabajadores del transporte de pasajeros en Buenos Aires y, en general, en el país. Por lo anterior, el sindicato solicitó a Perón el reconocimiento como la única entidad representativa de los trabajadores del sector. La autoridad laboral falló en favor de la Unión Tranviarios y ésta pasó a denominarse Unión Tranviarios Automotor. Finalmente, en noviembre de 1948 la UTA obtuvo la personería gremial, es decir, el reconocimiento oficial del gobierno peronista. Actualmente Roberto Fernández es el líder de la UTA.

Finalmente, es relevante señalar que se encuentran dos principales diferencias respecto del caso que se analiza en México. En primer lugar, en Argentina se está presente ante cacicazgos en *sindicatos nacionales* del sector de transporte. Y es que durante el gobierno peronista se impulsó la constitución de grandes sindicatos nacionales. En efecto, una característica de la organización del sindicalismo peronista fue que “la sindicalización debía basarse en la unidad de actividad económica, antes que en el oficio o la empresa particular. Además, en cada sector de la actividad económica sólo se otorgó a un sindicato el reconocimiento oficial que lo facultaba para negociar con los empleadores de esa actividad”, y estos últimos estaban obligados por ley a negociar con el sindicato reconocido (James, 2010: 23). Es decir, se estableció el monopolio de la representación sindical y el surgimiento de sindicatos nacionales con una estructura organizativa centralizada. Los gremios del transporte automotor también participaron en este proceso. De ahí deviene el carácter nacional de los sindicatos del transporte como la FNTC y Unión Tranviarios Automotor (UTA), así como el considerable poder político y económico de sus líderes.

En segundo lugar, en el caso del sector de transporte público en los municipios mexiquenses que pertenecen a la ZMVM no existe una división clara entre los empresarios del transporte y los trabajadores, y no existe una representación sindical combativa encargada de defender los intereses de los trabajadores transportistas. En este contexto, ocurre muchas veces que el líder transportista (cacique), quien se presenta como el defensor de los intereses de los trabajadores, es también el empresario del transporte. Y es que en México existe una diversidad de formas de organización de los transportistas (empresas, asociaciones civiles, cooperativas, sindicatos y organizaciones que agrupan a éstas, entre otras), muchas de las cuales más que contribuir a la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores transportistas, funcionan como organizaciones de carácter corporativo para la movilización clientelar. Por el contrario, en Argentina sí se observa esta división entre los empresarios y los trabajadores del transporte (véase el ejemplo de la UTA en el sector de transporte público). Además, en dicho país existe una mayor institucionalización de la actividad sindical en el sector de transporte, tanto por la existencia clara de dicha división como por la relevancia de la representación sindical, así como por la existencia de gremios con un considerable poder político y con una importante presencia pública y de directivas

gremiales combativas, todo lo cual ha dado origen a un tipo particular de caciquismo sindical en el sector del transporte.

3. La ciudad neoliberal en América Latina y la cuestión del caciquismo urbano

El objetivo de este último apartado es abordar de manera general el contexto sociopolítico en el que se desenvuelve actualmente el caciquismo urbano en América Latina. Para cumplir con dicho objetivo, primero se examinan algunas características de lo que aquí se denomina como la “ciudad neoliberal” en América Latina. En seguida se aborda la relación existente entre la exclusión social propia de la ciudad neoliberal y el clientelismo político y el caciquismo en un contexto urbano.

Durante la mayor parte del siglo XX en la mayoría de los países latinoamericanos, el clientelismo político y en particular la intermediación política de tipo caciquil, se desarrollaron en regímenes políticos autoritarios. Sin embargo, en el último tercio del siglo pasado, la mayoría de los países latinoamericanos presentaron importantes cambios en lo político y lo económico. Durante ese lapso de tiempo tuvo lugar en América Latina un proceso de transición política que derivó, en la mayoría de los casos, en el fin de las dictaduras militares y de los regímenes autoritarios. Al mismo tiempo, además de seguir con la tendencia mundial de retraimiento del Estado de bienestar, los países de la región iniciaron un proceso de apertura global de sus economías nacionales y la instauración de las llamadas políticas neoliberales. Este es el escenario político y económico actual en el que se inserta el clientelismo político contemporáneo y en particular el caciquismo en tanto forma de dominación a nivel local.

Como parte de estos procesos, las ciudades latinoamericanas también sufrieron cambios: por un lado, la democratización política a nivel local permitió la entrada en el escenario político de nuevos actores sociopolíticos y e hizo posible una nueva forma de gobernar la ciudad, y por otro lado, las ciudades latinoamericanas se consolidaron como los centros nodales del desarrollo capitalista globalizado, cuya interacción con otros centros urbanos dieron lugar en su conjunto a un sistema mundial de ciudades globales. En virtud de ello, las formas de intermediación clientelar (y en particular el caciquismo urbano) se encuentran inscritos de manera contradictoria y conflictiva en un nuevo contexto que en

teoría les debería ser adverso: la democratización política a nivel local y la consolidación de la ciudad global neoliberal.

Ya Henri Lefebvre en los años setenta había previsto el predominio de “lo urbano” sobre la producción agraria y “el campo” y la estructura espacial de la globalización. En efecto, observó como una tendencia (o en sus términos una “virtualidad”, es decir, un objeto posible) el predominio de lo urbano, “la urbanización completa de la sociedad” (actualmente más de la mitad de la población mundial reside en áreas urbanas). También había previsto como “objeto virtual” la “ciudad mundial” que hoy llamamos globalización (Lefebvre, 1972, primer apartado) y que en términos espaciales se estructura en un conjunto de redes, flujos y nodos: una red global de nodos estratégicos, es decir, de “ciudades globales”, conectadas entre sí, que intercambian flujos económicos, de información, de hombres y mercancías.

Siguiendo las tendencias económicas mundiales y su expresión espacial, a finales del siglo XX e inicios del XXI, las principales ciudades latinoamericanas observaron importantes cambios: transitaron de ser ciudades monocéntricas a ser policéntricas, de ser ciudades con un fuerte impulso industrializador a ser ciudades que sufren un proceso de desindustrialización (donde el sector servicios empieza a cobrar una mayor relevancia) y de ser ciudades que obedecían a un modelo de desarrollo económico por sustitución de importaciones a ser ciudades que se abren a la economía global. Así, las ciudades latinoamericanas contemporáneas se erigen como territorios integrados a la económica global. Empero, como consecuencias de estas transformaciones, en dichas ciudades se acentuaron los procesos de segregación socioterritorial, de exclusión y desigualdad social, así como de polarización social y fragmentación urbana. Es por ello que una de las características de las metrópolis latinoamericanas es la coexistencia conflictiva en su interior de *múltiples ciudades*:

[...] la coexistencia, a veces conflictiva, de múltiples ciudades en el territorio de una metrópolis cuya sociedad se ha ido diversificando y complejizando. La heterogénea diferenciación socio-residencial producto de viejos y nuevos procesos de segregación, reflejada en la configuración de guetos exclusivos para los sectores de altos ingresos, de ámbitos deteriorados o relegados a la periferia para los sectores

medios y de verdaderos apartheid sociales para los grupos populares, se refuerza con la diferenciación territorial propias de las transformaciones económicas en la producción y el consumo, expresada en la emergencia de distritos financieros y negocios y de grandes equipamientos comerciales, mientras importantes áreas céntricas de la ciudad constituyen el espacio económico por excelencia de la economía informal ligada a la sobrevivencia (Cariola y Lacabana, 2005: 174, citado en De Mattos, 2010: 98-99).

Conviene detenerse por un momento en el fenómeno de la segregación de los grupos sociales y su expresión espacial. Edward W. Soja en su *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* analiza, entre otras transformaciones de las ciudades contemporáneas, las nuevas formas sutiles de gobernar el espacio urbano, tendientes a la intensificación del control social y espacial a través de nuevos mecanismos de privatización del espacio, el control policial, la vigilancia y el gobierno y el diseño del entorno urbano (en este examen Soja sigue el trabajo de Mike Davis *City of Quartz*) (Soja, 2008: 420). Dichos argumentos bien se aplican al caso de las ciudades latinoamericanas. Como consecuencia de la *ecología del miedo*, en la postmetrópolis se han creado “espacios protegidos y fortificados, islas de confinamiento y de protección contra los peligros, tanto reales como imaginarios, de la vida diaria” (*ibid.*). Lo anterior da lugar a *ciudades carcelarias*, un archipiélago de espacios fortificados, en cuyo interior se atrincheran individuos y comunidades, supervisadas y vigiladas por el poder público o privado. En la postmetrópolis se acentúa cada vez más un urbanismo obsesionado con la seguridad; al mismo tiempo, la seguridad se convierte en un producto rentable (proliferan las empresas de seguridad privada y el desarrollo de una tecnología para contribuir a garantizar la seguridad en los espacios urbanos). En la ciudad neoliberal existe, por un lado, espacios fortificados para las clases medias y altas, construcciones cerradas que en su interior cuentan con todos los servicios y equipamiento de lujo, y por otro lado, “espacios de terror” para los pobres. Es una ciudad de muros, retomando a Teresa Pires do Rio Caldeira (2007).

Asimismo, el trabajo en comento hace alusión a una característica de las ciudades carcelarias que consiste en intensificar los patrones de segregación, diferenciación social y discriminación entre individuos, grupos sociales y colectividades diferentes: las clases

medias y altas, por un lado, que buscan seguridad y gustan del aislamiento, pretenden en todo momento estar alejados y separados de *los otros*: los pobres y las minorías. Para los ricos, los pobres no solamente son diferentes sino inferiores e “indeseables”. En virtud de ello, los pobres y las minorías son constantemente demonizadas y criminalizadas y son objeto de una sospecha ofensiva (son considerados individuos poseedores de una potencial inclinación a delinquir). A la par de lo anterior, la arquitectura, el diseño urbano y el aparato policial buscan mantener a los “indeseables” en un lugar reducido, separados de las clases sociales privilegiadas.

En un análisis similar, Teresa Pires do Rio Caldeira examina lo que ella denomina como “enclaves fortificados”, específicamente los condominios cerrados en São Paulo, Brasil (Caldeira, 2007: 311-321 y 379-389). Éstos constituyen un nuevo modelo de construcción del espacio y de interacción social que implica vivir detrás de muros, ser vigilados y ser objeto constante de sospecha (respecto de aquellos que son ajenos a la comunidad cerrada). Los condominios cerrados, entre otros enclaves fortificados, exaltan el valor de lo que es privado y restringido, al tiempo que desvalorizan lo público y abierto de la ciudad. Son comunidades delimitadas y aisladas por muros, cuyos integrantes están orientados a la vida interna del condominio, por lo que rechazan las interacciones del exterior, particularmente las que tienen lugar en la calle. Y esta última, la calle, se destina exclusivamente para el uso del automóvil. Los condominios cerrados cuentan con fuertes dispositivos de seguridad, los cuales imponen reglas de inclusión y exclusión. Son espacios autónomos e independientes de su entorno, que por el hecho de vivir ahí proporciona prestigio (*Ibíd.*).

Como sucede con otros tipos de espacios fortificados, los condominios cerrados promueven la segregación, la diferenciación social e incluso la discriminación entre individuos y grupos sociales, tanto al interior del condominio (entre los pertenecientes al mismo grupo privilegiado y los empleados) como al exterior, en la calle, en el espacio público de la ciudad, donde se busca evitar las interacciones indeseadas y los peligros. Las personas que caminan a pie son consideradas pobres y sospechosas y son tratadas con distancia y miedo. Asimismo, los mecanismos de seguridad de los condominios generan estrategias para mantener las personas “indeseables” a distancia (como los habitantes de las favelas), en tanto que los empleados de los mismos son vigilados y controlados en todo

momento. El paso entre los muros, es decir, el acceso al condominio, es un proceso que debe ser vigilado y sujeto a los sistemas de seguridad del mismo. Este proceso que impone disciplina y control está marcado por la discriminación social y la humillación, sobre todo para aquellos que no tienen la apariencia de pertenecer a las clases privilegiadas (los pobres y negros). Este modelo, pues, enfatiza las diferencias sociales y establece fronteras entre grupos sociales. En síntesis, la ciudad neoliberal es, por tanto, segregacionista y excluyente.

Otro aspecto relevante de la ciudad neoliberal es el aumento de la violencia urbana e inseguridad que padecen sobre todo los sectores populares, en particular los grupos sociales más empobrecidos. Precisamente, para evitar la violencia e inseguridad, los sectores de las clases medias y altas tienden a atrincherarse en espacios protegidos y fortificados, acentuando en su conjunto la segregación de los grupos sociales. Las causas de la violencia urbana son diversas: la pobreza, la impunidad, la corrupción de la policía y el aparato judicial, entre otros. Siguiendo la problemática de los espacios fortificados y comunidades cerradas, que evidentemente debilitan el espacio público (tanto en el sentido de acceso a la ciudad por todos como en el sentido de espacio de discusión de los asuntos de interés común), Carlos Monsiváis afirma que la violencia urbana arroja de las calles a sus habitantes y los obliga a encerrarse en sus casas (Monsiváis, 1998). En tanto que la violencia se interioriza, los habitantes de las ciudades utilizan diversos mecanismos para prevenir la violencia: multiplican las cerraduras en las puertas, colocan dispositivos de seguridad en los automóviles, compran armas, entre otras (*Ibid.*). En correspondencia con esto último, Lucía Álvarez y Javier Auyero analizan las prácticas sociales, relaciones y rutinas “rearticuladoras” con las que las víctimas buscan enfrentar y superar la violencia urbana en los asentamientos populares (Auyero y Álvarez, 2014). Entre estas prácticas se encuentran el aislamiento al interior de la casa, el monitoreo y control de las salidas de los jóvenes, la reprimenda violenta de los mismos, etc.

Un caso particular de violencia urbana lo constituye el linchamiento, es decir, una acción colectiva consistente en hacer justicia por mano propia. Dicha violencia, lejos de responder a una “cultura tradicional” que exalta la violencia, obedece (tal como sucede en la periferia de la Ciudad de México, donde se presentan una gran cantidad de linchamientos) a la existencia de una crisis de seguridad pública, en la que el Estado se muestra incapaz de proporcionar seguridad a sus ciudadanos, en donde impera la

impunidad y la corrupción en las instituciones encargadas de la seguridad e impartición de justicia. Es por ello que el Estado juega un papel relevante en la reproducción de la violencia urbana y la inseguridad, no sólo en cuanto a la represión violenta que ejerce el propio Estado en distintas coyunturas políticas, sino también por la corrupción existente en las instituciones estatales, que como lo muestra el caso del linchamiento, ante la impunidad imperante, la ciudadanía se ve obligada a hacer justicia por sus propios medios.

Ahora bien, debido a que las urbes latinoamericanas contemporáneas son excluyentes (porque en dichos espacios se intensifican las desigualdades sociales, la pobreza y la marginación de diversos grupos sociales) y porque persiste una cultura política patrimonial y clientelar, es que se genera el caldo de cultivo necesario para la reproducción de las prácticas clientelares y del caciquismo en tanto forma de liderazgo político y de dominación a nivel local. Tiene razón Javier Auyero cuando afirma que:

Con los procesos de ajuste y reestructuración económica, de empobrecimiento generalizado, desigualdad creciente y retirada del estado, el clientelismo político ha vuelto a ocupar el centro de las preocupaciones políticas y académicas en Argentina y en el resto de Latinoamérica. Los crecientes niveles de desempleo y privación material hacen que el intercambio de favores, bienes y servicios por apoyo político y votos vuelva a adquirir una fuerza que había perdido (Auyero, 1997: 21).

En efecto, la inserción de las ciudades latinoamericanas en el orden económico mundial, la implementación de las políticas neoliberales y el retraimiento del Estado en la satisfacción de los servicios sociales, ha traído consigo la producción de áreas urbanas hiperdegradadas y extensas áreas de pobreza urbana. Siguiendo a Mike Davis, “el precio de este nuevo orden urbano será la desigualdad creciente dentro y entre ciudades de diferentes tamaños y especializaciones” (Davis, 2004: 8). Davis hace una descripción de dichas áreas urbanas hiperdegradadas: localizadas principalmente en la periferia, son espacios de hacinamiento, vivienda pobre o informal, en muchos casos de ocupación ilegal, en terrenos peligrosos, con escaso o inadecuado acceso a servicios básicos, donde persiste la inseguridad y la violencia (*Ibid.*, pp.12-17).

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, redactada en 2004 por el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) y diversas organizaciones no gubernamentales, reconoce que “los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países del tercer mundo se caracterizan por establecer patrones de concentración de renta y poder así como procesos acelerados de urbanización que contribuyen a la depredación del ambiente y a la privatización del espacio público, generando empobrecimiento, exclusión y segregación social y espacial” (ONU-Hábitat, 2004:1). En el caso de México, por ejemplo, de acuerdo con datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), en 2016 cerca de 55.3 millones de mexicanos se encuentran en situación de pobreza y padecen alguna carencia social, de los cuales 38.3 millones (69.25%) se encuentran en zonas urbanas y 17 millones en el campo (30.75%) (Vicenteño, 2016).

La pobreza, la marginación urbana, la precariedad de las condiciones del trabajo, entre otros, constituyen factores estructurales que explican en parte la continuidad de los arreglos clientelares y de la política caciquil. Lo anterior debido a que aquellos individuos y grupos sociales que viven en condiciones de precariedad urbana son más propensos a participar en las redes clientelares o en lo que Javier Auyero y Caludio Benzecri denominan “la red de resolución de problemas”:

En los barrios pobres y de clase trabajadora, en los barrios marginales y asentamientos ilegales, muchas personas pobres y desempleadas resuelven los apremiantes problemas de la vida cotidiana (acceso a empleos y a prestaciones sociales, alimentos y medicinas, etcétera) por medio de redes clientelares que dependen de agentes mediadores, actores fundamentales, conocidos como “punteros” [intermediarios clientelares]. Estas redes de resolución de problemas dependen del apoyo —no siempre legal ni abierto— de los gobiernos local, provincial y nacional, operando como núcleos de distribución de recursos y protección contra los peligros de la vida diaria (Auyero y Benzecri, 2016: 232, también consúltese Auyero, 2001).

En efecto, no en pocos casos la población de los asentamientos precaristas y, en general, los grupos sociales empobrecidos de las ciudades latinoamericanas, son utilizados, a través de los arreglos clientelares, como un instrumento de apoyo político y movilización político-electoral en favor de las elites políticas. Así, las carencias y necesidades de dichos grupos son aprovechadas por los actores políticos y gubernamentales para acceder y mantener el poder. En este escenario cobra gran relevancia la capacidad del cacique de movilización de apoyos políticos. Al mismo tiempo, frente a la pobreza y marginación urbana, el papel “benefactor” del cacique (es decir, su capacidad de gestionar ciertas demandas ante el Estado y distribuir beneficios) es bien visto por los sectores populares. Así, la ciudad neoliberal (que profundiza las desigualdades sociales) y la necesidad de la clase política de obtener apoyo político-electoral, generan el escenario perfecto para que la figura política del cacique siga cobrando gran relevancia en el México contemporáneo.

No obstante, conviene tener presente que no existe una relación estrictamente causal, automática y determinista entre la pobreza y la marginación y la participación de los individuos en las prácticas clientelares, por lo que dicha relación debe verse más bien en términos de probabilidad. Así, los arreglos clientelares constituyen una entre otras tantas estrategias de sobrevivencia de los individuos y grupos sociales que viven en condiciones de pobreza y marginación en el ámbito urbano.

Conclusiones

Como hallazgos de este capítulo se desea hacer énfasis en tres conclusiones que se relacionan estrechamente con los factores sociales y políticos que explican el surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones de transportistas del norponiente del Estado de México. En primer lugar, se encontró que el proceso de urbanización de los municipios mexiquenses que hoy pertenecientes a la ZMVM, que derivó en el incremento de las necesidades de movilidad de su población (por lo que se hizo necesario ampliar las rutas ya existentes e introducir nuevas) trajo consigo el surgimiento y expansión de empresas y organizaciones de transportistas del servicio público, *en cuyo interior se erigieron poderosos cacicazgos*. Así, dichas necesidades de movilidad fueron satisfechas, en parte, por los trabajadores del transporte público y sus líderes (caciques). Y, como se argumentó, por el hecho de que la actividad de los transportistas está dirigida a la

satisfacción de una necesidad social (la movilidad de la población en un contexto urbano), las organizaciones de transportistas se convirtieron desde un principio en un factor de poder y en un actor sociopolítico sumamente importante. En este escenario, los caciques transportistas fueron adquiriendo un considerable poder político y económico gracias al dominio casi total que comenzaron a ejercer sobre el sector y gracias a la capacidad que poseen de movilización política de sus agremiados. En síntesis, la expansión urbana constituye uno de los factores relevantes que explica el surgimiento y consolidación en las organizaciones de transportistas mexiquenses.

Pero al mismo tiempo, como segunda conclusión, este poder político y económico que iban adquiriendo los caciques transportistas y otros líderes gremiales en el plano local y regional se explica también por las estrechas relaciones políticas de colaboración y conexiones políticas que aquéllos sostuvieron (y sostienen todavía) con la elite política mexiquense relacionada comúnmente con el Grupo Atlacomulco, en particular con el entonces gobernador Carlos Hank González. Varios caciques transportistas como Vicente Coss Ramírez y el propio Pedro Sánchez integraron las redes de poder local que se construyeron alrededor del gobernador mexiquense. En este punto conviene resaltar el apoyo político-electoral que los dirigentes transportistas proporcionan a los actores políticos y gubernamentales en el marco del corporativismo mexiquense. En conclusión, las alianzas políticas y las relaciones de intercambio político corporativo y clientelar sostenidas entre los caciques transportistas y la elite política mexiquense, en particular el apoyo político recibido por Hank González, explican también el surgimiento y fortalecimiento del caciquismo en las organizaciones de transportistas.

Finalmente, se encontró que con la licitación de las rutas de transporte público de los sistemas troncales llevada a cabo por el gobierno estatal en los años noventa, y con ello el retraining de éste en la prestación del servicio público de transporte, ocurre un fenómeno persistente hasta la actualidad en la entidad: la consolidación de un modelo de transporte *público donde los concesionarios privados y sus líderes ejercen un monopolio o dominio casi total sobre el sector*, acentuando diversas problemáticas sociales (la mala calidad del servicio, la inseguridad en el transporte, entre otras) y políticas (el excesivo poder acaparado por los dirigentes transportistas, entre otras). A lo anterior se agrega la escasa

vigilancia y control ejercida por el gobierno estatal sobre los transportistas, quienes normalmente operan con impunidad y con la tolerancia de las autoridades gubernamentales.

Por otro lado, en este capítulo se llevó a cabo un breve análisis del surgimiento reciente del caciquismo en el Sindicato de Choferes de Camiones de la Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires, en particular del poderos cacicazgo de Hugo Moyano en dicho gremio. Lo anterior con el objetivo de mostrar que el fenómeno del caciquismo no es exclusivo de México, sino que se ha reproducido en organizaciones y sindicatos del transporte de otros países de América Latina.

Capítulo III. El caciquismo en las organizaciones del transporte público: el control político, las fuentes de poder y la movilización política

Introducción

Dos objetivos guían este capítulo. En primer lugar, analizar la manera en que se ha desarrollado el caciquismo en las organizaciones de transportistas del servicio público en el norponiente del Estado de México e indagar la forma en que éste se ha readaptado al entorno político democrático. Este examen se lleva a cabo con base en el aparato teórico-conceptual de la investigación, sobre todo retomando la definición de caciquismo propuesta (véase el capítulo primero). Se examina el control político y económico que Pedro Sánchez ejerce sobre las organizaciones y empresas de transporte público en dicho territorio; las tareas de mediación política y de gestión de apoyos diversos que los caciques transportistas como Pedro Sánchez llevan a cabo en beneficio propio y de sus agremiados; el apoyo político que los dirigentes transportistas proporcionan a los actores políticos en el marco del corporativismo mexiquense; los acuerdos políticos e intercambios clientelares que sostienen ambos actores sociopolíticos; la influencia política que ejerce Pedro Sánchez a nivel local y regional, entre otros rubros.

En segundo lugar, este capítulo tiene el propósito de reflexionar en torno a los *recursos estratégicos* que controlan los caciques del transporte público: empresas, organizaciones, unidades de transporte (taxis, combis, microbuses, camiones y autobuses), rutas y concesiones de transporte público, y el poder político y económico que proporciona el control de dichos recursos. En primer término, se revisa la cantidad de concesiones y vehículos registrados de servicio público que existen en la entidad mexiquense. En segundo término, con base en los resultados de la Encuesta Origen-Destino 2017 elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2018), se examinan algunos elementos característicos de la movilidad urbana que tiene lugar en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). El abordaje de estos dos rubros tiene como objetivo llamar la atención del lector en torno a dos hechos: por un lado, la considerable cantidad de unidades y concesiones de transportes público que se encuentran bajo control de los transportistas y, por otro, la importante cantidad de población de la metrópoli que utiliza el

transporte público concesionado (combi, microbús y autobús) para trasladarse (y con ello el papel relevante que juega este tipo de transporte en la cobertura de los viajes que se realizan diariamente en la ZMVM, incluyendo los municipios mexiquenses conurbados). Son, entonces, los transportistas quienes satisfacen las necesidades de movilidad de miles de personas en la entidad mexiquense. De tal suerte que, como se observará en este capítulo, la importancia social y política de las empresas y organizaciones de transportistas mexiquenses y el considerable poder político y económico que ostentan sus principales líderes, incluyendo por supuesto a Pedro Sánchez, se explica, precisamente, por el control que éstos ejercen sobre el sector y las necesidades de movilidad que satisfacen.

1. El caciquismo y la mediación política en las organizaciones de transportistas

El cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas se acerca en mucho al tipo ideal de caciquismo definido en este trabajo. El dirigente transportista ejerce el monopolio de la intermediación política y el control político y económico de las organizaciones y empresas del transporte público del norponiente y noreste del Estado de México; al mismo tiempo, controla recursos estratégicos relacionados con la movilidad urbana: organizaciones, empresas, unidades de transporte, rutas y concesiones de transporte público. El cacique transportista se erige como un mediador político entre, por un lado, los transportistas agremiados a las organizaciones que dirige y, por otro, el gobierno local, la autoridad del transporte estatal y, en general, los actores políticos de la entidad mexiquense. Pero no sólo es un intermediario político: es alguien que concentra y monopoliza el poder dentro de las organizaciones de transportistas en el territorio aludido, quien junto con su círculo interno de seguidores se encarga de gestionar diversos apoyos para su beneficio personal y el de su grupo y seguidores.

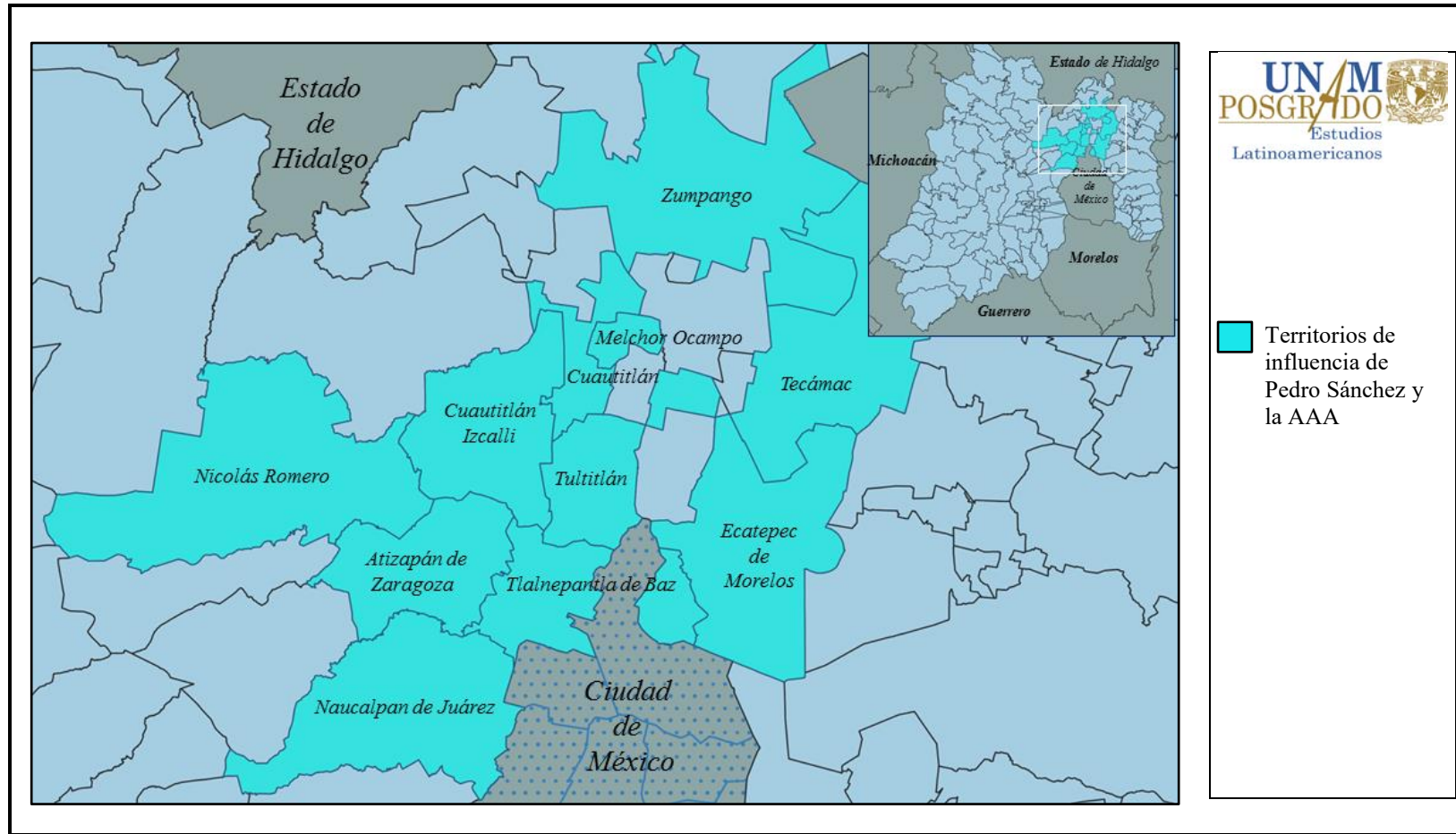
Evidentemente, la posición estratégica y privilegiada de Pedro Sánchez en tanto intermediario político, como se observará en este apartado, le permite ostentar un poder político y económico. En primer lugar, gracias a que ha logrado hacerse de una clientela política y gracias al control de recursos estratégicos posee la capacidad de: a) ejercer presión política sobre el gobierno estatal, incluyendo a las autoridades del transporte, con el fin de resguardar sus intereses y asegurar e incrementar su poder político en el sector; b)

influir en las políticas de transporte público, y c) influir en la política municipal y regional. En segundo lugar, el dirigente transportista y su grupo cercano de apoyo obtienen considerables ingresos económicos a partir del control del negocio del transporte en el territorio aludido.

1.1. El control de empresas y organizaciones de transportistas en el territorio de estudio

Pedro Sánchez controla diversas empresas y organizaciones de transportistas en el norponiente del Estado de México, particularmente en los municipios siguientes: Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Melchor Ocampo, Naucalpan, Nicolás Romero, Tecámac, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán y Zumpango (véase el Mapa 2). Debido a este control, así como a las diferentes problemáticas existentes en el sector, es que constantemente su poder y liderazgo es cuestionado. La mala calidad del servicio y el alto costo del mismo, los enfrentamientos con integrantes de Antorcha Campesina (la organización rival), la corrupción política, el apoyo político que ha proporcionado a diversos actores políticos, entre otros, han sido temas que se han debatido en su nombre.

Mapa 2. Territorios de influencia de Pedro Sánchez y de la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana



Fuente: elaboración propia. Cartografía INEGI

Durante la realización del trabajo de campo en Cuautitlán Izcalli y otros municipios de estudio, se hallaron opiniones contradictorias de diversos actores sociales en torno a la estructura de dominación forjada por Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas. Algunos ciudadanos, líderes sociales y funcionarios se refirieron a Pedro Sánchez como alguien que ha contribuido de manera importante al desarrollo económico de Cuautitlán Izcalli, y que con su esfuerzo ha logrado ser un empresario exitoso; otros argumentaron que el líder transportista “dirige nuestras vidas en el municipio”, que es “el dueño de Cuautitlán Izcalli”; y algunos ciudadanos y líderes sociales, así como periodistas, se pronunciaron sobre él como un corrupto, monopolizador del transporte y despojador. En la prensa local y en el discurso de sus enemigos políticos es común que se refieran a Pedro Sánchez como alguien que detenta un poder casi absoluto sobre el sector de transporte público en el estado. Muestra de esto último son los sobrenombres a los que ha sido acreedor y que constituyen una representación colectiva de su poder: “capo del transporte en el Estado de México”, “charro del transporte”, “cacique del transporte público”, “Pulpo camionero”, “cacique camionero”, “zar del transporte”, “magnate del transporte”, “rey del transporte”, “gánster del transporte”, “monopolio camionero”, “empresario monopólico”, “pulpo del transporte”, “pulpo microbusero”, “dirigente vitalicio del transporte en el Estado de México”, “líder moral del transporte en el Estado de México”, entre otros (Solís, 2013: 101).

Pedro Sánchez García es licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM) y doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, en España. Proveniente del grupo político hankista, Pedro Sánchez fue titular de la Notaría Pública Número 3, con sede en Cuautitlán Izcalli, y presidente municipal del mismo en el periodo 1988-1990. Durante la administración del entonces gobernador Arturo Montiel Rojas (1999-2005), con quien sostuvo estrechas relaciones políticas, el líder transportista asumió los cargos más importantes de su carrera como funcionario público: fue Subprocurador de Justicia en el Estado y posteriormente titular de la Fiscalía Especializada contra Delitos al Medio Ambiente y Tala Clandestina de la Procuraduría General de Justicia del Estado de México (PGJEM).

En un escenario caracterizado por la existencia de municipios mexiquenses altamente urbanizados, con amplias necesidades de transportación de su población (así como la ausencia de una amplia política pública en materia de transporte público), Pedro Sánchez logró afirmarse como uno de los líderes transportistas más importantes de la entidad. Gracias a los cargos públicos que ocupó y a las relaciones de amistad y vínculos políticos que estableció con diversos personajes de la política estatal, así como a las alianzas establecidas con otros dirigentes transportistas, Pedro Sánchez (y su grupo) logró consolidar y ampliar su poder en las organizaciones, empresas y rutas de transporte público en el norponiente y noreste del Estado de México, principalmente en Cuautitlán Izcalli y municipios circundantes.

El líder transportista posee una gran cantidad de unidades y concesiones de transporte público que le permiten ejercer una notable influencia en este sector a nivel local y regional. En Cuautitlán Izcalli, tiene bajo su control a entre 3 mil y 5 mil unidades de transporte público que administra por medio de la empresa Izcalli García Aguilera, S.A de C.V (IZGASA), fundada por él a mediados de 1991. Además, cuenta con participaciones en otras empresas que operan en la región de estudio y que se encuentran integradas a la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA), organización que él mismo preside. (Esta última controla a más de ocho mil concesiones de transporte público a nivel regional y aglutina a más de 60 mil transportistas en el estado, de acuerdo con datos proporcionados por la propia agrupación). Por ejemplo, cuenta con participaciones en las empresas Cuautitlán Izcalli y Anexas y Transportes Nueva Generación Siglo XXI (conformada por accionistas de Autotransportes Jaltenco Valle de Zumpango y Ramales, Industrias IZGASA División Transportes, Enlaces García Transmetropolitanos, Izcalli Autotransportes APEGASA, Radio Taxis IZGASA y Líneas Unidas 13 de Junio), entre otras.⁴⁰ Además, el dirigente transportista posee inversiones en la Línea II del Mexibús, que correr desde el fraccionamiento Las Américas, en Ecatepec, a Lechería, en Tultitlán. En la implementación de este corredor de transporte, 21 empresas de

⁴⁰ Asimismo, las empresas de transporte de Pedro Sánchez prestan el servicio, aproximadamente, a 23 mil usuarios con 20 derroteros (Méndez y Maldonado, 2012: 12). Dichas empresas ofrecen el servicio a las localidades de Cuautitlán Izcalli y Atizapán en sus traslados a la estación del metro Cuatro Caminos, a la estación Lechería del Tren Suburbano, así como a Tlalnepantla, Valle Dorado, al IMSS de Santa Mónica, al metro Rosario, ciudad Satélite, entre otros destinos.

transportistas, la mayoría de ellas pertenecientes a la AAA, formaron la empresa Transcomunicador Mexiquense, consorcio que obtuvo la concesión para operar este sistema de transporte. De tal suerte que a través de IZGASA y otras empresas, Pedro Sánchez ejerce un férreo control sobre el sector de transporte público en el municipio de Cuautitlán Izcalli y a través de la AAA su influencia en el sector se extiende a nivel regional (hacia los municipios aledaños) y alcanza el nivel estatal. Es importante afirmar que, en parte, el líder transportista ha logrado este control a través del despojo, la violencia, las amenazas y la complicidad con las autoridades del transporte.⁴¹

1.2. Los acuerdos corporativos y la gestión de apoyos

Los caciques transportistas se encargan de atender diversas demandas y gestionar diversos apoyos para beneficiar a sus agremiados, pero también para su beneficio personal y el de su grupo. De tal suerte que aunque los caciques son propensos a emplear distintos medios de coacción para defender sus intereses y ejercer el control político, también se encargan de distribuir a sus seguidores determinados beneficios materiales e inmateriales. En efecto, como ya se argumentó, la mediación caciquil posee una dimensión social y una dimensión política: por un lado, las actividades del cacique están dirigidas a realizar labores de gestión, procesamiento y canalización de demandas sociales de individuos y grupos sociales que no tienen la posibilidad o la capacidad de hacer valer dichas demandas de manera directa o éstas no son atendidas de modo satisfactorio por las autoridades (de ahí que *se necesite* la intervención y la labor de mediación del cacique); y por otro lado, en este proceso de gestión de demandas, el cacique se apoya en sus relaciones políticas y

⁴¹ Sobre el control del transporte público que ejerce Pedro Sánchez en Cuautitlán Izcalli, Marco Antonio Villa argumenta: “Parte del problema del transporte público en el municipio es que este se encuentra secuestrado por un grupo organizado de transportistas denominado ‘Grupo Izgaza’. Este grupo controla todo el transporte público en el municipio, desde combis, camionetas, camiones y taxis. Aunado a esto, el líder es un exalcalde llamado Axel García, por lo que tiene un fuerte peso político en la zona por la cantidad de votos que puede llegar a obtener para los candidatos que beneficien sus intereses. Este tema puede desarrollarse con mayor amplitud, puesto que representa la respuesta a muchos de los problemas de movilidad del territorio [...]”. Más adelante refiere: “Sin embrago, el estudio de este específico tema puede dar soluciones de mayor contundencia a las problemáticas previamente señaladas acerca de movilidad en la entidad, ya que en cualquier propuesta que afecte los intereses del grupo, se puede observar la inmediata reacción de este grupo, a veces incluso violenta” (Villa, 2016: 41-42). Por otro lado, además de ejercer este control sobre el sector, Pedro Sánchez posee diversas propiedades (algunas de las cuales ha sido acusado de invadir), inmuebles y negocios en Cuautitlán Izcalli y otros municipios aledaños.

vínculos políticos con actores políticos y gubernamentales, a quienes, a su vez, les proporciona distintos apoyos (políticos) (como la movilización política de su red clientelar).

En concordancia con lo anterior, a lo largo de la investigación se encontró que son tres ejes sobre los que se erigen las negociaciones políticas, los acuerdos corporativos y el intercambio clientelar entre las organizaciones de transportistas y sus líderes y los actores políticos y gubernamentales de la entidad, a saber: a) el otorgamiento de nuevas concesiones y la renovación de las mismas;⁴² b) el incremento de las tarifas del transporte público, y c) el otorgamiento de distintos apoyos, principalmente subsidios, para la realización de diversos trámites que los transportistas deben realizar ante la autoridad del transporte estatal. Sobre estos tres ejes también se instituyen las demandas de los transportistas y los beneficios que gestionan los caciques del transporte público. A continuación se llevará a cabo un examen de estos tres rubros.⁴³

1.2.1. El otorgamiento y renovación de concesiones

Una concesión es la cesión de derechos que da el gobierno estatal a favor de particulares o de empresas para proporcionar servicios de transporte público. De acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de México, una concesión es el “acto administrativo por el cual el titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, *autoriza* a sociedades mercantiles mexicanas, constituidas como sociedades anónimas de capital variable, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia ley y su reglamentación señalan, que para surtir efectos deberán estar inscritas en el Registro Público Estatal de Movilidad” (GEM, 2015). El Estado es quien “autoriza” la prestación del servicio, y a través de esta facultad determina qué prestadores del servicio están en la “legalidad” y quiénes en la “ilegalidad”, y en esa medida también dicha facultad puede ser usada con fines de negociación política y de control político. El otorgamiento de concesiones de transporte público, así como la regulación del sector y la vigilancia del mismo, constituyen medios a través de los cuales el gobierno estatal interviene y ejerce,

⁴² En el siguiente apartado se abordará nuevamente el tema de las concesiones de transporte público.

⁴³ Cabe afirmar que estas negociaciones y acuerdos constituyen arreglos informales, suscritos en la opacidad, que escapan a los ojos de la opinión pública y de la ciudadanía, y que muchas veces derivan en actos de corrupción política.

hasta cierto punto, un control sobre los transportistas mexiquenses. En los hechos, durante décadas este control ha sido muy reducido, lo que ha dado origen a que en diversas ocasiones se observe a los principales líderes transportistas mexiquenses como quienes en realidad “gobiernan” el sector, logrando acumular un considerable poder sobre el mismo con la anuencia del Estado.

Es importante afirmar que las concesiones de transporte público constituyen recursos estratégicos por dos razones: a) su otorgamiento es limitado y depende de la demanda de transporte de los usuarios, y b) responden a dos necesidades sociales: la movilidad urbana de miles de personas y las necesidades de empleo de los propios transportistas. Con ello, la obtención de concesiones de transporte es fundamental para los líderes transportistas. De ahí también que éstas (junto con las organizaciones, empresas y rutas de transporte) sean objeto de disputa entre las diferentes organizaciones y empresas del transporte. A continuación se abordará la manera en que Pedro Sánchez ha sido beneficiado a través de la autorización de concesiones de transporte público.

El otorgamiento preferencial de nuevas concesiones y la renovación de las mismas, así como el reconocimiento legal de empresas de transporte, constituyen acciones a través de las cuales el gobierno estatal ha reconocido el liderazgo y el poder que Pedro Sánchez ostenta en el sector de transporte público a nivel local y regional. También es una forma de apoyar políticamente al líder transportista y una manera de contribuir a consolidar y ampliar su poder en dicho sector. Como ejemplo de lo anterior se encuentra el hecho de que durante el conflicto que el cacique transportista y la AAA sostuvieron con la organización Antorcha Campesina, disputas motivadas por el control de rutas y empresas de transporte público en el norponiente de la entidad (véase el cuarto capítulo de este trabajo), constantemente se le otorgó y renovó concesiones a Pedro Sánchez, mientras que las mismas les fueron negadas o retrasadas a los transportistas antorchistas (la autorización de nuevas concesiones y el reconocimiento de empresas transportistas eran algunas de las demandas que los líderes antorchistas en la entidad le habían presentado a Eruviel Ávila Villegas como condición para apoyar su candidatura a la gubernatura).

A principios de 2012, cuando Ávila Villegas recién había asumido la gubernatura — y como parte de los compromisos suscritos durante su campaña política (2011)— transportistas afiliados a Antorcha Campesina solicitaron al gobierno estatal la entrega de

787 concesiones de transporte público pendientes desde 2009 y la culminación de los distintos trámites que 14 empresas de transporte adheridas al Movimiento Antorchista habían realizado ante la dependencia del transporte estatal.⁴⁴ A su vez, en conferencia de prensa, Jesús Tolentino Román Bojórquez, dirigente de Antorcha Campesina en el Estado de México, pidió a la entonces Secretaría de Transporte mexiquense el reconocimiento de la titularidad de las empresas México- Zumpango, UTAR Ruta 27 Miguel Hidalgo y la autorización y reconocimiento de la empresa Autotransportes Terrestres Antorcha S. A. de C. V. En esa ocasión afirmó: “No resuelven nada, seguimos siendo irregulares y nos siguen reprimiendo por la negativa oficial a culminar los procedimientos de reconocimiento a las empresas del transporte adheridas al antorchismo”. Más adelante refirió: “Jaime Barrera, a lo largo de dos administraciones en la Secretaría del Transporte, no cambia su visión de proteger a los cacicazgos del transporte. Los trabajadores del volante ya no aguantan tales acciones, por eso buscan la protección y dirección del Movimiento Antorchista” (Agencia MVT, 2012). Asimismo, Miguel Ángel Ocampo Lara, dirigente transportista de Antorcha Campesina en la zona norponiente de la entidad mexiquense, refirió en abril de 2012: “La Secretaría del Transporte confabulándose con [Pedro Sánchez García] ha negado sistemáticamente la regularización y renovación de las concesiones de transporte de varias empresas que paulatinamente se han escindido de la Triple A por corruptelas y abusos, y que han buscado la protección de nuestra organización”. Más adelante afirmó: “[...] la misma Secretaría ha retrasado y obstaculizado todos los trámites, con el fin de que se venzan nuestras concesiones y por ese medio facilitar a [Pedro Sánchez] para que se apodere de los derroteros y líneas de los que no están de acuerdo con la explotación y abuso del pulpo del transporte; amen de no regularizarnos, aunque tengamos diez años realizando el trámite como es el caso de los derroteros de la Libertad, San Mateo Xoloc y La Joya” (Antorcha Campesina, 2012a).

En este contexto, en febrero de 2012, Antorcha Campesina emitió un comunicado dirigido al Gobernador del Estado y a la opinión pública, en el cual argumentó lo siguiente: “Es también inobjetable que desde la dependencia estatal continuamente salen nuevas concesiones dirigidas, única y exclusivamente, a favor de [Pedro Sánchez] y compañía para acrecentar su monopolio, que rebasa las 10 mil concesiones, lo que da lugar a la presunción

⁴⁴ Datos obtenidos de una entrevista realizada a transportistas simpatizantes de Antorcha Campesina.

de la existencia de corruptelas” (Antorcha Campesina, 2012b). En ese mismo año, la Secretaría de Transporte del Estado de México le otorgó a IZGASA la concesión de la “Ruta Alpura-Metro Tereo”. Y en septiembre y octubre de 2012, a través de medios violentos y amenazas, —y sin la intervención de las autoridades de seguridad pública y del transporte — Pedro Sánchez y sus agremiados invadieron y finalmente se apoderaron de la ruta que cubría la empresa de transporte público Naucalpan 2000, mejor conocida en Cuautitlán Izcalli como los “guacamayos.”⁴⁵ Una vez ocupada, “la Secretaría del Transporte le otorgó placas a IZGASA en menos de 15 días, mientras que a quienes operaron la ruta durante más de 11 años les fueron negadas varias veces” (Méndez y Maldonado, 2012: 13).

Este escenario conflictivo permaneció durante el todo el periodo de gobierno de Eruviel Ávila Villegas (2011-2017). Por ejemplo, al final de su administración, en febrero de 2016, la Secretaría de Movilidad del Estado de México llevó a cabo un operativo en el municipio de Teoloyucan para detener a unidades de transporte público de la empresa Autobuses México-Zumpango (afiliada al Movimiento Antorchista), con el argumento de haber incrementado su parque vehicular sin el permiso correspondiente de la Secretaría. Al respecto, la organización argumentó: “[...] como ha ocurrido en los últimos años, una vez más [la Secretaría de Movilidad] se dejó presionar por [Pedro Sánchez], el monopolista del transporte en la zona norte mexiquense, quien es ampliamente conocido por sus prácticas gansteriles para proteger su monopolio que cuenta con más de ocho mil unidades de transporte. Por eso, por las presiones recibidas, al día siguiente de la entrada en circulación de las siete unidades nuevas de la empresa México-Zumpango, la secretaria mexiquense de Movilidad ordenó un operativo para detenerlas”. En seguida refiere: “Parece que a las autoridades ya se les olvidó que van siete muertos e infinidad de delitos a manos del monopolio transportista que encabeza [Pedro Sánchez] en la entidad, quien ha sido protegido durante muchos años por las autoridades del transporte, independientemente del nombre de la Secretaría. Todos los hechos se han denunciado en tiempo y forma, pero la negativa del gobierno a atender la problemática es evidente, no hay avances en las investigaciones ni en el reconocimiento y regularización de las empresas afiliadas a nuestra

⁴⁵ Resulta importante señalar que transportistas de IZGASA replicaron que esa ruta les pertenecía de años atrás y que había sido invadida por transportistas apoyados por el Movimiento Antorchista.

organización”. Finalmente, denuncian que sus peticiones de permisos para prestar el servicio han sido ignoradas desde hace 12 años:

Desde hace 12 años, las autoridades de la Secretaría de Movilidad se han comprometido a regular la situación de los transportistas adheridos al Movimiento Antorchista. Una y otra vez los antorchistas han cumplido con todos los requisitos exigidos, pero la dependencia estatal pone uno y otro obstáculo para no darles placas o permisos, dejándolos deliberadamente en la total indefensión, por lo que son víctimas de extorsiones de los policías de tránsito y del personal de la misma Secretaría, quienes instrumentan operativos especiales en contra de las unidades de transporte afiliadas a Antorcha en los municipios de Cuautitlán Izcalli, Tepetzotlán, Zumpango, Tultitlán, Villa del Carbón, Nicolás Romero, Teoloyucan, Huehuetoca, Coacalco, Naucalpan y Tlalnepantla. En tanto, dejan circular libremente a miles de unidades sin placas y sin permisos de las empresas de [Pedro Sánchez], que en los hechos opera como el verdadero jefe de esa Secretaría (Antorcha Campesina, 2016).

Como puede observarse, Pedro Sánchez (y otros líderes transportistas) han sido favorecidos por la autoridad del transporte local a través del otorgamiento preferencial de concesiones, la renovación de las mismas y el reconocimiento legal de empresas transportistas, tal como sucedió durante el gobierno de Eruviel Ávila Villegas. Resulta evidente que para la obtención de estos beneficios, el líder transportista se ha valido de sus relaciones políticas y vínculos políticos con los actores políticos y gubernamentales de la entidad. A cambio de estos y otros beneficios, como se verá más adelante, el dirigente transportista ha proporcionado diversos apoyos de carácter político. Este intercambio (político) entre los caciques del transporte público y los actores políticos que ha tenido lugar durante décadas, ha permitido a los primeros consolidar y ampliar su poder en el sector, convirtiéndose en los líderes morales e históricos del transporte público en el Estado de México.⁴⁶

⁴⁶ El incumplimiento de las demandas de los antorchistas y la protección que desde el gobierno estatal se concedió a Pedro Sánchez durante los diversos enfrentamientos, constituyen los motivos centrales del conflicto que sostuvieron los dirigentes antorchistas con el gobernador de Ávila Villegas. Este apoyo recibido

1.2.2. La autorización de incrementos a las tarifas del transporte público

Las gestiones y presiones ejercidas por los dirigentes transportistas con el fin de lograr la autorización de incrementos en las tarifas del transporte público constituyen actividades de mediación política sumamente importantes. Con base en esta y otras acciones, —y en una coyuntura caracterizada por el incremento constante del costo del combustible, las refacciones y otros insumos— los trabajadores del transporte reconocen la capacidad de liderazgo y de gestión de sus dirigentes.

De acuerdo con la normatividad vigente, previo a la autorización de aumentos al costo del pasaje, el gobierno estatal debe efectuar estudios sobre el sector, los cuales son llevados a cabo por el Instituto del Transporte del Estado de México (ITEM), donde participan especialistas del propio ITEM, del Instituto Politécnico Nacional (IPN), la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), así como representantes de las empresas concesionarias. Constantemente los líderes transportistas ejercen una considerable presión sobre la Secretaría de Movilidad con el fin de que ésta apruebe incrementos a las tarifas del transporte público. Nuevamente, en estas negociaciones salen a la luz las relaciones políticas y los intercambios políticos que sostienen los dos actores (los transportistas y los actores políticos), sobre todo cuando dichas negociaciones coinciden con los procesos electorales, tal como sucedió en 2017.

Durante la administración del gobernador Arturo Montiel Rojas (1999-2005) se aprobaron tres aumentos al costo mínimo del pasaje del transporte público concesionado

es comprensible si se toma en cuenta que uno de los principales grupos de poder en los que se apoyó Eruviel Ávila en su camino a la gubernatura fue, precisamente, el grupo de los transportistas mexiquenses del Valle de México. Y es que la carrera política del gobernador se encuentra estrechamente relacionada con dicho grupo (en los inicios de su carrera política, por ejemplo, fue apoyado políticamente por el influyente cacique transportista Vicente Coss Ramírez). En efecto, su liderazgo surge y se desarrolla a partir de las relaciones políticas sostenidas con los líderes históricos del sector de transporte público en la entidad. Al respecto, Humberto Padgett afirma: “Actualmente, Antorcha Campesina está en confrontación con el Gobernador Eruviel Ávila por la demanda no atendida que hace la organización social de concesiones en el transporte público. En consecuencia, en las colonias del Movimiento se observan pintas y se distribuyen panfletos contra la administración y la persona de Ávila. Y es que las raíces de Eruviel se hunden en los dueños históricos del transporte de la entidad. De ahí su propaganda electoral cuando se describía así mismo como hijo de un humilde transportista” (Padgett, 2014). Entre otros factores, estos fuertes vínculos políticos sostenidos por ambos actores explica el incumplimiento, por parte del gobierno estatal, de las demandas defendidas por Antorcha Campesina en el ámbito del transporte público en el estado.

(combis, microbuses y autobuses): en 1999, 2001 y 2004, en cada uno de ellos de ¢.50 (véase el Cuadro 8).

Cuadro 8. Incrementos a la tarifa de transporte público de pasajeros en el Estado de México, 1999-2017

Gobernador/Fecha del incremento		Monto (pesos)	Observaciones
Arturo Montiel Rojas (1999-2005)	1999	De \$3.00 a \$3.50	Se autorizó el incremento de \$.50 al costo mínimo del pasaje en el transporte colectivo de la entidad, con lo que queda en \$3.50, mientras que en el entonces Distrito Federal el costo del mismo era de dos pesos.
	Abril de 2001	De \$3.50 a \$4.00	En 2001 no hubo incremento al pasaje. En abril de 2001 se autorizó el aumento de \$.50 por los primeros cinco kilómetros de recorrido.
	Febrero de 2004	De \$4.00 a \$4.50	Después de las presiones ejercidas por los transportistas del Valle de México, el gobierno estatal autorizó el incremento de \$.50 a la tarifa del pasaje para combis, microbuses y camiones (que entró en vigor a partir del 15 de marzo del 2004). También se autorizó el incremento a la tarifa de los taxis y radiotaxis.
Enrique Peña Nieto (2005-2011)	Agosto de 2008	De \$4.50 a \$5.50	Después del análisis de la comisión de revisión, la Secretaría del Transporte de la entidad autorizó el alza de \$1.00 a la tarifa del servicio público de pasajeros.
	Febrero de 2010	De \$5.50 a \$7.00	El subsecretario de Transporte Rogelio Conde anunció el aumento de \$1.50 a la tarifa del transporte colectivo para el Valle de México, por los primeros cinco kilómetros, mientras que para el Valle de Toluca el aumento fue de \$1.00. Las tarifas del servicio de taxis de la entidad no sufrieron cambios.

Fuente: elaboración propia

Cuadro 8. Incrementos a la tarifa del transporte público de pasajeros en el Estado de México, 1999-2017 (*continuación*)

Gobernador/Fecha del incremento		Monto (pesos)	Observaciones
Eruviel Ávila Villegas (2011-2017)	Mayo de 2013	De \$7.00 a \$8.00	El secretario de Transporte del Estado de México, Ismael Ordoñez Mancilla, anunció el aumento de la tarifa de transporte público (combis, microbuses y camiones) a \$8.00 por los primeros cinco kilómetros, situación que se hizo oficial después de que se publicara el incremento en la Gaceta del Gobierno.
	Septiembre de 2017	De \$8.00 a \$10.00	Poco antes de que el gobernador Eruviel Ávila Villegas dejara el cargo, el titular de la Secretaría de Movilidad, Edmundo Ranero, anunció la autorización del incremento de la tarifa mínima del transporte público de pasajeros, que pasó de \$8.00 a \$10.00. El aumento entró en vigor después de que se publicara en la Gaceta de Gobierno en septiembre de ese año.

Fuente: elaboración propia

En este último año (2004), los transportistas agremiados a la AAA, a través de Juan Sánchez Peláez (persona cercana a Pedro Sánchez), solicitaron al gobierno del estado el incremento de la tarifa mínima del transporte de \$4.00 a \$5.00, y amenazaron con realizar movilizaciones a Los Pinos y a la ciudad de Toluca, capital del estado, si no se atendían sus demandas; además, advirtieron que aumentarían el costo del pasaje de manera arbitraria si no se aprobaba dicho aumento. Después de las presiones ejercidas por los transportistas, al mes siguiente, la entonces Secretaría de Transporte aprobó el alza de \$0.50, así como aumentos a las cuotas de los taxis y radiotaxis. De 1999 a 2004 se autorizó en total un incremento de \$1.50, y el costo del pasaje por los primeros 5 kilómetros se situó en \$4.50.

Posteriormente, el gobernador Enrique Peña Nieto (2005-2011) aprobó dos alzas durante su gestión: en 2008, de \$1.00, y en 2010, de \$1.50 (en Toluca el incremento fue de \$1.00 en este último año). El aumento total en este periodo fue de \$2.50, y el costo mínimo del pasaje fue de \$7.00.

Finalmente, el gobernador Eruviel Ávila Villegas (2011-2017) aprobó dos incrementos a la tarifa mínima del transporte público: en 2013, de \$1.00, por lo que pasó de \$7.00 a \$8.00, y en 2017, de \$2.00, por lo que pasó de \$8.00 a \$10.00. Ya desde el 2012

Pedro Sánchez había señalado que el precio real del pasaje en la entidad era de 21 pesos, por lo que advirtió: “El Gobierno del Estado de México ya tiene nuestra petición y deberá acondicionar la tarifa del transporte público a los costos actuales, aunque siempre estaremos por debajo [de los 21 pesos], pero la petición formal es de 10 pesos para los Valle de México y Toluca” (Venegas, 2012). Las presiones de los transportistas mexiquenses se intensificaron luego de que en abril de 2013 el gobierno del entonces Distrito Federal autorizara un alza en los costos del pasaje. En esa ocasión amenazaron con realizar un paro en la prestación del servicio si no se atendían sus demandas. Al final, en ese año el gobierno estatal aprobó el incremento de \$1.00 a la tarifa del transporte.⁴⁷

Sin embargo, en 2017, en el contexto de las elecciones de ese año para elegir gobernador — y con el argumento del incremento en los precios de los combustibles, de las refacciones y otros insumos— los líderes transportistas mexiquenses nuevamente exigieron la autorización del aumento al costo del pasaje. Poco antes de que Ávila Villegas dejara el cargo, el titular de la Secretaría de Movilidad, Edmundo Ranero, anunció el incremento de \$2.00 a la tarifa mínima del transporte, la cual pasó de \$8.00 a \$10.00. Como el lector podrá observar, tomando en cuenta los tres últimos gobiernos estatales, es en la gestión de Ávila Villegas donde se aprobó el mayor aumento al precio del pasaje, que suma un total de \$3.00 (con Enrique Peña Nieto fue de \$2.50 y con Arturo Montiel Rojas fue de \$1.50).⁴⁸

⁴⁷La influencia política de Pedro Sánchez en la entidad mexiquense se ejemplifica muy bien con el apoyo que ha recibido de los transportistas de la Zona Metropolitana de Toluca. Al realizar una serie de entrevistas y recopilación de información en la capital del Estado de México, se observó en el centro de Toluca una gran cantidad de autobuses con leyendas pintadas en el exterior que mostraban el apoyo a Pedro Sánchez en las negociaciones que este líder transportista, junto con otros, realizaba con autoridades del gobierno estatal con el objetivo de lograr alzas en las tarifas de transporte público.

⁴⁸Estas alzas al costo del pasaje contrastan con los realizados en la Ciudad de México (antes Distrito Federal) (véase el Anexo II). Durante la gestión de Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano (1997-1999), la tarifa mínima del transporte público concesionado era de \$2.00. En la administración de Andrés Manuel López Obrador (2000-2005) se aprobó el incremento de \$0.50 a la misma, por lo que pasó de \$2.00 a \$2.50. Posteriormente, Marcelo Ebrard Casaubón (2006-2012) autorizó el aumento de \$0.50, por lo que la tarifa pasó de \$2.50 a \$3.00. En estos dos gobiernos el incremento total fue de \$1.00. Pero es durante la gestión de Miguel Ángel Mancera (2012-2018) donde se observan los mayores aumentos. De tal suerte que Mancera aprobó alzas en dos ocasiones (de \$1.00 cada una): en 2013 pasó de \$3.00 a \$4.00 y en 2017 de \$4.00 a \$5.00. El incremento total durante su gobierno fue de \$2.00, mientras que en las dos administraciones anteriores el alza fue de \$0.50, respectivamente. Aun así, resulta evidente que el costo de la tarifa mínima del transporte público concesionado en la Ciudad de México (\$5.00) es mucho más baja que en el Estado de México, donde el costo mínimo del pasaje es de \$10.00.

Lo argumentado anteriormente es sumamente importante porque ilustra las estrechas relaciones políticas existentes entre los transportistas y los actores políticos y gubernamentales de la entidad, y los beneficios otorgados por los gobernadores, lo que se ejemplifica muy especialmente en el caso de la administración de Eruviel Ávila Villegas. También arroja luz sobre el considerable poder que poseen algunos líderes transportistas mexiquenses y su capacidad de convocatoria como medio de presión hacia los actores políticos estatales.

Precisamente, los incrementos autorizados en 2017, que como se dijo tienen lugar en el contexto de las elecciones locales de ese año, donde fue elegido el priista Alfredo del Mazo Maza (2017-2023) en la gubernatura, explican muy bien estos intercambios políticos y arreglos corporativos que sostienen ambos actores. A principios de ese año, durante el trabajo de campo, transportistas de Cuautitlán Izcalli habían afirmado que, como resultado de las negociaciones políticas sostenidas con el gobierno estatal, se había acordado aprobar un incremento al costo del pasaje a cambio del apoyo político a la candidatura de Alfredo del Mazo, el cual se tenía planeado hacer oficial poco después de los comicios. Escudándose en estas negociaciones discrecionales, los transportistas comenzaron a cobrar de manera arbitraria la tarifa de \$10.00 por los primeros cinco kilómetros (y no los \$8.00 autorizados), a pesar de que la Secretaría de Movilidad no había aprobado dicho aumento (e incluso en algunos casos se falsificaron las pirámides tarifarias), situación que fue documentada por la prensa local en los casos de Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Zumpango, Naucalpan, entre otros (Islas, 2017 y Fernández, 2017). Frente al incremento unilateral del costo del pasaje, el Secretario General de Gobierno del Estado de México, José Manzur Quiroga, afirmó en febrero de ese mismo año que por el momento no existían elementos por parte de la autoridad para que la tarifa se incremente. En seguida argumentó: “No estamos hablando de autorizar un incremento en este momento, estamos hablando de hacer estudios para que nadie salga perjudicado, ni la población. Estamos platicando con ellos [transportistas], se lo encargué a [Edmundo] Ranero desde la segunda o tercera semana de enero, y seguramente pronto tendrán los estudios, sin duda, el gobernador es sensible y está buscando no afectar a nadie” (Rodríguez, 2017). Sin embargo, los abusos en el cobro del pasaje continuaron durante más de ocho meses. Y después de las elecciones de junio, a seis días de que concluyera la administración de Eruviel Ávila, se confirmó la existencia de

dicho *acuerdo político*: el Secretario de Movilidad, Edmundo Ranero Barrera, anunció el incremento de \$2.00 a la tarifa mínima del transporte público, que pasó de \$8.00 a \$10.00, y el aumento de un \$1.00 al servicio del Mexicable y de las líneas 1, 2 y 3 del Mexibús en recorridos cortos (de \$6.00 a \$7.00 pesos) (Chávez, 2017).

1.2.3. El otorgamiento de diversos apoyos en beneficio de los transportistas

Además de los incrementos en las cuotas del pasaje, los líderes transportistas también gestionan el otorgamiento de distintos apoyos, sobre todo subsidios en el pago de diversos trámites que los transportistas deben realizar ante la autoridad del transporte estatal. Algunos de estos trámites son los siguientes: el otorgamiento y reposición de placas; la autorización de la cromática y su diseño (el cual portan los diversos tipos de unidades de transporte público); la autorización de bases; la autorización de un derrotero o su ampliación; cambio de propietario de la unidad de transporte público; la sustitución de la unidad de transporte cuando ha terminado su vida útil; la emisión de constancias de registro de la licencia, permiso de conducir y tarjeta de identificación personal para operadores de transporte público; expedición y renovación de la licencia de chofer de servicio público, entre otros. Por ejemplo, durante dos décadas los transportistas han obtenidos subsidios en el pago de la renovación anual de la concesión (\$1, 600.00 cada año).

Este tipo de apoyos fueron ampliamente proporcionados durante la administración Eruviel Ávila Villegas. Por ejemplo, en agosto de 2012, después de reunirse con presidentes, delegados y líderes transportistas de Naucalpan y Cuautitlán, el entonces secretario de transporte mexiquense, Jaime Barrera Velázquez, anunció diversos subsidios de cien por ciento en el pago de trámites como respuesta a una solicitud que le hicieron los transportistas al gobernador durante su campaña política. El subsidio estuvo vigente durante el periodo agosto-diciembre de 2012 y consistió en la absorción, por parte del gobierno estatal, de los costos correspondientes a la cesión de derechos o cambio de titular de la concesión, prórroga o cambio de temporalidad de la vigencia de la concesión, el otorgamiento de permiso o autorización de bases, la expedición de placas y tarjeta de circulación, entre otros trámites. En el último año de su gobierno (2017), Ávila Villegas proporcionó subsidios por los siguientes conceptos: cesión de derechos o cambio de titular

de la concesión; prórroga o cambio de temporalidad de vigencia de la concesión por un año a partir de la fecha de vencimiento de la misma; derechos por cambio de vehículo afecto a la prestación del servicio público de transporte, en todas sus modalidades y tipos para los vehículos modelo 2015 al 2018; de derechos por baja de placas para vehículos afectos a la prestación del servicio público de transporte en todas sus clases, modalidades y tipos; de los derechos de refrendo anual de placas, actualizaciones y recargos de los ejercicios fiscales 2012, 2013, 2014 para vehículos de servicio público de transporte en todas sus clases, modalidades y tipos, entre otros (GEM, 2017a). Por su parte, al inicio de la presente administración, el gobernador Alfredo del Mazo Maza ofreció el siguiente beneficio: “[...] el subsidio equivalente al cien por ciento en el pago de los derechos por servicios prestados por la Secretaría de Movilidad, por concepto de autorización de las tarifas a que se sujetará la operación del servicio público de transporte en las modalidades de colectivo, mixto, de arrastre y de salvamento y de arrastre y traslado, previstos en el Código Financiero del Estado de México y Municipios” (GEM, 2017b).

Es importante afirmar por último que en estos procesos de intercambio político corporativo, de negociaciones y de gestión de apoyos, salen a la luz las cualidades de liderazgo de Pedro Sánchez y otros dirigentes transportistas, en lo referente a su capacidad de negociación con los actores políticos estatales y a su capacidad de movilización de sus agremiados en distintos momentos. Estas movilizaciones constituyen un medio de presión importante y tienen el propósito de defender sus intereses y el de sus seguidores. Este es el caso de las manifestaciones y enfrentamientos por la defensa de organizaciones, empresas y rutas de transporte frente a organizaciones rivales (como Antorcha Campesina); las manifestaciones y bloqueos de vialidades en protesta contra el gobierno municipal (Cuautitlán Izcalli); las movilizaciones en contra de la implementación de políticas de transporte público que afectan sus intereses; las manifestaciones y bloqueos de vialidades en protesta por la realización de operativos para detectar irregularidades en la prestación del servicio; las movilizaciones para lograr incrementos en la tarifa del transporte público, entre otras.

1.3. El apoyo político de los transportistas y el poder político de Pedro Sánchez

Uno de los factores que explican el control político y económico del Estado de México logrado por la elite política priista mexiquense durante casi nueve décadas, sin alternancia política, lo constituyen los arreglos corporativos e intercambios clientelares sostenidos con una diversidad de organizaciones y actores políticos a nivel municipal y regional, incluyendo a cacicazgos locales, compromisos que se concretan en cada proceso electoral, en lo que se ha denominado *la maquinaria político-electoral priista*.⁴⁹ Dentro de las organizaciones que participan en esta maquinaria, es decir, que participan en los acuerdos corporativos y que forman parte del voto duro priista, se encuentran las organizaciones de transportistas, cuyos principales líderes tradicionalmente han sido de adscripción priista.

En efecto, a cambio de los beneficios obtenidos, y al reconocimiento que se le ha dado a su liderazgo desde el gobierno estatal, los caciques transportistas mexiquenses como Pedro Sánchez proporcionan distintos apoyos a los actores políticos y gubernamentales de la entidad, y en general a la elite política mexiquense. El respaldo político-electoral que pueden proveer los dirigentes transportistas es sumamente importante si se toma en cuenta que en la entidad mexiquense los procesos electorales son cada vez más competitivos. En este contexto, la obtención del voto de los diversos sectores sociales (hoy más que nunca) es fundamental para una la elite política mexiquense que desea mantenerse en el poder. De tal suerte que *las actividades de gestión y movilización de apoyo político-electoral que llevan a cabo los caciques, como sucede en el caso de las organizaciones de transportistas, son imprescindibles en este escenario de competencia político-electoral*. Estas tareas, junto con los vínculos políticos que establecen y que trascienden los comicios, constituyen la dimensión política de la mediación caciquil.

Históricamente, los caciques transportistas han colaborado estrechamente con los grupos políticos priistas que han controlado la política mexiquense durante décadas y éstos a su vez han contribuido a consolidar el poder de dichos cacicazgos. El apoyo al partido se ha materializado a través de diferentes vías, a saber: a) las aportaciones económicas a las campañas políticas; b) la movilización electoral de sus agremiados; c) el préstamo de

⁴⁹ Como ejemplo de ello se encuentra Antorcha Campesina, una organización que se encarga de movilizar el apoyo electoral de su clientela a favor de los candidatos del Partido de la Revolución Institucional (PRI) a nivel estatal y nacional.

unidades de transporte para el acarreo de personas a mítines y a los lugares de votación; d) la colocación de propaganda política en sus unidades de transporte o leyendas y consignas de apoyo en favor de algún candidato; e) la participación de los propios transportistas en los eventos políticos, entre otros. Lo anterior, como se argumentó, a cambio de tener preferencias en el otorgamiento de concesiones y la renovación de las mismas; la autorización de alzas en las tarifas del transporte, y la obtención de diversos apoyos por parte de la autoridad del transporte estatal, entre otros.⁵⁰

Pedro Sánchez ha estrechado vínculos políticos con diversos actores políticos y gubernamentales de los distintos niveles: personajes y candidatos de los diferentes partidos políticos; presidentes municipales y gobernadores; autoridades del transporte local, regional y estatal, entre otros. Durante periodos electorales, el cacique transportista ha apoyado políticamente a gran parte de estos actores a través de aportaciones económicas; la instalación de propaganda política en sus unidades de transporte; el préstamo de camiones para el traslado de personas a los mítines y actos de campaña; y la movilización electoral de su estructura corporativa el día de las elecciones.

Cabe afirmar en este punto que las relaciones políticas establecidas con los diferentes secretarios del transporte de la entidad, sobre todo durante las gestiones de los gobernadores Arturo Montiel Rojas, Enrique Peña Nieto y Eruviel Ávila Villegas, fueron importantes para el dirigente transportista porque dichas conexiones políticas le permitieron conservar y ampliar su poder en el sector de transporte público en la entidad. En el Cuadro 9 el lector podrá observar los funcionarios que ocuparon la Secretaría del Transporte (hoy de Movilidad) durante los últimos cuatro gobiernos estatales.

⁵⁰ Al respecto, un medio de comunicación afirma: “En cada elección, los diferentes grupos de transportistas cierran filas con el PRI a cambio de la renovación de permisos y/o incrementos en las cuotas de pasaje. Las organizaciones civiles han documentado que en día de elecciones también participan trasladando a gente a la que se le dio algún tipo de apoyo, de sus casas a las casillas. El transporte público es uno de los peores problemas del Estado de México, junto con la inseguridad, la marginación, la desigualdad, la corrupción y la pobreza. Pero los transportistas han servido al PRI, tradicionalmente, y pocos cambios se generan en cada sexenio” (Redacción, 2017).

Cuadro 9. Secretarios del Transporte en el Estado de México, 1999-2017

Gobernador	Secretaría del Transporte	Periodo
Arturo Montiel Rojas (1999-2005)	Fernando Maldonado Hernández	1999-2005
Enrique Peña Nieto (2005-2011)	Fernando Maldonado Hernández	2005-2009
	Luis Felipe Puente Espinosa	2009-2011
Eruviel Ávila Villegas (2011-2017)	Jaime Barrera Velázquez	2011-2012
	Ismael Ordoñez Mancilla	2012-2014
	Isidro Pastor Medrano	2014-2017
	Edmundo Ranero Barrera	2017
Alfredo del Mazo Maza (2017-2023)	Raymundo Martínez Carbajal	2017

Fuente: elaboración propia

El líder transportista incursionó desde el inicio en las filas del PRI y ha sido considerado un priista de viejo cuño. Sin embargo, esta situación es distinta en Cuautitlán Izcalli, su centro de operación, municipio que ha sido gobernado por el PRI y el Partido Acción Nacional (PAN) en distintos momentos, y actualmente (2019) por el Movimiento Regeneración Nacional (MORENA) (véase el Cuadro 10). En los últimos años, Pedro Sánchez ha sostenido un distanciamiento y disputa con el PRI en este territorio. A pesar de que ha proporcionado apoyo político a los sucesivos gobernadores, con quienes se ha reunido en diversas ocasiones para tratar temas relacionados con las políticas de transporte público, en Cuautitlán Izcalli se ha enfrentado a los presidentes municipales de adscripción priista y ha realizado trabajo político en favor de candidatos provenientes de otros partidos. Como respuesta, los alcaldes priistas han emprendido represalias contra el cacique transportista, tratando de limitar su poder en el municipio. El motivo principal de este distanciamiento obedece a que desde los años noventa no se le ha permitido imponer candidato a la presidencia municipal. De tal suerte que en el escenario político del municipio, algunos presidentes municipales han negociado y estrechado relaciones de colaboración con el dirigente transportista, quienes han reconocido su liderazgo

en el sector de transporte público, pero otros se han enfrentado a él, tratando de contrarrestar su dominio y afectar sus intereses. A pesar de lo anterior, gracias al control del sector de transporte público, Pedro Sánchez sigue ejerciendo una importante influencia política en Cuautitlán Izcalli y territorios circundantes.

Cuadro 10. Presidentes municipales de Cuautitlán Izcalli, 1973-2019

Presidente Municipal	Periodo de gobierno	Partido
Ricardo Núñez Ayala	2019-2021	MORENA
Víctor Manuel Estrada Garibay	2016-2018	PRI
Erik Martínez Domínguez*	2015	PRI
Héctor Karim Carvallo Delfín	2013 - 2015	PRI
Carlos Saldivar González*	2012	PRI
Alejandra del Moral Vela	2009 - 2011	PRI
David Ulises Guzmán Palma	2006 - 2009	PAN
Alfredo Durán Reveles	2003 - 2006	PAN
Fernando Covarrubias Zavala	2000 - 2003	PAN
Julián Angulo Góngora	1997 - 2000	PAN
Víctor Manuel Contreras Ruiz*	1996	PRI
Fernando Alberto García Cuevas	1994 - 1997	PRI
Mucio Cardoso Beltrán	1991 - 1994	PRI
Axel García Aguilera	1988 - 1991	PRI
Lorenzo Vera Osorno	1985 - 1988	PRI
Juan Manuel Tovar Estrada	1982 - 1985	PRI
Roberto Pineda Gómez	1979 - 1982	PRI
Luis Cuauhtémoc Riojas Guajardo	1976 - 1979	PRI
Gabriel Ezeta Moll	1973 - 1976	PRI

Fuente: elaboración propia con información de la página de Internet del municipio de Cuautitlán Izcalli.

*Presidentes municipales interinos.

Durante los procesos electorales locales, es común que los candidatos de los diferentes partidos políticos busquen el respaldo político del dirigente transportista. Por su parte, este último ha proporcionado dicho respaldo con el fin de mantener su cuota de poder en estos territorios. Sin embargo, estas negociaciones e intercambios políticos se dan de manera informal y discrecional. Lo anterior porque la arbitrariedad y violencia con que normalmente se conduce Pedro Sánchez ha hecho que su liderazgo sea juzgado de manera crítica por la población izcallense, situación que lo ha convertido en un personaje sumamente desprestigiado. De tal suerte que los costos políticos para los candidatos pueden ser altos si se dan a conocer públicamente dichas negociaciones y acuerdos políticos.

Como ejemplo de las relaciones políticas que sostiene el cacique transportista a nivel local y regional se encuentran las elecciones locales de 2015, donde salió a la luz la alianza política celebrada de manera discreta entre éste y Karla Fiesco, candidata del PAN a la presidencia municipal de Cuautitlán Izcalli. El 20 de mayo de ese año, Pedro Sánchez afirmó lo siguiente:

Me acusan de que me siento con uno, con otro candidato, pues sí me siento con todos y no solamente en Cuautitlán Izcalli. Hace 20 años que me he sentado con candidatos de Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec, Atizapán, Cuautitlán, hasta de Huehuetoca, me siento con ellos. Tocan a mis puerta [...] No les da vergüenza cuando me quieren sacar el dinero, entonces no les da y se sientan todos, a ver de a cómo me la sacan.

Más adelante argumenta:

Resulta que yo no los busco, he [a los candidatos]. Ellos van hasta mi casa, porque además me pongo los moños. Siempre les digo: es aquí en Tepo [Tepotzotlán] o es en mi casa, y ellos han tocado la puerta. Y una vez que pasa esto, entonces resulta que soy incómodo. Entonces bueno, ni me saluden, no. Con Karla [Fiesco] y con quien sea. Pero yo

no estaba haciendo nada. Simplemente, simple y sencillamente nos pidieron apoyo, este, los dos partidos, porque también le prestamos taxis a Alejandra [del Moral Vela],⁵¹ le prestamos taxis a ella. Y de repente vienes a comer, [y dicen:] “es que, es que a ti te está manejando [Pedro Sánchez]”. Pero sí quieren, quieren mi dinero. Mira que chistosos. Porque son corruptos, eso es todo el asunto. Ese es un elemento de corrupción.⁵²

Estas declaraciones ilustran la influencia política que ejerce el dirigente transportista en los municipios del norponiente del Estado de México. En cierta medida, el caso de Pedro Sánchez revela como los caciques urbanos se erigen en actores sociopolíticos y mediadores políticos que son, hasta cierto punto, *necesarios* tanto para los actores políticos (que requieren apoyo político-electoral) como para las clientelas o seguidores (que requieren la gestión de determinados bienes y servicios), lo que explica, en parte, la continuidad de dicha forma de ejercicio del poder. Del mismo modo, muestran también el considerable desprestigio del liderazgo del cacique transportista.⁵³ Y es que el caciquismo, a diferencia de otras formas de liderazgo político local, constituye una institución sumamente desprestigiada en México. A pesar de lo anterior, como ya se afirmó, Pedro Sánchez ha logrado prevalecer e imponer su poder gracias, entre otros factores, a la capacidad que posee de hacerse de una clientela política; al respaldo político-electoral que puede proporcionar, y a las relaciones políticas y apoyo que recibe de los actores políticos y gubernamentales de la entidad.

⁵¹ Alejandra del Moral Vela fue presidenta municipal de Cuautitlán Izcalli por el PRI durante el periodo 2009-2011. A finales de 2018 fue designada presidenta del PRI en el Estado de México.

⁵² Conferencia de prensa ofrecida por Pedro Sánchez en Cuautitlán Izcalli, el 20 de mayo de 2015. En esa intervención también aceptó públicamente que en años anteriores había financiado campañas electorales, y que desde hace dos décadas se reúne con candidatos de diversos municipios del Valle de México.

⁵³ Las relaciones políticas y alianzas entre Karla Fiesco y Pedro Sánchez (a quien comúnmente se le relaciona con actos de violencia, corrupción, despojo, entre otros) celebradas en las elecciones locales de 2015, fue duramente criticada por la ciudadanía izcallience cuando aquéllas se dieron a conocer a través de una serie de llamadas filtradas a la prensa, en las que ambos personajes aceptaban y acordaban reprimir a un candidato opositor. Estos acuerdos políticos evidentemente afectaron la candidatura de Karla Fiesco, pues ella y su partido perdieron credibilidad. En dicho proceso electoral, como se afirmó, fue electo el priista Víctor Manuel Estrada Garibay.

A pesar de emanar de las filas del PRI, en 2006 fue designado candidato del Partido del Trabajo (PT) a la presidencia municipal de Cuautitlán Izcalli. En aquel entonces el dirigente estatal del PT en la entidad, Carlos Sánchez Sánchez, afirmó que el “pulpo camionero” garantizaría entre 15 mil y 20 mil votos al partido procedentes de la estructura corporativa que maneja (Dávila y Chávez, 2006; Facón, 2006). No obstante, fue derrotado en las elecciones de ese año y David Ulises Guzmán Palma (del PAN) fue elegido presidente municipal. En 2015 apoyó la candidatura de Karla Fiesco, impulsada por el PAN, donde al final fue electo el priista Víctor Manuel Estrada Garibay. En el proceso electoral local de 2018, el cacique transportista respaldó políticamente a los candidatos MORENA, aunque estos últimos se deslindaron públicamente de sostener un acuerdo político con el aquél.

Lo argumentado en los últimos párrafos es sumamente importante porque ilustra la manera en que el caciquismo urbano se ha readaptado a los cambios políticos ocurridos en la entidad mexicana en las últimas décadas, particularmente en los municipios altamente urbanizados, en cuyos gobiernos municipales ha tenido lugar procesos de alternancia política en diversos momentos. Sobre este punto se regresará más adelante.

Ahora bien, como ejemplo del considerable poder político que posee Pedro Sánchez en Cuautitlán Izcalli, cabe citar las confrontaciones que ha sostenido con diferentes presidentes municipales, tal es el caso de Alfredo Durán Reveles (2003–2006), David Ulises Guzmán Palma (2006–2009) y Héctor Karim Carvallo Delfín (2013–2015), quienes han pretendido contrarrestar la influencia política de aquél en el municipio. En estos conflictos, el cacique transportista ha expuesto su capacidad de liderazgo y de movilización de sus agremiados; ha evidenciado la arbitrariedad e impunidad con la que se conduce, y ha mostrado la violencia (política) que puede llegar a ejercer.

Al inicio de su administración, —y como respuesta a las demandas ciudadanas de mejorar el servicio de transporte público en el municipio— David Ulises Guzmán Palma promovió una política de transporte que afectaba la influencia Pedro Sánchez en el sector. El presidente municipal impulsó la construcción de un sistema de transporte público tipo BRT: el Sistema de Transporte Masivo Municipal Izcallibús, que tomó como modelo el sistema de transporte Transmilenio que opera en Bogotá, Colombia. El Izcallibús proporcionaría el servicio a 80 mil pasajeros diariamente, funcionaría a través de vehículos articulados en carriles confinados, contaría con una extensión aproximada de 25 kilómetros,

con 26 estaciones, y tendría como objetivo el traslado de pasajeros de Cuautitlán Izcalli hacia la autopista México-Querétaro y hacia la estación Cuautitlán del Tren Suburbano (Solís, 2016: 178-179). El propósito era ofrecer un servicio de transporte más seguro y de mejor calidad que el proporcionado por el transporte público concesionado (combis, micros y autobuses). Debido a que los transportistas adheridos a IZGASA y a la AAA fueron excluidos del proyecto, y al preverse que el Izcallibus estaría concesionado a la iniciativa priva y no a los transportistas del municipio, Pedro Sánchez y sus agremiados se opusieron rotundamente a dicha propuesta. En esa ocasión, el líder transportista afirmó que el edil panista excluyó de las negociaciones a ocho mil prestadores del servicio de transporte público, quienes serían los directamente afectados e interesados, y que el presidente municipal evidenciaba “falta de oficio político” al negociar primero con inversionistas extranjeros y no con los transportistas, por lo que señaló que iba a “descarrilar” la propuesta “unilateral” del edil (Chávez y Ramón, 2006; Barrera, 2006; Huerta, 2007). Pedro Sánchez encabezó una serie de manifestaciones y bloqueo de vialidades importantes en el municipio en protesta por dicho proyecto, además de que transportistas de IZGASA golpearon en diversas ocasiones a transportistas que apoyaban la implementación de este sistema de transporte. En septiembre de 2006, el alcalde suspendió el recorrido de prueba del Izcallibús ante la amenaza de agresiones: “Ayer recibimos unas llamadas del Gobierno del Estado y nos dijeron que un líder principal de transportistas de Cuautitlán Izcalli amenazó con quemarnos el camión si lo veía circulando, y yo lo que simplemente digo que no es el objetivo [caer en provocaciones]”, señaló el edil (Tello, 2007). Las constantes presiones y amenazas de agresiones por parte del cacique transportista hicieron que el proyecto del Izcallibús fuera finalmente cancelado.

En general, a lo largo de la gestión de Guzmán Palma en el municipio, eran comunes los bloqueos de avenidas principales y la realización de manifestaciones por parte de transportistas de IZGASA y la AAA (además de que éstos también protagonizaron diversos enfrentamientos con otros transportistas), situación que afectó la imagen del gobierno municipal.⁵⁴ Nuevamente, estas acciones tenían lugar como respuesta a políticas impulsadas por el presidente municipal y que buscaban minar el poder de Pedro Sánchez.⁵⁵

⁵⁴ Estas acciones fueron más comunes durante los meses de septiembre y octubre de 2007 (Huerta, 2007). Por ejemplo, en septiembre de ese año, transportistas de la AAA bloquearon las avenidas periféricas del Palacio

Héctor Karim Carvallo Delfin del PRI también se enfrentó al líder transportista y buscó limitar la influencia política de éste en el municipio. Por ejemplo, durante su gestión, Carvallo Delfin emprendió acciones legales para recuperar 30 predios que había perdido el municipio, 20 de ellos, según sus propias palabras, habían sido invadidos por el cacique transportista, algunos de los cuales eran utilizados como bases de transporte público (Miranda, 2014).⁵⁶ En protesta por estos hechos, Pedro Sánchez ordenó a choferes de IZGASA realizar una serie de movilizaciones y bloqueos de algunas avenidas del municipio.

Igualmente, a lo largo de su administración en el municipio, Alfredo Durán Reveles (2003-2006) afrontó en varias ocasiones el dominio del dirigente transportista. Sin embargo, en las elecciones locales de 2015, Durán Reveles fue postulado por el partido Movimiento Ciudadano para ocupar nuevamente la presidencia municipal, situación que incomodó al cacique transportista. En el periodo de campañas políticas, el 13 de mayo, Pedro Sánchez había convocado a una reunión de transportistas de carácter privado para recibir a Karla Fiesco (candidata a la presidencia municipal por el PAN), a quien garantizó

Municipal, acción que generó descontento entre la ciudadanía, la cual vio la incapacidad del edil de contrarrestar el poder del líder transportistas y la impunidad con la que éste se conducía. Ante estos hechos, el presidente municipal señaló que “estas movilizaciones han sido sistemáticas persiguiendo el claro objetivo de bloquear al Ayuntamiento y generar malestar entre la ciudadanía” (Editorial, 2007). Un año después, en junio de 2008, durante un enfrentamiento entre transportistas motivado por la disputa de la organización “Nuevo Milenio”, seguidores de Pedro Sánchez instalaron siete retenes con personas armadas con palos en varias avenidas del municipio, lo cual provocó caos vial en la glorieta Bosques del Lago y en las avenidas San Felipe de Jesús, Tepojaco, Circuito Bosques de Bologna, Bosques del Lago, Torre Omega, Universidad, Santa María Guadalupe las Torres y Jacarandas. Lo anterior generó malestar entre la ciudadanía, la cual cuestionó nuevamente la incapacidad del gobierno municipal de detener estas acciones. Tras este hecho, el presidente municipal declaró que “no podemos seguir en manos de un violento” (Chávez, 2008b). En 2009, el edil atribuyó el desprestigio del PAN en Cuautitlán Izcalli a los cabildos panistas, a miembros de su propio partido que se aliaron con Pedro Sánchez y a las acciones violentas de este último: “[...] regidores azules que se han dedicado los tres años a pegarle a mi administración, siendo sus ataques las banderas de la oposición; pero también a personas del propio partido que están prestadas y que han negociado con un señor de los taxis [Pedro Sánchez] para que ande haciendo desmanes de seguridad pública” (Redacción, 2009).

⁵⁵ El gobierno de David Ulises Guzmán en Cuautitlán Izcalli fue muy conflictivo, pues además de estar enfrentado en varias ocasiones con el cabildo municipal, fue acusado de corrupción y desvío de recursos municipales; se le responsabilizó del aumento de la delincuencia en el municipio e incluso de tener nexos con el crimen organizado (en su momento, el edil estuvo arraigado por la Sub-Procuraduría de Investigación Especializada en Delincuencia Organizada de la Procuraduría General de la República). Además, fue acusado de dividir a la militancia panista en este municipio. Al final de su administración, recibió rechazo incluso de los militantes panistas y en el siguiente proceso electoral el PAN perdió la presidencia municipal de Cuautitlán Izcalli, la cual pasó nuevamente a manos del PRI y es conservada por este instituto político hasta el momento. Véase Dávila (2007).

⁵⁶ Entre estos predios se encuentran dos recuperados por el municipio: uno ubicado a los lados de la vía López Portillo, cerca de la estación La Quebrada del Mexibús, y otro ubicado a la lateral del andador Juan Pablo II en el Lago Espejo de los Lirios (este último formaba parte de un edificio propiedad del líder transportista).

el apoyo de los transportistas. Al final del evento tuvo lugar una serie de enfrentamientos entre transportistas y militantes de Alfredo Durán. Ante esta situación, el líder transportista ordenó a un grupo de “golpeadores” de IZGASA a violentar a Alfredo Durán y a sus seguidores. “Le tuvimos que poner sus putazos por necio, le tuve que aventar la gente y le rompieron el hocico a él y a como 30 de sus gentes”, afirmó Pedro Sánchez en una serie de llamadas filtradas a los medios de comunicación. Días después, en conferencia de prensa, es decir, de manera pública, el líder transportista amenazó con volver a golpear al candidato de Movimiento Ciudadano: “Yo no tengo ningún problema con Movimiento Ciudadano, inclusive les rentamos un espacio en mis instalaciones para que aquí tengan su sede estatal, pero sí le digo a Durán que, donde me lo encuentre, le voy a dar unos chingadazos” (Redacción, 2015b). En seguida refiere: “Lo único que se va a ganar Durán es que donde lo encuentre, y esto sí es una amenaza, le voy a dar sus cabronazos”. “Si me lo encuentro, a Durán, le voy a romper el hocico, por hocicón y por mentiroso. Se agarra en redes sociales a decir una bola de pendejadas. Ojalá me buscara, para evitarme que lo ande yo buscando”. También amenazó con agredir a Karim Carvallo, entonces candidato del PRI a la diputación local, a quien acusó de filtrar sus llamadas y de proporcionar información en su contra a los medios de comunicación (Redacción, 2015a). Cabe afirmar que estas declaraciones fueron retomadas por la prensa estatal y nacional.

Como puede observarse, estas confrontaciones arrojan luz en torno al poder que ostenta Pedro Sánchez en Cuautitlán Izcalli, poder que no obstante no es absoluto, pues constantemente éste ha sido cuestionado y confrontado por diversos actores políticos y sociales del municipio. En las últimas décadas ha sido capaz de resguardar su dominio y sus intereses y los de sus agremiados, no sin oposición, aunque ciertamente los presidentes municipales que desean un éxito mínimo en sus gobiernos se han visto obligado a negociar y tomar en cuenta al sector de los transportistas liderados por Pedro Sánchez. Asimismo, estos conflictos exponen la manera arbitraria y violenta con la que se ha conducido el cacique transportista durante décadas, pues ha ordenado movilizaciones y bloqueos de vialidades en Cuautitlán Izcalli y municipios aledaños; ha incitado enfrentamientos en contra de transportistas opositores; ha empleado “golpeadores” para agredir a funcionarios públicos y políticos de los distintos niveles, así como a líderes transportistas de organizaciones opositoras, entre otros. Lo argumentado anteriormente es sumamente

importante porque ejemplifica muy bien uno de los elementos definatorios de la dominación caciquil, a saber: *el caciquismo representa un poder personalista, arbitrario e informal, susceptible al ejercicio de la violencia.*

Por otro lado, las elecciones estatales de 2017, en la que fue electo el priista Alfredo del Mazo Maza (2017-2023), ejemplifican muy bien las negociaciones políticas y vínculos políticos que establecen los transportistas con los actores políticos de la entidad.⁵⁷ Como se argumentó, uno de los apoyos que durante décadas han proporcionado los transportistas mexiquenses lo constituye la colocación en sus unidades de transporte público (taxis, combis, microbuses, camiones y autobuses) de propaganda política o leyendas y consignas de apoyo en favor de algún candidato. En el proceso electoral de 2017, durante el periodo de campañas políticas, se podía observar a miles de unidades de transporte público de los municipios conurbados del Valle de México, así como de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, que portaban propaganda política y leyendas de apoyo en favor del candidato priista a la gubernatura. Esto se pudo constatar en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) (paraderos) ubicados en las estaciones terminales del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), a donde llegan miles de unidades de transporte público que trasladan diariamente a miles pasajeros provenientes del Estado de México. En el caso del norte de la entidad, los lugares donde se observó con mayor frecuencia esta publicidad fueron los CETRAM siguientes: Cuatro Caminos, el Rosario, Politécnico, Indios Verdes, Martín Carrera, Ciudad Azteca, entre otros. En estos espacios, donde los choferes estacionan temporalmente las unidades de transporte para cargar nuevamente pasaje, cientos de estos vehículos portaban propaganda política con la fotografía de Del Mazo y leyendas en retrovisores que exponían lo siguiente: “Vamos con Del Mazo”, “Fuerte y con todo con Del Mazo”, “Ruta 30 con Del Mazo”, “Del Mazo gobernador”, “Unidos con Del Mazo”, entre otros. Cabe afirmar que en muchas ocasiones los choferes son obligados por sus líderes a colocar estas leyendas y votar por el candidato que ellos determinen, a reservas de sufrir represalias si no lo hacen, como ser expulsado de la organización (y con ello dejar

⁵⁷ Ya se hizo referencia a los acuerdos políticos suscritos de manera informal y discreta entre ambos actores en lo relativo al incremento de las tarifas de transporte público a cambio del apoyo político-electoral de los transportistas a la candidatura de Del Mazo Maza en las elecciones de 2017, aumento que el entonces gobernador Eruviel Ávila Villegas finalmente hizo oficial después de los comicios.

de recibir apoyo y protección, por lo que en este caso son susceptibles de ser extorsionados por las diversas autoridades).⁵⁸

Del mismo modo, los días tres y ocho de abril de ese año, cuando Alfredo del Mazo visitó los municipios de Tlalnepantla y Cuautitlán Izcalli como parte de su campaña política, se observó que microbuses y camiones de empresas afiliadas a la AAA trasladaron a cientos de personas que acudieron a esos eventos políticos. Igualmente, el día de las elecciones se observó en varias ocasiones en los municipios de Cuautitlán Izcalli y Tepetzotlán, que unidades de transporte adheridas a dicha organización transportaban a personas encargadas de movilizar el voto en favor del candidato priista. Estos son algunos ejemplos concretos de la manera en que algunas organizaciones de transportistas apoyaron la candidatura del actual gobernador del Estado de México.

Sin embargo, en el 2018, en el contexto de las elecciones estatales y federales de ese año, tuvo lugar una confrontación entre diversos líderes transportistas, entre ellos Pedro Sánchez, y el Secretario de Movilidad y, en general, el gobierno estatal. El motivo del conflicto son las políticas de transporte público impulsadas por el recién electo gobernador Alfredo del Mazo. Este último, quien a diferencia de su antecesor no ostenta una estrecha relación política con el grupo de los transportistas mexiquenses, se ha propuesto ejercer un mayor control y vigilancia de los trabajadores del transporte a través de la revisión de sus concesiones y, en general, la regularización y reordenamiento del transporte público en la entidad.⁵⁹ Estas políticas se han intentado llevar a cabo desde los gobiernos anteriores, sin embargo, las presiones de los dirigentes transportistas han impedido implementar dichas políticas.⁶⁰ La razón de la disputa se encuentra en las nuevas

⁵⁸ Después de las elecciones, algunas unidades de transporte portaban leyendas con demandas o exigencias al gobierno y otras exhibían reclamos por incumplimiento de promesas o de no estar de acuerdo con la política de transporte público del recién electo gobernador.

⁵⁹ Durante los últimos años de la gestión del gobernador Eruviel Ávila Villegas y de lo que va de la presente administración (2018), se está llevando a cabo un programa de revisión y registro de las concesiones de transporte público otorgadas en la entidad para realizar un examen de aquellas que están vigentes, las vencidas y las unidades de transporte que operan de manera irregular. También se está llevando a cabo un registro de los choferes del transporte público para contar con un padrón de los operadores y sus perfiles. De acuerdo con el gobierno estatal, lo anterior tiene como objetivo contar con un padrón actualizado, generar planes de reordenamiento del transporte público, combatir la irregularidad y la corrupción en el sector y asegurar que exista equilibrio entre la oferta y la demanda de transporte público.

⁶⁰ En mayo de 2018, el Secretario de Movilidad, afirmó que: “El incumplimiento de la regularización [del transporte] conlleva a que la autoridad pierda absolutamente el control del servicio y la rectoría del estado en la materia, al grado de caer en un sistema caótico, por eso demandamos que ya no puede seguir operando bajo esos términos” (citado en González, 2018a).

disposiciones establecidas en la Gaceta del Gobierno del 20 de marzo de 2018, que obliga a los transportistas a cumplir con ciertos requisitos para que puedan renovar sus concesiones y estar regularizados.⁶¹ A pesar de que en 2017 los transportistas firmaron y se comprometieron a cumplir con estas disposiciones en el marco de la aprobación del incremento a la tarifa de transporte público de ese año, diversas organizaciones de transportistas (como la AAA dirigida por Pedro Sánchez) se han opuesto a estas políticas, por lo que han tramitado amparos, han anunciado la realización de paros y movilizaciones y han protestado públicamente en contra de la Secretaría de Movilidad. En todo caso, han solicitado subsidios y apoyos económicos para adquirir los dispositivos electrónicos que la autoridad del transporte les exige (he incluso han solicitado un nuevo incremento a la tarifa mínima del transporte). Pero también han amenazado con no votar por el PRI en los procesos electorales de 2018 y han advertido que promoverán el voto en contra del partido. Al respecto, como forma de presión hacia el gobierno estatal (y con el objetivo de buscar la destitución del Secretario de Movilidad, Raymundo Martínez), el 18 de mayo de 2018 Pedro Sánchez solicitó a sus agremiados votar por MORENA:

Ante las amenazas de la Semovi del Estado de México, les digo a todos los compañeros, tenemos la solución en las manos vamos, vamos todos a votar por los candidatos a diputados federales y estatales. Van a tener mayoría en el Congreso, y pedirle a nuestros diputados de Morena ‘que le exigen’ su renuncia al Secretario Martínez Carbajal, para que vea el señor que sí tenemos herramientas para defendernos, vamos por el cambio todos, todos quiero que todos en nuestros municipios en nuestros distritos votemos por los diputados de Morena (citado en León, 2018).

⁶¹ Entre los requisitos destacan el instalar, en sus unidades de transporte, los sistemas GPS, cámaras de vigilancia y botón de pánico (que deberán estar conectados al Centro de Control y Gestión de la Secretaría de Movilidad del Estado de México), lo que implica un costo de entre 8 mil y 12 mil pesos para los transportistas. Además, sus unidades de transporte no deberán exceder los diez años de antigüedad. Esta reglamentación tiene como objetivo garantizar una mayor seguridad de los usuarios y combatir los delitos que se comenten en el transporte público de la entidad. Cabe afirmar que si los transportistas no realizan los trámites de regularización a más tardar a finales de 2018, se estima que cerca del 62.5% de las 168 mil concesiones estarán vencidas, por lo que estarían operando de manera irregular (Mancilla, 2018; González, 2018). La autoridad del transporte estatal ha anunciado que no se otorgarán prórrogas ni plazos extendidos para cumplir con estas disposiciones, por lo que a partir de diciembre de 2018 se retirarán de circulación unidades irregulares (con concesión vencida) e ilegales (sin concesión).

Un mes antes, el 17 de abril, en protesta por la nueva normatividad, el cacique transportista, junto con Juan Sánchez Peláez (presidente de Transcomunicador Mexiquense S.A. de C.V) y Jaime Soberanes Medina (presidente de la AAA), así como otras organizaciones de transportistas del Valle de México y del Valle de Toluca, realizaron una movilización de miles de transportistas desde varios puntos del Estado de México en dirección a la residencia oficial de Los Pinos, bloqueando importantes puntos de acceso a la Ciudad de México y generando caos vial. De cara a las elecciones de ese año, donde los candidatos priistas se situaban en los últimos lugares de las preferencias electorales, el gobierno federal había ejercido una constante presión sobre la administración de Alfredo del Mazo para que éste emprendiera un dialogo con las organizaciones y liderazgos del transporte inconformes. Finalmente, en las elecciones de Ayuntamientos y Diputados Locales de 2018, MORENA se convirtió en la primera fuerza política del estado, en tanto que la posición aguerrida que había caracterizado al Secretario de Movilidad cambió de tal forma que se volvió más consensual.

Lo anterior ejemplifica muy bien el *oportunismo político* del que se valen constantemente los caciques transportistas mexiquenses (como es el caso de Pedro Sánchez): durante décadas se han comprometido a mejorar la calidad del servicio a cambio de la autorización de incrementos en las tarifas del transporte, la obtención de subsidios y otros apoyos, beneficios que al final se les han otorgado, sin embargo en la práctica se han negado a cumplir con dichos compromisos. También muestra la manera en que utilizan su fuerza político-electoral y su capacidad de movilización para contrarrestar acciones de gobierno que les afectan. Evidentemente, este excesivo poder que ostentan dichos cacicazgos contribuye a acentuar diversas problemáticas que imperan en el sector de transporte público en el estado y que afectan considerablemente a los usuarios.

1.4. El negocio del transporte y el poder económico de los caciques del transporte público

Como se ha podido observar en los apartados anteriores, los caciques del transporte público como Pedro Sánchez poseen un considerable poder político que tiene como base el control del transporte público a nivel local y regional. Sin embargo, este control y las actividades de mediación política que llevan a cabo también les proporcionan un amplio poder económico. De ahí que los caciques del transporte, como cualquier otro tipo de cacicazgo, sean personajes que sobresalen en términos políticos y económicos del medio en el que operan.

Es importante afirmar que muchos de estos líderes se presentan ante la opinión pública como empresarios del transporte; sin embargo, de acuerdo con los conceptos empleados en este trabajo, en realidad pueden ser denominados como *caciques-empresarios*, pues además de desempeñar actividades empresariales, son intermediarios que participan en un entramado de relaciones clientelares, ejercen tareas de mediación política y buscan concentrar y monopolizar el poder en las empresas y organizaciones de transportistas a nivel local y regional. Ambos elementos, el político y el económico, se entrelazan en el proceso de construcción de los cacicazgos transportistas. Pedro Sánchez transitó de la política al negocio del transporte, esto es, se convirtió en un empresario del transporte (gracias a sus vínculos políticos) cuando concluyó su gestión al frente de la presidencia municipal de Cuautitlán Izcalli, al tiempo que fue erigiendo un cacicazgo en las organizaciones de transportistas en el norponiente de la entidad.⁶²

Ahora bien, es difícil calcular las ganancias que los empresarios y dirigentes transportistas obtienen a partir del control del negocio del transporte público en la entidad. Esta información se mantiene en absoluta opacidad. En 2010, el vocal ejecutivo del Instituto del Transporte del Estado de México, Guillermo Calderón Vega, informó que en la entidad existían 118 mil concesiones de transporte público con un movimiento económico superior a los 5 mil 500 millones de pesos anuales, con 300 mil choferes que conducen 160 mil vehículos (Venegas, 2010). Sin embargo, de acuerdo con datos de la Encuesta Origen-Destino 2017 elaborada por el INEGI (2018), de los poco más de 17 millones de viajes que

⁶² Además de las empresas del transporte que posee en Cuautitlán Izcalli (IZGASA) y otros territorios aledaños, incluyendo sus participaciones en la Línea II del Mexibús, también es propietario de diversas propiedades, inmuebles y negocios en estos territorios.

se realizan en un día entre semana y que tienen origen en el Estado de México y el municipio de Tizayuca, 6 millones 875 mil 777 se realizan en transporte público, y de éstos, 5 millones 646 mil 704 se efectúan en transporte colectivo. Si se multiplica esta última cantidad por el costo mínimo del pasaje en la entidad (\$10.00 por los primeros cinco kilómetros), se colige que al día los transportistas mexiquenses obtienen, como mínimo, un ingreso de 56 millones 467 mil 40 pesos; 282 millones 335 mil 200 pesos por cinco días (de lunes a viernes), y 14 mil 681 millones 430 mil 400 pesos al año; esto sin considerar los viajes realizados los fines de semana, los realizados en taxis y los cobros en distancias mayores a los cinco kilómetros (cuyo costo puede superar los \$20.00), por lo que en realidad los beneficios económicos que obtienen son mucho mayores. A lo anterior es importante agregar las ganancias obtenidas por la operación del Mexibús y los apoyos conseguidos en subsidios y aportaciones gubernamentales para la renovación de las unidades de transporte público, entre otros. Igualmente, los líderes de las empresas y organizaciones de transportistas consiguen importantes ingresos provenientes de las contribuciones de sus agremiados, por concepto de ingreso a la organización, a la ruta o al sitio de taxis (renta de la base); renta de placas y/o concesiones; tramites de permisos; pago por protección para poder trabajar en condición de “tolerado” (en los casos de quienes prestan el servicio de manera irregular), entre otros. Sin embargo, a sus ingresos es preciso restar los gastos en combustible; el pago de salarios si es el caso; el pago de seguros que de acuerdo con la normatividad deben contratar; la compra de refacciones y el mantenimiento de las unidades de transporte; la renovación de las mismas; el pago de impuestos, el pago de extorsiones de las que son objeto en algunos casos por parte de grupos criminales, entre otros.

Este poder político y económico que proporciona el dominio del transporte público en el Valle de México explica el porqué de los constantes conflictos y enfrentamientos que existen entre organizaciones de transportistas por dicho dominio. Explica también las constantes presiones que ejercen los transportistas hacia la autoridad del transporte estatal con el fin de que ésta autorice más concesiones, renueve las mismas y reconozca legalmente a empresas de transporte que van surgiendo de manera irregular.

1.5. El caciquismo frente a los cambios políticos ocurridos en el ámbito local

Desde finales del siglo XX, en correspondencia con los cambios políticos ocurridos a nivel nacional, en la entidad mexiquense tiene lugar una serie de transformaciones en el ámbito político. En efecto, en las últimas décadas se ha verificado en el estado un proceso de cambio político democrático que se ve reflejado, por ejemplo, en la irrupción de nuevas fuerzas políticas y en los procesos de alternancia política ocurridos en los gobiernos municipales. De un dominio casi total del PRI en el escenario político mexiquense, se transita a una nueva geografía política caracterizada por el desplazamiento de este instituto político en diversos gobiernos municipales, sobre todo en aquellos altamente urbanizados, así como el surgimiento y desarrollo de una nueva pluralidad política en el congreso local. En este proceso, la creación del Instituto Electoral del Estado de México (IEEM) en tanto órgano público autónomo encargado de la organización, desarrollo y vigilancia de las elecciones, constituye un suceso importante, el cual con algunas reservas, al garantizar procesos electorales más transparentes y equitativos, contribuyó al avance de los partidos de oposición a nivel local. En el Cuadro 11 el lector podrá observar las reformas electorales que posibilitaron la sustitución de la Comisión Estatal Electoral (órgano en cuyas decisiones intervenía el gobierno estatal) por el IEEM, una autoridad electoral autónoma y ciudadanizada.

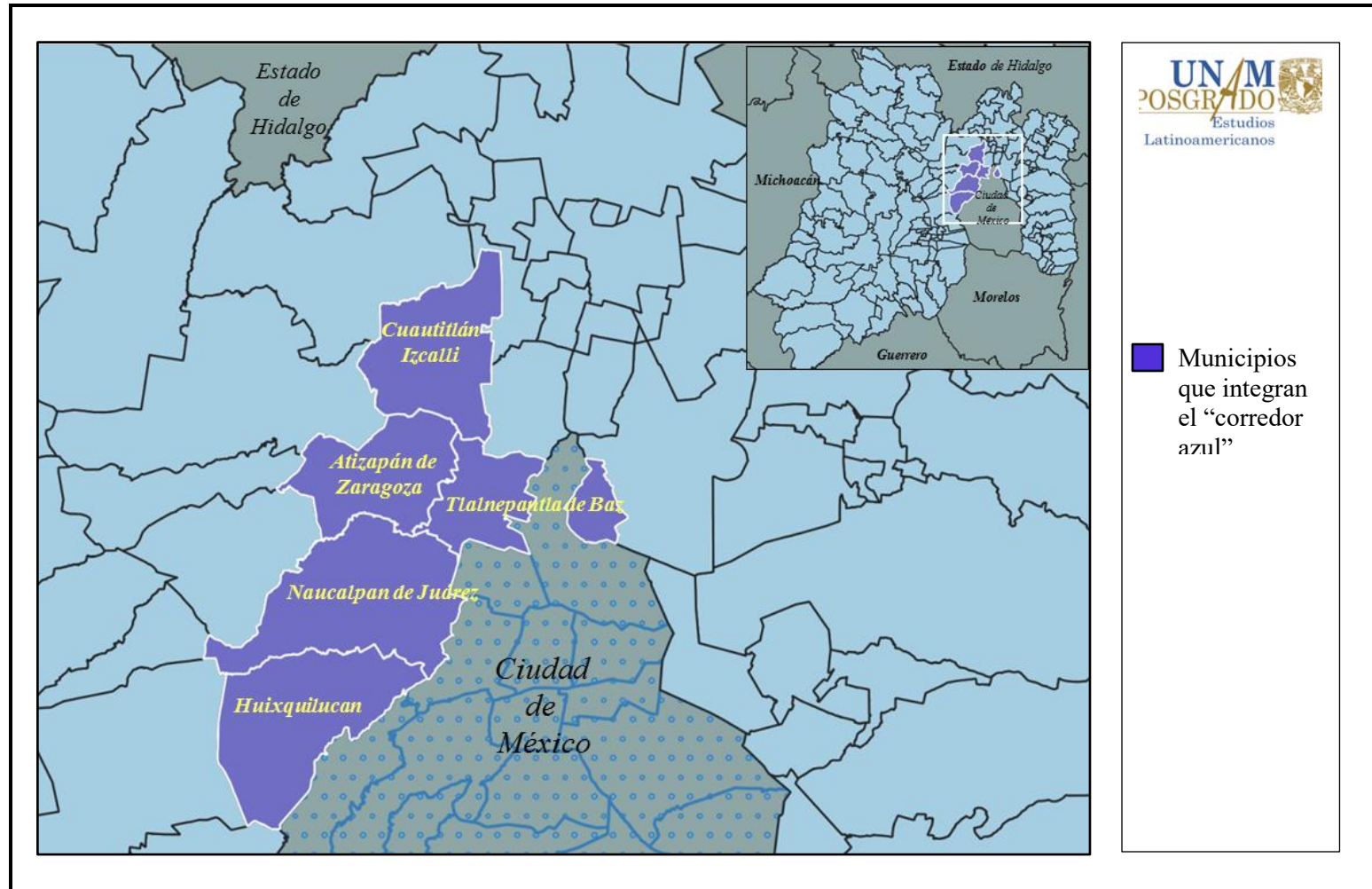
De esta manera, estos cambios político-institucionales, entre otros factores, dieron origen a territorios donde partidos políticos distintos al PRI cobraron una fuerza política importante. Este es el caso del “corredor azul” (véase el Mapa 3): una serie de municipios altamente urbanizados (Huixquilucan, Naucalpan de Juárez, Atizapán de Zaragoza, Tlalnepantla de Baz y Cuautitlán Izcalli) que fueron gobernados por el PAN durante el periodo 1997-2009, constituyéndose dicho territorio en uno de los principales centros de apoyo político-electoral de dicho partido en la entidad. Estos municipios (excepto Huixquilucan) y otros más constituyen el área de influencia política de Pedro Sánchez.

Cuadro 11. Reformas político-electorales en el Estado de México, 1995-1998

Reformas electorales		Características
1995	Reforma a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México	El 27 de febrero de 1995, se publicó en la “Gaceta del Gobierno” la reforma a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, en la que destaca la modificación del artículo 11, en el cual se estableció, que los procesos electorales serían organizados por un organismo público autónomo, datado de personalidad jurídica y patrimonio propios, e integrado en la forma que expresara la ley de la materia.
1996	El Código Electoral del Estado de México se publica en la Gaceta del Gobierno	El 2 de marzo de 1996, se materializó la reforma constitucional, al publicarse en la “Gaceta del Gobierno”, el Código Electoral del Estado de México. En este sentido, desaparece la Comisión Estatal Electoral en la que intervenía el gobierno estatal para dejar su lugar al organismo público especializado, denominado Instituto Electoral del Estado de México, reconociéndolo como órgano responsable de la organización, desarrollo y vigilancia de los procesos electorales en la entidad.
1998	Diversas reformas electorales	En 1998, se llevaron a cabo reformas político electorales, entre las que destacaron a nivel constitucional, las siguientes: - El reconocimiento del Instituto Electoral del Estado de México como un órgano autónomo y con patrimonio propios para la organización de comicios como una función estatal, asimismo los principios que rigen al Instituto de certeza, legalidad, independencia, imparcialidad y objetividad son reconocidos por dicha norma jurídica. - El nombramiento del Presidente del Instituto, al igual que de los seis consejeros electorales eran aprobados por dos terceras partes del Congreso Local. El Poder Legislativo ya no tenía representantes, ni intervenía en la toma de decisiones del Consejo General. En el ámbito local, fue en septiembre de 1998 que se aprobaron las reformas al Código Electoral del Estado de México, entre las que figuran: la ciudadanía total del Consejo General y ya no formarán parte de éste representantes del Poder Legislativo.

Fuente: elaboración propia con información del Instituto Electoral del Estado de México.

Mapa 3. Municipios que integran el “corredor azul”



Fuente: elaboración propia. Cartografía INEGI.

En los cuadros 12 y 13 se puede observar el nuevo escenario de alternancia política en los municipios de estudio y la nueva geografía política en la que se ve inmerso el cacicazgo de Pedro Sánchez. Si en las elecciones de ayuntamientos de 1990 y 1993, el PRI obtuvo el triunfo en casi todos los municipios considerados, en los procesos electorales del periodo 1996-2006 pierde dichos territorios frente a los partidos de oposición (principalmente el PAN) y sólo se recupera en las elecciones de 2009, 2012 y 2015; sin embargo, en los comicios de 2018 este instituto político nuevamente es desplazado ahora por MORENA (en coalición) y no obtiene triunfo alguno en los 11 municipios referidos. Con base en estos datos se puede constatar tres procesos : a) el desplazamiento del PRI como principal fuerza política; b) la alternancia política en los gobiernos municipales, y c) la constitución del PAN, el PRD y MORENA como importantes fuerzas políticas en dichos territorios.

Cuadro 12. Municipios ganados por el PRI y por la oposición en la región de estudio, 1990-2018

Año de la elección	Municipios ganados por el PRI	Municipios ganados por la oposición
1990	11	0
1993	10	1
1996	2	9
2000	1	10
2003	5	6
2006	3	8
2009	10	1
2012	10	1
2015	8	3
2018	0	11

Fuente: elaboración propia con información del Instituto Electoral del Estado de México

Cuadro 13. Partidos ganadores en las elecciones de Ayuntamientos en los municipios de estudio, 1990-2018

Municipio	1990		1993		1996		2000		2003		2006	
	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar
Atizapán de Zaragoza	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI-PVEM	PAN	PRI-PVEM
Cuautitlán Izcalli	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI-PVEM	PAN	PRI-PVEM
Cuautitlán	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI	PRI-PVEM	PAN	PRI-PVEM	PRD
Ecatepec de Morelos	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PRI-PVEM	PAN	PRD-PT	PRI-PVEM
Melchor Ocampo	PRI	PAN	PRI	PRD	PAN	PRI	PAN	PRI	PRI-PVEM	PRD	Convergencia	PRD-PT
Naucalpan	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI-PVEM	PAN	PRI-PVEM
Nicolás Romero	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI-PVEM	PRI-PVEM	PAN
Tecámac	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PRI-PVEM	PAN	PAN	PRI-PVEM
Tlalnepantla de Baz	PRI	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	PAN	PRI	PAN	PRI-PVEM	PAN	PRD-PT
Tultitlán	PRI	PRD	PRI	PAN	PRI	PRD	PAN	PRI	PRD	PRI-PVEM	PRD-PT	PRI-PVEM
Zumpango	PRI	PRD	PRI	PRD	PRD	PRI	PRI	PAN	PRI-PVEM	PAN	PRI-PVEM	PRD

Fuente: elaboración propia con información del Instituto Electoral del Estado de México.

Cuadro 13. Partidos ganadores en las elecciones de Ayuntamientos en los municipios de estudio, 1990-2018
(continuación)

Municipio	2009		2012		2015		2018	
	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar	Ganador	2do. lugar
Atizapán de Zaragoza	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PAN	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN-PT	PRI-PVEM-NA	PT-MORENA-PS	PAN-PRD-MC
Cuautitlán Izcalli	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN-PT	PT-MORENA-PS	PAN-PRD-MC
Cuautitlán	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PAN	PRI-PVEM-NA	PRD	PRI-PVEM-NA	PAN	PT-MORENA-PS	PRI
Ecatepec de Morelos	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PRD-PT	PRI-PVEM-NA	PRD-PT-MC	PRI-PVEM-NA	PRD	PT-MORENA-PS	PRI
Melchor Ocampo	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PRD	PRI-PVEM-NA	PAN	PAN-PT	PRI	PAN	PT-MORENA-PS
Naucalpan	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN	PAN	PRI-PVEM-NA	PT-MORENA-PS	PAN-PRD-MC
Nicolás Romero	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PRD	PRI-PVEM-NA	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN	PT-MORENA-PS	PAN-PRD-MC
Tecámac	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN	PRI-PVEM-NA	PAN	MORENA	PRI
Tlalnepantla de Baz	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PAN	PRI-PVEM-NA	PRD-MC	PRI-PVEM-NA	PAN-PT	PT-MORENA-PS	PAN-PRD-MC
Tultitlán	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PRD-PT	PRI-PVEM-NA	PRD	PRI-PVEM-NA	PRD	PT-MORENA-PS	PAN-PRD-MC
Zumpango	PAN	PRI-PVEM-NA-PSD-PFD	PRI-PVEM-NA	PAN	PRI	PAN	PT-MORENA-PS	PRI

Fuente: elaboración propia con información del Instituto Electoral del Estado de México.

Durante periodos electorales, como se argumentó, el dirigente transportista ha establecido negociaciones y acuerdos políticos informales con diversos partidos y candidatos a nivel local y estatal, con el objetivo de conservar sus cuotas de poder en el sector de transporte público. Igualmente, los actores políticos de Cuautitlán Izcalli y municipios aledaños han buscado el respaldo político-electoral del cacique transportista. Tomando en cuenta las elecciones de 2017 y 2018 en la entidad, se recabó información con dirigentes transportistas (a través de entrevistas) sobre el actuar político de Pedro Sánchez en este nuevo escenario político.

Algunos líderes locales de la AAA describieron al dirigente transportista como un político experimentado y con amplias habilidades para negociar acuerdos políticos. Además, hicieron énfasis en el poder político-electoral que ostentan los transportistas bajo la dirección de aquél y la mutua necesidad que existe entre ellos y los partidos políticos. Por ejemplo, un transportista refirió lo siguiente:

Pedro Sánchez es muy astuto y tiene mucha experiencia. Se forjó dentro de los priistas de antaño en el estado. Sabe que en esta democracia, que es electorera, donde el voto es un botín, él necesita de los partidos y los partidos necesitan de él. No es un vulgar oportunista, pero sí sabe que si le va bien con un partido se va con él, y si después ve que le puede ir mucho mejor con otro partido, pues se cambia. Tiene mucha experiencia y mucho cálculo. Allá en los años setenta, cuando había disputas entre los grupos priistas, sabía cuándo era oportuno apoyar a determinado grupo y cuando no. Lo que sí tiene, y que es en gran medida admirable, es su capacidad de negociación. Le gusta y sabe negociar. Y creo que eso es lo que lo ha mantenido como un personaje sobresaliente y admirado incluso por sus adversarios, y por ciudadanos que conocen su historia.

Jesús, dirigente local de la AAA en Cuautitlán Izcalli, 60 años, abril de 2016.

Otros transportistas hicieron alusión al trabajo político que realiza Pedro Sánchez con los diversos partidos políticos. Señalaron que el líder transportista se ha reunido con diversos personajes de la política local y estatal sin importar su adscripción política e ideológica. La mayoría de los transportistas entrevistados otorgaron aspectos positivos a estas relaciones políticas: “son por el bien del municipio”, para “el desarrollo de los municipios” o “para buscar soluciones a los problemas de la gente”. Sin embargo, constituyen acuerdos informales de carácter clientelar, cuyo objetivo es apoyar políticamente al candidato en cuestión a cambio de cuotas de poder y diversos beneficios. Al respecto, un transportista argumentó lo siguiente:

Pedro Sánchez ha buscado espacios en otros partidos políticos porque no está de acuerdo cómo han gobernado Cuautitlán Izcalli después de que él fue presidente municipal y cómo han gobernado los toluco en el estado. Lo hace con el fin de generar acuerdos para el desarrollo del municipio y en general del transporte en Izcalli y de toda la entidad. Se reúne con diversos personajes políticos de muchos partidos, quienes buscan consejos y apoyo del doctor. El no discrimina a nadie, cualquier líder social o político lo puede buscar, sin consideraciones de su ideología o postura política. Él no es de ningún partido, su partido es el bienestar de Izcalli. Mucha gente ve esto mal, pero no es así, la intención es buscar soluciones a los problemas de la gente con todos los partidos políticos.

Lucio, dirigente local de la AAA en Tultitlán, 45 años, enero de 2017.

Algunos transportistas centraron sus opiniones en el poder político-electoral que posee Pedro Sánchez y en general los transportistas agremiados a la AAA:

Es un personaje muy polémico, todos lo sabemos. Los políticos de todos los partidos lo buscan y nos buscan a nosotros (porque nosotros también somos de la organización y también importamos). Y nos buscan porque saben que los podemos apoyar con nuestros votos y los votos de nuestros familiares, por nuestros transportes, por la logística que podemos hacer. Lo que no nos gusta es que luego los políticos no cumplen, pero en estos casos nosotros los hacemos cumplir [se ríe]. Muchas personas se enojan de que bloqueamos calles, pero no ven que es porque los políticos, por ejemplo del municipio, no cumplen, no ponen orden o nos golpean en donde más nos duele: el transporte, que es nuestra fuente de empleo. Como dice [Pedro Sánchez]: nosotros los apoyamos si nos apoyan también. Porque la fuerza de [Pedro Sánchez] es la fuerza electoral, es nuestra fuerza como transportistas organizados. Muchos dicen que los de Antorcha pueden mover a mucha gente, pero no es cierto, nosotros tenemos más poder, sin duda, y lo hemos demostrado.

Manuel, dirigente local de la AAA en Nicolás Romero, 57 años, junio de 2016.

Ahora bien, en el contexto de confrontación con las autoridades del transporte estatal por las disposiciones establecidas en la Gaceta del Gobierno del 20 de marzo de 2018, varios transportistas hicieron referencia a la existencia de una alianza política entre Pedro Sánchez y MORENA para apoyar a sus candidatos a los ayuntamientos y diputados locales y federales en las elecciones de 2018. Por ejemplo, un transportista de Cuautitlán Izcalli señaló:

Actualmente el doctor está estableciendo una alianza con MORENA, nosotros vamos con MORENA. La orden es votar por los candidatos de MORENA para poder defender nuestros intereses como trabajadores del volante. Porque el gobernador y el Secretario de Movilidad nos están chingando. Además de que siguen apoyando a los antorchos, quienes trabajan en situación de irregularidad, ilegalidad, quieren que paguemos con nuestro dinero instrumentos de seguridad que les corresponden a ellos. A penas sale para comer, para llevar el pan a la casa, y quieren que nosotros paguemos algo que no nos corresponde, están pero muy mal. La seguridad es un asunto que debe atender el gobierno, no nosotros. Entonces, bajo el liderazgo del doctor, y de nuestros candidatos de MORENA, esperemos poder hacer frente a las agresiones de estos funcionarios que no tienen el mínimo conocimiento del transporte.

Carlos, trabajador transportista de IZGASA (AAA) en Cuautitlán Izcalli, 39 años, junio de 2018.

En diversas ocasiones, el cacique transportista ha hecho público su respaldo político a los candidatos de MORENA. En junio de 2018 justificó su apoyo a este instituto político con el argumento de estar en contra de la corrupción y la injusticia y por estar a favor del cambio, de una nueva forma de gobernar:

Yo ya lo dije en una entrevista, muy claro, voy a apoyar y estoy apoyando a MORENA. Yo creo que hay que tener en este país un cambio, necesitamos un cambio, una nueva forma de gobernar, una nueva forma de distribuir la riqueza. ¿Por qué hijos de la chingada, y lo digo con todas las palabras, por cada peso fiscal que producimos los ayuntamientos, los pueblos, nos regresan ocho centavos? ¡Bola de ojetes! Y lo demás se queda en un

gobierno obeso, en un gobierno federal obeso, corrupto; magos, son magos para desaparecer el dinero.

*Por eso apoyo a López Obrador, por eso apoyo al cambio, quiero un cambio. Yo quiero pedirles a todos los compañeros que vamos por MORENA, y sobre todo muy en especial a votar por los diputados federales y estatales para que realmente controlemos al poder y no el poder a nosotros. ¡Sí, quiero quitarle a Alfredo del Mazo el Congreso para pedirle inmediatamente la renuncia del Secretario de Movilidad Urbana!*⁶³

El actuar político de Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas permite observar cómo el caciquismo urbano se ha actualizado y readaptado a un escenario sociopolítico cambiante. En primer lugar, los caciques como Pedro Sánchez observan actualmente un considerable *pragmatismo político* y *flexibilidad política*. Es importante recordar al respecto que el cacique trata en todo momento de mantenerse como el único mediador político en su ámbito de influencia, de monopolizar los canales de comunicación política hacia las autoridades políticas superiores y hacia su clientela, de conservar y ampliar su poder en la comunidad u organización bajo su influencia, de incrementar su poder económico y político, de controlar ciertos recursos estratégicos y de preservar y fortalecer su posición estratégica y privilegiada. Para lograr estos propósitos, el actuar de los caciques y sus estrategias políticas suelen tener una fuerte dosis de pragmatismo político y de flexibilidad política que los lleva a no reconocer ni seguir, en los hechos, ideologías políticas o partidistas, aunque ciertamente en ocasiones se valen de éstas para legitimarse y fortalecer su dominio. De ahí que Rodrigo Borja defina al cacique como alguien “carente

⁶³ Declaraciones hechas el junio de 2018 en el pueblo de Rosario (Cuautitlán Izcalli), en una reunión a la que se me permitió asistir, en el marco de la celebración de la adhesión de transportistas de pipas a la organización de Autotransportistas y Comerciantes Metropolitanos (ACME-AAA). Como puede observarse, uno de los objetivos del apoyo a los candidatos del partido a las diputaciones federales y estatales, fue formar un bloque de poder al interior del congreso local para desde ahí ejercer presión sobre el gobierno estatal y buscar la renuncia del Secretario de Movilidad, quien desde que asumió la dependencia ha intentado afectar los intereses de los principales transportistas del Valle de México.

de convicciones ideológicas” (Borja, 1997: 82). Al respecto, en relación con el caciquismo mexicano del siglo XX, Alan Knight afirma que aunque esta forma de dominación podía asumir formas altamente ideológicas, tendía en realidad a ser altamente pragmático (Knight, 2005: 46). En seguida argumenta: “¿Quién de los estudiosos de la política mexicana no ha sido impresionado por la notable flexibilidad de los políticos mexicanos (especialmente del PRI), por su capacidad para ser todas las cosas para todos los hombres, para ‘reinventarse’ ellos mismos y a su partido sobre bases sexenales, para hablar incansablemente una retórica altamente demagógica, aunque dedicados a la política *hardball*?”. Al final concluye: “arbitrarias, las relaciones personalistas patrón-cliente son resistentes a las políticas ideológicas [...]” (*Ibid.*). Esta es una cualidad que persiste y que se ha reacomodado al entorno político democrático.

Si en el siglo XX el caciquismo estuvo estrechamente relacionado al PRI (y con el sistema político forjado por éste) porque era la principal vía para acceder y conservar el poder, a principios de este siglo, en un contexto caracterizado por la existencia de una mayor pluralidad política en los distintos niveles de la acción política, la política caciquil se encuentra estrechamente vinculada con una diversidad de partidos políticos. En este nuevo panorama político, hoy más que nunca los caciques se ven obligados a negociar y establecer acuerdos políticos (informales) con los diversos actores políticos, con el objetivo de conservar y ampliar su poder en las organizaciones o territorios donde asientan su dominio. Y al mismo tiempo, dichos actores políticos buscan esos acuerdos con el fin de obtener el apoyo político-electoral del cacique. En síntesis, *el caciquismo se ha transformado para conservar el poder, esto es, se ha readaptado de tal manera que se ha vuelto más pragmático y flexible en términos políticos.*

Como ejemplo de lo anterior se encuentra, precisamente, el caso del cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas. Al sostener un conflicto con el PRI en Cuautitlán Izcalli (el partido en el que durante décadas militó) —y en un escenario político caracterizado por la irrupción de nuevas fuerzas políticas en los gobiernos municipales—, ha establecido acuerdos políticos y alianzas con grupos políticos y liderazgos provenientes de otros partidos con el objetivo de preservar su dominio en el sector. Conviene resaltar en este punto los vínculos políticos y capacidad de negociación del cacique transportista. Este caso muestra que en la política caciquil, ser flexible en términos políticos e ideológicos, ser capaz de

adaptarse a los cambios y ser hábil para negociar, son elementos importantes para sostener el poder.

En segundo lugar, como ya se refirió, gracias a las reformas político-electorales que se han venido desarrollando en las últimas décadas en México, sin bien con diversas limitantes, los procesos electorales a nivel local y nacional se han vuelto más competitivos, transparentes y equitativos⁶⁴ si se les compara con las elecciones celebradas durante el régimen de partido hegemónico, lo que ha posibilitado el surgimiento y consolidación de una nueva pluralidad política. En este escenario, donde los procesos electorales han adquirido una gran importancia (y donde la obtención del voto de las clases populares deviene cada vez más importante para los grupos políticos que desean mantenerse en el poder), *las actividades de gestión y movilización de apoyo político-electoral que llevan a cabo los caciques* también han adquirido una considerable relevancia, lo que es aprovechado por estos últimos para conservar y ampliar su influencia (como ha sucedido en el caso del caciquismo en las organizaciones de transportistas). Siguiendo a Alan Knight, lo que subyace aquí es una paradoja, pues el fortalecimiento del poder de algunos caciques tiene lugar, justamente, durante el proceso de cambio político democrático: “[...] en la medida que la democracia ha prosperado y la competencia electoral ha llegado a ser más vigorosa, entonces el papel local de los caciques en algunas regiones habría crecido, dado que un PRI sitiado —y quizás sus rivales también— ahora necesita obtener el voto como nunca antes”. Más adelante argumenta: “A pesar de estar más abajo en la jerarquía, los caciques locales pueden sobrevivir y, como en el pasado, ajustarse creativamente a estos cambios [políticos]. Ciertamente, en la medida que las elecciones cuentan más ahora por mucho, la habilidad de los caciques para conseguir el voto es una prima” (*Ibid.*, pp. 31y 47-48). En virtud de ello, en tanto que se erigen como intermediarios políticos clientelares, los caciques son gestores y activistas políticos expertos (“caudillos electorales”). Con ello, en este entorno de competencia político-electoral —y gracias a su capacidad de movilización político-electoral y en general al respaldo político que puede proporcionar— el poder de los caciques se ha fortalecido, se vuelven *necesarios* e imprescindibles para los actores políticos y gubernamentales que hoy más que nunca requieren de su apoyo. Este es el caso del cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas del norponiente del Estado de México.

⁶⁴ Aunque ciertamente persisten territorios subnacionales autoritarios.

2. El control de recursos estratégicos en el sector de transporte público

2.1. El transporte público concesionado en el Estado de México: un análisis general

Este apartado tiene como objetivo abordar la relevancia de los recursos estratégicos que controlan los caciques transportistas, en particular examinar el número de concesiones y parque vehicular de transporte público que existe en la entidad mexiquense. A partir de lo anterior se argumenta que el control de concesiones y unidades de transporte público les proporciona a los dirigentes transportistas un considerable poder político y económico.

Cómo se discutió en el apartado anterior, el otorgamiento de nuevas concesiones y la renovación de las mismas constituye uno de los ejes sobre los que erigen los acuerdos corporativos e intercambios clientelares entre las organizaciones de transportistas y sus líderes y los actores políticos y gubernamentales del estado. Cabe recordar que una concesión es la cesión de derechos que da el gobierno estatal a favor de particulares o de empresas para proporcionar servicios de transporte público. De acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de México y del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, la autoridad competente sólo puede otorgar concesiones a sociedades mercantiles, constituidas en sociedades anónimas de capital variable. Así, el Artículo 36 de dicha ley establece que “las concesiones y proyectos de asociación con particulares sólo podrán otorgarse a sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana constituidas como sociedades anónimas de capital variable” (GEM, 2015: 21). De tal suerte que se dejan de otorgar concesiones a particulares (esquema parecido al modelo de funcionamiento *hombre-camión*, basado en el otorgamiento de concesiones individuales) y se hace obligatoria la conformación de empresas mercantiles con *concesiones únicas*. Con ello, en la exposición de motivos de la propuesta de reforma a la Ley de Movilidad en 2015, se afirma: “[...] que el concesionario, actual persona física del transporte, se transforme de común acuerdo con otros concesionarios en una sociedad mercantil que les permita contar con la posibilidad efectiva de un retiro digno y la participación real en la vida productiva estatal como empresario del transporte” (GEM, 2015). Por su parte, el Artículo 16 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México establece que: “Para servicio regular de pasaje en sus modalidades de colectivo y mixto sólo se podrán otorgar a *personas morales mexicanas constituidas en forma de sociedad mercantil* que reúnan los requisitos que establece el Código y este Reglamento”, y “la duración de las concesiones no podrá ser mayor de diez años para toda clase de servicio de transporte,

excepto el transporte masivo, cuya duración se determinará considerando las disposiciones del artículo 7.32 del Código” (GEM, 2017c). Evidentemente, esta política que incentiva la conformación de empresas de transporte, al sujetar al transportista obligatoriamente a la empresa y a las organizaciones, puede favorecer una mayor concentración del poder al interior de las mismas y fortalecer el poder de los propios dirigentes transportistas. En el Cuadro 14 el lector podrá observar el costo actual de las concesiones para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en la entidad.

Cuadro 14. Costo de las concesiones para prestar el servicio público de transporte en el Estado de México, 2018

Tipo de servicio y concesión		Costo	
Servicio regular de transporte	Colectivo	Autobuses	31,507.00
		Minibuses	25,833.00
		Vagonetas	25,833.00
	Mixto (camioneta de carga y pasaje)	21,005.00	
Servicio discrecional de pasaje	Individual en automóvil de alquiler de sitio, de alquiler de radio servicio y de alquiler sin base, tipo intraurbano o suburbano.	24,312.00	
El servicio discrecional de arrastre o de salvamento	Grúas de arrastre	31,507.00	
	Grúas de salvamento	31,507.00	
	Servicio de depósito de vehículos	31,507.00	
Por estudios técnicos y económicos, a solicitud de los particulares	Concesiones para servicio de transporte de pasajeros	2,099.00	
	Concesiones para servicio discrecional de arrastre o de salvamento.	2,099.00	

Nota: El Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México establece en su Artículo 16, numeral III, que "la duración de las concesiones no podrá ser mayor de diez años para toda clase de servicio de transporte, excepto el transporte masivo, cuya duración se determinará considerando las disposiciones del artículo 7.32 del Código".

Fuente: Elaboración propia con base en información del Gobierno del Estado de México. Periódico Oficial. Gaceta del Gobierno, 20 de diciembre de 2017. "Acuerdo por el que se dan a conocer las cuotas y tarifas para el ejercicio fiscal de 2018" (GEM, 2017d)

Ahora bien, según cifras de la Secretaría de Movilidad del Estado de México, hasta abril de 2018 se habían registrado 168 mil concesiones, de las cuales 73 mil se encuentran vencidas (entre taxis, combis, minivans, microbuses y autobuses) y 32 mil más vencerán a finales de ese año, por lo que cerca del 62.5% de las unidades de transporte público estarían operando de manera irregular en el caso de que los transportistas no realicen los trámites de renovación (Mancilla, 2018; González, 2018). A lo anterior se agrega que entre 60 y 80 mil unidades de transporte público prestan el servicio de manera ilegal, es decir, sin ningún tipo de permiso (Velasco, 2018). En 2015, el entonces Secretario del Transporte, Isidro Pastor, afirmó que en la entidad circulan aproximadamente 200 mil unidades de transporte público (103 mil taxis y 62 mil de ruta fija), de las cuales 165 mil son concesionadas y 35 mil son toleradas, así como 350 empresas de transporte que prestan el servicio (Barrera, 2015).

Sin embargo, las estadísticas de la propia Secretaría de Movilidad (véase el Cuadro 15) establecen que en 2016 el parque vehicular de transporte público registrado fue de 319 mil 902 vehículos, donde predominan el Sedán (210, 775) y la Combi/Vagoneta (71,983). En cuanto al número de concesiones para el servicio público, el padrón consta de 209 mil 916 concesiones, de las cuales la mayoría corresponde propiamente al transporte público de pasajeros: los taxis con 116 mil 616 (55.55%), el transporte de pasajeros con 47 mil 889 (22.81%) y los colectivos de ruta con 41 mil 348 (19.67%), dando un total de 205 mil 853 concesiones. Asimismo, según los datos oficiales, en el 2016 se otorgaron 54 mil 260 concesiones, principalmente para taxis (37 mil 758) y transporte de pasajeros (16 mil 60).⁶⁵

Estas cifras son sumamente importantes porque hacen referencia no sólo al control del sector en el estado por parte de los principales dirigentes transportistas mexiquenses sino también al “musculo” político-electoral que poseen éstos y al apoyo político que pueden proporcionar a través de su estructura corporativa (la votación en favor de algún

⁶⁵ Las estadísticas de la autoridad del transporte mexiquense observan diversas inconsistencias. Por ejemplo, los datos que proporciona dicha autoridad a los medios de comunicación no coinciden con sus propias bases de datos. A falta de claridad en las cifras oficiales, en el caso de los datos presentados en el Cuadro 15 se deduce que la diferencia entre la cantidad de concesiones y de vehículos registrados radica en que en este último caso se incluyen a vehículos que no necesariamente cuentan con una concesión, es decir, de los llamados “tolerados”. Asimismo, la autoridad del transporte no define ni proporciona información sobre qué tipo de transporte se incluye en la categoría de “transporte de pasajeros”, ocasionado que se confunda éste con el transporte colectivo (taxi, combi/vagoneta, microbús y autobús). Posiblemente, se refiere al transporte de personal, escolar y de turismo. A pesar de estas inconsistencias, los datos presentados permiten tener una imagen general del sector de transporte público en el estado.

partido político, el préstamo de unidades de transporte para el traslado de personas a eventos políticos, la difusión de propaganda política en sus unidades, entre otros).

Cuadro 15. Vehículos registrados, padrón de concesiones y concesiones otorgadas en el Estado de México, 2016

Vehículos registrados de servicio público	Tipo de vehículo	Cantidad
	Sedán	210,775
	Combi/Vagoneta	71,983
	Autobús	22,590
	Microbús	10,518
	Otras Unidades	4,036
	Total	319,902
Padrón de concesiones para el servicio público según tipo de transporte	Tipo de transporte	Cantidad
	Taxis	116,616
	Transporte de pasajeros	47,889
	Colectivo de ruta	41,348
	Radio taxis	2,105
	Carga en general	808
	Servicio mixto	450
	Transporte de grúa	448
	Transporte escolar	217
	Servicio de turismo	34
	Transporte de materiales	1
	Total	209,916
Concesiones otorgadas por modalidad de servicio (2016)	Modalidad de servicio	Cantidad
	Taxis	37,758
	Transporte de pasajeros	16,060
	Radio taxis	409
	Carga en general	22
	Servicio de turismo	11
	Total	54,260

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México (IGCEM). Estadística Básica Municipal.

En el Cuadro 16 el lector podrá observar la evolución del parque vehicular de servicio público registrado en el Estado de México durante el periodo 2001-2016. Mientras que en el 2001 existía un registro total de 75 mil 355 vehículos de servicio público, quince años después, en el 2016, esta cantidad se incrementó a 319 mil 902 vehículos, es decir, hubo un aumento de más de 400 por ciento. Además, en todos los años que comprende el periodo, los vehículos de servicio público que predominan es el de tipo Sedán (taxi y radiotaxi), cuyo porcentaje es de más del 60% a partir del 2006, y la Combi/Vagoneta, con un porcentaje de más del 20% a partir del 2008. En el 2016, como se argumentó, destacan por su cantidad los vehículos tipo Sedán (taxi y radio taxi) (65.89%), le siguen las combis/vagonetas con el 22.50%, los autobuses con 7.06% y los microbuses con 3.29%.

Asimismo, de los datos contenidos en el Cuadro 16 se puede advertir que, en términos absolutos, los autobuses han aumentado de manera importante mientras que los microbuses han disminuido ligeramente. En el primer caso, en 2001 se tenían registrados 8 mil 489 unidades en la entidad, cifra que se incrementó a 22 mil 590 en 2016 (casi un 150%). En el segundo caso, mientras que en 2001 la cantidad de microbuses registrada fue de poco más de 12 mil unidades (en 2002 fue de 13 mil 280), para el 2016 esta cantidad disminuyó a 10 mil 518 unidades. Las combis/vagonetas, por su parte, tienen un incremento importante en este lapso: de 25 mil 653 en 2001 a 71 mil 983 en 2016 (casi un 200%). Sin embargo, en términos porcentuales, estos tres tipos de vehículos disminuyen gradualmente su importancia respecto de las unidades tipo sedán (taxi y radio taxi). Estos últimos observaron un importante crecimiento durante el periodo: de 26 mil 885 unidades registradas en 2001, se incrementaron a más de 100 mil a partir de 2008 y llegaron a 210 mil 775 unidades en 2016; así, mientras que en el 2001 representaban el 35.68% del total de unidades registradas, en el 2016 representaron el 65.89%. Estos datos muestran el crecimiento gradual del transporte de baja capacidad (combis/vagonetas, pero sobre todo taxis y radio taxis) dentro del sector de transporte público de la entidad mexiquense.

Cuadro 16. Vehículos de servicio público registrados en el Estado de México, 2001-2016

Año	Tipo de vehículo										
	Total	Autobús	%	Microbús	%	Combis /vagonetas	%	Sedán (taxi y radiotaxi)	%	Otras unidades	%
2016	319,902	22,590	7.06	10,518	3.29	71,983	22.50	210,775	65.89	4,036	1.26
2015	291,393	21,134	7.25	10,259	3.52	64,913	22.28	191,061	65.57	4,026	1.38
2014	290,065	21,034	7.25	10,256	3.54	64,280	22.16	190,469	65.66	4,026	1.39
2013	274,746	20,118	7.32	10,067	3.66	60,187	21.91	180,392	65.66	3,982	1.45
2012	253,090	18,764	7.41	9,750	3.85	54,095	21.37	167,602	66.22	2,879	1.14
2011	229,400	17,398	7.58	9,415	4.10	49,016	21.37	151,059	65.85	2,512	1.10
2010	194,149	15,882	8.18	8,348	4.30	40,612	20.92	127,114	65.47	2,193	1.13
2009	172,155	14,586	8.47	8,065	4.68	35,052	20.36	112,382	65.28	2,070	1.20
2008	158,807	13,699	8.63	8,013	5.05	31,938	20.11	103,409	65.12	1,748	1.10
2007	137,865	12,452	9.03	7,862	5.70	27,279	19.79	89,058	64.60	1,214	0.88
2006	127,382	11,868	9.32	7,755	6.09	25,128	19.73	81,569	64.03	1,062	0.83
2005	120,146	17,611	14.66	10,500	8.74	20,416	16.99	70,721	58.86	898	0.75
2004	77,957	9,628	12.35	7,482	9.60	29,420	37.74	30,570	39.21	857	1.10
2003	74,936	8,753	11.68	12,105	16.15	25,035	33.41	27,363	36.52	1,680	2.24
2002	76,790	8,914	11.61	13,280	17.29	25,806	33.61	27,111	35.31	1,679	2.19
2001	75,355	8,489	11.27	12,969	17.21	25,653	34.04	26,885	35.68	1,359	1.80

Fuente: Elaboración propia con datos de los Informes de Gobierno 2012-2017 (anexos estadísticos). Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México (IGECM), con información de la Secretaría de Movilidad. Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación, 2007-2017.

Igualmente, de acuerdo con las cifras presentadas en el Cuadro 17, en el estado predomina el transporte particular respecto del transporte público, pues en el 2016 de los 6 millones 825 mil 544 vehículos registrados, el 95.31% correspondió al primer tipo (6 millones 505 mil 642 unidades) y sólo el 4.69% al segundo (319 mil 902 unidades). En virtud de ello, — y tomando en consideración los datos contenidos en los cuadros precedentes—, se concluye que en la entidad mexiquense prevalece el transporte de baja capacidad, en primer lugar por la preponderancia del transporte particular, principalmente el automóvil, y en segundo lugar, como se argumentó, por el predominio en el sector de transporte público de unidades de transporte tipo sedán (taxi y radio taxis) y combis/vagonetas, situación que trae consigo problemas de contaminación y congestión vehicular a nivel metropolitano. Este elemento característico, que no es exclusivo de los municipios mexiquenses sino del resto de la ZMVM y de otras metrópolis mexicanas, es resultado, entre otros factores, de la escasa y/o deficiente planeación en materia de desarrollo urbano y del transporte, así como la persistencia de una lógica corporativista y clientelar en el sector.

En contraste, de acuerdo con la Secretaría de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México, en la capital del país existe un registro de aproximadamente 108 mil 41 taxis, y un número no determinado sin registro que proporciona el servicio de manera irregular. Asimismo, se tiene contabilizado un parque vehicular de transporte colectivo de 30 mil 170 unidades (de las cuales 20 mil son microbuses), que presta el servicio en 104 rutas y mil 150 ramales. Además, se encuentran registradas 106 organizaciones, de las cuales nueve son empresas y el resto son asociaciones civiles (GDF, 2010: 32-33).⁶⁶ En total se contabiliza un aproximado de 138 mil 211 unidades de transporte público registradas en la Ciudad de México, casi 30 mil unidades menos respecto del Estado de México, el cual, como se refirió, cuenta con 168 mil concesiones de transporte público.

⁶⁶ Dentro de las problemáticas que se observan en el sector de transporte público de la capital del país se encuentran las siguientes: el vencimiento de la concesión de cerca de 70 mil taxis registrados; la prestación del servicio de manera irregular (cerca del 80% de las unidades de transporte público colectivo se encuentra en esta situación); la prestación del servicio de manera ilegal; el predominio de unidades de transporte de baja capacidad (vagonetas tipo combi y microbuses) y la existencia de unidades de transporte que han concluido su vida útil autorizada de 10 años (GDF, 2010: 32-33).

Cuadro 17. Unidades vehiculares registradas en Estado de México, 2006-2016

Año	Vehículos	Particulares	%	Públicos	%
2016	6,825,544	6,505,642	95.31	319,902	4.69
2015	6,147,858	5,856,465	95.26	291,393	4.74
2014	5,428,852	5,138,787	94.66	290,065	5.34
2013	4,886,088	4,611,342	94.38	274,746	5.62
2012	4,387,257	4,134,167	94.23	253,090	5.77
2011	3,832,443	3,603,043	94.01	229,400	5.99
2010	3,277,979	3,083,830	94.08	194,149	5.92
2009	2,962,830	2,790,675	94.19	172,155	5.81
2008	2,630,404	2,471,597	93.96	158,807	6.04
2007	2,194,831	2,056,966	93.72	137,865	6.28
2006	2,150,864	2,023,482	94.08	127,382	5.92

Nota: Los vehículos particulares incluyen motocicletas.

Elaboración propia con información del Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México (IGCEM) y de la Secretaría de Movilidad. Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación, 2007-2017.

En los cuadros 18 y 19 el lector podrá observar el padrón de concesiones otorgadas para el servicio público por regiones y municipios seleccionados del norponiente y noreste del Estado de México,⁶⁷ territorios donde el líder transportista que se analiza ejerce una considerable influencia en el sector a través de las distintas organizaciones y empresas de transporte público que controla. Cabe afirmar que muchos de estos municipios están atravesando actualmente por un proceso acelerado de urbanización, como son los casos de Tecámac y Zumpango, territorios donde cada vez más se requiere de la ampliación o creación de nuevas rutas de transporte público y el otorgamiento de nuevas concesiones. Con base en los datos contenidos en dichos cuadros, se puede advertir que en el 2010 los siguientes municipios concentraron la mayor cantidad de concesiones otorgadas: Ecatepec

⁶⁷ Se toma como base la regionalización oficial realizada por el gobierno del Estado de México.

(12 mil 783), Tlalnepantla de Baz (7 mil 250), Cuautitlán Izcalli (4 mil 890), Atizapán de Zaragoza (3 mil 356), Cuautitlán (2 mil 409), Tultitlán (2 mil 113), Coacalco de Berriozábal (mil 451), Zumpango (mil 450) y Tecámac (mil 158). Para el 2016, estos mismos municipios incrementaron el número de concesiones y concentraron la mayor cantidad de las mismas en cada una de sus respectivas regiones. Esta concentración de concesiones se relaciona con el hecho de que dichos municipios también son los más densamente poblados.

Destaca Cuautitlán Izcalli, municipio donde el líder transportista estudiado controla el sector de transporte público. Tanto en 2010 como en 2016 este municipio concentró la mayor cantidad de concesiones de transporte público en la región a la que pertenece (Región IV). En 2010 contaba con 4 mil 890 unidades concesionadas, de las cuales mil 856 correspondieron a taxis, mil 855 a transporte de pasajeros y mil 87 a colectivo de ruta. No obstante, en 2016 Cuautitlán Izcalli observó un incremento importante en este rubro, pues casi duplica las concesiones otorgadas respecto de 2010, con un total de 7 mil 906 concesiones. De esta cantidad, 3 mil 581 (45.29%) correspondieron a concesiones de taxi, le siguió el transporte de pasajeros con 2 mil 432 (30.76%) y el colectivo de ruta con mil 215 (15.36%).

Si se suman la concesiones existentes en todos los municipios que integran las regiones, se obtiene un total de 40 mil 483 concesiones para el 2010; de esta cantidad destaca el colectivo de ruta con 16 mil 828 unidades (41.56%), le sigue el transporte de pasajeros con 11 mil 875 (29.33%) y los taxis con 11 mil 322 concesiones (27.96%). Sin embargo, para el 2016, el número total de concesiones se incrementa a 65 mil 396 unidades, casi 25 mil concesiones más respecto del 2010, siendo ahora los taxis los que predominan con 26 mil 122 concesiones (40%), le sigue el transporte de pasajeros con 20 mil 555 (31.43%) y el colectivo de ruta con 17 mil 492 (26.74%).

Cuadro 18. Padrón de concesiones otorgadas para el servicio público por regiones y municipios seleccionados del norponiente y noreste del Estado de México, 2010

Región	Municipio	Población 2010	Tipo de transporte				Total
			Taxis (1)	Transporte pasajeros	Colectivo de ruta	Otros (2)	
Región IV. Cuautitlán Izcalli	Cuautitlán Izcalli	511,675	1,856	1,855	1,087	92	4,890
	Coyotepec	39,030	21	228	65	0	314
	Tepotzotlán	88,559	60	31	156	0	247
	Huehuetoca	100,023	146	7	26	0	179
	Villa del Carbón	44,881	21	3	0	0	24
Región V. Ecatepec	Ecatepec de Morelos	1,656,107	1,070	3,670	7,949	94	12,783
	Tecámac	364,579	591	127	432	8	1,158
	Teotihuacán	53,010	201	21	472	0	694
	Otumba	34,232	158	0	89	0	247
	Acolman	136,558	31	21	2	0	54
	San Martín de las Pirámides	24,851	49	0	1	0	50
	Temascalapa	35,987	14	15	0	0	29
	Axapusco	25,559	25	0	0	0	25
Nopaltepec	8,895	5	0	0	0	5	
Región XII. Tlalnepantla	Tlalnepantla de Baz	664,225	2,289	1,297	3,643	21	7,250
	Atizapán de Zaragoza	489,937	1,853	358	1,047	98	3,356
Región XIV. Tultitlán	Cuautitlán	140,059	983	1,065	278	83	2,409
	Tultitlán	524,074	730	699	658	26	2,113
	Coacalco de Berriozábal	278,064	644	89	718	0	1,451
	Tultepec	91,808	87	689	103	8	887
	Melchor Ocampo	50,240	20	404	0	0	424
	Teoloyucán	63,115	24	208	11	0	243
Región XVI. Zumpango	Zumpango	159,647	369	984	69	28	1,450
	Apaxco	27,521	34	34	11	0	79
	Hueypoxtla	39,864	17	31	1	0	49
	Jaltenco	26,328	15	12	10	0	37
	Tequixquiac	33,907	9	11	0	0	20
	Nextlalpan	34,374	0	16	0	0	16
	Tonanitla	10,216	0	0	0	0	0
Total		5,757,325	11,322	11,875	16,828	458	40,483

(1) Incluye a los radiotaxis.

(2) Incluye transporte de carga en general, de materiales, grúas, escolar, servicio mixto y de turismo.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México (IGECEM). Con información de la Secretaría del Transporte, 2011 y del Censo 2010.

Cuadro 19. Padrón de concesiones otorgadas para el servicio público por regiones y municipios seleccionados del norponiente y noreste del Estado de México, 2016

Región	Municipio	Población 2016	Tipo de transporte				Total
			Taxis (1)	Transporte pasajeros	Colectivo de ruta	Otros (2)	
Región IV. Cuautitlán Izcalli	Cuautitlán Izcalli	531,041	3,581	2,432	1,215	678	7,906
	Coyotepec	41,810	48	473	141	0	662
	Huehuetoca	128,486	492	55	26	5	578
	Tepotztlán	94,198	244	51	156	21	472
	Villa del Carbón	47,151	319	6	0	0	325
Región V. Ecatepec	Ecatepec de Morelos	1,677,678	3,440	6,427	8,054	94	18,015
	Tecámac	446,008	1,564	478	457	8	2,507
	Teotihuacán	56,993	236	88	477	10	811
	Otumba	35,274	220	0	89	0	309
	Temascalapa	38,622	135	59	2	0	196
	Acolman	152,506	100	29	2	0	131
	San Martín de las Pirámides	26,960	67	0	1	0	68
	Axapusco	27,709	58	0	0	0	58
Nopaltepec	8,960	5	0	0	0	5	
Región XII. Tlalnepantla	Tlalnepantla de Baz	700,734	5,514	2,795	3,689	97	12,095
	Atizapán de Zaragoza	523,296	3,477	653	1,047	99	5,276
Región XIV. Tultitlán	Tultitlán	520,557	2,056	1,423	785	80	4,344
	Cuautitlán	149,550	1,685	1,323	281	94	3,383
	Coacalco de Berriozábal	284,462	1,307	296	734	5	2,342
	Tultepec	150,182	331	1,131	166	8	1,636
	Melchor Ocampo	57,152	151	825	0	0	976
	Teoloyucán	66,518	37	222	11	0	270
Región XVI. Zumpango	Zumpango	199,069	838	1,619	137	28	2,622
	Apaxco	29,347	70	67	11	0	148
	Hueyoxtla	43,784	72	39	1	0	112
	Jaltenco	27,825	37	17	10	0	64
	Tequixquiac	36,902	24	31	0	0	55
	Nextlalpan	39,666	10	16	0	0	26
	Tonanitla	9,728	4	0	0	0	4
	Total	6,152,168	26,122	20,555	17,492	1,227	65,396

(1) Incluye a los radiotaxis.

(2) Incluye transporte de carga en general, de materiales, grúas, escolar, servicio mixto y de turismo.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México (IGCEM). Información Socioeconómica Básica Regional, 2017. Con información de la Secretaría de Movilidad. Dirección General del Registro Estatal de Transporte Público, 2017 y de la Encuesta Intercensal 2015.

Con base en lo argumentado en este apartado, se concluye, en primer lugar, que en el Estado de México existe una importante cantidad de concesiones y vehículos de transporte público registrados: 168 mil unidades concesionadas que son controladas por los transportistas mexiquenses. Este control de concesiones y unidades de transporte público proporciona a los dirigentes transportistas un considerable poder político por las siguientes razones: a) satisfacen las necesidades de movilidad de miles de mexiquenses que utilizan el transporte público, y ello les posibilita, en determinadas coyunturas, ejercer presión sobre el gobierno estatal (a través de la amenaza de la suspensión del servicio, por ejemplo) cuando se pretende afectar sus intereses; b) el control de estos recursos les permite formar y movilizar a una clientela política; y c) todo lo anterior les posibilita ejercer una importante influencia en la política local y estatal. En segundo lugar, se colige que en las regiones y municipios seleccionados del norponiente y noreste de la entidad, las concesiones de transporte público se encuentran concentradas en mayor grado en aquellos municipios donde Pedro Sánchez ejerce una considerable influencia en el sector.

2.2. La movilidad urbana y las necesidades de desplazamiento como fuente de poder de los caciques del transporte público

Como se expuso en el capítulo teórico-conceptual, el dominio de los caciques se funda en la existencia y satisfacción de determinadas necesidades sociales. En el caso del sector de transporte público del Estado de México, el control que ejercen los caciques transportistas como Pedro Sánchez sobre organizaciones, empresas, concesiones y rutas de transporte público les proporciona un considerable poder social, político y económico porque estos recursos *responden a la satisfacción de una necesidad social, a saber: la movilidad urbana que se realiza a través del transporte público, esto es, las necesidades de desplazamiento de una gran cantidad de población que vive en la entidad mexiquense.*⁶⁸ En efecto, las necesidades de traslado de miles de personas que utilizan el transporte público se convierten en una fuente de poder para los caciques transportistas. Éstos, junto con sus agremiados, prestan un servicio indispensable y estratégico para cualquier ciudad: la movilidad urbana.

⁶⁸ Dichos recursos estratégicos también responden a las necesidades de empleo de los propios transportistas.

Lo anterior es sumamente importante si se toma en cuenta la gran cantidad de concesiones de transporte público que se han otorgado en el Estado de México (168 unidades concesionadas); la gran cantidad de población mexiquense que utiliza los taxis y los colectivos de ruta para trasladarse, y el importante papel que juegan estos dos medios de transporte en la cobertura de los viajes que diariamente se realizan en la entidad (y en general en la ZMVM), tal como se observará en este apartado. De acuerdo con ello, el objetivo de este apartado es analizar la manera en que el transporte colectivo desempeña un papel relevante en la movilidad urbana de los habitantes de los municipios mexiquenses conurbados, y en general de la población de la ZMVM, aspecto que contribuye a entender el considerable poder político y económico que ostentan los principales líderes transportistas mexiquenses, incluyendo por supuesto a Pedro Sánchez.

La movilidad es una necesidad básica del ser humano porque a través de ella los individuos pueden realizar sus actividades cotidianas (Obregón-Biosca y Betanzo-Quezada, 2012). Es una necesidad que posibilita realizar todas aquellas actividades necesarias para la producción (de bienes y servicios) y reproducción social de los grupos sociales (traslado a la escuela, al trabajo, a los servicios médicos, a las compras, entre otros). Se entiende por movilidad al conjunto de “los viajes que un grupo social conoce, los que considera posibles hacer, y los que finalmente hace. Se concreta (o realiza) en viajes y se le estudia a través de ellos, pero su comprensión e interpretación no se agota en los viajes realizados” (Gutiérrez, 2005: párrafo 3). La movilidad urbana está estrechamente relacionada con las variables de tiempo y espacio, a partir de las cuales se formulan determinadas problemáticas sociales: el tiempo de traslado, el predominio de determinados tipos y modos de transporte, la infraestructura urbana del transporte, la accesibilidad urbana, la desigualdad e inclusión social en el contexto urbano, la segregación socioespacial, entre otros. Asimismo, la movilidad en las ciudades, y la manera en que se desarrolla, tiene una fuerte incidencia en tres factores, a saber: en la calidad de vida de la población, en el desarrollo económico y en el medio ambiente.

Para el estudio de la movilidad urbana se utiliza como unidad de análisis los desplazamientos o viajes origen-destino que realizan los individuos y grupos sociales en un determinado territorio. En virtud de ello, las encuestas origen-destino constituyen uno de los principales instrumentos que se utilizan para estudiar la movilidad urbana. En el caso de la

ZMVM, la encuesta de este tipo más reciente es la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD-2017) (INEGI, 2018).⁶⁹ El objetivo de ésta es conocer la movilidad cotidiana de los habitantes de la ZMVM y las características de los viajes que efectúan diariamente. A continuación se llevará a cabo un examen de los principales resultados de dicha encuesta con el objetivo de llamar la atención del lector en torno a la importancia que tienen los taxis y los colectivos de ruta (micro y combi) en la cobertura de los viajes diarios que se realizan en la ZMVM, así como la cantidad de población metropolitana que emplea estos medios de transporte para desplazarse, factores que explican en parte, como se ha referido, la importancia social y política de las organizaciones y empresas del transporte público en la entidad mexiquense, y el poder que ostentan los líderes transportistas como Pedro Sánchez.

De acuerdo con los datos de la EOD-2017 contenidos en el Cuadro 20, de los 19.38 millones de personas de 6 años y más que viven en la ZMVM, poco más del 80% (15.63 millones) realiza al menos un viaje entre semana. De esta última cantidad, el 50.93% (casi 8 millones de personas) utiliza al menos un tipo de transporte público, siendo el transporte colectivo (microbús y combi) el más empleado por la población de la metrópoli. En efecto, de esos 8 millones de personas, *los colectivos trasladan diariamente a 6 millones 94 mil 18 personas (76.6%), es decir, 7 de cada 10 personas que utilizan el transporte público emplean el colectivo para trasladarse.* Le sigue el Metro con 2 millones 386 mil 561 personas (30%).⁷⁰ De los datos presentados en el Cuadro 11 también se colige que *en los municipios conurbados del Estado de México y el municipio de Tizayuca, Hidalgo, se utiliza en mayor cantidad el transporte colectivo (83.4%) y en menor medida el Metro (24.8%),* mientras que en la Ciudad de México ocurre lo contrario, pues en la capital se emplea en mayor cantidad el Metro (36%) y un menor medida el transporte colectivo (68%). Evidentemente, este menor uso del Metro en los municipios conurbados se debe a la reducida cobertura que tiene este sistema de transporte en dicho territorio.

⁶⁹ Esta encuesta fue levantada por el INEGI durante el periodo entre enero- marzo de 2017, con colaboración de la UNAM, cuyos resultados preliminares se dieron a conocer a principios de 2018. La encuesta se aplicó a 66 mil 625 viviendas de las 16 delegaciones de la Ciudad de México, 59 municipios conurbados del Estado de México y el municipio de Tizayuca, Hidalgo. La población objetivo fueron las personas de 6 años y más que realizan viajes.

⁷⁰ Igualmente, de los 3 millones 477 mil 654 personas que viajan en algún tipo de transporte privado, la mayoría de ésta emplea el automóvil o la camioneta (90.5%) y en una menor proporción la motocicleta, el transporte escolar y el transporte de personal. Es importante afirmar que 10 millones 301 mil 243 personas de 6 años y más (65.9%) emplea el modo de transporte caminando durante su viaje, cantidad que incluye tanto a las personas que combinan el caminar con otro modo de transporte como a las personas que utilizan exclusivamente este modo de transporte.

Cuadro 20. Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana¹ por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s), según área geográfica de residencia, 2017

Tipo y modo de transporte	ZMVM		Residentes de la Ciudad de México		Residentes del Estado de México y Tizayuca*	
	Población	%	Población	%	Población	%**
Total²	15,624,949	100.0	6,934,720	100.0	8,690,229	100.0
Transporte público³	7,959,088	50.9	3,705,012	53.4	4,254,076	49.0
Colectivo	6,094,018	76.6	2,546,901	68.7	3,547,117	83.4
Taxi (sitio o aplicación)	1,070,141	13.4	592,693	16.0	477,448	11.2
Metro	2,386,561	30.0	1,333,248	36.0	1,053,313	24.8
Metrobús o Mexibús	618,568	7.8	347,965	9.4	270,603	6.4
Otro Transporte público	1,200,411	15.1	576,153	15.6	624,258	14.7
Transporte privado⁴	3,477,654	22.3	1,746,909	25.2	1,730,745	19.9
Automóvil	3,148,936	90.5	1,619,084	92.7	1,529,852	88.4
Motocicleta	175,874	5.1	66,742	3.8	109,132	6.3
Transporte escolar	157,463	4.5	68,910	3.9	88,553	5.1
Transporte de personal	22,437	0.6	6,738	0.4	15,699	0.9
Caminar en la calle	10,301,243	65.9	4,677,044	67.4	5,624,199	64.7
Bicicleta⁵	342,796	2.2	110,739	1.6	232,057	2.7
Otro⁶	23,998	0.2	11,405	0.2	12,593	0.1

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

1. El día de la semana observado pudo haber sido martes, miércoles o jueves.
2. La suma por modo de transporte utilizado, puede ser mayor que su total correspondiente, debido a que una persona puede emplear más de un modo de transporte.
3. El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte público
4. El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al total de transporte privado.
5. Debido a la forma en que se captó la bicicleta, no es posible distinguir si es transporte público o privado.
6. En la categoría "Otro" se incluye trajinera y lancha, entre otros.

*Población residente en los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca

** Los porcentajes de los tipos de transporte se obtienen con respecto a los totales de transporte público o privado. La suma de estos porcentajes por modo de transporte utilizado puede ser mayor que su total correspondiente debido a que una persona puede emplear más de un modo de transporte. Del tal suerte que, por ejemplo, el porcentaje de la población de 6 años y más residentes de los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca que utilizó el transporte colectivo (83.4%) se obtuvo con respecto a la población total que utilizó el transporte público en general (4 millones 254 mil 76).

Ahora bien, de acuerdo con la EOD-2017, en la ZMVM se realizan cerca de 34 millones 558 mil 217 viajes entre semana, de los cuales 11 millones 147 mil 585 (32.26%) se efectúan exclusivamente caminando (véase el Cuadro 21). Si se resta esta última cantidad al total, se tienen 23 millones 410 mil 632 viajes donde se emplea algún modo de transporte (público o privado). En contraste, en la Encuesta Origen-Destino de 2007 se habían contabilizado 21 millones 954 mil 157 trayectos donde se empleaba algún modo de transporte, lo cual representa un incremento de un millón 456 mil 475 respecto del 2017.⁷¹ Siguiendo la encuesta de 2007, de los casi 22 millones de viajes que se efectuaban diariamente a nivel metropolitano, 14.8 millones (67.27%) se realizaban en transporte público; casi una tercera parte (6.8 millones) en transporte privado y el resto (0.3 millones) en transporte mixto o de algún otro tipo. Y de los viajes en transporte público, el 65% (cerca de 9.6 millones) se efectuaban en transporte público concesionado (autobús, microbús y combi) (INEGI, 2007).

En 2017, de acuerdo con las cifras presentadas en el Cuadro 21, de los 23 millones 410 mil 632 viajes que se realizan en algún modo de transporte, 15 millones 569 mil 247 corresponden a viajes en transporte público (45.05% del total), de los cuales el 74.14% se efectúan en transporte colectivo (11 millones 543 mil 302 viajes), es decir, en tres de cuatro viajes que se realizan en transporte público se usa el transporte colectivo.⁷² Le sigue en importancia el Metro en frecuencia de uso con 28.70% de los trayectos (4 millones 468 mil 576) y los taxis con 10.51% (un millón 636 mil 366). Es importante afirmar que, en comparación con la EOD-2007, para el 2017 tuvo lugar un incremento importante en la participación del transporte colectivo en la cobertura de los viajes que se realizan en transporte público, pues dicha participación pasó del 65% en 2007 al 74.14% en 2017.

Si se toma en cuenta el área geográfica de origen de los viajes, destaca nuevamente que del total de viajes en transporte público que tienen origen en los municipios conurbados, el 82.12% corresponde a viajes en transporte colectivo, es decir, en cuatro de cinco viajes que se realizan en transporte público se usa el colectivo. En contraste, del total de viajes en transporte público que tienen origen en la Ciudad de México, el 67.78% corresponde a viajes en transporte colectivo.

⁷¹ En la encuesta de 2007, a diferencia de la EOD-2017, no se hizo un registro de los viajes realizados de modo exclusivamente caminando.

⁷² Cabe afirmar que 7 millones 288 mil 819 (21.09% respecto del total) corresponden a trayectos en transporte privado, de los cuales el 90.60% se realizan en automóvil.

Cuadro 21. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más¹, y su distribución porcentual por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s), según área geográfica de origen del viaje, 2017

Tipo y modo de transporte	ZMVM		Con origen en la Ciudad de México		Con origen en el Estado de México y Tizayuca	
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%*
Total²	34,558,217	100	17,303,524	100	17,088,473	100
Transporte público³	15,569,247	45.05	8,619,799	49.82	6,875,777	40.24
Colectivo	11,543,302	74.14	5,842,534	67.78	5,646,704	82.12
Taxi solicitado con aplicación	156,429	1.00	110,500	1.28	45,110	0.66
Taxi de sitio, calle u otro	1,479,937	9.51	853,794	9.91	617,615	8.98
Metro	4,468,576	28.70	3,296,521	38.24	1,154,131	16.79
Autobús RTP o M1	408,507	2.62	348,809	4.05	58,517	0.85
Autobús	907,350	5.83	453,494	5.26	432,343	6.29
Trolebús	146,479	0.94	133,949	1.55	11,992	0.17
Metrobús o Mexibús	1,105,235	7.10	754,578	8.75	347,640	5.06
Tren ligero	112,992	0.73	104,933	1.22	7,759	0.11
Tren suburbano	187,958	1.21	78,118	0.91	109,101	1.59
Mexicable	7,401	0.05	1,792	0.02	5,609	0.08
Bicitaxi	90,023	0.58	34,024	0.39	55,612	0.81
Mototaxi	274,166	1.76	93,050	1.08	180,079	2.62
Transporte privado⁴	7,288,819	21.09	4,055,574	23.44	3,174,205	18.58
Automóvil	6,603,982	90.60	3,760,560	92.73	2,789,983	87.90
Motocicleta	371,970	5.10	151,465	3.73	217,507	6.85
Transporte escolar	281,613	3.86	133,394	3.29	146,630	4.62
Transporte de personal	36,429	0.50	12,829	0.32	22,586	0.71
Sólo caminar en la calle⁵	11,147,585	32.26	4,499,113	26.00	6,617,786	38.73
Bicicleta⁶	720,000	2.08	240,823	1.39	476,252	2.79
Otro⁷	42,051	0.12	20,559	0.12	20,306	0.12

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

1. El día de la semana observado pudo haber sido martes, miércoles o jueves.
2. La suma por modo de transporte utilizado, puede ser mayor que el total porque en un viaje la persona puede emplear más de un medio de transporte.
3. El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al transporte público.
4. El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al transporte privado.
5. Se consideran tramos de caminata de cualquier duración cuando el viaje se realizó únicamente de este modo.
6. Debido a la forma en que se captó la bicicleta, no es posible distinguir si es transporte público o privado.
7. En Otro modo de transporte se incluye trajinera y lancha, entre otros.

* Los porcentajes de los tipos de transporte se obtienen con respecto a los totales de transporte público o privado. La suma de estos porcentajes por modo de transporte utilizado puede ser mayor que su total correspondiente debido a que una persona puede emplear más de un modo de transporte.

En cuanto al propósito de los viajes, se encuentra que de los 34.56 millones de viajes que efectúan los residentes de la ZMVM, casi la mitad es para regresar al hogar, por lo que es el principal lugar de destino, con el 47.34% de los viajes (16 millones 359 mil 470) (véase el Cuadro 22); le sigue en importancia ir al trabajo (21.97%) y después ir a estudiar (11.87%). Si se excluyen los viajes realizados únicamente caminando, no cambia el orden de importancia: regresar al hogar (46.93%), ir al trabajo (28.33%) e ir a estudiar (10.09%).

Cuadro 22. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más y su distribución porcentual por destino del viaje, 2017

Propósito del viaje	Viajes totales		Excluyendo los viajes caminando*	
	Viajes	%	Viajes	%
Regresar al hogar	16,359,470	47.34	10,987,250	46.93
Ir al trabajo	7,593,502	21.97	6,632,450	28.33
Ir a estudiar	4,102,892	11.87	2,362,728	10.09
Ir de compras (bienes y servicios)	2,241,841	6.49	917,552	3.92
Convivir, deportes o recreación	991,749	2.87	687,128	2.94
Llevar o recoger a alguien	2,287,695	6.62	1,015,836	4.34
Hacer un trámite	283,967	0.82	243,597	1.04
Otro propósito	686,119	1.99	555,999	2.37
Total	34,558,217	100	23,410,632	100

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

*Se excluyen los viajes realizados únicamente caminando

Otros de los datos que recabó la EOD-2017 fue la duración de los viajes que se realizan en la ZMVM. El tiempo de duración de los trayectos constituye una variable importante de la movilidad urbana porque hace referencia, entre otros factores, al grado de *accesibilidad* que poseen las personas respecto de los lugares a donde se dirigen en sus viajes cotidianos (ir al hogar, al trabajo o a la escuela, entre otros). De acuerdo con la EOD-2017, los viajes al trabajo observan en promedio una mayor duración respecto de los otros tipos de viajes por

propósito (véase el Cuadro 23), pues las personas que viven en la metrópoli tardan en promedio 57 minutos en llegar a su trabajo, le sigue regresar al hogar con 44 minutos (que, como se afirmó, representa el mayor número de viajes con 47.34%) e ir a estudiar con 33 minutos.⁷³ Si se excluyen los viajes realizados únicamente caminando, que como se ha argumentado representan una gran proporción respecto de los viajes totales, y debido a que normalmente estos últimos son de corta distancia, el tiempo promedio de duración de los trayectos se incrementa. Así, los viajes cuyo propósito es regresar al hogar duran en promedio 58 minutos, ir al trabajo 63 minutos e ir a la escuela 46 minutos. Con base en los datos del Cuadro 23, se puede inferir que una persona que se dirige al trabajo y después regresa a su casa invierte diariamente dos horas en promedio cada día de la semana.

Cuadro 23. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, y minutos promedio de duración del viaje por propósito del mismo, 2017

Propósito del viaje	Viajes totales			Excluyendo los viajes caminando*		
	Viajes	%	Promedio (minutos)	Viajes	%	Promedio (minutos)
Trabajo	7,587,199	21.97	57	6,626,192	28.33	63
Estudio	4,102,385	11.88	33	2,362,335	10.10	46
Regresar al hogar	16,350,004	47.34	44	10,978,098	46.93	58
Otro propósito	6,497,480	18.81	30	3,424,072	14.64	42
Total	34,537,068	100	43	23,390,697	100	56

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

* Se excluyen los viajes realizados únicamente caminando

Ahora bien, tomando en cuenta los rangos de duración de los viajes (véase el Cuadro 24), se observa que el 55.55% de los trayectos cuyo propósito es regresar al hogar tiene una duración de hasta 30 minutos, mientras que el 40.70% de los mismos dura entre 31 minutos hasta dos horas. De los viajes a la escuela, el 40% dura hasta 15 minutos; el 29% de 16 a 30

⁷³ El tiempo promedio para ir al trabajo es mayor para los residentes de los municipios conurbados (una hora) que para los residentes de la Ciudad de México (54 minutos).

minutos, y el 29.60% de 31 hasta dos horas. Como ya se argumentó, los viajes al trabajo tienden a ser los traslados que duran más tiempo: el 36.60% dura hasta 30 minutos; el 58.10% dura entre 31 minutos hasta dos horas y el 5.30% implican desplazamientos de más de dos horas. La considerable duración de los viajes al trabajo puede estar motivada por el recorrido de trayectos largos, o bien, desplazamientos más o menos cortos que se extienden en el tiempo debido al congestionamiento vehicular. Los viajes en donde se utiliza algún modo de transporte y duran mucho tiempo tienen un alto costo en términos de tiempo y recursos económicos; a lo que es importante agregar los problemas de salud que originan como el desgaste físico y el estrés, así como, en el caso de los viajes que se realizan en transporte colectivo, las malas condiciones de las unidades de transporte, la inseguridad que prevalece en este medio de transporte, los accidentes viales, entre otros.

Cuadro 24. Porcentaje de viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más, por rangos de duración del viaje y propósito del mismo, 2017.

Rangos de duración del viaje	Regresar al hogar	Ir al trabajo	Ir a la escuela
Hasta 15 minutos	28.60	15.50	40.00
De 16 a 30 minutos	26.90	21.10	29.00
De 31 a 1 hora	22.60	30.70	18.70
Más de una hora hasta 2 horas	18.10	27.40	10.90
Mas de 2 horas	3.80	5.30	1.40
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

Ahora resulta conveniente examinar los viajes al trabajo por área geográfica de residencia y duración de los mismos. Con base en los datos contenidos en el Cuadro 25, se observa que el porcentaje de viajes que duran hasta treinta minutos es similar tanto para los trayectos que realizan los residentes de la Ciudad de México como los que efectúan los residentes de los municipios conurbados. Sin embargo, los viajes que duran de 31 minutos hasta una hora son mayores en la Ciudad de México (34.92%) que en los municipios conurbados (26.92%). Pero en este último territorio, en comparación con la Ciudad de México, existe

una mayor cantidad de viajes al trabajo que duran más tiempo, con 36.14% de trayectos que duran más de una hora hasta más de dos horas, mientras que en la capital del país este porcentaje es de 28.87%.

Cuadro 25. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más para ir al trabajo, por rangos de duración del viaje y área geográfica de residencia, 2017.

Rangos de duración del viaje	ZMVM		Residentes de la Ciudad de México		Residentes del Estado de México y Tizayuca*	
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
Hasta 15 minutos	1,173,257	15.46	539,356	15.05	633,901	15.83
De 16 a 30 minutos	1,603,444	21.13	757,853	21.15	845,591	21.12
De 31 a 1 hora	2,329,187	30.70	1,251,376	34.92	1,077,811	26.92
Más de una hora hasta 2 horas	2,080,878	27.43	923,411	25.77	1,157,467	28.91
Más de 2 horas	400,433	5.28	111,108	3.10	289,325	7.23
Total	7,587,199	100	3,583,104	100	4,004,095	100

*Población residente en los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

Por otro lado, si se toma en cuenta los viajes realizados en la ZMVM por propósito del mismo y modo de transporte utilizado (véase el Cuadro 26), se advierte que en los más de 16 millones de viajes que se realizan para ir al hogar, los principales tipos de transporte que se utilizan son el colectivo (33.59%), el sólo caminar en la calle (32.84), el automóvil (18.33%) y el Metro (12.93%). Si se excluyen los viajes realizados únicamente caminando, la cobertura de los trayectos que realiza el transporte colectivo asciende al 50% y el Metro al 19.25%.

Cuadro 26. Viajes realizados en un día entre semana por la población de 6 años y más¹, por modo de transporte utilizado y propósito del viaje, 2017

Modo de transporte	Para ir al hogar		Para ir al trabajo						Para ir a estudiar	
			ZMVM		Residentes de la Ciudad de México		Residentes del Estado de México y Tizayuca*			
Total	Viajes ²	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
	16,359,470	100.0	7,593,502	100.0	3,585,067	100.0	4,008,435	100.0	4,102,892	100.0
Colectivo	5,495,578	33.59	3,434,774	45.23	1,386,066	38.66	2,048,708	51.11	1,257,694	30.65
Taxi (sitio, calle o de aplicación)	772,154	4.72	328,711	4.33	189,512	5.29	139,199	3.47	164,282	4.00
Metro	2,115,693	12.93	1,599,003	21.06	865,676	24.15	733,327	18.29	362,251	8.83
Metrobús o Mexibús	519,352	3.17	362,355	4.77	204,700	5.71	157,655	3.93	111,634	2.72
Automóvil	2,998,824	18.33	1,872,173	24.65	984,141	27.45	888,032	22.15	515,609	12.57
Motocicleta	171,508	1.05	115,083	1.52	49,800	1.39	65,283	1.63	28,777	0.70
Transporte escolar	n. a	n. a	n. a	n. a	n. a	n. a	n. a	n. a	132,761	3.24
Sólo caminar en la calle	5,372,220	32.84	961,052	12.66	435,196	12.14	525,856	13.12	1,740,164	42.41
Bicicleta ³	341,550	2.09	208,151	2.74	69,819	1.95	138,332	3.45	52,787	1.29
Otro modo	1,140,126	6.97	662,147	8.72	298,049	8.31	364,098	9.08	230,795	5.63

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD) levantada por el INEGI en colaboración con la UNAM.

1. El día de la semana observado pudo haber sido martes, miércoles o jueves.
2. La suma por medio de transporte utilizado puede ser mayor que el total porque en un viaje una persona puede emplear más de un medio de transporte.
3. Comprende bicicleta pública y privada

*Población residente en los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca

Para ir al trabajo, la mayoría de los residentes de la ZMVM utiliza el transporte colectivo, con 45.23% de los viajes, le sigue en importancia el automóvil con 24.65%, el Metro con 21.06% y el sólo caminar en la calle con 12.66%. Nuevamente, si se excluyen los recorridos realizados únicamente caminando, los viajes al trabajo efectuados en transporte colectivo ascienden al 51.78% y el Metro al 24.10%. En los viajes al trabajo, los residentes de los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca, Estado de Hidalgo, emplean más el transporte colectivo (51.11%) y en menor medida el Metro (18.29%) y el automóvil (22.15%); mientras que los residentes de la Ciudad de México utilizan menos el transporte colectivo (38.66%) y más el Metro (24.15%) y el automóvil (27.45%). Estos datos reflejan las diferencias en ingresos e infraestructura del transporte existente en ambos territorios (aspecto que hace destacar, por ejemplo, la importancia del Metro en la cobertura de este tipo de viajes en la capital y en contraste, su reducida presencia en territorio mexiquense). Finalmente, en los viajes para ir a estudiar destaca que gran cantidad de estos trayectos se realiza en el modo sólo caminando con 42.41%, le sigue en importancia el transporte colectivo con 30.65% y el automóvil con 12.57%. De lo anterior se concluye que el transporte colectivo ejerce un papel sumamente importante en la cobertura de los viajes que se realizan en la ZMVM por propósito de los mismos (ir al hogar, ir al trabajo e ir a la escuela).

Conclusiones

A partir de lo argumentado en este capítulo es posible concluir, en primer lugar, que la estructura de dominación forjada por Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas en el norponiente de la entidad mexiquense se acerca de manera importante al tipo ideal de caciquismo definido en el primer capítulo de este trabajo. El cacique transportista ejerce un monopolio del poder y control político y económico sobre las organizaciones y empresas de transporte público en dicho territorio; realiza tareas de mediación política y de gestión de apoyos para beneficio propio y el de sus agremiados; proporciona apoyo político a los actores políticos y gubernamentales de la entidad y establece acuerdos políticos e intercambios clientelares con dichos actores, entre otros. De tal suerte que gracias al control del sector de transporte público, Pedro Sánchez ejerce una importante influencia política a nivel local y regional.

En segundo lugar, se colige que el caciquismo en las organizaciones de transportistas se ha actualizado y readaptado al entorno político democrático de la entidad de tal manera que se ha vuelto más pragmático y flexible en términos políticos. Además, en un contexto de

competencia política-electoral, las actividades de gestión y movilización de apoyo político-electoral de los caciques transportistas han adquirido una considerable relevancia, lo que es aprovechado por dichos caciques para conservar su dominio. En este sentido, con el objetivo de defender sus intereses, conservar el monopolio del poder y preservar y fortalecer su posición estratégica y privilegiada, el cacique transportista ha negociado y establecido acuerdos políticos y alianzas con los diversos actores políticos. La base de estos acuerdos y alianzas es el respaldo político-electoral que puede proveer. Lo anterior, como se argumentó, en un escenario de competencia político-electoral donde la obtención del voto es sumamente importante para los diferentes grupos políticos, quienes desean mantenerse en el poder.

En tercer lugar, se encontró que los caciques transportistas como Pedro Sánchez fundan su poder en el control de recursos estratégicos del sector de transporte público y en la satisfacción de las necesidades de movilidad de una gran cantidad de población que vive en los municipios mexiquenses conurbados y que utiliza el transporte público para trasladarse, en particular el transporte colectivo concesionado (taxis, combis, microbuses y camiones). En relación con esto, es relevante agregar a manera de conclusión que son al menos tres factores los que explican la importancia social y política de las organizaciones de transportistas mexiquenses y el poder político y económico que ostentan sus líderes (caciques), a saber: a) el Estado de México cuenta con una gran cantidad de concesiones de transporte colectivo (más de 168 mil concesiones) que se encuentran en manos de líderes y empresarios del transporte de distintas jerarquías; b) en la entidad mexiquense existe una considerable cantidad de población que utiliza el transporte colectivo para trasladarse (de los 4.2 millones de personas que emplean el transporte público, el 83.4% utiliza el transporte colectivo), y c) con base en lo anterior, este medio de transporte juega un papel sumamente relevante en la cobertura de los viajes que se realizan diariamente en los municipios conurbados, y en general en la ZMVM.

Como reflexión final es importante afirmar que el poder de los caciques transportistas se funda también en la existencia de un sector de transporte público que se encuentra *privatizado*, dominado casi en su totalidad por los concesionarios privados, con una nula participación del gobierno estatal en la prestación del servicio. Es decir, los líderes transportistas y sus agremiados controlan la movilidad de miles de mexiquenses que diariamente utilizan el transporte colectivo para trasladarse. Este modelo privatizador que ha imperado históricamente en el sector constituye, precisamente, uno de los factores que explican el surgimiento y continuidad del caciquismo en las organizaciones de transportistas. Y al mismo tiempo, son los mismos caciques los que ejercen una constante presión política para que continúe este modelo de transporte público que les beneficia en términos políticos y

económicos. El sector de transporte público, debido a que responde a la satisfacción de las necesidades de movilidad de los individuos y grupos sociales en un contexto urbano, debe de ser un *servicio* con una importante participación del Estado en la planeación, prestación del servicio, control y vigilancia del sector, entre otros. Sin embargo, en la entidad mexiquense este sector es en realidad un *negocio privado* que proporciona un considerable poder político y económico a quienes lo controlan.

Capítulo IV. La apropiación del espacio urbano y los conflictos por el control de empresas y rutas de transporte público en el norponiente del Estado de México

Introducción

El objetivo de este capítulo es analizar la forma en que los caciques del transporte público y sus seguidores se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial. En el caso de las organizaciones de transportistas en el norponiente del Estado de México, una de las formas en las que tiene lugar esta apropiación y control del espacio urbano es a través del *control de rutas y empresas de transporte público* (recursos estratégicos), proceso que genera conflictos y enfrentamientos violentos entre las diversas agrupaciones. Precisamente, en este apartado se lleva a cabo un examen de las disputas existentes entre dos actores sociopolíticos sumamente importantes en la entidad: los transportistas agremiados a la AAA y liderados por Pedro Sánchez y los transportistas adheridos a Antorcha Campesina. Esta indagación permitirá ilustrar la relación conceptual que existe entre el fenómeno del caciquismo y la apropiación del territorio, por un lado, y la arbitrariedad y ejercicio de la violencia que caracterizan a esta forma de dominación, por otro.

El capítulo se encuentra estructurado en dos apartados y unas conclusiones. Con el objetivo de enmarcar teórica y conceptualmente las disputas entre transportistas, en el primer apartado se lleva a cabo una breve recapitulación de los conceptos de *espacio y territorio*, y de la relación existente entre la *dominación caciquil* y el *ejercicio de la violencia*, ambos rubros ya revisados en el primer capítulo de la investigación. Posteriormente, se lleva a cabo un examen de los actores en conflicto y se procede a analizar la manera en que los transportistas se apropian del espacio urbano. En este apartado también se examinan las implicaciones conceptuales del conflicto, así como las similitudes y diferencias que existen entre los dos cacicazgos que se encuentran en confrontación. Finalmente, en las conclusiones se elabora una síntesis de lo tratado a lo largo del capítulo y se lleva a cabo una reflexión final.

1. Consideraciones previas

1.1. La apropiación y control del espacio: breve recapitulación

Antes de llevar a cabo el análisis de las disputas por el control de rutas y empresas de transporte público, es relevante retomar, a manera de síntesis, algunos conceptos revisados en el Capítulo I de este trabajo, con el objetivo de enmarcar conceptualmente dichas confrontaciones.

Se argumentó en el último apartado del primer capítulo de este trabajo de tesis que la utilización en su conjunto de los enfoques de la sociología política y de la geografía política constituye una herramienta teórica-metodológica pertinente para el análisis de la inscripción territorial del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el Estado de México. Desde la perspectiva sociopolítica, se concibe al cacique como un intermediario político entre la “sociedad” y el “Estado”, esto es, un “hombre-liga” que canaliza y satisface diversas demandas sociales con el apoyo de los actores políticos y gubernamentales. Se observa al cacique como alguien que tiene una relación y una posición en el Estado (donde puede obtener recursos y apoyo político) y a la vez tiene una posición en la sociedad (donde puede obtener apoyo político-electoral). Así, dentro del entramado de relaciones clientelares, el cacique se sitúa como un mediador que ofrece diversos beneficios y satisface determinadas demandas a una clientela política a cambio de apoyo político (participación en protestas, marchas y mítines y apoyo político-electoral, entre otros). En virtud de ello, el cacique es un actor sociopolítico relevante porque canaliza demandas sociales, articula intereses diversos y ejerce funciones de control político. A pesar del carácter informal que muchas veces adquiere el ejercicio del poder caciquil y que no es reconocido formalmente por los actores políticos y gubernamentales, el caciquismo “es parte integrante de los apartados de poder del Estado mexicano actual” (De la Peña, 1986: 32).

No obstante, se reflexionó también que para una mejor comprensión del fenómeno del caciquismo urbano y en particular del caciquismo en las organizaciones del transporte público, resulta pertinente retomar el enfoque de la geografía política y la geografía del poder, así como los conceptos de *espacio*, *territorio* y *territorialidad*, que permiten analizar la espacialidad de las relaciones de poder y dominación. En efecto, este enfoque posibilita observar la espacialidad de las relaciones de poder de los actores sociales y políticos, incluyendo por su puesto a los caciques urbanos. Esta perspectiva arroja luz sobre la comprensión de los conflictos y luchas motivados por el control del espacio.

Ahora bien, el concepto de *territorio* parte de la idea del *espacio* concebido como una dimensión de la vida social, esto es, como producto y productor de lo social. El *territorio* fue definido como el *espacio* apropiado por los grupos sociales para asegurar la satisfacción de sus necesidades vitales, las cuales pueden ser materiales y/o simbólicas; en este sentido, el espacio es la materia prima a través del cual se construye el territorio (Giménez, 2004: 315). Lo importante a destacar en este punto es que, como se argumentó, los procesos de apropiación del espacio por los actores sociales *están marcados por relaciones de poder y dominación, contraposición de intereses, conflictos y luchas*. La apropiación del espacio que da origen al territorio y a la territorialidad no es un proceso neutral o algo dado de manera “natural”, sino que dicho proceso implica la existencia relaciones de poder y conflictos, es decir, los territorios siempre son controlados y disputados por los individuos o grupos sociales en determinados contextos históricos. Así, el territorio es un espacio de poder, un recurso escaso, un objeto de disputa y el lugar donde se expresan los intereses de los grupos de poder. Al respecto, Hiernaux afirma:

[...] el territorio es un elemento central de las pugnas por el poder; en otros términos, el control directo o indirecto del territorio o la capacidad de imponer condiciones a la producción del mismo para el beneficio personal o de grupo, constituye una de las metas más evidentes de la formación de grupos de poder o de los enfrentamientos en un espacio determinado. Por lo anterior, el territorio no es sólo objeto de poder, sino uno de los elementos claves para entender el funcionamiento de los mecanismos de poder (Hiernaux, 1990: 59).

Como se revisará más adelante en este capítulo, el caciquismo en las organizaciones del transporte público del norponiente del Estado de México constituye un ejemplo del modo en que determinados actores sociopolíticos se apropian y controlan el espacio urbano de manera instrumental. En este caso, el espacio urbano se convierte en un recurso estratégico de poder. Al analizar el conflicto entre Pedro Sánchez (y otros líderes transportistas) con los dirigentes de Antorcha Campesina, se observará que los transportistas ejercen tanto una apropiación como un control del espacio (rutas de transporte público). Es una apropiación de tipo instrumental pues por medio de dicha apropiación los transportistas buscan obtener beneficios de tipo económico y político.

Asimismo, es importante afirmar que el concepto de *caciquismo* ha observado una estrecha relación con la idea de *territorio*. Históricamente, los caciques han sido concebidos como personajes que poseen una excesiva influencia política en el ámbito local o regional, donde ejercen el control político y económico de la población que vive en dichos espacios. También son definidos como intermediarios políticos entre la sociedad local y el Estado nacional o el “poder central”. El cacique es, así, un líder que ejerce un control político, económico y social total o casi total sobre un área geográfica, quien para seguir manteniendo dicho control puede valerse del uso de la violencia física (Ugalde, 1973:124) o el “dueño y señor de todo un territorio y el destino de sus habitantes” (González, 1965 [de la edición: 1993]: 48). En un trabajo reciente, el investigador Wil G. Pansters introdujo el debate en torno al problema de cómo definir actualmente la relación conceptual del caciquismo con el territorio o la territorialidad. El problema lo plantea de la siguiente manera:

La cuestión es si el elemento definitorio de control territorial puede ser mantenido en un contexto de grandes aglomeraciones urbano-industriales, donde los cacicazgos parecen surgir en dominios sectoriales particulares tales como el comercio informal. En vistas de una creciente movilidad de gente, bienes e ideas y en la densidad de las redes de comunicación en el México actual, puede discutirse si la dimensión territorial del caciquismo deba ser abandonada como una característica definitoria. Tal acercamiento podría desatender la íntima conexión del caciquismo con el asunto crucial de la intermediación. La posibilidad de dominar los puntos de mediación e intercambio entre diferentes dominios geográficos ha dependido del hecho de que los caciques eran capaces de controlar espacios. El control territorial, la intermediación y el caciquismo están íntimamente relacionados, y se expresa en la clásica máxima del cacique: “aquí no hay más ley que yo” (Pansters, 2008: 45).

Más adelante, retomando diversos casos específicos de dominación caciquil (caciquismo sindical, universitario y urbano), el autor llega a tres conclusiones. En primer lugar, argumenta que “la elevada complejidad de los sistemas económicos y estructuras de gobierno, la diferenciación y movilidad social, así como la densidad institucional en las sociedades altamente urbanizadas *hacen poco probable para los cacicazgos construir un monopolio de poder sobre territorios completos*” (*Ibid.*, énfasis agregado). De tal suerte que:

La base social de los cacicazgos urbano-sindicales y organizacionales es mucho más fluida que la de su contraparte rural de los años treinta. *En lugar de un control (casi) total de una llamada área geográfica, esta situación puede dar paso a caciques que tienen un control compartimentado sobre ciertos recursos o dominios institucionales.* Como consecuencia, la dimensión territorial de dichos cacicazgos tendrá que ser reformulada en términos no-geográficos de espacios institucionales o sectoriales (*Ibíd.*, énfasis agregado).

En segundo lugar, Pansters arguye que estos “cacicazgos compartimentados” tienen una proyección hacia un territorio en específico. Así, por ejemplo:

La organización del barrio proletario patrocinada por un sindicato laboral, la distribución de vivienda basada en membresía sindical, acceso a servicios públicos y la protección de fuentes de empleo levantan el espectro de actividades por las cuales un cacique sindical convierte espacios urbanos en su fuente de poder. A partir de ahí es sólo un pequeño paso hacia la conquista de poder político, administrativo y burocrático (Maldonado Aranda, 2005, pp. 227-248). La incursión en estructuras gubernamentales municipales o regionales por parte de estos nuevos caciques tiene una profunda influencia en la organización de estructuras de poder locales y regionales, y apunta el proceso de territorialización (*Ibíd.*, p. 45-46).

Finalmente, afirma que otra dimensión de la territorialidad de los caciques urbanos se refiere al deseo de éstos de “construir (simbólicamente) centros de sus dominios de poder”, los cuales toman la forma, por ejemplo, “de un rancho localizado en las afueras de los principales centros urbano-industriales, provisto de caballos pura sangre y la parafernalia de la charrería” (*Ibíd.*, p. 45-46).

En el caso de las organizaciones de transportistas en el norponiente de la entidad, no se está presente ante un cacicazgo que controle *territorios completos*, como argumenta Pansters. Es un cacicazgo que se funda en el control político y económico de empresas y agrupaciones de transportistas, a partir de lo cual ejerce una territorialidad. En efecto, los caciques del transporte público *despliegan un férreo control territorial* que se deriva de la

apropiación de rutas y empresas de transporte público, lo que incluye la defensa de éstas y del territorio donde operan y prestan el servicio frente a organizaciones rivales. Además, dichos cacicazgos ejercen una importante influencia política a nivel municipal, regional y estatal, que como se ha dicho, tiene como base el dominio que ostentan sobre el sector.

1.2. El caciquismo urbano y la cuestión de la violencia

Además del *control territorial* y la *intermediación*, el caciquismo se relaciona estrechamente con el uso de la *violencia*, el ejercicio arbitrario del poder y el faccionalismo. Por ejemplo, en una clásica definición de caciquismo, Paúl Friedrich define al cacique como un “líder autocrático en la política local y regional, cuyo mando característicamente informal, personalista y a menudo arbitrario, *está respaldado por un grupo de parientes, luchadores, varios dependientes (económicos en muchos casos), y está señalado por la amenaza diagnóstica y la práctica de la violencia*” (Friedrich, 1991: 124-125, énfasis agregado). Pero, ¿qué es lo que motiva la violencia caciquil? En las siguientes líneas se abordará brevemente esta interrogante con el propósito de examinar, en los apartados siguientes, la violencia ejercida por las agrupaciones de transportistas que se encuentran en conflicto.

En el Capítulo I de este trabajo se definió al caciquismo como una forma de dominación centrada en la figura política del cacique. En este sistema de dominación, el cacique ejerce el *monopolio de la intermediación política* (es decir, concentra y monopoliza el poder) entre al menos dos niveles o ámbitos de acción y además *controla recursos estratégicos* del medio en el que opera. De acuerdo con ello, el cacique en tanto mediador político ocupa *una posición estructural estratégica y privilegiada*. En el primer caso porque se erige como el centro de un canal de comunicación entre dos niveles, a partir del cual gestiona y controla flujos de recursos y beneficios materiales e inmateriales. En el segundo caso porque dicha posición le reditúa una serie de beneficios económicos y políticos para él y para su círculo cercano de apoyo. En relación con la idea de *monopolio*, se afirmó que el cacique es alguien que busca en todo momento constituirse como el único canal de comunicación y como el único capaz de gestionar, controlar y distribuir recursos diversos, por lo que procura en todo momento y por cualquier medio, incluyendo el uso de la violencia, que nadie más ocupe su posición estratégica y privilegiada. En cuanto al segundo elemento, es decir, los recursos estratégicos, se argumentó que éstos pueden ser de distinta naturaleza (de tipo económico, político-administrativo, cultural, entre otros, o una combinación de ellos), y

que su carácter estratégico deviene del hecho de que otorgan un considerable poder (social, político y/o económico) a quien los controla, pues dichos recursos son escasos y normalmente responden a la satisfacción de determinadas necesidades sociales (el empleo, servicios urbanos, entre otros).

De lo anterior se infiere que la violencia con que se ha caracterizado históricamente la política caciquil es reflejo de estos dos elementos definatorios del fenómeno del caciquismo, es decir, es resultado de los conflictos y luchas derivados de la búsqueda, por parte de los caciques, de la consolidación y preservación del monopolio del poder y del control de recursos estratégicos. Así, la capacidad del cacique de mantenerse como el *único intermediario político "autorizado" para ejercer el poder* en un determinado espacio es posible gracias a los beneficios que distribuye, pero también gracias a los diversos medios coercitivos de los cuales se vale, incluida la violencia "como amenazante soporte del poder" (Salmerón, 1992: 110). De tal suerte que cuando otros medios de persuasión y de coacción más sutiles no funcionan, el cacique es susceptible de ejercer la violencia en distintos grados para preservar su dominio, reafirmar el control político y la disciplina de su clientela, combatir movimientos opositores y reprimir a sus enemigos políticos. En efecto, en tanto que buscan en todo momento concentrar y monopolizar el poder, los caciques no admiten la competencia por el poder y las expresiones de oposición política. En este sentido, los liderazgos caciquiles buscan neutralizar o en todo caso eliminar, si es necesario por medio de la violencia, cualquier tipo de liderazgos alternos o movimientos opositores que representen una amenaza a su liderazgo o que busquen disputarle su dominio. En síntesis, la conservación del monopolio del poder y del control de recursos estratégicos, y en general la defensa de su dominio y de su posición estratégica y privilegiada, llevan al cacique a ejercer una buena dosis de violencia. Este es el caso del cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas y la lucha que ha emprendido en contra de transportistas agremiados a Antorcha Campesina.⁷⁴

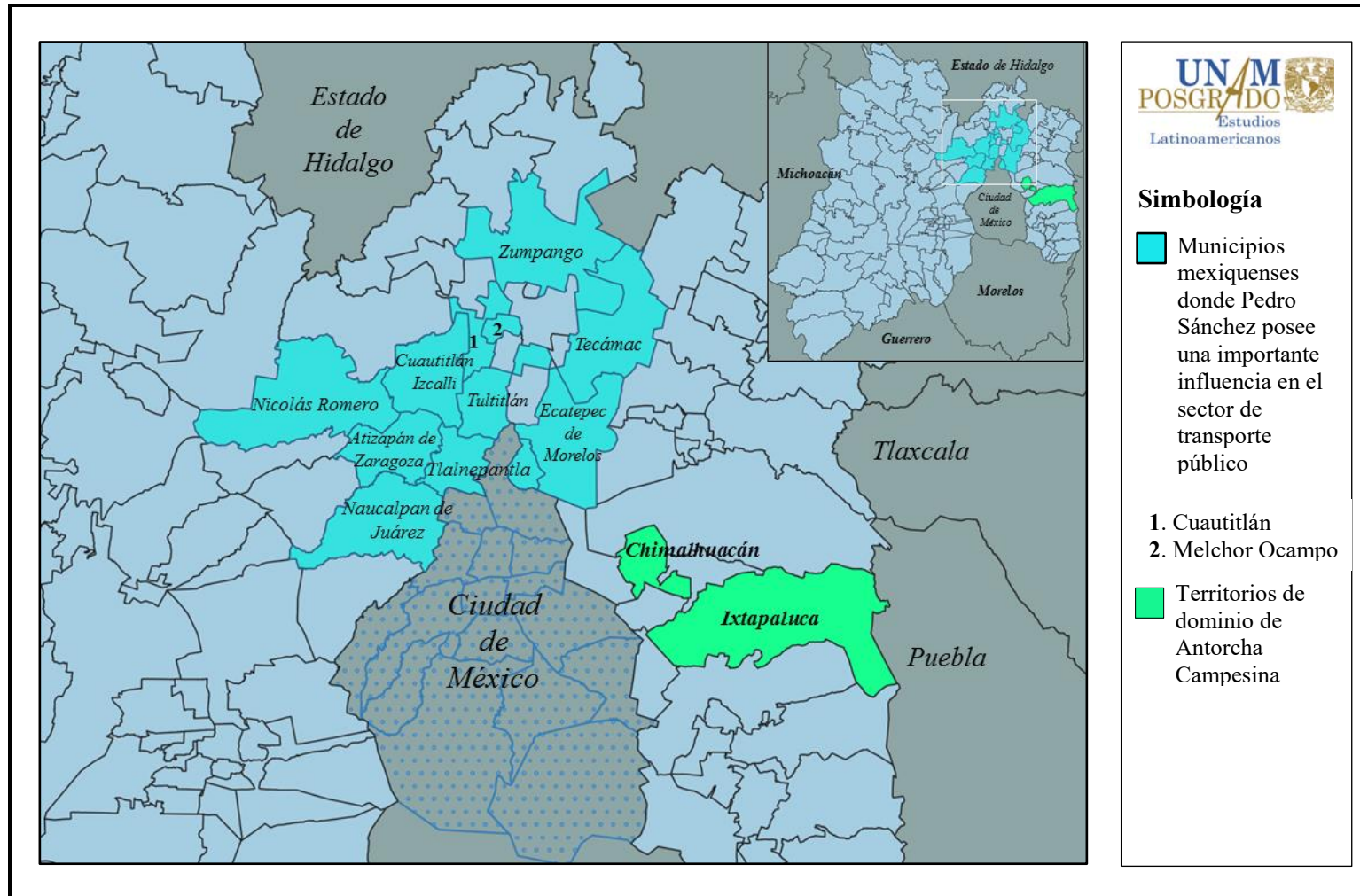
⁷⁴ En su estudio sobre el caciquismo en asentamientos urbanos precaristas de la periferia urbana de la Ciudad de México, Wayne A. Cornelius argumenta que el cacique que analiza tiende a ser menos violento que su contraparte agrario: "[...] no se observa el empleo sistemático y abierto de fuerza física, incluyendo la violencia armada y el homicidio de motivación política, que aparentemente constituyen una parte integrante de la vida comunitaria en los cacicazgos agrarios. Una explicación posible de la menor dependencia del cacique urbano de la fuerza física se encuentra el hecho de que está bajo una vigilancia más estrecha por parte de autoridades políticas y gubernamentales superiores. Pero una explicación más convincente se basa en la mayor diversidad de las tácticas de coerción de que dispone el cacique urbano, las que pueden emplearse a discreción para intimidar y para reforzar la "disciplina" al mismo tiempo que eluden los costos políticos que suelen acompañar a la aplicación de la fuerza física" (Cornelius, 1975: 578). Sin embargo, en contraste con este caso, el examen de los enfrentamientos entre transportistas de agrupaciones antagonicas, muestra que el cacique transportista ha ejercido la violencia de manera abierta y en un alto grado, muy similar a la que realizan los cacicazgos agrarios de los que habla Cornelius, en donde incluso han muerto varios transportistas opositores, como se verá más adelante en este trabajo.

2. Conflictos y relaciones de poder en el espacio urbano: las disputas por el control de empresas y rutas de transporte público
- 2.1. Antecedentes: el ascenso y expansión de Antorcha Campesina en el Estado de México. Del cacicazgo de Guadalupe Buendía Torres *La loba* al cacicazgo de Antorcha Campesina en Chimalhuacán

Dado que ya se ha hecho referencia suficiente a la influencia de Pedro Sánchez en el sector de transporte público y en la política local, este apartado tiene como objetivo abordar algunas características de la organización Antorcha Campesina con quien aquél se ha enfrentado, así como el examen del contexto sociopolítico que le ha permitido a dicha organización lograr una creciente hegemonía en la entidad mexiquense. Lo anterior con el fin de que el lector posea un panorama general de las características de los dos actores involucrados en el conflicto.

La progresiva presencia e importancia política de Antorcha Campesina en el estado, así como la construcción del poderoso cacicazgo de Jesús Tolentino Román Bojórquez (uno de los dirigentes de la organización) en el municipio de Chimalhuacán, tiene origen en la caída de otro cacicazgo: el de María Eulalia Guadalupe Buendía Torres *La loba*, con quien los líderes antorchistas disputaron el control político de Chimalhuacán en los años noventa. Tanto el grupo de Guadalupe Buendía como el de Antorcha Campesina aprovecharon el acelerado proceso de poblamiento del municipio de Chimalhuacán y el escenario de pobreza y marginación en el que la mayoría de la población de dicho municipio vivía (y sigue viviendo) para consolidar su poder en distintos momentos. En el Mapa 4 el lector podrá observar los municipios de Chimalhuacán e Ixtapaluca, territorios donde actualmente Antorcha Campesina posee una importante influencia política.

Mapa 4. Chimalhuacán e Ixtapaluca: territorios donde Antorcha Campesina ejerce una considerable influencia política



Fuente: elaboración propia. Cartografía INEGI.

Durante el periodo 1980-2000, estos dos territorios, así como gran parte de los municipios mexiquenses que actualmente pertenecen a la ZMVM, estaban atravesando por un proceso acelerado de expansión urbana. De acuerdo con los censos de población, durante la década de los ochenta, Chimalhuacán cuadruplicó su población, pues pasó de tener 54 mil 262 habitantes en 1980 a 242 mil 317 en 1990; para el año 2000 duplicó su población al aumentar a 490 mil 772, y para 2010 aumentó poco más de 120 mil habitantes (su población total fue de 614 mil 453 habitantes). Del mismo modo, durante la década de los años ochenta, Ixtapaluca duplicó su población, pues pasó de tener 68 mil 347 habitantes en 1980 a 137 mil 357 en 1990; para el año 2000 nuevamente duplicó su población al aumentar a 297 mil 570, y para 2010 aumentó casi 170 mil habitantes (su población total fue de 467 mil 361 habitantes) (INEGI, 2017). Este proceso de expansión urbana tuvo en su mayoría un carácter desordenado, marcado, entre otros aspectos, por el acceso irregular a la tierra para vivienda, lo cual dio origen a una cantidad considerable de colonias populares carentes de servicios públicos básicos y con escasa infraestructura urbana. En este contexto de crecimiento poblacional acelerado, gran parte de la población de estas nuevas colonias vivía en situación de pobreza y marginación.

En el caso específico de Chimalhuacán, este escenario de precariedad socioespacial, de carencias sociales y necesidades, hizo posible el surgimiento de organizaciones populares y liderazgos de tipo caciquil que pudieron organizar una clientela política, a la que gestionaron servicios públicos y proporcionaron diversos beneficios a cambio de apoyo político (participación en protestas, marchas y mítines y votaciones durante los procesos electorales), y a la que movilizaron políticamente en favor del PRI, todo lo cual les permitió ejercer el control político del municipio y tener acceso a cargos públicos y de representación popular tanto a nivel estatal como federal. Actualmente, el caso del cacicazgo de Antorcha Campesina en Chimalhuacán constituye un buen ejemplo de la manera en que algunas organizaciones populares lucran en términos políticos y económicos con la situación de pobreza y marginación en la que vive una gran cantidad de habitantes en el Estado de México.

En el Cuadro 1 el lector podrá observar algunos datos recientes sobre los porcentajes de población que vive en situación de pobreza en Chimalhuacán e Ixtapaluca, así como otros municipios seleccionados de la zona oriente de la entidad (territorio donde Antorcha Popular tiene una considerable presencia), lo anterior con base en las estimaciones realizadas por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) para el 2010 (CONEVAL, 2012).⁷⁵ Se puede observar en dicho cuadro que Chimalhuacán se

⁷⁵ Para la medición de la pobreza, CONEVAL toma en consideración dos enfoques: “[...] el relativo a los *derechos sociales* medido mediante los *indicadores de carencia social* que representan los derechos

encuentra entre los municipios que observaron un mayor porcentaje de población en situación de pobreza: Ecatzingo (72.1%), Atlautla (70.4%), Juchitepec (63.2%), Chimalhuacán (62.7%) y Ozumba (61.1%). En contraste, los municipios que mostraron un menor porcentaje en este rubro fueron: Texcoco (42.1%), Tlalmanalco (41.7%), Cocotitlán (39.8%), Nezahualcóyotl (38.8%) e Ixtapaluca (33.8%). Asimismo, en términos absolutos, los municipios que concentraron una mayor cantidad de personas que vive en situación de pobreza, con más de cien mil personas en esta condición, fueron: Nezahualcóyotl (462,405), Chimalhuacán (261,496), Ixtapaluca (193,571), Valle de Chalco Solidaridad (134,177), Chalco (118,716), Texcoco (112,221) y La Paz (102,677).

De acuerdo con ello, el 62.7% de la población de Chimalhuacán (261,496 personas) se encontraba en situación de pobreza en 2010. De esta cantidad, el 49% correspondió a personas en condición de pobreza moderada y el 13.7% a personas en situación de pobreza extrema. De la información contenida en el Cuadro 27 destaca también un porcentaje importante de población con diversos tipos de carencias, tales como en el acceso a la salud (48.4%), a la seguridad social (69.6%), la calidad y espacios de la vivienda (27.5%) y carencia por acceso a la alimentación (40.7%). Por su parte, con un menor porcentaje de población en pobreza en comparación con el resto de los municipios considerados, incluyendo Chimalhuacán, el 33.8% de la población de Ixtapaluca (193,571) se encontraba en situación de pobreza en 2010, 28.8% en pobreza moderada y 5% en pobreza extrema. No obstante, un porcentaje importante de la población de dicho municipio presentó algún tipo de carencia, tales como en el acceso a la salud (39.2%), a la seguridad social (56.1%) y el acceso a la alimentación (32.2%) (CONEVAL, 2012).

fundamentales de las personas en materia de desarrollo social, y el *enfoque del bienestar económico* medido a través de satisfactores adquiridos a partir de los *recursos monetarios* de la población y representados por las líneas de bienestar” (CONEVAL, 2012: 53, énfasis agregado). De tal suerte que una persona se encuentra en situación de pobreza cuando presenta al menos una carencia social (en los seis indicadores de rezago educativo, acceso a servicios de salud, acceso a la seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la vivienda y acceso a la alimentación) y no tiene un ingreso suficiente para satisfacer sus necesidades (su ingreso es inferior al valor de la línea de bienestar). Una persona se encuentra en situación de pobreza extrema cuando presenta 3 o más carencias sociales, de las seis posibles, y no tiene un ingreso suficiente para adquirir una canasta alimentaria (su ingreso es inferior al valor de la línea de bienestar mínimo). Quien se encuentra en esta situación dispone de un ingreso tan bajo que, aun si lo dedicara por completo a la adquisición de alimentos, no podría adquirir los nutrientes necesarios para tener una vida sana. Una persona en situación de pobreza moderada es aquella que siendo pobre, no lo es de pobreza extrema. La pobreza moderada resulta de calcular la diferencia entre la incidencia de la población en pobreza menos la de la población en pobreza extrema (*Ibid.*, p. 5 y 53-55).

Cuadro 27. Porcentaje de población en situación de pobreza en municipios seleccionados de la zona oriente del Estado de México, 2010

Región a la que pertenece	Municipio	Población total	Pobreza	Pobreza extrema	Pobreza moderada	No pobre y no vulnerable	Carencia por rezago educativo	Carencia por acceso a la salud	Carencia por acceso a la seguridad social	Carencia por calidad y espacios de la vivienda	Carencia por servicios básicos en la vivienda	Carencia por acceso a la alimentación
Región I	Amecameca	40,875	45.4	8.1	37.3	13.0	16.2	47.4	68.8	28.8	8.1	31.4
	Atlautla	19,134	70.4	27.3	43.1	6.7	22.2	32.5	77.5	31.8	37.9	35.3
	Ayapango	9,753	44.7	8.4	36.3	11.6	15.0	39.0	73.8	23.4	17.3	28.2
	Cocotitlán	15,086	39.8	4.3	35.5	19.6	16.4	26.6	52.1	14.1	5.6	27.6
	Chalco	220,065	53.9	11.9	42.1	12.1	18.3	43.4	61.0	23.2	22.4	32.5
	Ecatzingo	6,187	72.1	30.2	41.9	4.5	21.5	31.6	78.0	34.9	57.7	36.9
	Juchitepec	19,071	63.2	14.3	48.8	7.4	21.5	44.8	82.1	23.2	15.7	32.6
	Ozumba	23,456	61.1	14.1	47.0	6.2	18.8	39.1	82.9	24.9	30.1	40.7
	Temamatla	11,242	42.3	7.4	34.8	13.1	17.7	24.3	61.5	23.9	23.9	31.0
	Tenango del Aire	9,942	51.3	7.9	43.4	8.2	15.9	44.7	74.3	22.1	8.7	37.0
	Tepetlixpa	14,065	60.1	14.9	45.2	7.3	21.5	48.0	77.7	17.3	29.8	33.1
	Tlalmanalco	46,104	41.7	6.9	34.8	20.8	13.9	24.4	48.0	23.7	13.9	26.5
Valle de Chalco S.	230,056	58.3	12.1	46.2	9.3	19.7	50.0	67.4	27.0	3.0	32.2	
Región III	Chicoloapan	189,804	43.0	6.8	36.2	20.4	16.4	35.6	54.1	10.2	5.4	36.4
	Chimalhuacán	417,074	62.7	13.7	49.0	7.4	20.4	48.4	69.6	27.5	12.2	40.7
	Ixtapaluca	571,928	33.8	5.0	28.8	22.1	15.0	39.2	56.1	15.1	11.6	32.2
	La Paz	211,718	48.5	8.1	40.4	16.3	16.1	36.8	56.1	24.1	24.7	34.6
Región IX	Nezahualcóyotl	1,192,730	38.8	4.7	34.0	20.4	16.8	37.4	56.8	10.2	1.4	26.1
Región XI	Atenco	45,394	58.6	12.3	46.3	9.1	17.2	51.0	72.2	19.9	16.2	41.2
	Chiautla	22,432	51.3	8.6	42.7	9.7	16.5	50.7	78.9	14.2	5.2	33.1
	Chiconcuac	19,944	55.5	7.9	47.6	7.4	12.1	59.7	82.8	13.0	8.7	29.6
	Papalotla	2,760	51.0	7.9	43.1	12.4	11.1	43.0	75.9	11.3	12.4	24.9
	Tepetlauxtoc	22,901	49.4	8.8	40.6	9.0	14.8	41.7	78.7	14.5	21.7	27.7
	Texcoco	266,273	42.1	8.0	34.2	16.0	18.2	46.3	60.9	14.8	22.4	32.0
	Tezoyuca	26,787	55.4	9.9	45.5	7.7	15.2	51.3	69.2	22.6	38.7	31.0

Fuente: Elaboración propia con base en estimaciones del CONEVAL. Para la realización de las estimaciones de pobreza, CONEVAL se basa en el Módulo de Condiciones Socioeconómicas de la ENIGH 2010 y en la muestra del Censo de Población y Vivienda 2010.

Como puede observarse, los municipios de Chimalhuacán e Ixtapaluca concentran una cantidad considerable de población que vive en condición de pobreza, con diversas carencias sociales y con déficit en el acceso a servicios públicos.⁷⁶ Lo anterior explica en parte el considerable poder que ostenta Antorcha Campesina en ambos municipios, sus actividades de gestión de servicios y su capacidad de movilización clientelar.

En la década de los ochenta en Chimalhuacán, en este tránsito de ser un municipio rural a uno eminentemente urbano, proceso que trae consigo, como se dijo, la acentuación de la pobreza y la marginación urbana propia de la urbanización desordenada, surgió el poderoso cacicazgo de Guadalupe Buendía Torres, considerada una de las lideresas más importantes de la entidad. La base de su poder fue la Organización de Pueblos y Colonias (OPC) que fundó en 1987, a través de la cual le era posible organizar y movilizar una cantidad considerable de habitantes de las colonias populares para sus propósitos políticos personales. Con apoyo de la OPC, la lideresa logró consolidar su cacicazgo en Chimalhuacán y ejercer progresivamente el control político y administrativo del municipio durante más de quince años.⁷⁷

⁷⁶ De acuerdo con datos de CONEVAL para 2010, del total de la población del Estado de México (15 millones 216 mil 805 personas), el 43% se encontraba en situación de pobreza (6 millones 537 mil 51 personas). De este porcentaje, el 8.6% se encontraba en situación de pobreza extrema y el 34.4% en pobreza moderada. Asimismo, del total de la población del estado, el porcentaje de población no pobre y no vulnerable fue de 18.6 %. Ahora bien, a nivel municipal, de acuerdo con el cálculo de CONEVAL para 2010, los municipios que observaron un mayor porcentaje de personas en situación de pobreza fueron: San Felipe del Progreso (80.6%), Donato Guerra (80.7%), Luvianos (81.9%), Ixtapan del Oro (82.1%), Sultepec (83.2%), San José del Rincón (83.6%) y Zumpahuacán (84.1%). Como puede observarse, en estos municipios más del ochenta por ciento de su población se encontraba en situación de pobreza. Estos municipios presentaron también los más altos porcentajes de personas en pobreza extrema, con más del 40% de su población: Sultepec (48.7%), San José del Rincón (47.3%), Luvianos (44.7%), Zumpahuacán (43.8%), San Felipe del Progreso (43.4%) y Donato Guerra (41.5%). En contraste, los municipios que presentaron un menor porcentaje de población en situación de pobreza fueron: Coacalco de Berriozábal (22.4%), Cuautitlán (23.1%), Cuautitlán Izcalli (25.6%), Metepec (26.3%), Atizapán de Zaragoza (30.1%), Tecámac (30.4%) y Tlalnepantla de Baz (30.8%). Asimismo, en términos absolutos, los municipios que concentraron la mayor cantidad de personas en pobreza son: Ecatepec de Morelos (723,560), Nezahualcóyotl (462,405), Toluca (407,691), Naucalpan de Juárez (264,041), Chimalhuacán (261,496), Tlalnepantla de Baz (213,882), Tultitlán (199,601) e Ixtapaluca (193,571). Del mismo modo, los que concentraron mayor número de personas en situación de pobreza extrema fueron: Ecatepec de Morelos (107,023), Toluca (66,938), Chimalhuacán (57,149), Nezahualcóyotl (56,653), San Felipe del Progreso (43,958), Naucalpan de Juárez (35,251), Ixtlahuaca (34,250), San José del Rincón (33,014) e Ixtapaluca (28,660).

⁷⁷ Cabe afirmar que aunque otras organizaciones como el Grupo Chimalhuacán y Antorcha Campesina tenían una importante presencia política en el municipio, no obstante Buendía y su círculo cercano de seguidores controlaban las áreas estratégicas de la administración municipal. Este es el caso de ODAPAS, controlado por Buendía durante una década (es decir, durante tres gobiernos municipales), así como la Tesorería Municipal, dirigida en dos ocasiones por su esposo.

Logró este control político con base en un liderazgo personalista y arbitrario, y sumamente violento y represivo.⁷⁸ Con el objetivo de defender su dominio y de conservar y ampliar su influencia política en el municipio, Buendía emprendió acciones violentas en contra de sus opositores y enemigos políticos, incluyendo a sus compañeros de partido, los integrantes de Antorcha Campesina.⁷⁹ A pesar de presentar numerosas actas judiciales en su contra por diversos delitos, siguió acrecentando poder y actuando de manera arbitraria con la tolerancia de los sucesivos gobernadores, quienes tenían conocimiento del poder que la lideresa había acumulado. La impunidad de los actos ilegales, arbitrarios y violentos de Guadalupe Buendía estaba fundada en las relaciones políticas que había establecido con funcionarios y políticos priistas de alto nivel. Pero sobre todo esta impunidad prevalecía por el hecho de que la lideresa era funcional y servía a los intereses de la elite política priista en la entidad (del mismo modo como lo hace actualmente Antorcha Campesina). Lo anterior al garantizar, por un lado, la movilización política de su clientela en favor del partido y, por otro, al asegurar la “paz social” dentro su territorio de influencia. A cambio de ello, los gobernadores y dirigentes priistas proporcionaron protección y apoyo político a su cacicazgo en Chimalhuacán.

Sin embargo, frente al avance de organizaciones contrarias en el municipio, la voluntad de la lideresa de preservar su dominio por cualquier medio, incluyendo el ejercicio excesivo de la violencia, pondría fin a su cacicazgo. Al menos cuatro factores explican la caída del cacicazgo de Guadalupe Buendía en Chimalhuacán ocurrido en el 2000, a saber: a) el creciente desgaste del cacicazgo motivado por la excesiva arbitrariedad en el ejercicio del poder; b) las divisiones existentes al interior del grupo político de Buendía, la OPC; c) el distanciamiento con el PRI en el 2000, el partido al que había servido durante más de quince años (y con ello el posterior retiro del apoyo político por parte de la elite política priista);⁸⁰ y d) la creciente presencia e influencia política de Antorcha Campesina en el municipio, organización con la que disputó el control político del municipio.

⁷⁸ En relación con el poder de Buendía, Greco Sotelo afirma: “Hacia mediados de los ochenta, siendo una simple “ama de casa”, Guadalupe Buendía había encontrado que su talento específico en la vida era el de armar bandas con mujeres desesperadas, jóvenes lumpenizados, desempleados y vagos de su natal Chimalhuacán, para invadir predios a cambios de negociaciones forzadas con la autoridad local. Los beneficios otorgados a su clientela popular, hacia abajo; y el temor infundido por su agresiva representatividad política, hacia arriba, la ubicaron en pocos años como una lideresa indiscutible en el plano local” (Sotelo, 2000: 50).

⁷⁹ Tenía la capacidad de movilizar a más de 500 golpeadores de la OPC fuertemente armados para invadir tierras e intimidar a sus propietarios, para agredir y hostigar a los candidatos y simpatizantes de la oposición en tiempos electorales y, en general, para reprimir violentamente a sus enemigos políticos. Se distinguía por reprender y golpear personalmente o mandar a golpear por distintos motivos a dirigentes políticos y funcionarios municipales y estatales, incluyendo a presidentes municipales y a periodistas.

⁸⁰ El distanciamiento fue motivado, entre otros factores, por la negativa de la dirigencia estatal del PRI de proporcionar a su hijo la candidatura a la presidencia municipal de Chimalhuacán para el proceso electoral de 2000.

Antorcha Campesina inició actividades en Chimalhuacán alrededor de la década de los ochenta del siglo pasado. A principios de los años noventa, cuando recientemente la organización se había adherido formalmente a las filas del PRI (1988), el poder político de la misma había crecido considerablemente en el municipio gracias al trabajo político realizado por sus dirigentes, en particular gracias a las actividades de gestión de obras y servicios públicos y al control y distribución de programas sociales provenientes del gobierno estatal y federal (como el Programa Nacional de Solidaridad, por ejemplo), todas estas tareas realizadas en colonias populares y asentamientos precaristas. El avance de la organización en el escenario político del municipio se dio de forma paralela a la estructura de poder forjada por Guadalupe Buendía, lo que generó constantes conflictos y enfrentamientos con esta última. El líder antorchista Jesús Tolentino Román había ocupado una regiduría en el cabildo municipal y había ocupado la presidencia del Comité Directivo del PRI en Chimalhuacán durante el periodo 1997-2000. Posteriormente, logró que dicho instituto político lo postulara como candidato al gobierno municipal en las elecciones del 2000, cargo que finalmente ocupó durante el periodo 2000-2003, convirtiéndose en el primer presidente municipal antorchista en el Estado de México.

El crecimiento de la organización y el poder que estaban acumulando sus principales dirigentes fue posible también gracias al apoyo político recibido desde el gobierno estatal y federal. Evidentemente, Antorcha Campesina era impulsada por los gobernadores y la dirigencia nacional del PRI como contrapeso al poder que poseía Guadalupe Buendía en Chimalhuacán. En efecto, en gran medida, el apoyo a la candidatura de Tolentino en el 2000 obedecía a las intenciones de la elite política mexiquense de poner límites al considerable poder que había acumulado la lideresa en el municipio.

A pesar de los cargos obtenidos por su grupo político en los comicios de 2000, y tras la negativa de Tolentino de entregarle diversos cargos importantes en la administración municipal como parte de un acuerdo político suscrito previamente a las elecciones (tales como la dirección de ODAPAS y la Tesorería Municipal) Buendía amenazó con impedir por cualquier medio la toma de posesión del líder antorchista. La disputa entre ambos actores sociopolíticos por el control político-administrativo del municipio derivó en los hechos violentos del 18 de agosto de 2000, cuando tuvo lugar un enfrentamiento entre ambos bandos en la explanada del Palacio Municipal que arrojó como saldo diez personas muertas y casi un centenar de lesionados.⁸¹

⁸¹ Por estos hechos de violencia, el 31 de mayo de 2002 Guadalupe Buendía fue sentenciada a 50 años de prisión.

El caso del cacicazgo de Buendía ilustra el papel jugado por los actores políticos y gubernamentales en la reproducción y eliminación del caciquismo. También ejemplifica cómo, a pesar de los cambios políticos, la política mexiquense se encuentra estrechamente ligada a estas prácticas políticas. Asimismo, expone la arbitrariedad y el alto grado de violencia que los liderazgos caciquiles pueden llegar a ejercer en contra de sus enemigos políticos para defender su dominio, conservar el monopolio del poder y seguir controlando recursos estratégicos.

Con el declive del cacicazgo de Guadalupe Buendía tiene lugar el ascenso y consolidación de un nuevo cacicazgo en Chimalhuacán: el encabezado por Jesús Tolentino Román y Antorcha Campesina como instrumento de dominación y brazo político-electoral. Es decir, a partir de los hechos acontecidos en el 2000, lejos de sobrevenir un proceso de cambio político que prescindiera de las prácticas políticas clientelares y corruptas, tiene lugar el surgimiento de un nuevo cacicazgo y la continuidad de dichas prácticas. Con ello, se puede concluir que la historia política reciente del municipio se caracteriza, entre otros elementos, por el predominio del fenómeno del caciquismo y del clientelismo político.

Asimismo, a la par de este proceso de afianzamiento del poder del antorchismo en el municipio, también tiene lugar el crecimiento de la clientela política de la organización, su expansión político-territorial y con ello el incremento de su influencia política en el Estado de México. En efecto, una vez asegurado su poder en el municipio, los dirigentes antorchistas emprendieron una estrategia de “expansión política-territorial” en la entidad a través de una mayor participación en sectores específicos (como el transporte público), con el objetivo de acrecentar su poder político-electoral y económico en dicho territorio, lo que dio origen a una serie de conflictos con otras organizaciones sociales y actores políticos, como es el caso de las confrontaciones sostenidas con importantes líderes transportistas de la entidad. Progresivamente, Antorcha Campesina se convertiría en una de las organizaciones sociopolíticas y grupos de poder más importantes del estado y en general del país.

Antorcha Campesina fue fundada en 1974 en Tecamatlán, Puebla, por un grupo de profesionistas y campesinos encabezados por el ingeniero agrónomo Aquiles Córdova Morán, quien desde entonces es su líder nacional. De acuerdo con su sitio de Internet, “la organización nació con el propósito de organizar a los grupos más pobres, más necesitados, más desprotegidos del campo y de la ciudad para luchar por sus intereses inmediatos, pero también para luchar por sus intereses históricos, es decir, por la justa distribución del ingreso, la eliminación de las diferencias sociales radicales, para lograr mejores condiciones de vida de una manera permanente para los propios trabajadores” (Antorcha Campesina, 2017). De ser

una agrupación de base social campesina, gradualmente fue incorporando otros grupos sociales como los sectores populares, los estudiantes, los maestros y los obreros, dando origen a otras organizaciones similares: Antorcha Popular, Antorcha Estudiantil y Antorcha Obrera, las cuales, junto con Antorcha Campesina, dieron origen a lo que actualmente se conoce como Movimiento Antorchista (Somuano, 2007: 42). Según información de su sitio de Internet, dicha organización tiene representación en las 32 entidades federativas del país y aglutina alrededor de un millón 200 mil personas entre militantes y simpatizantes (Antorcha Campesina, 2017). Los territorios donde tiene una presencia más importante son el Estado de México, Puebla, Michoacán, Veracruz, San Luis Potosí, Oaxaca, Guerrero e Hidalgo. En los Cuadros 28 y 29 el lector podrá observar la integración actual del Comité Ejecutivo Nacional de Antorcha Campesina y los dirigentes estatales de la misma.

Cuadro 28. Comité Ejecutivo Nacional (CEN) de Antorcha Campesina

Integrante del CEN	Entidad federativa
Ing. Aquiles Córdova Morán	Secretario General
Ing. Omar Carreón Abud	Michoacán
Ing. Juan Manuel Celis Aguirre	Puebla
Ing. Samuel Aguirre Ochoa	Veracruz
Biol. Jesús Tolentino Román Bojórquez	Estado de México
Ing. Homero Aguirre Enríquez	Secretario de Prensa
Profra. Guadalupe Orona Urías	Hidalgo
Dra. Soraya Córdova Morán	Puebla
Prof. Jerónimo Gurrola Grave	Querétaro
Lic. Lenin Campos Córdova	San Luis Potosí
Ing. Rodolfo de la Cruz Meléndez	Puebla

Fuente: elaboración propia con información de la página de Internet de Antorcha Campesina (<http://www.antorchacampesina.org.mx>)

Cuadro 29. Dirigentes estatales de Antorcha Campesina

Entidad federativa	Dirigente estatal
Aguascalientes	Ing. María de la Luz Sifuentes Barba
Baja California	Ing. Ignacio Acosta Montes
Baja California Sur	Lic. Luis Antonio Rodríguez
Campeche	Biol. Gustavo Tinoco Sánchez
Coahuila	Ing. Pablo Pérez García
Colima	Lic. Luis Enrique López Carreón
Chiapas	Lic. Franklin Campos Córdova
Chihuahua	Lic. Nelson Rosales
Distrito Federal	Ing. Gloria Brito Nájera
Durango	Ing. Pedro Martínez Coronilla
Estado de México	Biol. Jesús Tolentino Román Bojórquez
Guanajuato	Ing. Gualberto Maldonado Morales
Guerrero	Ing. José Juan Bautista Nava
Hidalgo	Profra. Guadalupe Orona Urías
Jalisco	Ing. Eduardo Campos Flores
Michoacán	Ing. Omar Carreón Abud
Morelos	Ing. Soledad Solís Córdova
Nayarit	Ing. Héctor Hugo Villegas Severiano
Nuevo León	Ing. Pedro Pérez Gómez
Oaxaca	Ing. Gabriel Hernández García
Puebla	Ing. Juan Manuel Celis Aguirre
Querétaro	Prof. Jerónimo Gurrola Grave
Quintana Roo	Profesor Dimas Romero González
San Luis Potosí	Lic. Lenin Campos Córdova
Sinaloa	Ing. Perguentino Cortes Girón
Sonora	Lic. Miguel Ángel Casique Pérez
Tabasco	Lic. Francisco Guevara
Tamaulipas	Ing. Carlos Martínez Leal
Tlaxcala	Ing. Carlos Noé Sánchez Rodríguez
Veracruz	Ing. Samuel Aguirre Ochoa
Yucatán	Ing. Aleida Ramírez Huerta
Zacatecas	Profr. Osvaldo Ávila Tizcareño

Fuente: elaboración propia con información de la página de Internet de Antorcha Campesina (<http://www.antorchacampesina.org.mx>)

Inicialmente, Antorcha Campesina surgió como una organización sin adhesión formal a algún partido político. Sin embargo, en 1988, durante la campaña política de Carlos Salinas de Gortari a la presidencia, a quien expresaron su apoyo político, las demandas de la organización por ser incorporada al PRI se intensificaron⁸². En octubre de ese año finalmente se formalizó la adhesión de Antorcha Campesina al sector campesino del PRI, de manera independiente a la Confederación Nacional Campesina (CNC). Para los dirigentes antorchistas, la afiliación tenía como propósito obtener el respaldo político del partido en la consecución de los objetivos de la organización, pues consideraban que existía afinidad de intereses con este instituto político en relación con la satisfacción de las demandas de los sectores sociales más pobres y marginados del país. No obstante, en realidad, al prever el riesgo de permanecer aislados y marginados del poder, el objetivo de dicha adhesión era garantizar el crecimiento de la organización e incrementar el poder político de sus principales dirigentes a través de la obtención de mayores posiciones políticas. Desde entonces, Antorcha Campesina se ha constituido como un brazo político y fuerza electoral del PRI. La relación de articulación entre Antorcha Campesina, o el Movimiento Antorchista, y el PRI es sintetizada por María Fernanda Somuano de esta manera:

En este caso, hay una clara relación de articulación entre movimiento social y partido político, en la que el movimiento reconoce la necesidad de un aliado que le pueda brindar respaldo institucional a cambio del apoyo electoral de sus agremiados a un partido. Específicamente en este caso, el PRI ha permitido que miembros del movimiento compitan por puestos de elección popular como candidatos propios a cambio del apoyo de movilizaciones en favor de otros candidatos priístas [...] A cambio ofrecen [a sus simpatizantes] promesas de permisos de legalización de terrenos o electricidad y servicios básicos en áreas remotas, lo que muestra claramente la relación clientelar que mantienen con sus agremiados o simpatizantes (Somuano, 2007: 42-43).

⁸² En el contexto del polémico proceso electoral de 1988, en junio de ese año los dirigentes de Antorcha Campesina realizaron una marcha en la capital del país con aproximadamente 60 mil simpatizantes como muestra de su fuerza política-electoral, donde solicitaron el reconocimiento del partido y anunciaron el apoyo político de la organización al candidato del PRI a la presidencia de la República.

En virtud de ello, Antorcha Campesina se ha constituido como una organización priista encargada de la movilización clientelar de sus bases sociales en favor del PRI, es decir, como una organización clientelar y corporativa. A cambio de lo anterior, los dirigentes antorchistas han obtenido cargos de elección popular, así como recursos públicos, servicios públicos y obras públicas en beneficio de sus simpatizantes.⁸³

La agrupación popular tiene en el Estado de México uno de sus principales bastiones. Como se refirió, posee una presencia importante en el oriente mexiquense, en particular en los municipios de Chimalhuacán e Ixtapaluca. Sus principales líderes en la entidad son Jesús Tolentino Román Bojórquez (compadre de Aquiles Córdova Morán) y su esposa Maricela Serrano Hernández. A partir del 2000, el control político-administrativo de Chimalhuacán recayó sobre la dirección de Jesús Tolentino Román y Antorcha Campesina. Desde entonces, los dirigentes antorchistas han controlado la presidencia municipal y los cargos más importantes de la administración municipal. Desde ese año, todos los presidentes municipales de Chimalhuacán han sido militantes de Antorcha Campesina (Miguel Ángel Casique Pérez, Marco Antonio Lázaro Cano, Telésforo García Carreón y Rosalba Pineda Ramírez) (véase el Cuadro 30), quienes además han ocupado otros cargos de elección popular. El mismo líder antorchista Jesús Tolentino Román fue presidente municipal en tres periodos: en 2000-2003, en 2009-2012 y en 2019-2021.⁸⁴

⁸³ También se ha definido a Antorcha Campesina como un grupo de poder violento, esto es, como un grupo de choque y/o grupo paramilitar al servicio del PRI. Por ejemplo, Jesús Álvarez Pérez afirma que Antorcha “tiene una triple función: por una parte la de interlocutor Estado-Grupos Marginados, por otro lado tiene la obligación de captación de votos para el partido al cual representa y del cual surgió, por último antorcha tiene la responsabilidad de funcionar como un grupo de choque, un grupo violento que impida gobernar a partidos contrarios al Revolucionario Institucional” (Álvarez, 2004: 31-32).

⁸⁴ Al momento de escribir estas líneas (finales de 2018) la autoridad electoral se encuentra resolviendo diversos recursos de impugnación de la elección en el municipio, interpuestos por los partidos de oposición.

Cuadro30. Presidentes municipales de Chimalhuacán, 1940-2018

Presidente municipal	Período de gobierno	Partido político
Jesús Tolentino Román Bojórquez	2019-2021	PRI
Rosalba Pineda Ramírez	2016-2018	C.PRI,V,P
Telésforo García Carreón	2013-2015	CPEM
Jesús Tolentino Román Bojórquez	2009-2012	C.C.
Marco Antonio Lázaro Cano	2006-2009	APM
Miguel Ángel Casique Pérez	2003-2006	APT
Jesús Tolentino Román Bojórquez	2000-2003	PRI
Lic. Carlos Cornejo Torres	1997-2000	PRI
Sr. Enrique Suárez Pacheco	1994-1996	PRI
Arq. Susano González Castro y Guillermo Villa Calleja	1991-1993	PRI
Sr. Martín Carlos Pabello Jiménez	1988-1990	PRI
Sr. José Corona González	1985-1987	PRI
Lic. Eladio Javier Martínez Galicia	1982-1984	PRI
Prof. Eduardo Avendaño Díaz	1975-1981	PRI
Sr. Pedro González Reynoso	1970-1975	PRI
Sr. Crescencio Neyra y Jorge Martínez Olivares	1967-1969	PRI
Dr. Álvaro Rico Sánchez	1964-1966	PRI
Sr. Salvador Izquierdo Castañeda y Rafael Valverde Valentino	1961-1963	PRI
Sr. Elíseo Valverde	1958-1960	PRI
Luis Martínez Jiménez	1955-1957	PRI
Sr. Javier Delgado y Tomás Alonso Martínez	1952-1954	PRI
Sr. Epigmenio Valverde	1949-1951	PRI
Sr. Hilario Valencia	1946-1948	PRI
Sr. Luis Martínez	1944-1945	n.d.
Sr. Martiniano Constantino	1942-1943	n.d.
Sr. Antonio Martínez	1940-1941	n.d.

Fuente: elaboración propia con información de la Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México

(<http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15031a.html>).

Por su parte, en Ixtapaluca Antorcha Campesina se ha consolidado como la organización con mayor influencia política, pues los últimos tres presidentes municipales han surgido de las filas del antorchismo (véase el Cuadro 31).

Cuadro 31. Presidentes municipales de Ixtapaluca, 1940-2016

Presidente municipal	Período de gobierno	Partido político
Marisela Serrano Hernández	2019-2021	PRI
Carlos Enríquez Santos	2016-2018	C.PRI,V y P
Marisela Serrano Hernández	2013-2015	CPEM
Humberto Carlos Navarro de Alba	2009-2012	C.C.
Mario Moreno Conrado	2006-2009	PRD
Armando Corona Rivera	2003-2006	APT
Alberto Maldonado Ruiz	2000-2003	PRI
Fernando Fernández García	1997-2000	PRI
Juan Antonio Soberanes Lara	1994-1996	PRI
Juan Martínez Delgadillo	1993-1994	PRI
Francisco Maldonado Ruiz	1991-1992	PRI
Manuel Alberto Medina Sansores	1988-1990	PRI
Carlos Isaías Pérez Arizmendi	1984-1987	PRI
Eduardo Viveros E. De Los Monteros	1981-1984	PRI
Liborio Lazcano Leyva	1979-1981	PRI
Mariano Garrido Trejo	1976-1978	PRI
Fermín Alfaro Cadena	1974-1975	PRI
Maximiliano Romero Rocha	1974-1974	PRI
José Morales González	1973-1974	PRI
Filiberto González Guevara	1970-1972	PRI
Rodolfo Nieto Arvizu	1967-1969	PRI
Mariano Garrido Trejo	1964-1966	PRI
Eduardo Viveros E. De Los Monteros	1961-1963	PRI
Guillermo Sánchez Marques	1958-1960	PRI
Moisés Caballero Morales	1955-1957	PRI
Rodolfo Nieto Arvizu	1952-1954	PRI
Cristóbal B. Valdez	1949-1951	PRI
Rodolfo García A.	1948-1948	PRI
Florentino Trejo B.	1947-1948	PRI
José Madariaga Trejo	1946-1947	PRI
Marciano Trueba Ruiz	1944-1945	PRM
Florentino Trejo B.	1942-1943	PRM
Luis Higuera	1941-1941	PRM
Francisco Sosa	1940-1941	PRM

Fuente: elaboración propia con información de la Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México (<http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15031a.html>).

Jesús Tolentino Román forma parte del Comité Ejecutivo Nacional de Antorcha Campesina desde 1984. En 1989 fue nombrado presidente del Comité Estatal de Antorcha Campesina en el Estado de México y hasta la actualidad es dirigente de dicha organización en la entidad. Ha sido miembro activo del PRI desde 1985. Fue regidor por el PRI en Chimalhuacán (1994-1996); Presidente del Comité Municipal del PRI (1998-2000); tres veces presidente municipal de Chimalhuacán (2000-2003, 2009-2012 y 2019-2021), y diputado federal por el PRI en dos ocasiones: 2003-2006 y 2012-2015. Maricela Serrano Hernández fue regidora por el PRI en Ixtapaluca durante el periodo 1991-1993; diputada local suplente (1997-2000); diputada federal en dos ocasiones (2009-2012 y 2015-2018), y presidenta municipal de Ixtapaluca también en dos ocasiones (2013-2015 y 2019-2021). Como puede observarse, a partir del 2000, además de que tiene lugar la consolidación del poder de Antorcha Campesina en Chimalhuacán e Ixtapaluca, la carrera política de ambos líderes antorchistas ha ido en ascenso.

Cabe destacar en este punto que, al igual que el cacicazgo de Guadalupe Buendía, el de Antorcha Campesina se funda en las mismas necesidades sociales y carencias de una población empobrecida, en las prácticas políticas clientelares, en los métodos violentos y en el apoyo y la protección que recibe de la elite política priista. Antorcha Campesina gestiona diversos servicios urbanos y obras públicas en colonias populares de Chimalhuacán e Ixtapaluca. Gracias a la distribución de diversos beneficios, la organización se ha formado una clientela política a la que ofrece al PRI durante los procesos electorales, a cambio de posiciones políticas y cargos de elección popular. Estas prácticas políticas se extienden al resto de los municipios mexiquenses, sobre todo en los densamente poblados, donde existe una cantidad considerable de población que vive en situación de pobreza y marginación.

2.2. Análisis del conflicto: disputas entre transportistas de la AAA y antorchistas

La expansión política-territorial del antorchismo en la entidad mexiquense encontró oposición no sólo en organizaciones populares similares con presencia a nivel municipal y regional, sino también en organizaciones del sector de transporte público sumamente poderosas. Después de la disputa sostenida con Guadalupe Buendía Torres por el control político de Chimalhuacán, la segunda batalla más importante para Jesús Tolentino Román y su esposa Maricela Serrano en el Estado de México es la llevada a cabo en contra de Pedro Sánchez, uno de los líderes transportistas más importantes de la entidad mexiquense, esta vez con éxitos limitados. Así, se

colige que los actores en conflicto son dos organizaciones y dos liderazgos priistas con una considerable influencia política-electoral en el estado: Pedro Sánchez y la AAA (así como otros líderes transportistas importantes), por un lado, y los líderes antorchistas Jesús Tolentino Román y Maricela Serrano, por otro. El motivo del conflicto es la intención de estos últimos de incrementar su influencia en el sector de transporte público en los municipios del norponiente de la entidad, en específico el control de rutas e empresas de transporte público, y con ello incrementar su influencia político-electoral y poder económico en dicho territorio. Es decir, el objetivo es disputar el dominio que ejerce Pedro Sánchez en dicho sector en la región de estudio. Y frente a los objetivos “expansionistas” de Antorcha Campesina, el cacique transportista ha dirigido una lucha en contra de esta organización en la que se ha propuesto “limpiar” de transportistas antorchistas el municipio de Cuautitlán Izcalli, su centro de operación, y otros municipios circundantes.

Cabe afirmar que en el Estado de México (y en otras entidades del país) han existido y siguen existiendo enfrentamientos similares entre agrupaciones de transportistas. Sin embargo, las confrontaciones que en este apartado se examinan poseen una peculiaridad que las hacen diferentes a otras disputas ocurridas en territorio mexiquense, eventos más bien esporádicos y coyunturales. Esta peculiaridad se sintetiza en los siguientes puntos.

En primer lugar, los enfrentamientos han sido intensos, constantes y sumamente violentos, sobre todo durante el periodo 2008-2016, pues en ellos se han utilizado armas de fuego, se han destruido y quemado unidades de transporte público y han muerto varios transportistas antorchistas. Debido a este ambiente de tensión, y con el fin de evitar más provocaciones, en distintos momentos la policía estatal y los grupos antimotines del gobierno del estado se han visto obligados a resguardar por varios días algunas de las principales avenidas de los municipios en conflicto.⁸⁵

En segundo lugar, las pugnas entre los dos actores en conflicto han tenido un impacto importante en el gobierno estatal y en la política mexiquense. Antorcha Campesina ha acusado en diversas ocasiones al gobernador Eruviel Ávila Villegas, así como a altos funcionarios de su administración, de proteger y solapar las acciones violentas de Pedro Sánchez. Debido al alto grado de violencia ejercido durante los enfrentamientos, y a la presión política desplegada por los dirigentes antorchistas, entre otros factores, en octubre de 2012 el entonces Secretario del Transporte, Jaime Barrera Velázquez, se vio obligado a presentar su renuncia. En estas disputas Barrera favoreció en todo momento al cacique

⁸⁵ Incluso, debido al clima de violencia generado por las dos agrupaciones, en 2011 en el pueblo San Mateo Xoloc (municipio de Tepotzotlán) la Agencia de Seguridad Estatal (ASE) (actualmente Secretaría de Seguridad Ciudadana) se vio forzada a bridar el servicio de transporte de pasajeros.

transportista y fue omiso ante los hechos de violencia generados por éste en contra de los antorchistas. Además, debido al incumplimiento de las demandas de Antorcha Campesina por parte del gobierno de Ávila Villegas, así como por la protección que se le brindó a Pedro Sánchez desde el gobierno estatal, se fue gestando un fuerte distanciamiento entre los dirigentes antorchistas y los actores políticos y gubernamentales de la entidad, lo que ponía en riesgo la alianza política entre ambos actores de cara a los procesos electorales de 2017 y 2018.

En tercer lugar, como ya se argumentó, los actores en disputa son dos liderazgos y organizaciones con un considerable poder político-electoral en el estado. Ambos grupos poseen una importante influencia en sus respectivos territorios y en el gobierno estatal. Además, poseen la capacidad de movilizar políticamente a una gran cantidad de seguidores en favor del PRI, y en particular los transportistas de la AAA cuentan con un recurso que es indispensable durante los procesos electorales: el préstamo de camiones para trasladar a simpatizantes a los eventos políticos y para acarrear votantes el día de las elecciones.

En cuarto lugar, a diferencia de otras confrontaciones similares, los encuentros violentos protagonizados por Pedro Sánchez y Antorcha Campesina no constituyen eventos aislados, esporádicos o coyunturales. Con dichos enfrentamientos, ambos liderazgos y organizaciones persiguen objetivos muy claros: el cacique transportista pretende defender su dominio en el sector de transporte público en el territorio de estudio y con ello preservar (y si es posible aumentar) el control sobre recursos estratégicos del sector. El propósito de Antorcha Campesina es, precisamente, disputarle a Pedro Sánchez su dominio. La finalidad de la agrupación es lograr una mayor participación en el negocio del transporte público en el territorio de influencia del dirigente transportista, y con ello extender su presencia política en dicho territorio. Para cumplir con estos objetivos, ambos actores no han dudado en ejercer un alto grado de violencia, cuyas confrontaciones se extienden a lo largo del tiempo, por más de ocho años.

Finalmente, las implicaciones políticas de las pugnas entre transportistas ha sobrepasado el nivel de la política estatal. Por medio de cartas y otros documentos, los dirigentes antorchistas han denunciado las acciones violentas de Pedro Sánchez ante el presidente de la República e incluso ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU), además de que han promovido diversas protestas en otros estados del país para dar a conocer las agresiones de las que han sido objeto por parte del cacique transportista.

Ahora bien, generalmente en la prensa local se describe a Pedro Sánchez como una persona sumamente violenta y como el principal responsable de la represión en contra de los transportistas antorchistas. Si bien el líder transportista se caracteriza, efectivamente, por ser una persona muy violenta y arbitraria, quien no ha dudado en emplear la fuerza de forma constante y abierta para defender sus intereses en el sector de transporte público, como lo ha aceptado públicamente,⁸⁶ resulta muy importante aclarar en este punto que Antorcha Campesina ha utilizado los mismos métodos violentos y el mismo grado de violencia no sólo en las confrontaciones con los transportistas de IZGASA y la AAA sino también en contra de otras organizaciones opositoras. Los antorchistas han encabezado agresiones a transportistas y han incurrido en la destrucción parcial y quema de unidades de transporte público de las organizaciones rivales. Por ello, se desea hacer énfasis en que las agrupaciones comandadas por Pedro Sánchez y Jesús Tolentino Román operan en el mismo nivel de violencia y cuentan con grupos de choque para agredir y hacer frente a las agresiones de las organizaciones contrarias. Conviene recordar al respecto que incluso Antorcha Campesina tradicionalmente ha sido considerada un grupo de choque y/o paramilitar al servicio del PRI.

Estas disputas se han presentado durante más de quince años en los municipios del norponiente de la entidad mexiquense, pero han sido más visibles durante el periodo 2008-2016. En específico, el núcleo del conflicto radica en la división gremial generada al interior de las empresas y organizaciones de transporte público de la región, esto es, la creación de disidencias al interior de las mismas promovidas sobre todo por Antorcha Campesina, a partir de las cuales se busca desplazar al grupo contrario y apropiarse de la titularidad de las empresas o crear nuevas. Con el apoyo del antorchismo, estas nuevas empresas y organizaciones ejercen una constante presión sobre la autoridad del transporte mexiquense y,

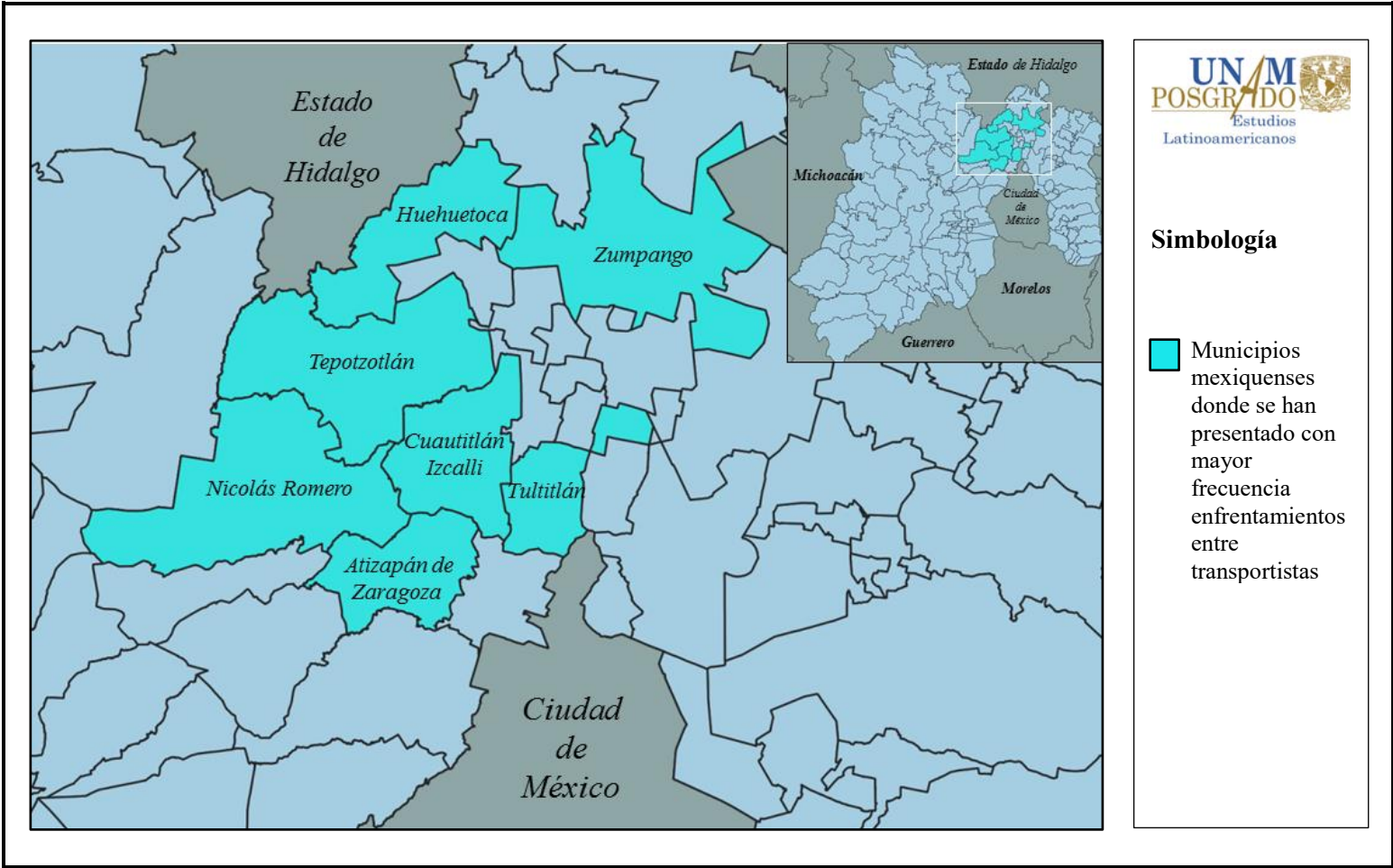
⁸⁶ Algunos hechos confirman la arbitrariedad de Pedro Sánchez. Siendo fiscal especial contra delitos ambientales, Pedro Sánchez ordenó en febrero de 2001 el desalojo de 800 personas que se encontraban ocupando, supuestamente de manera ilegal, los terrenos de "El Salado", municipio de San Salvador Atenco, ejido de Santa Isabel Ixtapan, Estado de México, acción en la que se documentaron graves violaciones a los derechos humanos. En relación con lo anterior, el entonces coordinador de Gobernación del Estado de México, Carlos Díaz de León, refirió: "[Pedro Sánchez] está hecho al viejo estilo, pero sus resultados son buenos. No comparto sus formas, pero a lo mejor es lo que se necesitaba para poner orden." En diciembre de 2001, en un operativo ordenado por Pedro Sánchez en contra de la tala clandestina en el municipio de Ixtapaluca, un agente judicial murió y otro más sufrió lesiones de arma de fuego. Tras este hecho, Pedro Sánchez fue separado del cargo de Fiscal Especial de Delitos al Medio Ambiente y Tala Clandestina del Estado de México. Tiempo después, la propia Procuraduría estatal abrió una investigación en contra del líder transportista por los delitos de extorsión, corrupción y abuso de autoridad. El 18 de agosto de 2004, cien transportistas del Valle de México armados con varillas y diversos objetos, liderados por Pedro Sánchez, tomaron las instalaciones del Comité Directivo Estatal del PRI en Toluca, en demanda de que el presidente del mismo, Isidro Pastor Medrano, renunciara al cargo. Por más de 12 horas consecutivas, Sánchez García impidió la entrada o salida de la sede del tricolor. Véase Pastrana, Daniela, "Aeropuerto en Texcoco: contra todo y contra todos. *Los lobos del PRI siguen imponiendo su ley*", *La jornada*, 24 de junio de 2001; Díaz, César, "Investigan en Edomex a ex fiscal ambiental, *Reforma*, 14 de diciembre de 2001.

en general, sobre el gobierno estatal, para que se les otorgue el reconocimiento legal y obtengan las concesiones correspondientes y la autorización para prestar el servicio en las mismas rutas de transporte que utilizaban cuando pertenecían a las anteriores empresas. Lo anterior genera un alto grado de conflictividad entre las diferentes agrupaciones (pues con las escisiones, surge la siguiente interrogante: ¿quiénes son los verdaderos titulares de las empresas y organizaciones de transportistas?). De tal suerte que a partir de la creación de disidencias y la introducción de unidades de transporte público “piratas”, es decir, que no cuentan con la documentación y el permiso para prestar el servicio, es que Antorcha Campesina busca extender su influencia en el sector de transporte público en la región de estudio.

Los enfrentamientos, como se argumentó anteriormente, han sido constantes y sumamente violentos, pues en ellos se han empleado armas de fuego e instrumentos diversos (palos, piedras, tubos, cadenas, “bombas molotov”, entre otros). Las confrontaciones han arrojado como saldo una gran cantidad de transportistas con diversas lesiones e incluso la muerte de varios transportistas antorchistas, así como múltiples unidades de transporte público (camiones, micros, combis y taxis) destruidas e incendiadas. Igualmente, se observó en campo que en algunos casos usuarios del transporte público situados en medio de las disputas fueron agredidos por ambos bandos, principalmente por el grupo de IZGASA y la AAA. También se constató que en la mayoría de las confrontaciones, los distintos cuerpos de seguridad, incluyendo la policía estatal, optaron por no intervenir sino hasta el final, cuando se incrementaban las agresiones y crecía el número de lesionados.

La mayoría de los enfrentamientos se desarrollaron durante la administración del gobernador Eruviel Ávila Villegas (2011-2017). En el Mapa 5 el lector podrá observar los municipios donde se han presentado con mayor frecuencia dichos eventos violentos durante el periodo 2008-2016 (Cuautitlán Izcalli, Tepetzotlán, Zumpango, Huehuetoca, Nicolás Romero, Atizapán de Zaragoza y Tultitlán). Con base en la revisión de la hemerografía relacionada con el conflicto, así como entrevistas en campo, se contabilizó un total de 47 enfrentamientos entre las agrupaciones antagónicas durante el periodo aludido, de los cuales se describen algunos en el Cuadro 32.

Mapa 5. Principales municipios del norponiente del Estado de México donde han ocurrido enfrentamientos entre transportistas, 2008-2016



Fuente: elaboración propia. Cartografía INEGI.

Cuadro 32. Cronología de los principales enfrentamientos entre transportistas ocurridos en el norponiente del Estado de México, 2008-2016

Fecha	Lugar	Características del conflicto
28 de junio de 2008	Cuautitlán Izcalli	Transportistas disidentes armados con palos y piedras (y apoyados por Pedro Sánchez) se enfrentaron con seguidores de Tomás Moreno (dirigente de la organización Transportes Unidos Mexiquenses A. C., TUMAC) por la obtención de la dirigencia de la Ruta 27 Nuevo Milenio que agrupa a 900 conductores de atobuses, combis y taxis. El saldo fue de varios conductores lesionados y diversas unidades destruidas.
27 de enero de 2009	Cuautitlán Izcalli	Trescientos choferes de transporte público de las líneas Transportes Unidos Mexiquenses AC (TUMAC) y de la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA) se enfrentaron en el municipio de Cuautitlán Izcalli por el dominio de las mejores rutas. Dicha confrontación dejó como saldo un vehículo incendiado y cuatro más con diferentes daños, así como un número no determinado de lesionados. Los operadores protagonizaron una gresca a golpes, piedras y palos, gases lacrimógenos y bombas molotov en las inmediaciones del centro comercial Plaza de Arcos del Alba, en donde los vecinos se refugiaron para protegerse de los proyectiles lanzados por los rijosos. Asimismo, taxistas denunciaron que fueron atacados nuevamente por 12 golpeadores de Pedro Sánchez, quienes llegaron en tres vehículos particulares a la base ubicada en avenida Jorge Jiménez Cantú, frente al Colegio Don Bosco, y causaron daños diversos a dos taxis.
13 de diciembre de 2010	Pueblo de San Mateo Xoloc, municipio de Tepetzotlán	Por la mañana, personas armadas con tubos y pistolas, presuntamente agremiados a la empresa de transporte público Izcalli García Aguilera S. A. (IZGASA) (y con ello a la AAA), quienes viajaban en varios carros, agredieron a dos transportistas simpatizantes del Movimiento Antorchista, invadieron el derrotero de la colonia San Mateo Xoloc con la introducción ilegal de 150 combis de IZGASA y además destruyeron dos unidades de transporte público. Cerca de las cuatro de la tarde, un grupo de individuos armados se dedicaron a detener e intimidar a choferes antorchistas. Los transportistas afectados realizaron un mitin en la Agencia del Ministerio Público de Cuautitlán Izcalli y denunciaron las agresiones y destrucción de sus unidades.

Fuente: investigación hemerográfica y entrevistas en campo

Cuadro 32. Cronología de los principales enfrentamientos entre transportistas ocurridos en el norponiente del Estado de México, 2008-2016 (*continuación*)

Fecha	Lugar	Características del conflicto
9 de abril de 2011	Cuautitlán Izcalli	Marisela Serrano Hernández, dirigente antorchista en el estado de México, denunció que Pedro Sánchez, propietario de la línea de transporte público IZGASA, prepara para el 15 de abril de 2011 "el golpe final" contra alrededor de 400 chóferes agremiados a su organización en Cuautitlán Izcalli. Agregó que Antorcha Popular responderá a las agresiones y pidió la intervención del gobierno estatal para frenar al líder transportista.
7 de julio de 2011	Pueblo de San Mateo Xoloc, municipio de Tepotzotlán	Inicia la invasión del derrotero San Mateo Xoloc por parte de combis de IZGASA
25 de julio de 2011	Pueblo de San Mateo Xoloc, municipio de Tepotzotlán	Un grupo de personas armadas con palos, cadenas y piedras pertenecientes a la empresa IZGASA llegó a la base de la línea de transportes Autobuses México-Zumpango y Anexas, S. A. (adheridos al Movimiento Antorchista) y agredieron a choferes y usuarios y dañaron diversas unidades de transporte que estaban estacionadas.
28 de julio de 2011	Cuautitlán Izcalli	Choferes simpatizantes de IZGASA y la Triple A armados con palos y otros objetos destruyeron e incendiaron dos vehículos de transporte público (un taxi y una combi); el primero en el pueblo de Axotlán y el segundo en la autopista México-Querétaro a la altura del libramiento Tepotzotlan-Magu.
28 de julio de 2011	Tepotzotlán	Con el objetivo de resguardar el orden público y frenar posibles enfrentamientos entre choferes de Antorcha Campesina y de IZGASA, quienes rivalizan por el dominio del derrotero que da servicio al poblado de San Mateo Xoloc, la Agencia Estatal de Seguridad (ASE) mantiene tres retenes con 500 granaderos en el municipio de Tepotzotlán: sobre el libramiento sur a la altura de la Dirección de Seguridad Pública municipal; en el entronque con la carretera Tepotzotlán-Arcos del Sitio, y en el acceso principal al centro de San Mateo Xoloc. El servicio de transporte en este poblado fue suspendido, afectando a los habitantes de dicha colonia que no pueden trasladarse a sus diferentes destinos.

Fuente: investigación hemerográfica y entrevistas en campo.

Cuadro 32. Cronología de los principales enfrentamientos entre transportistas ocurridos en el norponiente del Estado de México, 2008-2016 (*continuación*)

Fecha	Lugar	Características del conflicto
Agosto de 2011	San Mateo Xoloc, municipio de Tepotzotlán	La ASE se vio obligada a proporcionar el servicio de transporte en el derrotero de San Mateo Xoloc (municipio de Tepotzotlán) debido al incremento de los enfrentamientos entre transportistas. Como consecuencia del conflicto, el servicio fue suspendido desde el 25 de julio de 2011, afectando a 18 mil personas aproximadamente. Transportistas de ambas agrupaciones (Antorcha Popular e IZGASA) disputan de manera violenta el derrotero de San Mateo Xoloc. Integrantes de ambas líneas se enfrentaron en diversas ocasiones con saldo de choferes lesionados y unidades dañadas y quemadas, sin que hasta el momento la Secretaría de Transporte del gobierno estatal resuelva el conflicto. Además, 500 policías estatales participan en la vigilancia del recorrido, para garantizar la seguridad de las personas que utilizan las camionetas proporcionadas por la corporación. Asimismo, los transportistas antorchistas se quejaron de que estaban esperando a que las autoridades establezcan negociaciones con Pedro Sánchez para que este les regrese su ruta.
21 de septiembre de 2011	Cuautitlán Izcalli	Transportistas de las empresas de la empresa IZGASA y de la organización AAA incendiaron dos unidades de transporte público de la empresa México-Zumpango, agremiada a Antorcha Campesina. La primera fue incendiada en la autopista México-Querétaro, a la altura del hotel Fiesta Inn, y la segunda en la carretera Tepotzotlán-Magu.
25-26 de septiembre de 2011	Cuautitlán Izcalli	Personas a las órdenes de Pedro Sánchez quemaron un vehículo del servicio público de transporte perteneciente a la empresa México-Zumpango. Interceptaron la unidad en la zona de Lechería, en la carretera vieja a Cuautitlán México, cerca de la estación del Tren Suburbano; luego de agredir y amenazar al conductor, este fue obligado a bajarse del vehículo para inmediatamente incendiar la unidad.
31 de marzo de 2012	Naucalpan	En las inmediaciones del Metro Cuatro Caminos, transportistas simpatizantes de la AAA destruyeron seis unidades de transporte público de pasajeros e hirieron a un chofer de la empresa México-Zumpango y Anexas. La agresión sucedió después de que más de 250 personas realizaron una marcha para protestar en contra de la decisión de la Secretaría del Transporte de negar a las empresas agremiadas a Antorcha Campesina el acceso al paradero del Metro Cuatro Caminos. Los transportistas antorchistas agredidos levantaron la demanda correspondiente por robo y daños en el Ministerio Público de Naucalpan.

Fuente: investigación hemerográfica y entrevistas en campo.

Cuadro 32. Cronología de los principales enfrentamientos entre transportistas ocurridos en el norponiente del Estado de México, 2008-2016 (*continuación*)

Fecha	Lugar	Características del conflicto
16 de abril de 2012	Zumpango	A las 7:30 de la mañana, sujetos descendieron de un autobús de la línea Élite (agrupada en la AAA) y agredieron a los choferes y personas que se encontraban en la terminal de la empresa Alianza de Autotransportistas Zumpango, ubicada en avenida Melchor Ocampo, en el centro de Zumpango. Los transportistas agredidos denunciaron que hasta esa fecha se habían acumulado 22 unidades destruidas, entre ellas siete quemadas. Además, afirmaron que el motivo de la agresión es la pretensión de Pedro Sánchez de invadir las bases y derroteros de dicha empresa. Policías estatales llegaron al lugar de los hechos y detuvieron a 39 personas, en tanto 10 personas resultaron lesionadas, así como igual número de autobuses dañados, dos de ellos a los que arrojaron bombas molotov y fueron afectados por el fuego.
14-15 de junio de 2012	Avenida Adolfo López Mateos, colonia Bosques de Morelos, Cuautitlán Izcalli	Sesenta personas armadas con distintos objetos destruyeron un microbús de la empresa Naucalpan 2000 (conocidos en la zona como “guacamayos”) e intentaron invadir su derrotero. La Secretaría de Seguridad Ciudadana detuvo infraganti a los agresores y los remitió al Ministerio Público de Cuautitlán Izcalli, pero una hora más tarde fueron dejados en libertad 59 de ellos.
27 de septiembre de 2012	Avenida Paseos del Bosque, colonia Bosques de Morelos, Cuautitlán Izcalli	En Cuautitlán Izcalli, un enfrentamiento entre transportistas de ambos bandos dejó como saldo un chofer muerto perteneciente a la empresa Naucalpan 2000 (adherida al Movimiento Antorchista). Posteriormente, los agresores se dirigieron a la base La Libertad de dicha empresa e hicieron desmanes. El saldo fue de cinco microbuses dañados, una combi quemada y cinco personas detenidas. La agresión se atribuyó a personas afines a Pedro Sánchez.
31 de enero de 2013	Zumpango	Seis hombres dispararon contra la base de la empresa Autobuses de México Zumpango-Apaxco (simpatizante de Antorcha Campesina), ubicada en Boulevard Melchor Ocampo, barrio Santiago, en las inmediaciones del fraccionamiento Los Sauces. La abogada de la empresa afirmó que la agresión provino de los integrantes de la línea camionera 7 de Enero que son seguidores de Pedro Sánchez, dirigente de transportistas en la región. En consecuencia, se produjo un enfrentamiento a golpes entre los concesionarios de la empresa 7 de Enero y los antorchistas, lo que dejó un número indeterminado de heridos y diversos vehículos dañados.

Fuente: investigación hemerográfica y entrevistas en campo.

Cuadro 32. Cronología de los principales enfrentamientos entre transportistas ocurridos en el norponiente del Estado de México, 2008-2016 (*continuación*)

Fecha	Lugar	Características del conflicto
19 de marzo de 2013	Huehuetoca	Transportistas antorchistas y seguidores de Pedro Sánchez se enfrentaron en el paradero del fraccionamiento Santa Teresa y en las inmediaciones del Metro Cuatro Caminos. En dicha confrontación, varias unidades de transporte de la empresa México-Zumpango sufrieron daños. Héctor Javier Álvarez Ortiz, dirigente de Antorcha Campesina en la zona, informó que el saldo de las agresiones cometidas por choferes de la empresa IZGASA y de la Triple A, fue de 6 unidades de transporte destruidas, tres de ellas quemadas.
19 de marzo de 2014	Base La Joyita, Cuautitlán Izcalli	Un enfrentamiento entre transportistas de Antorcha Campesina y de la empresa IZGASA dejó como saldo un conductor asesinado y otro lesionado. Alrededor de las 10 horas del miércoles, 70 sujetos armados con bates, juntas de motor y armas de fuego llegaron al sitio de combis y microbuses y atacaron a los operadores.
Octubre de 2014	Zumpango	Unidades de transporte pertenecientes a las empresas de la AAA e IZGASA realizaron un bloqueo enfrente de las oficinas de la empresa de transporte México Zumpango (adherida a Antorcha Campesina) con el fin de impedir que pudiera dar el servicio a los habitantes del municipio. Además, por la mañana se habían registrado disparos de arma de fuego en contra de las instalaciones y operadores de la referida empresa.

A continuación se describen tres enfrentamientos con el objetivo de llamar la atención del lector en torno a la arbitrariedad y grado de violencia que pueden llegar a ejercer algunos caciques urbanos (como Pedro Sánchez) para defender su dominio frente a enemigos políticos y organizaciones rivales. Estas disputas son las siguientes: a) el control del derrotero de San Mateo Xoloc en el municipio de Tepotzotlán (en 2010 y 2011); b) el enfrentamiento ocurrido en la Avenida Paseos del Bosque en la colonia Bosques de Morelos (Cuautitlán Izcalli), el cual dejó como saldo un chofer muerto de la empresa Naucalpan 2000 (adherida al Movimiento Antorchista) (septiembre de 2012), y c) los hechos de violencia ocurridos en el municipio de Huehuetoca en marzo de 2013.

Posteriormente, se abordará la posición que han asumidos los dos liderazgos adversarios respecto de este conflicto.

En la mañana del 13 de diciembre de 2010, un grupo de personas pertenecientes a la empresa IZGASA y a la AAA armadas con distintos instrumentos, incluyendo armas de fuego, agredieron a dos transportistas antorchistas, “invadieron” el derrotero de la colonia San Mateo Xoloc (municipio de Tepetzotlán) con la introducción de 150 combis de industrias IZGASA y además destruyeron dos unidades de transporte público. Cerca de las cuatro de la tarde de ese mismo día, un grupo de individuos armados se dedicaron a intimidar a choferes de combis simpatizantes de Antorcha Campesina. Estos últimos respondieron a la agresión con palos, piedras y otros objetos. Posteriormente, los transportistas antorchistas afectados realizaron un mitin en la Agencia del Ministerio Público de Cuautitlán Izcalli y denunciaron la agresión y destrucción de sus unidades. En los días siguientes realizaron dos manifestaciones (una en las oficinas de la Secretaría del Transporte en Tlalnepantla y la otra en la ciudad de Toluca) con el objetivo de solicitar que se castigue a Pedro Sánchez, se les devuelva su derrotero y se les reconozca como empresa.

Nuevamente, el 25 de julio de 2011 en la colonia San Mateo Xoloc, un grupo de personas armadas con palos, cadenas y piedras pertenecientes a la empresa IZGASA llegaron a la base de la línea de transportes Autobuses México-Zumpango y Anexas, S. A. y agredieron a transportistas antorchistas, así como a usuarios del transporte público, además de dañar diversas unidades de transporte que se encontraban estacionadas. Al día siguiente, alrededor de 200 personas afines a Pedro Sánchez llegaron al mismo sitio para agredir a los choferes disidentes. El saldo fue de dos unidades de transporte público incendiadas y una más destrozada. Posteriormente, más de 100 integrantes de Antorcha Campesina cerraron el acceso al pueblo de San Mateo Xoloc para protestar por las agresiones.

Tres días después, el 28 de julio, con el objetivo de evitar más enfrentamientos, la entonces Agencia Estatal de Seguridad (ASE) mantuvo tres retenes con 500 granaderos en tres puntos del municipio de Tepetzotlán: sobre el libramiento sur, a la altura de la Dirección de Seguridad Pública municipal; en el entronque con la carretera Tepetzotlán-Arcos del Sitio, y en el acceso principal al centro de San Mateo Xoloc. Precisamente, debido al incremento de las agresiones entre ambos bandos en este municipio, el 25 de julio

de 2011 se suspendió el servicio de transporte público en San Mateo Xoloc, lo que afectó a 18 mil personas. Fue entonces que la propia ASE se encargó de brindar el servicio de transporte en el derrotero de San Mateo Xoloc, con el apoyo de 500 policías estatales que participaron en la vigilancia del recorrido para garantizar la seguridad de los pasajeros que eran transportados con las camionetas de la corporación. En esos días, los transportistas antorchistas se encontraban a la espera que las autoridades negociaran con Pedro Sánchez para que éste les regresara su derrotero.

El 6 de septiembre de ese mismo año, los funcionarios estatales rompieron un acuerdo que establecía que las unidades de la ASE proporcionarían el servicio en dicho derrotero hasta el 15 de septiembre, mientras se llevaban a cabo las negociaciones entre las partes, no obstante se permitió que unidades de transporte de Pedro Sánchez continuaran proporcionando el servicio e invadieran completamente el derrotero mencionado. Después de lo anterior, integrantes de Antorcha Campesina anunciaron una marcha a la ciudad de Toluca para el 13 de septiembre de 2011 con el objetivo de protestar por las agresiones recibidas y por la complicidad existente entre el gobierno estatal y el líder transportista.

En entrevista, uno de los transportistas que ha presenciado la mayoría de los enfrentamientos ocurridos en los derroteros de La Joya, Libertad y San Mateo Xoloc en los municipios de Cuautitlán Izcalli y Tepetzotlán, refiere:

Vienen a agredirnos con mucho, este... pues con mucha este, gente maleada que hay... llegan y con toda confianza nos rompen vidrios, nos roban las unidades, y pues muchas veces son los colores de las líneas contrarias, pero pues va uno a levantar las actas y desgraciadamente le dan a uno carpetazo. Nunca hay, este, solución a los problemas, no; nada más quedan ahí en que vamos y levantamos una denuncia, vamos y avisamos al secretario de transporte de las invasiones para que hagan operativos, y pues desgraciadamente no, no, nos quedamos sin escuchar, nos dan puras, este, promesas: que sí que van a trabajar, que van a actuar y todo, y pues desgraciadamente ahí se queda en puras, este, pues puras cuentos que hacen, desgraciadamente nunca nos han puesto la atención.

Emanuel, líder transportista de Antorcha Campesina en Cuautitlán
Izcalli, 43 años, 13 de diciembre de 2012.

Posteriormente, argumentó que las autoridades no han actuado de manera decidida para acabar con las agresiones de transportistas de IZGASA porque entre aquéllas y éstos existen relaciones de complicidad y apoyo mutuo. Asimismo, señaló que se salieron de la empresa Aurora, Concepción y Anexas por la existencia de corrupción y cobros indebidos a los transportistas:

Ellos [las autoridades del transporte] son los padrinos políticos de todo esto... porque, he, vaya, siempre se les ha informado, nuestros dirigentes siempre han sido bien claros en las juntas que hemos tenido ante ellos, y pues la verdad, he, han cambiado de personal, y haciéndonos puras promesas, anteriormente Anderson Rojas, Jaime Barrera y muchos representantes y directores que han estado, y pues esto... Ahorita el otro señor que está, Conde, igual, cómo es posible que tengan ahora sí el acercamiento con el señor de IZGASA y anunciar la invasión de nuestros derroteros. Oiga es descarado ya este señor Conde porque la verdad es gente ya de esas mafias que están en la Secretaría, y no realmente es alguien que debe estar en la Secretaría por la parte del gobierno.

[Nos salimos de la empresa “Aurora Concepción y Anexas”] *por todas las irregularidades que existían, de pura mafia, pura corrupción, pago de placas que nunca, que nunca han sido dadas, he, cobros anteriormente de revista que hoy ya no existe, descuentos y todo; entonces uno... o sea por lo mismo que en cada línea hay mucha corrupción, pues uno decide buscar otro tipo de... pues de defensa hacia el transporte, hacia los transportistas porque desgraciadamente nada más trabaja uno para ellos, entonces no es posible que se acaba uno sus unidades y queda uno hasta endrogado porque les debe uno que firmar papeles en blanco para que ellos no tengan responsabilidades en cualquier problema que tenga uno.*

Emanuel, líder transportista de Antorcha Campesina en Cuautitlán Izcalli, 43 años, 13 de diciembre de 2012.

En una segunda serie de disputas, el 27 de septiembre de 2012 en el municipio de Cuautitlán Izcalli tuvo lugar otro enfrentamiento, el cual dejó como saldo un chofer muerto de la empresa antorchista Naucalpan 2000 (mejor conocida en la zona como los “guacamayos”), cinco microbuses dañados, una combi quemada y cinco personas detenidas. La madrugada de ese día el chofer se dirigía a su lugar de trabajo, la base de transporte ubicada en la Libertad, cuando fue asesinado por unos sujetos que lo abordaron en la avenida Paseos del Bosque (colonia Bosques de Morelos); tiempo después, los agresores se dirigieron a la base referida e hicieron desmanes. Al mismo tiempo, se registraron enfrentamientos en la base que tiene la empresa Naucalpan 2000 en el Metro Cuatro Caminos. Posteriormente, los transportistas antorchistas se reagruparon y repelieron la agresión. El asesinato del transportista antorchista fue atribuida a personas afines a Pedro Sánchez.

Sin embargo, previo a este evento, ya habían ocurrido otras confrontaciones. El 14 de junio de 2012, un grupo de personas armadas con palos, tubos, piedras y armas de fuego destruyeron un microbús de la empresa Naucalpan 2000 e intentaron invadir su derrotero. La Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC, anteriormente ASE) detuvo a 60 agresores y los remitió al Ministerio Público de Cuautitlán Izcalli, pero una hora más tarde fueron liberados 59 de ellos. Asimismo, un día antes de los hechos de violencia en que muriera un transportista, seguidores de Pedro Sánchez balearon en el brazo a otro transportista de Naucalpan 2000 después de que intentaran invadir la base de dicha empresa que se ubica en la avenida Adolfo López Mateos, en la colonia Bosques de Morelos (Cuautitlán Izcalli). Ese día los transportistas antorchistas refirieron que Pedro Sánchez utilizaba unidades de la empresa Nueva Generación Siglo XXI pintadas con los colores característicos de los de Naucalpan 2000, con el objetivo de invadir sus derroteros y suplantarlos. En un recorrido por esta ruta se constató este hecho y se observó que en algunos casos sólo era posible distinguir las unidades de ambas empresas por el logotipo que las caracteriza. No obstante, transportistas de IZGASA refirieron que en realidad hubo una fusión entre ésta y

accionistas de Naucalpan 2000 que dio origen a la empresa Transportes Nueva Generación Siglo XXI:

Actualmente IZGASA mantiene conflictos con Antorcha Campesina. Estos conflictos surgieron cuando IZGASA recibió la concesión de la ruta del Metro Toreo, además de que dicha concesión en un principio era de IZGASA y la empresa “Naucalpan 2000” mejor conocidos como los “guacamayos” se apoderó de ella con ayuda de Antorcha Campesina. IZGASA hizo todo lo posible por recuperar la ruta, y se llegó a un acuerdo con Naucalpan 2000. El acuerdo fue hacer una fusión entre ambas empresas para dar servicio exclusivamente al Metro Toreo, naciendo así: “Transportes Nueva Generación Siglo XXI S.A de C.V”. Al enterarse Antorcha Campesina de esta fusión reclamó la pertenencia de la ruta y comenzó a atacar a las unidades de Transportes Nueva Generación Siglo XXI e IZGASA en donde era la base de Naucalpan 2000 antiguamente, localizada en la Colonia Bosques de Morelos.

Mario, empleado de la empresa IZGASA, 38 años, 17 de enero de
2013

Tres meses después de ocurridos los eventos violentos de septiembre de 2012, un dirigente transportista de Antorcha Campesina argumentó lo siguiente:

Mataron a un compañero, un compañero que no tenía que ver nada porque él iba sacar a la base La Libertad. Como [Pedro Sánchez] está agrediendo a los Guacamayos que les quiere quitar su derrotero, primero se los vende y ahora se los quiere quitar. Usted sabe es un mafioso y se ha denunciado públicamente. Entonces, lo confundieron con una unidad de las que están en conflicto; el compañero iba 4:30 [de la mañana] a trabajar, [y] porque traía la calcomanía de Antorcha, dicen: “esta es de la línea Guacamayos”, y lo plomearon. No se vale.

Nos catalogan de invasores y no es así. Nosotros somos los verdaderos transportistas que cuando eran surcos, eran milpas, nosotros dábamos el servicio. [Pedro Sánchez], IZGASA, traía 37 combis. Nuestros representantes están en la ciudad de Toluca viendo eso porque ya estamos hartos. Y si quieren que paralicemos la ciudad de Toluca, lo vamos hacer para que [Pedro Sánchez] o los padrinos amarren esos perros, sí. Ya estuvo suave.

Miguel, líder transportista de Antorcha Campesina en Cuautitlán Izcalli, 44 años, 5 de enero de 2013

Finalmente, a principios de 2013 en el municipio de Huehuetoca tuvieron lugar otras confrontaciones. El 19 de marzo transportistas adheridos a Antorcha Campesina y seguidores de Pedro Sánchez se enfrentaron en el paradero del fraccionamiento Santa Teresa y en las inmediaciones del Metro Cuatro Caminos. Héctor Javier Álvarez Ortiz, dirigente de Antorcha Campesina en la zona, informó que el saldo de las agresiones cometidas por choferes de la empresa IZGASA fue de seis unidades de transporte público destruidas (3 microbuses y 6 Urban), de las cuales tres fueron quemadas. Un día después, el 20 de marzo de 2013, transportistas de ambos bandos se enfrentaron nuevamente en el barrio Cuaxoxoca (municipio de Teoloyucan). Al respecto, un entrevistado afirmó:

Pues estábamos en la base aquí en la base de los camiones y, este, llegaron los granaderos y las patrullas del estado, y había gente del otro lado que [son] del otro grupo y nos empezaron... nos empezaron a agredir y tuvimos que correr, a darnos a la fuga porque no, no los detuvieron los granaderos a los que nos vinieron a pegar.

Arturo, transportista del municipio de Huehuetoca, 38 años, 10 de enero de 2013

Como resultado de las disputas entre ambas agrupaciones durante el periodo 2008-2016, fueron asesinados ocho transportistas antorchistas. Los dirigentes regionales y estatales de Antorcha Campesina atribuyeron la autoría intelectual de los asesinatos a Pedro Sánchez, denunciaron la complicidad de éste con las autoridades del transporte y afirmaron que constituían crímenes de carácter político motivados por la defensa de las rutas y empresas de transporte público, así como por la actividad gremial y política de los antorchistas.

La posición de Pedro Sánchez respecto de estos enfrentamientos se puede resumir con el argumento según el cual él, sus seguidores (los transportistas de IZGASA y la AAA) y todos aquellos que combaten el expansionismo antorchista son los verdaderos transportistas. El líder transportista ha señalado en diversas entrevistas que ellos tienen muchos años prestando el servicio en los municipios del norponiente de la entidad, poseen el reconocimiento legal por parte de las autoridades del transporte, pagan los impuestos correspondientes y han realizado inversiones millonarias en la renovación del parque vehicular de transporte público, por lo que no permitirán que unidades “pirata” de Antorcha Campesina invadan sus territorios y promuevan la creación de disidencias al interior de las empresas con el objetivo de apropiarse de ellas. Por lo anterior, el líder transportista y sus agremiados han solicitado en diversas ocasiones a las autoridades encargadas de la regulación y vigilancia del transporte que apliquen la normatividad correspondiente y castiguen el transporte pirata. El cacique transportista ha advertido también que si las autoridades del transporte y el gobierno estatal no actúan en contra de Antorcha Campesina, los transportistas agremiados a la AAA, bajo su liderazgo, expulsarán a “chingadazos” a los antorchistas. El líder transportista ha asumido esta posición en las distintas conferencias de prensa a las que ha convocado y en reuniones que ha promovido con dirigentes transportistas del Valle de México.

En su lucha contra Antorcha Campesina, Pedro Sánchez ha logrado organizar a gran parte de los transportistas del Valle de México y ha recibido el apoyo de otros importantes líderes transportistas del estado (como Heriberto Oviedo Don Juan, dirigente de la Coordinadora de Organizaciones para el Mejoramiento del Transporte del Estado de México, COMTEM). Por ejemplo, en julio de 2011, Pedro Sánchez logró reunir a importantes dirigentes transportistas con el fin de establecer una “cruzada” en contra de las pretensiones de los líderes antorchistas de acrecentar y expandir su influencia en el sector

de transporte público en dicha entidad. Entre los líderes reunidos en esa ocasión se encontraban Jaime Soberanes de Ecatepec, Heriberto Oviedo de la zona oriente, Miguel Ángel Colín (presidente del Consejo del Transporte) y Alejandro Saldívar del Grupo Valle de México, quienes afirmaron que representaban a poco más de 150 mil transportistas del Estado de México (Barrera, 2011a). Pedro Sánchez García y Heriberto Oviedo Don Juan anunciaron que impedirán que la agrupación Antorcha Campesina siga invadiendo sus rutas con vehículos piratas, ya que esto ha generado pérdidas a los concesionarios legales por tres millones de pesos por semana. En esa ocasión, el cacique transportista señaló: “No vamos a permitir que Antorcha Popular nos agarre de sus pendejos, mucho menos que nos invada nuestras rutas. Si el gobierno del estado no los frena, va haber chingadazos.” En dicha reunión, Pedro Sánchez exigió al gobierno estatal emprender acciones drásticas contra Antorcha Campesina y amenazó con no pagar impuestos al gobierno estatal, no votar por el PRI ni transportar acarreados a eventos políticos de ese instituto político si no se actuaba en contra de los antorchistas (Barrera, 2011b).

En enero de 2012, el cacique transportista convocó a un “conclave” de transportistas en el municipio mexiquense de Zumpango, en donde pronunció un discurso que sintetiza su posición respecto del conflicto que sostiene con Antorcha Campesina. Algunas partes de este discurso se reproducen a continuación.⁸⁷ Al inicio de su intervención lanzó un mensaje en contra del dirigente antorchista en la entidad, Jesús Tolentino Román Bojórquez, y advirtió que los transportistas defenderán su fuente de empleo y el territorio donde han proporcionado el servicio de transporte durante años. Además, justificó esta lucha con el argumento de que ellos son los verdaderos transportistas (los opositores son considerados “seudotransportistas” y “traidores al transporte”), a quienes les ha costado mucho esfuerzo obtener las concesiones y rutas de transporte que poseen, las cuales han implicado “una lucha de muchos años”, por lo que resulta injusto que “este señor simplemente venga a dictar las ordenes”.

⁸⁷ Gracias a la ayuda de varios transportistas del municipio de Cuautitlán Izcalli, al autor de estas líneas se le permitió asistir a dicha reunión.

[...] ah no, el señor no se fue, no se fue a romper el hocico allá, viene a querernos romper el hocico a nosotros, y le vamos a demostrar que nosotros no nos vamos dejar, nosotros no somos ejidatarios que nos pueden quitar, invadir nuestros terrenos y luego darnos una patada en el trasero.⁸⁸ Los transportistas hemos ganado lo que tenemos, lo hemos ganado en base de una lucha de muchos años. ¿Cuántos empresarios? Las famosas rutas, los taxistas, todos hemos ganado y hemos sufrido en estos caminos de terracería para que este señor simplemente venga a dictar las ordenes, no se lo vamos a permitir ni aquí ni en ninguna parte. No vamos a permitirlo, pero además este es un mensaje, aquí estamos la mayor parte de los transportistas del estado reunidos y representados, con eso queremos decirle un mensaje a aquellos transportistas, seudotransportistas, que no son más que ojetes vendeplacas, ojetes cobra tarjetas, como Luciano que están traicionando al transporte del Estado de México.

Asimismo, señaló que no permitirá la creación de nuevas disidencias en las empresas y organizaciones de transportistas en la región de estudio, para lo cual —afirmó— los 150 mil transportistas ahí representados están dispuestos a enfrentarse “con quien sea”:

A Luciano te digo, en donde estés, sé que aquí tienes oídos que me están escuchando: si no te acuerdas estúpido, por mí, por [Pedro Sánchez] por la Alianza, tienes las concesiones estatales que tienes y estas mordiendo la mano que te dio de tragar, cabrón. Como dicen en mi tierra, dice un dicho, “aquel animal que muerde la mano de quien le da de tragar lo único que merece es el gancho”, lo vamos a hacer carnitas, no le vamos a permitir que siga contaminando ni a taxistas ni a colonias de su pseudoorganización con las cuales se adhirió. Luciano: más vale que rectifiques, perro no come perro, y no vamos a permitir que vayas a los compañeros de Zumpango bajo ningún concepto. Si te sientes muy fuerte, nada más mídele el agua a los camotes, nosotros somos más de 150 mil transportistas que estamos dispuestos a partírnosla con quien sea.

⁸⁸ Se refiere a las prácticas comunes de Antorcha Campesina de invadir y ocupar predios de manera ilegal.

Manuel Luciano Rodríguez Barrera es un líder transportista perteneciente a la Alianza de Autotransportes de Zumpango. Anteriormente, formaba parte de las filas de la AAA, sin embargo se adhirió a Antorcha Campesina junto con otros transportistas. Pedro Sánchez acusa a Luciano Rodríguez de “contaminar” a los transportistas de Zumpango, es decir, de crear disidencias al interior de las empresas para favorecer a Antorcha Campesina. El dirigente transportista aludido fue encarcelado en varias ocasiones presuntamente por iniciativa de Pedro Sánchez y por delitos que éste “fabricó”.⁸⁹ Posteriormente, el cacique transportista cuestionó el poder político-electoral de Antorcha Campesina en el Estado de México y critica el “favoritismo” que esta organización ha recibido del gobierno estatal:

El gobierno, le lanzo un mensaje al gobierno estatal y a los gobiernos municipales para que no se dejen ir por ese relumbrón disque electoral, disque los señores producen muchos votos y producen muchos funcionarios. Eso no es cierto: la mayor parte del antorchismo vota por otros partidos, vota por quien se le pegue la gana. Así es que, señores funcionarios: si ustedes les creen nosotros no les creemos. Pero por otra parte, no es justo que tengamos gobiernos que se hacen como los barquitos, se hacen de un lado y de otro. Yo le pregunto al Secretario General de Gobierno, que mucho los ha apapachado, que mucho los ha cobijado, por qué no promueve terrenos para nuestros choferes que también son mexiquenses y que también merecen vivienda. Por qué no se promueve la colonia del transportista.

En seguida, Pedro Sánchez hace un llamado en favor de la unión entre transportistas para enfrentar a Antorcha Campesina y combatir la formación de disidencias promovidas por esta agrupación:

⁸⁹ En una carta dirigida al gobernador mexiquense Eruviel Ávila Villegas, fechada el 27 de septiembre 2011, se puede leer: “Es por ello que condenamos de manera enérgica las acciones dirigidas por [Pedro Sánchez] contra su disidencia a punta de pistola, amenazas de muerte, golpizas, invasión de rutas, destrucción de sus unidades y maniobras para adueñarse además del derrotero San Mateo Xoloc, en el municipio de Tepetzotlán, y despojarlos de las empresas Autobuses México Zumpango y Anexas, S. A. y Alianza de Autotransportistas de Zumpango. También exigimos la liberación de José Manuel Gutiérrez Hernández, Eduardo Rojas Juárez y Jorge Roldán Sánchez, presos desde el 17 de octubre del 2010, y de Manuel Luciano Rodríguez Barrera apresado el 22 del presente, por delitos a modo fabricados por el ex subprocurador del Estado [Pedro Sánchez]”. Antorcha Campesina, Comunicado dirigido al Gobernador Constitucional del Estado de México y a la opinión pública, 27 septiembre 2011.

Yo quiero hacer con ustedes un pacto: de hoy en adelante la organización del transporte, y no me interesa de qué cúpula seamos, finalmente todos, todos andamos en cuatro llantas y somos transportistas. Gracias a la presencia de otras cúpulas como de mi amigo, de mi amigo entrañable, compañero de muchas luchas, como es [Heriberto] Oviedo. Gracias, díganle que muchas gracias por estar aquí presente. Gracias, gracias a todas las organizaciones que están aquí presentes, por qué no, gracias a CTC, gracias a CTM. Gracias a otras organizaciones que sin ser aliancistas [que no pertenecen a la AAA] también se están sumando porque esto es un problema de todos, todos, y les pido que seamos solidarios, no veamos, no veamos la paja ajena, veamos lo que nos puede pasar, todas esas disidencias que están armando esos estúpidos nos lo pueden hacer a nosotros.

La preocupación de Pedro Sánchez por la creación de disidencias en las empresas aglutinadas en la AAA es justificable si se toma en cuenta que dichas escisiones ocasionan un creciente cuestionamiento a su liderazgo político y pone en juego su capacidad de control político de las agrupaciones. A continuación advierte al gobierno estatal que si no actúa enérgicamente en contra de las acciones del antorchismo, ellos mismos lo harán a través de métodos violentos:

Eso que están haciendo en la México-Zumpango que es totalmente inaceptable, no es posible que un grupo de diez o veinte o cuarenta, este, disque socios de la empresa, que no pagan impuestos, que no pagan el seguro social, que no cumplen con sus horarios e itinerarios, bueno, de repente se separan de la México- Zumpango que tiene más de mil unidades, y el gobierno permita ese tipo de disidencias. Y ahora, no contentos con eso, ahora se cobijan con Luciano y se cobijan con Antorcha Campesina. ¿Qué pretenden esas cien o doscientas gentes, que vayamos diez mil y les partamos el hocico? Con mucho gusto, nada más que digan porque ya estuvo suave. Si el gobierno no pone un hasta aquí de esas disidencias, los transportistas lo vamos hacer.

Posteriormente, en nombre de los más de 150 mil transportistas mexiquenses ahí representados, Pedro Sánchez nuevamente justifica y legitima su lucha en contra de Antorcha Campesina, pues considera que ellos son los verdaderos transportistas que sí pagan impuestos, que sí pagan las concesiones y que sí son reconocidos legalmente. Por el contrario, afirma que los antorchistas son pseudotransportistas “piratas” y delincuentes que deben ser perseguidos y castigados:

Un mensaje desde aquí: quiero agradecerles a las autoridades municipales por la oportunidad que nos dan de platicar con todos nosotros aquí, pero también decirles a esas autoridades municipales que tengan mucho cuidado, estamos aquí los transportistas organizados, los transportistas que venimos remando contra la corriente y que queremos el orden. Somos los transportistas que sí pagamos impuestos, somos los transportistas que sí pagamos nuestras concesiones, somos los transportistas debidamente reconocidos [...] No se vale que hoy, que la mayor parte de nosotros estamos ordenados, empecemos nuevamente con piratas y con delincuentes. No lo vamos a permitir. ¡Si el gobierno no le pone un hasta aquí, le vamos a poner un hasta aquí nosotros!

En seguida, el líder transportista argumenta que procederá legalmente en contra de todos los transportistas disidentes porque considera que sus acciones son ilegales, y afirma que para ello cuenta con el apoyo de la Procuraduría General de Justicia del Estado de México y de la Secretaría del Transporte. Más adelante refiere que si no se procede judicialmente en contra de los disidentes, ellos realizarán “el trabajo” por cuenta propia:

Compañeros: ayer me reuní con el señor Procurador General de Justicia en el estado, con el Subprocurador General y el Secretario del Transporte. Para hablar con toda claridad: ya no vamos a pedir... se les dijo que estamos exigiendo que se haga justicia de a deberás, como la Constitución lo dice: pronta y expedita. Que entiendan que nosotros somos los que pagamos el circo, nosotros les pagamos su sueldo y ellos tienen que obedecernos a nosotros. No al revés. Tenemos el ofrecimiento del señor Procurador de iniciar averiguaciones previas en contra de todas las disidencias del transporte en el estado, pero muy en especial

aquí en Zumpango. Y mucha gente se va a ir a la cárcel. Le pedimos respetuosa pero firmemente que las autoridades de la procuraduría están totalmente contaminadas y tenemos el ofrecimiento de cambio total de policías judiciales, de ministerio público, ¡pa' fuera!, ¡cambio de personal!... Pero también quiero decirles a ustedes, y ayer se lo dije a las altas autoridades: si las altas autoridades no reaccionan en los momentos jurídicos que tienen obligación de hacerlo, nosotros lo vamos hacer.

A continuación, Pedro Sánchez solicita a los transportistas presentes que actúen con firmeza en contra de las invasiones de rutas, urge a que no se les deje trabajar y pide que saquen a “chingadazos” de sus territorios a los transportistas antorchistas. Además, pone como ejemplo la labor de “limpieza” que él mismo ha realizado en el municipio de Cuautitlán Izcalli:

Grupo Tlalnepantla: les pido respetuosamente que actúen con firmeza, no más discursos. Antorcha Campesina, amarillos, están yendo a Tlalnepantla, ya invadieron Tlalnepantla, se están estacionado ahí en Baros, que es una terminal de todos;⁹⁰ saben que: sáquenlos a chingadazos, hombre; qué están esperando, ¡qué diablos están esperando! ¿A que venga un policía? Ya saben ustedes que los policías son como la rockola: si no les echan el veinte no trabajan, hagámoslo nosotros.

México-Zumpango: ya ponte las pilas, tienes todo nuestro apoyo, pero ya no los dejes trabajar, no les permitas que trabajen ni en tus rutas ni en tu territorio. Ayúdate que yo te ayudo, pero ayúdate ya, tienes nuestro apoyo, pero también ponte las pilas.

Nicolás Romero ni que decirle. Nicolás Romero ha dado la batalla, tiene nuestro apoyo, y el asunto es muy sencillo: ustedes son los concesionarios, ustedes son los autorizados, ustedes no permitan la explotación indebida, cada menso que vean ahí córranlo. Lo estamos

⁹⁰ En el municipio de Tlalnepantla predominan los camiones pintados de color amarillo y por ello se les conoce popularmente como “amarillos”.

haciendo en Cuautitlán Izcalli y lo vamos a seguir haciendo. Ni uno más en Cuautitlán Izcalli. De los que quedaban creo que quedan ocho o diez, pero ni uno solo, ni uno solo en Cuautitlán Izcalli. Se acabó. Si la autoridad no resuelve el problema resolvámoslo nosotros.

Esta parte del discurso sintetiza la manera en que los transportistas se apropian del espacio urbano, proceso que como se dijo trae consigo conflictos, disputas y luchas. Aquí se hace referencia a la capacidad que poseen los transportistas de la AAA dirigidos por Pedro Sánchez de *permitir o impedir el acceso y la utilización de las rutas de transporte*, y en general, el poder de decidir si determinada agrupación puede o no prestar el servicio en los barrios, colonias y municipios del norponiente de la entidad. También hace alusión a la capacidad que poseen de expulsar violentamente a los transportistas disidentes y opositores de los territorios donde operan.

En seguida, el cacique transportista solicita nuevamente a los presentes que “corran” a los transportistas antorchistas de sus respectivos territorios y que no los dejen trabajar porque constituyen un “peligro” al crear disidencias en las organizaciones y empresas del sector:

Todos podemos poner nuestro grano de arena. Gonzalo Rojas: gracias por estar aquí, pero en tu paradero y en el paradero de las estrellitas de Tultepec, ahí se fueron a poner también las camionetas de Antorcha. Haz un favor: córrelas, córrelas nada más, no los dejes trabajar, córrelas por una razón que te voy a decir y una noticia que te voy a decir a ti y a las estrellas de Tultepec: están platicando con tus choferes y están platicando con los choferes diciéndoles: “mándalo a chingar a tu patrón, vente con nosotros, nosotros somos más que un sindicato, tenemos al gobierno de los huevos y el gobierno nos obedece”. Entonces, es muy fácil hacer esas disidencias, sí. Andan en casi todas nuestras empresas, también en la mía, te lo digo de corazón. Sácalos de ahí y como decimos no dejes que tus choferes se estén contaminando con esa pinche bola de ojetes. Señores: mucha de la solución está en nuestras manos, nosotros tenemos la fuerza, nosotros si permanecemos unidos tenemos la gran fuerza del capital y del transporte, pero una cosa que si les digo: créansela, porque muchas veces

no nos la creemos. “Ay es que Antorcha lo protege el gobierno.” ¡Uy, uy, qué miedo! No le tengan miedo. Nosotros si no somos machos somos muchos y tenemos los tamaños suficientes para acabar con ese cáncer en todo el estado.

Al final de su discurso, Pedro Sánchez invita a los transportistas presentes a proporcionar pruebas de “delitos” de fraude cometidos por Luciano Rodríguez, el líder transportista de Antorcha Campesina, para lo cual ofrece ponerlos en contacto con el procurador de justicia estatal:

Y un mensaje, a aquí en Zumpango, para todos aquellos que son engañados por Luciano. A mí me queda muy claro, yo sé quién es Luciano [Rodríguez]. Luciano tiene dos, tres, cuatro, cinco, diez carritos... no tiene más. Todo lo demás lo hacen incautos, a los cuales les quita el dinero... disque les da un vehículo y al rato se lo están embargando por las financieraras que no paga. Desde aquí un mensaje, no solamente a los compañeros que ya los puse en contacto con el procurador, con el subprocurador, para que se inicien las averiguaciones previas y se consigne a Luciano a donde debe estar, a la cárcel por fraude.

Estos compañeros son los que se atrevieron. Los otros que todavía están allá agazapados, este, con el miedo que le tienen a Luciano, vengan, nosotros les ayudamos, acérquense con Barrera, con Alcona, acérquense a la Alianza, nosotros les ayudamos para que se levanten las actas y de una vez rescaten su patrimonio. Más tiempo pasa, más tiempo van a perder su patrimonio y ustedes lo saben porque la historia está llena de gentes defraudadas que de repente llega la financiera, se llevan las unidades, y Luciano simplemente se esconde, se esconde allá en Indios Verdes o se va a Catemaco el cabrón porque se siente brujo.

Que vengan con nosotros, que nosotros les hacemos gratuitamente las denuncias, que les proporcionaremos abogados gratuitos para meter a la cárcel finalmente a quienes están robando, a quienes están defraudando. Y decirle a las autoridades municipales que conozcan quién es el verdadero Luciano Rodríguez, que sepan quién es el verdadero delincuente: él y Antorcha Campesina.

Con argumentos similares, la posición de los dirigentes antorchistas y de los transportistas que decidieron agremiarse a ésta defiende la idea de que ellos son los verdaderos transportistas, los legítimos dueños de las rutas y empresas de transporte público y los que trabajan en la legalidad. La estrategia política de Antorcha Campesina para contrarrestar los ataques de Pedro Sánchez y la AAA puede ser resumida en tres acciones.

En primer lugar, la puesta en marcha de una estrategia mediática a nivel estatal y nacional que incluye la realización de una “campana nacional de denuncia” de las acciones violentas del líder transportista (la difusión de pronunciamientos y comunicados en la prensa escrita, desplegados, la solicitud de intervención incluso del presidente de la República, una campana de denuncia en las redes sociales, videos en Internet, la colocación de anuncios espectaculares en las principales avenidas y carreteras de la entidad mexiquense e incluso del interior país, el volanteo, entre otros medios). A través de distintos medios de difusión se presenta a Pedro Sánchez ante la opinión pública como alguien que monopoliza el transporte público en la región norponiente de la entidad en complicidad con las autoridades del transporte y del gobierno estatal; como alguien que explota a sus agremiados al imponerles altas cuotas; como una persona sumamente violenta, que agrede y despoja de sus fuentes de empleo a aquellos que no están de acuerdo con su línea política, y como alguien que, cuando no ejerce la violencia, persigue judicialmente a los transportistas disidentes.

En segundo lugar, la presentación del gobierno mexiquense ante la opinión pública como uno de los responsables de los hechos violentos y de los asesinatos de transportistas antorchistas, al que acusan de proteger, solapar y ser cómplice de las agresiones de Pedro Sánchez.

En tercer lugar, la presión política ejercida a través de protestas, marchas y plantones realizados en la ciudad de Toluca, capital del estado, y otras partes del territorio mexiquense, e incluso en otros estados del país. El lector podrá observar en el Cuadro 33 algunas manifestaciones que Antorcha Campesina ha realizado en la ciudad de Toluca en protesta por las agresiones recibidas del líder transportista.

Cuadro 33. Manifestaciones realizadas por Antorcha Campesina en la ciudad de Toluca, capital del estado, 2011-2012

Fecha	Cantidad de asistentes	Lugar	Observaciones
4 de agosto de 2011	Sin especificar	Toluca, estado de México	Integrantes de Antorcha Campesina realizaron un mitin de protesta y posteriormente un plantón en la capital del estado por la realización de un operativo por parte de la Secretaría del Transporte del estado de México el 3 de agosto de 2011, en el que fueron detenidos 11 antorchistas (que se unen a tres más encarcelados ese año) y la incautación de 23 unidades de transporte. La marcha también se realizó en protesta por las agresiones recibidas de [Pedro Sánchez] y de Tomás Moreno, líder de la empresa de transportes Nuevo Milenio.
7 de febrero de 2012	10 mil antorchistas	Toluca, estado de México	Transportistas antorchistas marcharon a la ciudad de Toluca en protesta por la política arbitraria, abuso de autoridad, excesos e influyentísimo de Jaime Barrera Velázquez, secretario estatal de Transporte del estado y el contubernio económico y político que existe entre Jaime Barrera y Pedro Sánchez. Asimismo, solicitaron la liberación de Manuel Luciano Rodríguez Barrera, presidente de la línea de transporte Alianza Autotransportes Zumpango. En síntesis, su objetivo es exigir “la liberación del corralón de 48 unidades ilegalmente retenidas, la liberación del preso político Manuel Luciano Rodríguez Barrera, el reconocimiento de la titularidad ante la Secretaría del Transporte (ST) de las empresas México Zumpango y UTAR Ruta 27 Miguel Hidalgo, autorización y reconocimiento de Autotransportes Terrestres Antorcha S. A. de C. V, la entrega de 787 concesiones pendientes, así como la culminación de los trámites realizados ante la ST de las 14 empresas afiliadas al Movimiento Antorchista”.
29 de marzo 2012	250 transportistas	Naucalpan, estado de México	Transportistas antorchistas realizaron una marcha en el municipio de Naucalpan contra la política de la Secretaría del Transporte estatal (ST) que les impide a las empresas adheridas Antorcha Campesina el acceso al paradero del metro Toreo. Después de la manifestación, en las inmediaciones del metro Toreo, los transportistas antorchistas fueron agredidos por transportistas de la Alianza de Autotransportes Autónomos del estado de México (AAA), dirigidos por Pedro Sánchez, quienes destruyeron seis unidades de transporte público e hirieron a un chofer de la empresa México Zumpango y Anexas. La demanda de los choferes adheridos al antorchismo es que las autoridades del transporte los deje trabajar, que sea imparcial, que les permita el acceso al metro Toreo-Cuatro Caminos y que regularice las concesiones que están pendientes.

Fuente: elaboración propia con base en información hemerográfica y trabajo de campo.

Cuadro 33. Manifestaciones realizadas por Antorcha Campesina en la ciudad de Toluca, capital del estado, 2011-2012 (*continuación*)

Fecha	Cantidad de asistentes	Lugar	Observaciones
2 de abril de 2012	Mil 500 transportistas	Toluca, estado de México	Transportistas antorchistas se manifestaron en la ciudad de Toluca, capital del estado con el objetivo de buscar una entrevista con gobernador, y denunciar las agresiones que los transportistas antorchistas de la empresa México Zumpango y Anexas han recibido de los choferes de la AAA, como la agresión ocurrida el 29 de marzo de 2012. Asimismo, buscan comunicarle al gobernador el impedimento que hacen los transportistas seguidores de Pedro Sánchez de tener acceso al paradero Toreo-Cuatro Caminos y el favoritismo del subsecretario del Transporte, Edmundo Ranero Barrera, hacia el líder transportista. En síntesis, el objetivo es solicitar la intervención del gobernador para terminar con las agresiones del líder transportista y los abusos de poder de la autoridad del transporte local.
16 de abril de 2012	Sin especificar	Toluca, estado de México	Desde el 16 de abril, integrantes de Antorcha Campesina mantuvieron un plantón en el centro de Toluca en protesta por las agresiones recibidas por parte de Pedro Sánchez y a manera de denuncia de la protección que el líder transportista recibe de las autoridades mexiquenses.
24 de abril de 2012	30 mil antorchistas	Toluca, estado de México	Integrantes de Antorcha Campesina protestaron en la ciudad de Toluca en protesta por las agresiones cometidas por Pedro Sánchez, a quien acusan de ejercer el monopolio del transporte en la zona noreste del estado de México. Asimismo, durante las movilizaciones, denunciaron que el líder transportista era respaldado por Ernesto Némer Álvarez y Efrén Rojas Dávila, quienes fungen como secretario y sub secretario de gobierno, respectivamente, así como por Jaime Barrera Velásquez, secretario estatal del transporte. Posterior a la manifestación, los líderes antorchistas declararon que el gobierno estatal no hizo caso a sus peticiones y denuncias, por lo que anunciaron una nueva marcha a la capital del estado.
1 de mayo de 2012	30 mil antorchistas	Toluca, estado de México	30 mil integrantes de Antorcha Campesina se manifestaron en Toluca para denunciar las acciones violentas realizadas por seguidores de Pedro Sánchez en contra de transportistas antorchistas de la zona noreste del estado (destrucción de unidades de transporte, agresiones físicas y amenazas a choferes antorchistas) y denunciar la protección que recibe este último por parte de funcionarios del gobierno del estado, así como solicitar la intervención directa del gobernador del estado para terminar con la represión promovida por el líder transportista referido.

Fuente: elaboración propia con base en información hemerográfica y trabajo de campo.

Cuadro 33. Manifestaciones realizadas por Antorcha Campesina en la ciudad de Toluca, capital del estado, 2011-2012 (*continuación*)

Fecha	Cantidad de asistentes	Lugar	Observaciones
4 de mayo de 2012	Sin especificar	Ixtapaluca, estado de México	En eventos realizados simultáneamente en varios municipios de la entidad, antorchistas realizaron un “festival de protesta” en la explanada municipal de Ixtapaluca, el cual incluyó diversas actividades culturales. Lo anterior como medio de protesta pacífica y de denuncia de los ataques de los que han sido objeto los transportistas antorchistas del noreste de la entidad mexiquense por parte del “pulpo camionero” comandado por Pedro Sánchez y denunciaron la protección que ha recibido éste por parte de las autoridades mexiquenses, pues acusaron que no se ha actuado en contra de las acciones violentas del líder transportista.
8 de mayo de 2012	50 mil antorchistas	Toluca, estado de México	Como parte de una “campaña nacional de denuncia”, 50 mil antorchistas marcharon en la ciudad de Toluca en protesta por las arbitrariedades, amenazas y acciones violentas que ha llevado a cabo Pedro Sánchez en “complicidad” con altos funcionarios del gobierno estatal en contra de transportistas adheridos a Antorcha Campesina. Igualmente, los dirigentes antorchistas denunciaron que, como producto de las agresiones del líder transportista, hasta el momento se tenían contabilizados 65 unidades de transporte público destruidas, 27 unidades robadas, 6 vehículos quemados y 3 baleados, 34 choferes lesionados y 15 pasajeros heridos. Asimismo, al final del evento, declararon que el gobernador Eruviel Ávila les negó dar respuesta a sus demandas por lo que planean realizar otras manifestaciones en la capital del estado.
22 de octubre de 2012	Sin especificar	Varios municipios del estado de México	Activistas de Antorcha Campesina realizaron "mítines culturales de protesta" en diversos municipios del estado de México (entre ellos Ecatepec, Texcoco, Chimalhuacán, Chicoloapan, Nezahualcóyotl, Valle de Chalco, Ixtapaluca, Jilotepec, Naucalpan, Tlalnepantla, Atizapán, Coyotepec, Nicolás Romero y Cuautitlán Izcalli) para, entre otros asuntos, denunciar la represión de la que han sido objeto por parte de Pedro Sánchez, el "pulpo camionero", en complicidad con funcionarios estatales, así como demandar el cumplimiento de los compromisos suscritos con el gobernador del estado

Fuente: elaboración propia con base en información hemerográfica y trabajo de campo.

Cuadro 33. Manifestaciones realizadas por Antorcha Campesina en la ciudad de Toluca, capital del estado, 2011-2012 (*continuación*)

Fecha	Cantidad de asistentes	Lugar	Observaciones
13 de febrero de 2013	Mil antorchistas	Plaza Municipal Ecatepec	Manifestantes de Antorcha Campesina se concentraron en la plaza municipal de Ecatepec para protestar en contra de la protección que Pedro Sánchez ha recibido del gobierno estatal y el asesinato de seis transportistas antorchistas en los últimos meses. En dicho evento solicitaron la intervención del gobernador para detener las amenazas, intimidación y asesinatos de integrantes de su organización.

Fuente: elaboración propia con base en información hemerográfica y trabajo de campo.

La estrategia política de Antorcha Campesina descrita anteriormente y el nivel de violencia ejercido durante las disputas constituyen factores que explican la salida de Jaime Barrera Velázquez de la Secretaría del Transporte mexiquense ocurrida en octubre de 2012. Este funcionario (cercano al cacique transportista) planteaba como solución a los conflictos el regreso de los transportistas antorchistas disidentes a las empresas de las que habían salido, la mayoría pertenecientes a la AAA. Con motivo de una manifestación realizada por estos últimos en la ciudad de Toluca, en una entrevista para Radio Formula (mayo de 2012), Jaime Barrera afirmó:

Los hemos invitado a que vuelvan a regresar a las empresas madre. Lo que les estamos dando la opción es que nos sentemos en esta mesa y podemos de nuevo regresar a donde estaban anteriormente. [Y si siguen las marchas] tendremos que hacer lo que nos corresponde de acuerdo a la ley: levantar las demandas, sí, y hasta las últimas consecuencias. Entonces, no podemos ser rehenes de que nos estén presionando, de que tengamos que torcer la ley.

El lugar de Jaime Barrera fue ocupado por Ismael Ordóñez Mancilla, un funcionario con una postura más neutral respecto de las confrontaciones, y a quien se le encomendó, entre otras tareas, poner fin a los enfrentamientos entre ambas organizaciones y liderazgos antagónicos. Sin embargo, en junio de 2014, Ismael Ordóñez renunció al cargo y fue sustituido por Isidro Pastor Medrano, quien hasta entonces se desempeñaba como secretario de Desarrollo Metropolitano. No obstante, en enero de 2017 nuevamente hubo cambios en la ahora Secretaría de Movilidad: Isidro Pastor Medrano renunció para postularse como candidato independiente al gobierno del estado, y en su lugar se nombró a Edmundo Ranero Barrera. Es importante afirmar que en este conflicto tanto Isidro Pastor Medrano como Jaime Barrera Velázquez actuaron de forma favorable a Pedro Sánchez.⁹¹

La impunidad de los asesinatos de transportistas, la ausencia de investigación y castigo para Pedro Sánchez y el incumplimiento de las demandas de Antorcha Campesina (otorgamiento de concesiones, reconocimiento legal de empresas, entre otros) derivaron en un enfrentamiento entre los dirigentes de la organización y el gobernador Eruviel Ávila Villegas. Y es que el favoritismo y protección hacia Pedro Sánchez y otros líderes transportistas se explica en parte por el hecho de que el liderazgo político del propio gobernador proviene del sector de transporte público, origen que él mismo ha reconocido públicamente. Fue presidente municipal de Ecatepec en dos ocasiones (2003-2006 y 2009-2011) gracias al apoyo brindado, entre otros sectores, por los transportistas del municipio, en especial por el cacique del transporte Vicente Coss Ramírez, de quien ya se ha hecho referencia en este trabajo. Del mismo modo, su ascenso al gobierno estatal fue apoyado por los líderes transportistas más importantes del estado. Con ello, el “bloqueo” a las demandas de los antorchistas en el sector y la impunidad otorgada a Pedro Sánchez y otros líderes históricos del transporte se explica en parte por las estrechas relaciones políticas existentes

⁹¹ Originario de Atlacomulco, ex operador político de Arturo Montiel y aspirante a la gubernatura en varias ocasiones, Pastor Medrano es un líder político de amplia trayectoria política en la entidad. Durante su gestión negoció con los transportistas un alza a las tarifas de transporte público, y fue omiso en emprender acciones en contra de los aumentos no autorizados que realizaron algunos transportistas mexiquenses con motivo del incremento en los precios del combustible y otros insumos. Precisamente, una de las bases sociales de apoyo que poseía Pastor Medrano en su candidatura a la gubernatura son los transportistas mexiquenses. Edmundo Ranero Barrera, por su parte, ya había sido subsecretario del Transporte estatal durante el gobierno de Enrique Peña Nieto y al principio de la administración de Eruviel Ávila Villegas. En estas disputas, y siendo Subsecretario del Transporte, Ranero Barrera apoyó en todo momento a Pedro Sánchez, por lo que se le puede considerar como un aliado importante. A lo anterior resulta importante incluir el apoyo recibido por parte del entonces Secretario de Gobierno, Ernesto Némer Álvarez, y el Subsecretario, Efrén Rojas Dávila.

entre éstos y los actores gubernamentales. Todo lo anterior ha contribuido también a generar un distanciamiento entre los dirigentes antorchistas y el PRI en el Estado de México, en el marco de las elecciones locales de 2017 para elegir gobernador. Este distanciamiento ha llevado a los líderes estatales de Antorcha Campesina a declinar posiblemente su apoyo a este instituto político en dichas elecciones y a pensar en la formación de un partido político propio.⁹²

2.3. La apropiación del espacio

Durante el trabajo de campo se recabaron testimonios que dan cuenta específicamente de las percepciones y significados que se hacen los transportistas en este proceso de apropiación y defensa del territorio que llevan a cabo en el marco del conflicto existente, así como los motivos que conducen a los transportistas a seguir a Pedro Sánchez en estas disputas y con ello defender el territorio que consideran suyo. El objetivo de este apartado es, precisamente, examinar dichas percepciones y significados que estos actores se hacen del espacio urbano.

Diversos transportistas agremiados a la AAA, sobre todo aquellos que poseen amplia experiencia en el sector de transporte público por haber trabajado gran parte de su vida en el mismo, justificaron la defensa de las rutas de transporte y empresas evocando *al pasado e historia de las rutas de transporte y del territorio*: argumentaron que ellos son los transportistas que durante décadas han prestado el servicio en las colonias y municipios y que las rutas y empresas de transporte fueron “heredadas” de sus padres, todo lo cual en su

⁹² El conflicto con el gobernador mexiquense hizo que Jesús Tolentino Román declarara en diciembre de 2016 que posiblemente los no votarían por el PRI en las elecciones estatales de 2017. Sin embargo, posteriormente modificó sus declaraciones y argumentó que los procesos electorales locales y federales de 2017 y 2018 serían los últimos en los que apoyarían a dicho instituto político, pues a partir de entonces trabajarían en el proyecto de formar un partido político propio. Por otro lado, en una entrevista realizada en diciembre de 2016 y publicada en el portal de noticias AlianzaTex, Jesús Tolentino Román aseveró que al no cumplirse los acuerdos suscritos con Eruviel Ávila, si el partido desea los votos de Antorcha Campesina para el candidato a gobernador (2017), deberán cumplir con “exigencias especiales”, en la que ya no se incluyen sólo obras y servicios, sino la creación de empleos, pues de lo contrario estarían dispuestos a votar por otro partido (Ramírez, 2016). Evidentemente, cuando el líder antorchista alude a la exigencia de creación de empleos como parte de estas “condiciones especiales”, se refiere, entre otros aspectos, al otorgamiento de concesiones de transporte público, el reconocimiento legal de empresas de transporte y la obtención de apoyos para los transportistas antorchistas.

opinión les otorga legitimidad en la posesión de las mismas. Por ejemplo, un transportista argumentó lo siguiente:

Mire usted, nosotros no permitimos el ingreso de transportistas de Antorcha Campesina porque estas rutas, estas empresas, de las cuales se quieren adueñar esos señores de Chimalhuacán, son nuestras, fueron de nuestros padres y ahora de nosotros. Aquí, en estas rutas, en este territorio, nuestras familias han trabajado durante décadas, y no vamos a permitir que una organización ajena nos las venga a invadir.

Rodrigo, trabajador del transporte público en la empresa IZGASA (AAA), 56 años, agosto de 2016.

En este mismo sentido, diferentes transportistas refirieron que en décadas anteriores ellos y sus organizaciones participaron activamente en la construcción de algunas rutas de transporte público (que ahora están en disputa) en colaboración con los pobladores y diversas organizaciones sociales, donde ellos gestionaron apoyos ante el gobierno municipal y participaron en los trabajos de acondicionamiento del terreno y pavimentación. Otros argumentaron que cuando tuvo lugar el proceso de urbanización que dio lugar a las diversas colonias (por ejemplo, en Atizapán de Zaragoza) ellos acudieron a las instancias estatales para exponer la “necesidad” de transporte público y con ello obtener la autorización para introducir el servicio en las mismas. Cabe citar el argumento de un trabajador transportista:

Todas estas rutas en la colonia que seguramente usted ya recorrió, gran parte de estas rutas eran milpas, terrenos baldíos o de terracería, y estaban en muy malas condiciones, no estaban pavimentadas. Nosotros, junto con líderes de las colonias, gestionamos apoyos ante el gobierno del municipio y ante el

gobernador para pavimentar y mejorar estas vialidades que posteriormente serian vialidades importantes para la población. Contribuimos con mano de obra y los recursos que se podían, verdad, para condicionar estos espacios. Posteriormente, la misma población se vio en la necesidad de transporte e iniciamos con nuestras pequeñas empresas, con pocas unidades, para poder así prestar un servicio que se demandaba, verdad. Entonces, vienen todas estas personas a quitarnos lo que hemos construido. Esos señores no trabajaron ni invirtieron tiempo y recursos en estas rutas, pero las quieren a cualquier costo. Nosotros que colaboramos en construir gran parte de estos espacios, no vamos a permitir de ninguna manera que vengan muy chingones a despojarnos de esto. Como usted puede ver, este es el motivo de fondo de nuestra lucha en contra de esos señores. Y porque la autoridad no hace nada, se hacen de la vista gorda, entonces no queda de otra que sacarlos nosotros mismos a chingadazos de nuestras colonias.

Israel, trabajador del transporte público en una empresa de la AAA, 52 años, febrero de 2017.

Otros respaldaron su decisión de impedir a los transportistas antorchistas el acceso y la utilización de las rutas de transporte que controlan, así como su decisión de expulsarlos violentamente, con el argumento de que las mismas constituyen su fuente de empleo, su fuente de ingresos, es decir, lo que los sostiene económicamente. Evidentemente, este es uno de los principales factores que motiva las confrontaciones entre ambas organizaciones antagónicas. Al respecto, un dirigente local refirió lo siguiente:

Estamos aquí para defender nuestra fuente de empleo. Nuestras rutas y vehículos nos dan de comer a nosotros y a nuestras familias, nosotros somos los legítimos dueños de estas rutas. Desde hace mucho tiempo que pagamos impuestos e invertimos en la renovación del parque vehicular como para que vengan los antorchistas y quieran arrebatarnos esto. Es un mensaje muy claro al gobierno, a las autoridades, y a los dirigentes de esa organización: no vamos a permitir que nuevamente ingresen a nuestro territorio y den el servicio aquí, ya sea por las buenas o por las malas. Ya son pocos los ingresos que recabamos diariamente por pasaje, pues están los aumentos a la gasolina, las refacciones, y ahora vienen estos a pegarnos en el bolsillo. Ahora, la pregunta es ¿por qué no hace nada la autoridad? Estos señores quieren entrar aquí a trabajar de manera ilegal, están duros los asaltos, también hay grupos que nos quieren extorsionar, y ¿dónde está la autoridad?

Iván, dirigente local de la AAA en Nicolás Romero, 62 años, septiembre de 2016.

Otro dirigente transportista señaló:

Muchas empresas y organizaciones ya consolidadas han dado el servicio durante décadas en estos municipios. De pronto, Antorcha viene a chingarnos, empieza a generar disidencias y divisiones en estas empresas, en estos territorios para apoderarse de ellas y de sus rutas. Nos han contado que ellos se encargan de invadir y despojar terrenos, y eso mismo quiere hacer con el transporte. Pero te digo una cosa: no lo vamos a permitir. Cueste lo que cueste, no lo vamos a permitir. Y no lo

vamos a permitir porque de otra manera se les estaría regalando nuestra fuente de empleo, nuestras inversiones y todo el trabajo que durante años hemos aportado. ¡Vamos a defender nuestras empresas y rutas!

Hugo, dirigente local de la AAA en Naucalpan, 52 años, marzo de 2016.

Por otro lado, en el contexto del conflicto aludido, era común que los dirigentes transportistas denunciaran por distintos medios la forma de operar del antorchismo en lo referente a la apropiación ilegal, invasión y despojo de terrenos ejidales o comuneros en el norponiente del estado (para después presionar al gobierno estatal con el fin de lograr su regularización) con lo que acusaban que los líderes de dicha organización pretendían aplicar estas mismas prácticas al ámbito del sector de transporte público. Es decir, imputaban que estos últimos pretendían apropiarse de manera ilegal de rutas y empresas de transporte público para posteriormente buscar la regularización de las mismas por parte de la autoridad del transporte estatal. Por ejemplo, un trabajador transportista de la empresa IZGASA (adherida a la AAA) afirmó lo siguiente:

Antorcha y sus seguidores convenencieros, todo mundo lo sabe, se encargan de invadir terrenos de ejidatarios y comuneros. Así iniciaron allá en Chimalhuacán. Después los venden y después chantajea a las autoridades para que les otorguen servicios. Y eso, justamente, quieren hacer en nuestras empresas y gremios aquí en nuestro territorio. Crean disidencias, después quieren apropiarse de las empresas y posteriormente quieren el reconocimiento oficial y el otorgamiento de nuevas concesiones y rutas. ¡Muy chingones, no! Si allá en Chimalhuacán, en Neza, Ixtapaluca, se dejan. Aquí no. Aquí no nos dejamos. Por eso te digo que los vamos a sacar a chingadazos de nuestros

territorios. Y ya lo estamos haciendo, ya hay pocos aquí, falta en los otros municipios, pero ya lo estamos haciendo. Simplemente porque no se vale y porque es ilegal

Arnulfo, trabajador del transporte público en la empresa IZGASA (AAA), 43 años, octubre de 2016.

Es importante afirmar en este punto que durante las entrevistas los transportistas manifestaron de manera implícita la existencia de una coincidencia de intereses entre ellos y el liderazgo de Pedro Sánchez. En efecto, los primeros buscan defender su patrimonio y fuente de empleo, el segundo busca preservar el control político y económico de las organizaciones de transportistas y en general su dominio en el sector de transporte público en los territorios en disputa. Esta coincidencia de intereses constituye el motivo principal por el que los transportistas siguen al cacique transportista en estas pugnas y explica el poder de movilización y legitimidad del liderazgo político de Pedro Sánchez en este conflicto.

Sin embargo, durante el trabajo de campo, los transportistas antorchistas justificaron la apropiación y defensa de rutas y empresas de transporte público que consideran suyas con argumentos similares a los proporcionados por los transportistas de IZGASA y de la AAA. Por ejemplo, hicieron énfasis en que ellos llevaban muchos años prestando el servicio en la región y que debido a la estructura de poder existente en la AAA, caracterizada por el caciquismo y el corporativismo, así como por los abusos e injusticias cometidas durante años, se vieron obligados a salir de la agrupación y buscar el apoyo de otras organizaciones como Antorcha Campesina. En este sentido, un dirigente antorchista refirió:

Todos los casos son transportistas que han prestado el servicio, que lo han prestado durante muchos años y que debido a los cacicazgos, que debido al corporativismo con el que los están tratando, ellos han buscado el cobijo de Antorcha para que nosotros los defendamos

contra las injusticias que cometen los apoderados legales o los presidentes de los consejos de administración de estas diferentes empresas. Entonces, visto así las cosas, no es que Antorcha se esté entrometiendo en un lugar o en un terreno que no le corresponda. ¿Y cómo está contestando [Pedro Sánchez]? Acaba de mandar a un grupo de golpeadores a correr, a expulsar a golpear a los compañeros que están protestando ahí en Cuautitlán Izcalli.

Ernesto, líder transportista de Antorcha Campesina en el norponiente del estado, 41 años, 16 de enero de 2013

Otros transportistas denunciaron el monopolio que ejerce Pedro Sánchez en el sector de transporte público en la región y solicitaron a la autoridad del transporte estatal su regularización para poder trabajar y generar ingresos en el marco de la ley. Al respecto, un dirigente antorchista argumentó lo siguiente:

[Pedro Sánchez García] monopoliza el transporte en toda esta zona. Las autoridades del transporte coludidas con [Pedro Sánchez] les va impedir a ustedes hacer esto: trabajar honradamente y llevar el pan de cada día a su casa con el esfuerzo de su trabajo. Porque nosotros y ustedes que están ahí trabajamos, a nosotros nadie nos regala nada. Hemos movilizado en los últimos días a todos los antorchistas difundiendo volantes, pegando donde se pueda, para limpiar la actitud de las autoridades del transporte y del señor [Pedro Sánchez], porque nosotros estamos por la legalidad y le seguimos pidiendo a la Secretaría de Transporte y las autoridades del gobierno del Estado de México nos permitan legalizar todas las unidades de transporte, que nos permitan estar dentro de la ley.

Alberto, líder antorchista en la zona de Zumpango, 35 años, 19 de enero de 2012

Continuamente se encontró en el discurso de los transportistas antorchistas el argumento según el cual ellos eran los “verdaderos transportistas” porque durante décadas han proporcionado el servicio en las rutas que se encuentran en disputa. Además, era común que afirmaran que respondían a las agresiones porque ellos defendían algo que les pertenecía desde hace tiempo y porque que era su principal fuente de ingresos. En relación con lo anterior, un dirigente transportista refirió:

Nosotros somos los verdaderos transportistas. Hemos prestado el servicio en este municipio incluso mucho tiempo antes que los ahora líderes de la AAA dicen prestar. Tanto el Secretario de Movilidad como [Pedro Sánchez], que obviamente actúan en común acuerdo y complicidad, nos siguen catalogando como invasores y despojadores. Sin embargo, nuevamente te digo que en estos territorios nosotros tenemos muchos años de dar el servicio. Por una mala administración, por cobros excesivos y arbitrarios, por líderes que han secuestrados a las empresas de los auténticos trabajadores del volante, por muchas razones, los verdaderos transportistas, quienes salimos todos los días a ganarnos el pan, hemos decidido agremiarnos a Antorcha y recuperar nuestra empresa. Porque el trabajo en nuestras unidades es lo que nos da de comer, eso no lo ven las autoridades. Entonces, la organización nos ha estado apoyando aquí en el territorio del “gánster del transporte”, aquí en Cuautitlán Izcalli. ¡Vamos a seguir defendiendo a nuestros compañeros transportistas en estos municipios!

Rafael, dirigente local de Antorcha Campesina en Cuautitlán Izcalli, 38 años, abril de 2017.

En este mismo sentido, durante un enfrentamiento en el municipio de Cuautitlán Izcalli, un transportista de Antorcha Campesina señaló:

Este es el patrimonio de uno, que con mucho esfuerzo lo hemos conseguido. Entonces no sé por qué hacen eso esos señores. La razón yo la desconozco, pero quieren venirnos a sacar de aquí de la ruta, los de IZGASA, esos son los señores que cada rato nos están agrediendo. En muchos años hemos dado el servicio en esta colonia, en esta ruta. Es nuestra ruta, no tienen por qué venirnos a sacar, porque entonces a donde nos vamos, a dónde vamos a trabajar. No es justo, pero hay que seguir luchando por nuestra fuente de empleo.

Daniel, trabajador del transporte público en Zumpango, 42 años, marzo de 2017.

Y es que la separación de la AAA de muchos trabajadores y dirigentes transportistas con amplia experiencia en el sector, que han dedicado gran parte de su vida al trabajo en el mismo, ha dado origen a una suerte de *lucha simbólica* entre ambos bandos para ser admitidos como los “verdaderos transportistas” y los legítimos dueños de las rutas y empresas de transporte público, y una lucha por lograr el reconocimiento oficial por parte de la autoridad del transporte estatal.

Como puede observarse, los transportistas de ambas organizaciones se apropian y defienden las rutas y empresas de transporte (y en general el territorio donde operan) bajo el argumento de que ellos han prestado el servicio en esos territorios durante décadas y que dichas rutas y empresas constituyen su fuente de empleo e ingresos. Es una apropiación simbólica del espacio porque alude al papel jugado por los transportistas a lo largo del tiempo en la construcción social de la ruta de transporte y en su actuar como actores sociopolíticos en las colonias y municipios del territorio de estudio. Pero también constituye una apropiación y control instrumental del espacio porque a través de éste los transportistas y sus dirigentes buscan obtener beneficios de tipo político y económico.

Cabe afirmar por último que el surgimiento y apropiación de *rutas de transporte público* son procesos sociales que en sí mismos ejemplifican la idea de apropiación del espacio

(territorio). Las rutas de transporte público son *espacios públicos* apropiados por diferentes actores sociales y políticos. Sin embargo, como se revisó en este capítulo, en los municipios del norponiente de la entidad mexiquense, las rutas de transporte público son espacios disputados por ambas organizaciones para sus intereses políticos y económicos particulares. La idea de *ruta de transporte público*, pues, está estrechamente relacionada al espacio apropiado y controlado, y por tanto al conflicto y a las relaciones de poder inherentes a este proceso.

2.4. La relación del conflicto con el concepto de caciquismo: una síntesis

El conflicto examinado en los párrafos anteriores es sumamente importante en términos de lo planteado en el marco teórico-conceptual. Lo anterior porque permite contrastar el concepto de caciquismo propuesto y la estrecha relación de éste fenómeno con la apropiación del territorio y la arbitrariedad y el ejercicio de la violencia. Algunas implicaciones conceptuales del conflicto se enumeran a continuación.

En primer lugar, las pugnas ejemplifican y hacen evidente dos elementos característicos del fenómeno del caciquismo: el *monopolio del poder* y el *control de recursos estratégicos*. En efecto, el motivo de fondo de las confrontaciones entre ambas organizaciones es la disputa por el monopolio del poder, esto es, por el dominio que posee Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas en el norponiente de la entidad y por el control de recursos estratégicos (organizaciones, empresas, concesiones y rutas de transporte). Debido a que este dominio y control de recursos del sector de transporte proporciona un considerable poder político y económico, el cacique transportistas no ha dudado en emplear la violencia de manera sistemática en contra de los transportistas opositores y sus líderes, quienes, como se dijo, buscan disputarle su dominio.

En segundo lugar, precisamente, este conflicto muestra la considerable arbitrariedad con la que se conducen algunos caciques transportistas, así como el alto grado violencia que éstos pueden llegar a ejercer con el objetivo de defender sus intereses, conservar el monopolio del poder y el control político y defender su posición estratégica y privilegiada, tal como es el caso de Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas del norponiente del estado. Conviene recordar al respecto que fueron ocho transportistas

antorchistas los que perdieron la vida en estos enfrentamientos. Lo anterior revela un elemento característico de la dominación caciquil: representa un poder autoritario, arbitrario y personalista, susceptible a la utilización de la violencia como medio para afianzar el poder.

En tercer lugar, este tipo de disputas intercaciquiles son relevantes porque exhiben los intereses que defienden los caciques y las conexiones políticas que establecen y que les permiten mantener su dominio. Al respecto, es importante afirmar que en esta confrontación, Pedro Sánchez fue apoyado y favorecido tanto por el gobernador Eruviel Ávila Villegas (quien como se afirmó ha establecido estrechos vínculos políticos con los líderes históricos del transporte público), como por los sucesivos secretarios del transporte, personajes que han considerado a Pedro Sánchez como el “líder legítimo” del sector en el norponiente de la entidad. Lo anterior ilustra cómo los vínculos políticos que sostienen los caciques transportistas con los actores políticos y gubernamentales y el apoyo político que reciben de éstos contribuye a dar continuidad y consolidar su poder en las organizaciones de transportistas.

En cuarto lugar, en oposición a la concepción común que durante décadas prevaleció en el ámbito académico, en la que las clientelas eran vistas como actores sometidos inevitablemente a la dominación caciquil, manipuladas por el cacique y poseedoras de escaso poder y recursos, las pugnas indagadas en este capítulo demuestran que las clientelas políticas del cacique son activas, son poseedoras de cierto poder y cuentan con capacidad para cuestionar la estructura de dominación imperante. Como se observó, este conflicto está motivado por la existencia de desacuerdos al interior de las organizaciones de transportistas y en general por la desaprobación que un grupo de transportistas realizó al liderazgo de Pedro Sánchez y su círculo cercano de apoyo, lo que ha ocasionado su eventual salida de la AAA y posterior adhesión a Antorcha Campesina. Al mismo tiempo, los propios dirigentes antorchistas buscaron generar divisiones y disidencias al interior de las empresas y organizaciones con el fin de atraerse más seguidores y apropiarse de dichas empresas y organizaciones, así como de rutas de transporte público. Evidentemente, esta decisión de salir de la dominación caciquil ha tenido *consecuencias*: se les ha privado de ciertos beneficios obtenidos anteriormente, han sido despojados de sus concesiones y unidades de transporte, se les ha perseguido judicialmente y sobre todo han

sido objeto de represión violenta por parte del cacique transportista. No obstante, se está presente ante un grupo de transportistas que ha cuestionado la estructura de poder forjada por Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas, que ha decidido romper con dicha estructura y que ha resuelto combatir dicho dominio a pesar de las agresiones recibidas.⁹³

Finalmente, las disputas estudiadas permiten comprender la estrecha relación que guarda el fenómeno del caciquismo con el territorio; en particular, permiten vislumbrar la manera en que los transportistas y sus líderes (caciques) se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial. Este conflicto ilustra muy bien cómo los procesos de apropiación del espacio por los individuos y grupos sociales están marcados por relaciones de poder, contraposición de intereses y luchas. Asimismo, da cuenta de esta capacidad que ostenta el cacique transportista de permitir o impedir el acceso y la utilización de las rutas de transporte que controla, y la capacidad para organizar enfrentamientos con el fin de expulsar de manera violenta a los transportistas opositores de los territorios que considera suyos. De acuerdo con ello, los transportistas son actores sociopolíticos “territorializados”, tienen una inscripción en el territorio, se apropian del espacio urbano y buscan el control del territorio.

2.5. Similitudes y diferencias entre los cacicazgos en conflicto

Existen diversas similitudes y diferencias entre los cacicazgos que se encuentran en disputa (véase el Cuadro 34). Ambos, como se afirmó, son liderazgos y organizaciones con un considerable poder político y económico y con una importante influencia político-electoral en el estado. Sin embargo, también guardan algunas diferencias. Por ejemplo, en lo referente a las características del territorio y población donde asientan su poder: Chimalhuacán, el municipio donde los dirigentes de Antorcha Campesina ejercen el control político, se caracteriza por el predominio de colonias populares, producto de la urbanización desordenada, cuyos habitantes viven en situación de alta y muy alta pobreza y marginación urbana, mientras

⁹³ Sin embargo, al salir del ámbito de influencia de Pedro Sánchez, los transportistas disidentes no encuentran otra opción más que formar parte de una estructura de dominación similar: el cacicazgo de Antorcha Campesina. Por lo anterior, los hechos de violencia revisados constituyen disputas no sólo por el control del sector de transporte en la región de estudio sino también por el control de las clientelas políticas y el poder político-electoral que proporcionan.

que en el caso de Cuautitlán Izcalli (producto de cierta “planeación urbana”), el centro de operación de Pedro Sánchez, se caracteriza por tener una población con reducidos índices de pobreza y marginación urbana, donde viven sectores generalmente de clase media.

Pero existe un aspecto en el que se diferencian aún más: su perspectiva sobre el transporte público en la entidad. Los dirigentes antorchistas ven en este sector la posibilidad de expansión de la misma organización, el incremento su clientela política y la ampliación de los negocios de la misma, todo lo cual les permite acrecentar su poder político y económico en el estado. Con este objetivo, en términos de intercambio político clientelar, demandan el otorgamiento de más concesiones, el reconocimiento oficial de empresas (que prestan el servicio de manera ilegal) y la apertura de nuevas rutas, sin que se realicen estudios previos de factibilidad, demanda y necesidad del servicio, y en general sin políticas de planeación del transporte. El objetivo es incrementar la influencia de la organización en el sector por cualquier medio, incluyendo la puesta en marcha de una constante presión política sobre el gobierno estatal.

Por el contrario, a pasar que Pedro Sánchez funda su poder en el control clientelar de organizaciones de transportistas, no se restringe a ello. Es un líder transportista con amplia experiencia en el sector y con amplios conocimientos de las problemáticas que envuelven al mismo. Posee conocimientos sobre planeación urbana y del transporte (algo que está ausente, por ejemplo, en los líderes transportistas de Antorcha Campesina). A través de la AAA ha organizado diversos congresos del transporte en el estado, donde se discuten temas y problemas relacionados con el sector. Evidentemente, este conocimiento y experiencia que ostenta el cacique transportista es utilizado para sus propios intereses políticos y económicos a la hora de negociar con el gobierno estatal cambios en las políticas de transporte. Finalmente, es relevante destacar que Pedro Sánchez es también un líder transportista con amplia flexibilidad y capacidad de negociación política. Siempre es posible llegar a un buen acuerdo con él cuando se toma en cuenta a los transportistas en las políticas y no se busca afectar sus intereses particulares y los de su gremio. Sin duda, eso influye positivamente en la obtención de apoyo gubernamental. La estrategia política de los dirigentes de Antorcha Campesina, por el contrario, se basa, fundamentalmente, en la movilización de su estructura clientelar como medio de presión política y el “chantaje político.”

Cuadro 34. Similitudes y diferencias entre los cacicazgos de Pedro Sánchez y Antorcha Campesina

Concepto	Pedro Sánchez (IZGASA-AAA)	Antorcha Campesina
Territorio de influencia	Norponiente y noreste del Estado de México (principalmente Cuautitlán Izcalli)	Oriente del Estado de México (principalmente Chimalhuacán e Ixtapaluca)
Características de la población y territorio de influencia	Población con reducidos índices de pobreza y marginación urbana, generalmente de clase media. Cabe afirmar que Cuautitlán Izcalli es un municipio creado bajo una política de planeación urbana.	Predominan las colonias populares, producto de la urbanización desordenada, cuyos habitantes viven en situación de alta y muy alta pobreza y marginación urbana (sobre todo Chimalhuacán).
Sector o ámbito de influencia	Sector de transporte público	Diversos ámbitos además del transporte público, tales como el comercio informal, mercados, recolección de basura, entre otros.
Perspectiva sobre el sector de transporte público	No sólo clientelar. Posee amplio conocimiento del sector y de las problemáticas que giran en torno al mismo.	Estrictamente clientelar con el objetivo de obtener poder político y económico
Mediación política	Entre los transportistas y los actores políticos y gubernamentales de la entidad, incluyendo la autoridad del transporte estatal	Entre los diversos grupos sociales que forman parte de su clientela política y los actores políticos y gubernamentales
Recursos estratégicos	Organizaciones, empresas, concesiones y rutas de transporte público	Diversos recursos estratégicos según el sector o ámbito de influencia, incluyendo el control político-administrativo del municipio y el control y distribución de recursos públicos, obras públicas y programas sociales provenientes del gobierno estatal y federal
Ejercicio del poder	Ejerce un poder autoritario, arbitrario y personalista, susceptible a la utilización de la violencia para defender sus intereses	Ejerce un poder autoritario, arbitrario y personalista. Adopta métodos violentos en contra de organizaciones opositoras. Como estrategia política principal utiliza la movilización de sus agremiados para presionar políticamente a los gobiernos de los distintos niveles y así obtener recursos y concesiones de dichos gobiernos.

Fuente: elaboración propia

Cuadro 34. Similitudes y diferencias entre los cacicazgos de Pedro Sánchez y Antorcha Campesina (*continuación*)

Concepto	Pedro Sánchez (IZGASA-AAA)	Antorcha Campesina
Relaciones políticas	Estrechadas relaciones con los gobernadores y los secretarios del transporte y movilidad en el estado, así como con otros actores políticos y gubernamentales	Relaciones políticas con diversos actores políticos y gubernamentales a nivel estatal y nacional
Número de agremiados (poder político-electoral)*	150 mil transportistas	En tiempos electorales, entre 500 mil y un millón de personas que se orientan por el voto de los candidatos que impulsa la organización

Fuente: elaboración propia

* Información proporcionada por las propias organizaciones

Conclusiones

Sin duda, en este conflicto Pedro Sánchez ha emergido vencedor y dominante hasta el momento. Hasta el momento en que se escriben estas líneas (diciembre de 2018), los dirigentes antorchistas no han logrado controlar el sector de transporte público en el norponiente de la entidad y no han conseguido que Pedro Sánchez sea castigado por sus acciones violentas. Igualmente, el poder político y económico que ostenta el cacique transportista en el sector no ha sido minado hasta la actualidad. Lo anterior ha sido posible en gran medida, como se argumentó, gracias al apoyo que ha recibido Pedro Sánchez del gobierno estatal, en particular de los sucesivos secretarios del transporte y de movilidad, quienes son personas cercanas a él.

En los párrafos anteriores se mostró al lector el grado de violencia y la arbitrariedad que los caciques transportistas mexiquenses pueden llegar a ejercer en contra de sus enemigos políticos cuando sus intereses se encuentran en juego. Evidentemente, dicha violencia es resultado, entre otros factores, de la búsqueda por parte del cacique

transportista de mantener el monopolio del poder y el control político, el control de recursos estratégicos (organizaciones, empresas, concesiones y rutas de transporte público) y la defensa de su posición estratégica y privilegiada, frente a Antorcha Campesina que, justamente, busca disputarle su dominio en el sector.

Como se examinó, son pugnas por la apropiación y control del espacio urbano. En este escenario conflictivo, el control del espacio, es decir, el control de rutas y empresas de transporte público, constituye un recurso de poder estratégico que les proporciona a los caciques transportistas un considerable poder político y económico. Alude, en específico, a la capacidad de Pedro Sánchez y sus seguidores de permitir o impedir el acceso y la utilización de rutas de transporte público y en general a la capacidad de decidir si determinada agrupación puede o no prestar el servicio en las colonias y municipios de la región. Hace referencia también al poder que posee de expulsar violentamente a transportistas opositores que pretenden trabajar en el mismo territorio. Como puede observarse, se busca un control monopólico de las rutas y empresas de transporte porque las acciones del cacique transportista y de sus seguidores están dirigidas a impedir que los transportistas opositores hagan uso de dichas rutas. Evidentemente, esto genera conflictos, enfrentamientos violentos y luchas por el control del espacio. Es una apropiación y control instrumental del espacio a partir del cual se busca seguir conservando los beneficios económicos y políticos que se obtienen de dicha apropiación y control. Pero este control no es posible sin la anuencia y el apoyo del Estado. En este sentido, las rutas de transporte público aparecen como un espacio que es *público* pero que al mismo tiempo es apropiado por grupos de poder para sus fines particulares, lo anterior con la aprobación del Estado.

De acuerdo con ello, los actores en conflicto, en particular el cacique transportista y sus seguidores, ejercen una territorialidad, son actores “territorializados”, por dos razones: en primer lugar, porque sus acciones están orientadas a ejercer influencia en el gobierno estatal con el fin de obtener las concesiones y los recursos que le permitan ejercer un control sobre el espacio, es decir, sobre las rutas de transporte público (así como el control de organizaciones, empresas y concesiones de transporte público), y en segundo lugar, porque, como ya se afirmó, generan estrategias y acciones encaminadas a defender el territorio que controlan e impedir que transportistas opositores se apropien o brinden el

servicio en dicho territorio. En virtud de ello, dirigentes transportistas como Pedro Sánchez ejercen un férreo control político-territorial.

A modo de síntesis, —y de acuerdo con las preguntas de investigación y concepto de caciquismo propuesto—, se concluye que este conflicto es sumamente importante por las siguientes razones: a) permite contrastar el concepto de caciquismo propuesto, en particular la relación de esta forma de dominación con la apropiación del territorio, la arbitrariedad y el ejercicio de la violencia; b) ilustra la manera en que los transportistas del servicio público y sus líderes se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial; c) exhibe los vínculos políticos que sostiene el cacique transportistas y el apoyo político que ha recibido por parte de los actores políticos y gubernamentales de la entidad, y d) muestra que la clientela del cacique transportista no constituye una masa pasiva carente de poder, sino que, por el contrario, constituye un grupo social que posee capacidad de acción y de poder para cuestionar y oponerse a la estructura de poder construida por Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas.

Conclusión general

En este trabajo se llevó a cabo un análisis del caciquismo en tanto forma de dominación y de liderazgo político actualizado a la realidad sociopolítica de México y América Latina. Las preguntas que guiaron el análisis fueron las siguientes: ¿Cómo puede definirse el caciquismo en México en el contexto actual de cambios sociales, políticos y económicos? ¿Qué factores sociales y políticos explican el surgimiento, consolidación y continuidad de esta forma de ejercicio del poder en las organizaciones de transportistas? Con base en el estudio de caso, ¿de qué manera el caciquismo se ha readaptado al entorno político democrático? ¿Cuál es la relación actual del caciquismo con el territorio, es decir, de qué forma los caciques del transporte público se apropian del espacio urbano y ejercen un control político-territorial? A continuación, retomando estas interrogantes, en las siguientes líneas se enumeran las conclusiones principales a las que se llegó en este trabajo. El capítulo se encuentra estructurado en cinco apartados: en los primeros tres se discuten los principales hallazgos encontrados a lo largo del estudio; en el cuarto apartado se reflexiona

en torno a la relación del fenómeno caciquismo con diversas problemáticas existentes en el sector de transporte público de la entidad mexiquense, a la vez de que se realiza una propuesta de política pública para hacer frente a dichas problemáticas; y finalmente, en el quinto apartado se enumeran algunos temas que no fueron abordados de manera amplia en el presente trabajo y que requieren una mayor profundización en investigaciones futuras.

1. El concepto de caciquismo propuesto y su utilidad para el análisis de la política local en México y América Latina

Como una contribución de este trabajo, se propuso definir el caciquismo como una forma de dominación, de liderazgo político y de mediación política clientelar, en la que alguien, con ayuda de su grupo cercano de apoyo, ejerce el *monopolio de la intermediación política* entre al menos dos niveles o ámbitos de acción, y además *controla recursos estratégicos* del medio en el que opera. De acuerdo con lo anterior, se encontró que las ideas de *monopolio* y *concentración del poder* son centrales para definir dicho fenómeno sociopolítico. De tal suerte que el cacique es alguien que busca en todo momento constituirse como el único canal de comunicación y como el único capaz de gestionar, controlar y distribuir recursos diversos, por lo que procura en todo momento y por todos los medios, incluyendo el ejercicio de la violencia, que nadie más ocupe su posición estratégica y privilegiada (monopolio del poder). Así, el cacique es alguien que en un determinado territorio u organización logra concentrar y monopolizar el poder en un grado considerable. De ahí que una característica importante del caciquismo sea el hecho de que los liderazgos caciquiles busquen en todo momento perpetuarse en el poder.

Otro elemento definitorio de la idea de caciquismo lo constituye el control de *recursos estratégicos* por parte de los caciques. Se argumentó que su carácter estratégico deviene del hecho de que otorgan un amplio poder (ya sea social, político y/o económico) a quien los controla, pues a partir de ellos es posible formar una clientela política a través de la cual se puede negociar apoyo político y ejercer presión política, además de que dichos recursos son escasos y normalmente responden a la satisfacción de determinadas necesidades sociales.

Con base en este marco conceptual, se encontró que la estructura de dominación construida por Pedro Sánchez en las organizaciones de transportistas del norponiente del Estado de México se acerca de manera importante al tipo ideal de caciquismo definido en este trabajo. En efecto, el cacique transportista se erige como un actor sociopolítico que concentra y monopoliza el poder en las empresas y organizaciones del transporte público en el territorio de estudio. Al mismo tiempo, realiza tareas de mediación política entre, por un lado, los transportistas agremiados a la AAA y, por otro, las autoridades del transporte y el gobierno estatal. En tanto mediador político, el cacique transportista gestiona y canaliza diversas demandas y apoyos en beneficio de sus agremiados; igualmente, se encarga de movilizar políticamente a estos últimos para defender sus intereses particulares y de grupo, y en apoyo a los actores políticos y gubernamentales durante los procesos electorales. Además, el líder transportista controla recursos estratégicos del sector de transporte público (concesiones, rutas, empresas y organizaciones del transporte público) que responden a la satisfacción de dos necesidades sociales: el empleo, por un lado, y la movilidad urbana, por otro.

El concepto de caciquismo propuesto permite reconocer al menos dos elementos inherentes a este fenómeno sociopolítico: el monopolio de la intermediación política y el control de recursos estratégicos. Otras características como la mediación clientelar, el personalismo, la arbitrariedad, el ejercicio de la violencia, etc., son compartidas con otras formas de ejercicio del poder similares (como el caudillismo, por ejemplo). Pero en esta forma de dominación, el cacique es alguien que en todo momento busca concentrar y monopolizar el poder en un grado considerable, por lo que para defender su dominio es muy probable que utilice diversas formas de coacción, incluyendo el ejercicio de la violencia (como lo ha hecho Pedro Sánchez en el conflicto que sostiene con Antorcha Campesina).

La distinción de estos elementos definitorios centrales de la dominación caciquil resulta útil para el análisis de dicho fenómeno en México y en América Latina. La definición de caciquismo propuesta es útil en particular para distinguir el caciquismo de otras formas de dominación y de liderazgo político existentes en el espacio local y regional. Por otro lado, a partir de dicho concepto es posible realizar un estudio comparativo sobre las similitudes y diferencias que existen entre el caciquismo y las variedades actuales del

coronelismo en Brasil y el *gamonalismo* en los países andinos, así como con el *caudillismo* en tanto fenómeno político que ha estado presente a lo largo de historia política de la mayoría de los países latinoamericanos.

2. La reproducción del caciquismo y su readaptación al entorno político democrático

Como se argumentó en este trabajo, el surgimiento y reproducción del caciquismo se explica a través de diversos factores. La dominación caciquil, así como otras formas de mediación política clientelar, son producto de la vigencia de una cultura política patrimonial y clientelar. Su continuidad se explica también por la existencia de un Estado de derecho débil y por la presencia de grupos políticos y elites políticas con intereses particularistas que apoyan e impulsan a los liderazgos de tipo caciquil. Asimismo, las condiciones de pobreza y marginación en las que vive gran parte de la población en los países latinoamericanos han favorecido el fortalecimiento de las prácticas clientelares y el papel “benefactor” ejercido por el cacique.

En el caso de estudio, se encontró que el acelerado proceso de urbanización que atravesaron los municipios mexiquenses durante el periodo 1950-1980 del siglo pasado, y con ello el incremento de las necesidades de movilidad de su población, constituye uno de los factores que explica el surgimiento y continuidad del caciquismo en las organizaciones de transportistas en la entidad mexiquense. Las necesidades de transportación de una población que crecía rápidamente fueron satisfechas en parte por los transportistas del servicio público y sus líderes y ello les proporcionó a estos últimos un importante poder político y económico. A la par de este proceso de surgimiento de nuevas organizaciones y empresas de transportistas como consecuencia de la creciente demanda de transporte, y la expansión de las ya existentes, surgieron líderes transportistas que empezaron a concentrar el poder al interior de dichas organizaciones, erigiéndose en poderosos cacicazgos. Pronto las organizaciones de transportistas y sus líderes se convirtieron en un factor de poder y en un actor sociopolítico sumamente importante hasta la actualidad.

E incluso la expansión urbana reciente de los municipios mexiquenses del norponiente y noreste del Estado de México (véase, por ejemplo, el caso de Tecámac), territorio de la periferia lejana colindante con el Estado de Hidalgo, ha derivado en el

fortalecimiento y ampliación del poder de Pedro Sánchez en esos territorios. Esta urbanización, generada sobre todo por el capital inmobiliario, ha traído consigo la demanda de servicios urbanos por parte de los nuevos habitantes, incluyendo el servicio de transporte público. Lo anterior ha generado la necesidad de crear nuevas rutas de transporte y ampliar las ya existentes. Esto último ha ocasionado diversos conflictos entre el cacique transportista y organizaciones contrarias, quienes se disputan las nuevas rutas de transporte público creadas.

Sin embargo, una de las principales conclusiones a las que llega este trabajo es que el factor político es fundamental para explicar el surgimiento y continuidad del fenómeno del caciquismo en México y en el resto de América Latina. En esta disertación se quiso mostrar cómo el Estado, en particular los actores gubernamentales, los grupos políticos y los partidos políticos han facilitado y reproducido el caciquismo. En efecto, en distintos momentos, el Estado si bien ha eliminado este fenómeno sociopolítico, en otras ocasiones también lo han producido e impulsado. Esto ha sido así en la medida en que los caciques han mostrado disciplina, han sido funcionales y han servido a los intereses y a los proyectos políticos de las elites políticas. Y a pesar de las especificidades del caso de estudio sobre el que se fundamenta este argumento, este factor político explicativo de la continuidad del caciquismo es aplicable a otros casos similares de liderazgo caciquil existentes en la región, tal como sucede, por ejemplo, con la estructura de dominación forjada por Alfonso Pérez en la Asociación de Pequeños Transportadores en la Ciudad de Bogotá, Colombia, y la forjada por Hugo Moyano en el Sindicato de Choferes de Camiones en Argentina. Así, los vínculos políticos que los caciques establecen con los actores políticos y gubernamentales y el apoyo político que reciben de éstos son fundamentales para la reproducción de la estructura de poder forjada por aquéllos.

Por ejemplo, en el estudio de caso que se aborda en este trabajo, con el ascenso de Carlos Hank González a la gubernatura del Estado de México en 1969 y el fortalecimiento del Grupo Atlacomulco bajo su liderazgo, tuvo lugar la caída de viejos cacicazgos, pero también la continuidad de otros y el surgimiento de nuevos liderazgos caciquiles (véase el segundo capítulo). A la par del proceso de urbanización e industrialización de la entidad, por un lado, y la consolidación del poder del grupo político hankista, por otro, el entonces gobernador impulsó y benefició políticamente a diversos líderes transportistas, quienes al

poco tiempo construyeron poderosos cacicazgos. Estos últimos participaron activamente en la red de cacicazgos urbanos y sindicales que se construyó alrededor del liderazgo político de Hank González. De esta manera, la elite política mexiquense impulsó el caciquismo en la entidad con el objetivo de consolidar su propio poder y al mismo tiempo el apoyo político recibido por dicha elite les permitió a los caciques extender y consolidar su poder en sus organizaciones y territorios. En síntesis, el apoyo político proporcionado por el entonces gobernador y por su grupo político fue fundamental para el surgimiento de poderosos cacicazgos en las organizaciones de transportistas.

En este punto es importante mencionar cómo determinadas acciones y decisiones gubernamentales contribuyen a consolidar el poder de los caciques transportistas en la entidad. Como ejemplo de lo anterior se encuentra el retrimiento del gobierno estatal en la prestación del servicio de transporte público en los principales municipios conurbados del estado, decisión tomada en los años noventa del siglo pasado, en la que se procede a la licitación de las rutas de transporte público de los sistemas troncales, a través de las cuales el gobierno estatal proporcionaba dicho servicio. Evidentemente, esta resolución, tomada en gran medida como consecuencia de las presiones ejercidas por los propios transportistas, beneficiaría a los principales líderes transportistas mexiquenses y acentuaría una característica central del transporte público en la entidad que perdura hasta la actualidad: el monopolio y dominio casi total del sector por parte de los concesionarios privados. De tal suerte que este modelo privatizador que ha imperado históricamente en el sector explica en parte la continuidad del caciquismo en las organizaciones de transportistas del servicio público en el estado.

De tal suerte que, con base en el estudio de caso, se concluye, en primer lugar, que uno de los factores que explica la continuidad del caciquismo es el establecimiento de alianzas políticas, acuerdos políticos e intercambios políticos corporativos y clientelares entre los caciques y los actores políticos y gubernamentales, relaciones políticas que se han reproducido a lo largo del tiempo hasta la actualidad. En este factor cobra gran importancia la capacidad del cacique de hacerse de una clientela política y ampliar la misma, y sobre todo el apoyo político que puede proporcionar, es decir, su capacidad de movilización político-electoral durante los procesos electorales, la cual constituye la base de los acuerdos políticos. Estos vínculos políticos les han permitido a los caciques afianzar su poder en el

espacio local, como históricamente ha sucedido con las organizaciones de transportistas y sus líderes.

En segundo lugar, se colige que el cacique sigue erigiéndose en un actor sociopolítico fundamental en la estructura política, en un escenario donde las prácticas clientelares, patrimoniales y autoritarias distan de desaparecer en el corto y mediano plazos. El cacique es un mediador político y un agente articulador de intereses diversos. Él se encarga de ejercer control político y garantizar la “paz social” en su ámbito de influencia; de gestionar beneficios y canalizar demandas sociales, y de movilizar apoyo político, entre otros. De ahí que, como se argumentó en este trabajo, el cacique sea una construcción social cuyas actividades de mediación y articulación de intereses son vistas como necesarias tanto por las clientelas como por los actores políticos y gubernamentales.

Pero el caciquismo se encuentra actualmente inserto en un escenario político y económico cambiante, al cual se ha actualizado y readaptado, dando lugar a una nueva configuración de dicho fenómeno sociopolítico. En este trabajo se encontraron tres formas en las que la dominación caciquil se ha readaptado a este escenario cambiante. En primer lugar, en un nuevo contexto de democracia y pluralidad política, el caciquismo se ha reacomodado de tal manera que se ha vuelto más pragmático y flexible en términos políticos, lo que ha permitido su continuidad frente a los cambios políticos ocurridos en el espacio local, estatal y nacional. En virtud de ello, si en el siglo XX el caciquismo estuvo estrechamente ligado al PRI porque era la principal vía para acceder y conservar el poder, el caciquismo en la actualidad se encuentra vinculado a una diversidad de partidos políticos. En este nuevo panorama, los caciques, que siguen representando una forma de ejercicio del poder autoritario, informal y personalista, hoy más que nunca se ven obligados a negociar y establecer acuerdos políticos con los diversos actores políticos con el objetivo de conservar y ampliar su poder en las organizaciones o territorios donde asientan su dominio. En síntesis, se concluye que en la política caciquil, ser flexible en términos políticos e ideológicos, ser capaz de adaptarse a los cambios y ser hábil para negociar, son elementos importantes para sostener el poder.

En segundo lugar, en este escenario de cambio político, caracterizado, como se ha dicho, por la creciente relevancia de los procesos electorales, la existencia de elecciones más competitivas y la entrada en escena de una pluralidad de fuerzas políticas (donde la

obtención del voto es sumamente importante para que los grupos políticos puedan acceder y conservar el poder), el respaldo político-electoral que pueden proveer los caciques, esto es, las actividades de gestión y movilización de apoyo político cobra gran relevancia y resulta imprescindible en este entorno de competencia político-electoral. Conviene recordar al respecto que los caciques son gestores electorales y operadores políticos con amplia capacidad de movilización político-electoral de su clientela. Esta cualidad ha sido aprovechada por los caciques a la hora de negociar sus cuotas de poder frente a los actores políticos y gubernamentales.

En tercer lugar, en contra de la concepción común que durante años prevaleció en el ámbito académico en la que las clientelas eran vistas como actores sometidos casi totalmente a la dominación caciquil, manipuladas por el cacique y poseedoras de escaso poder y recursos, en este trabajo se mostró que las clientelas políticas del cacique son activas, son poseedoras de cierto poder y cuentan con capacidad de cuestionar la estructura de dominación imperante. Como ejemplo de lo anterior se encuentra, precisamente, el conflicto existente entre Pedro Sánchez y transportistas agremiados a Antorcha Campesina, el cual fue abordado en el cuarto capítulo de este trabajo. En dicha disputa un grupo de transportistas disidentes cuestiona el liderazgo del cacique transportista, lo que ocasiona su eventual salida de la AAA y posterior adhesión a Antorcha Campesina. Evidentemente, esta decisión de salir de la dominación caciquil tiene *consecuencias*: se les ha privado de ciertos beneficios obtenidos anteriormente, han sido despojados de sus concesiones y unidades de transporte y sobre todo han sido objeto de represión violenta por parte del cacique transportista.

En síntesis, con base en el estudio de caso, se concluye que el fenómeno del caciquismo persiste en el entorno político democrático actual por las siguientes razones ya mencionadas: las conexiones políticas que establecen los liderazgos caciquiles y el apoyo político que reciben de los actores políticos; los acuerdos corporativos e intercambios clientelares que establecen ambos actores; el respaldo político-electoral que pueden proporcionar a estos últimos; la capacidad de negociación política de los caciques en un escenario de cambios políticos; el fortalecimiento de sus tareas de mediación política y de gestión de apoyos y beneficios en un contexto caracterizado por la precarización de las condiciones de vida de los sectores populares, entre otras.

3. Caciquismo, territorio y poder

Otra de las principales conclusiones a las que llega este trabajo es que el análisis del conflicto entre transportistas del que ya se ha hecho referencia, y que es abordado en el cuarto capítulo de este trabajo, permitió contrastar el concepto de caciquismo propuesto en la investigación doctoral, sobre todo en los dos principales elementos conceptuales que lo definen: el monopolio de la intermediación política y el control de recursos estratégicos. Se demostró que las pugnas sostenidas entre Pedro Sánchez y la organización Antorcha Campesina representan disputas por el monopolio del poder y el control de recursos estratégicos que posee el primero, es decir, es una lucha por el dominio que ostenta Pedro Sánchez en el sector de transporte público en el norponiente de la entidad mexiquense. Con el objetivo de conservar el monopolio del poder, el control político y el control de recursos estratégicos (organizaciones, empresas, concesiones y rutas de transporte público) y con ello defender su posición estratégica y privilegiada, el cacique transportista ha empleado el ejercicio de la violencia de manera amplia en contra de los transportistas antorchistas. Esta confrontación ejemplifica también cómo la dominación caciquil está estrechamente relacionada con el poder personalista y arbitrario y por supuesto con el ejercicio de la violencia como soporte del poder.

Asimismo, este conflicto contribuye a comprender la manera en que los transportistas y sus líderes se apropian y ejercen un control sobre el espacio urbano. Este escenario de confrontación ejemplifica muy bien que los procesos de apropiación del espacio por los individuos y grupos sociales están marcados por relaciones de poder, contraposición de intereses y conflictos. Esta apropiación alude a la capacidad del cacique transportistas de permitir o impedir el acceso y la utilización de las rutas de transporte público (espacio apropiado) que controla, y en su caso ordenar la represión y expulsión violenta de transportistas agremiados a organizaciones opositoras que buscan utilizar esas mismas rutas. El objetivo es defender el territorio que controlan. Es una apropiación y control instrumental del espacio a través del cual se busca obtener beneficios de tipo político y económico. Pero en este caso no se hace referencia al espacio como espacio físico, a la ruta de transporte como espacio físico, sino a un espacio que es relacional, que se construye, que es producto de prácticas e interrelaciones (Massey, 2005: 104-105 y 120-121). Con base en lo anterior, se colige que el control político-territorial que ejercen los

caciques del transporte público no tiene como base sólo el control del espacio físico, sino el control de *relaciones sociopolíticas* (conflictos, relaciones de dominación, necesidades de empleo, negociaciones políticas, entre otros) inscritas en el espacio. Se concluye, pues, que los transportistas y sus líderes son actores “territorializados”, tienen una inscripción en el territorio y se apropian del espacio urbano.

4. El caciquismo y las problemáticas del sector de transporte público en el Estado de México

Diversas problemáticas persisten actualmente en el sector de transporte público de la entidad mexiquense. Entre estas destacan la mala calidad en la prestación del servicio; el alto costo del pasaje (y los incrementos arbitrarios a las tarifas realizados por los transportistas); la prestación del servicio de manera irregular e ilegal; la inseguridad en el transporte; la congestión vehicular y el tiempo de traslado; los accidentes originados por la antigüedad y las condiciones mecánicas de las unidades; la contaminación originada por las unidades de transporte; entre otros.

A partir de lo argumentado en este trabajo se establece que uno de los factores que explica la continuidad de algunas de las problemáticas señaladas arriba lo constituye la persistencia del caciquismo en las organizaciones de transportistas, la conformación de éstas como un grupo de poder y de presión con una importante influencia en las políticas de transporte público y el excesivo poder político y económico que han acumulado algunos líderes transportistas mexiquenses. A lo anterior es importante agregar la nula participación del gobierno estatal en la prestación del servicio de transporte público (por lo que el servicio es cubierto exclusivamente por los concesionarios privados) y la escasa vigilancia y control que ejerce sobre los transportistas mexiquenses.

Las presiones constantes de los líderes transportistas con el fin de lograr incrementos a las tarifas del transporte sin que ello derive en una mejora significativa del servicio, así como la oposición y el bloqueo de políticas públicas destinadas a mejorar el servicio por considerar que afectan sus intereses y los intereses de sus agremiados, constituyen ejemplos concretos de la manera en que el poder de los caciques transportistas contribuye a acentuar algunas problemáticas existentes en el sector. De tal suerte que en el ámbito de las políticas públicas que se elaboran en este sector, al menos en la región de estudio, los actores

políticos y gubernamentales deben de seguir una regla implícita: cualquier política o acción de gobierno en favor de la mejora del servicio público de transporte se puede desarrollar siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones: a) que los transportistas sean consultados y tomados en cuenta, b) que sean incluidos en los proyectos y c) que dichas acciones no vayan en contra y afecten los intereses políticos y económicos de los dirigentes transportistas y sus agremiados.

En síntesis, el dominio casi total que ostentan dichos caciques transportistas sobre el sector de transporte público, junto con la ausencia de una política pública destinada a contrarrestar este monopolio, ha contribuido a acentuar las problemáticas mencionadas al inicio de este apartado. Y es que, históricamente, el gobierno estatal ha propiciado este monopolio que ejercen hasta la actualidad los concesionarios privados. En gran medida esto ha sido posible por los arreglos corporativos sostenidos durante décadas entre ambos actores políticos.

Frente a este panorama, se deduce que sólo con una reestructuración profunda del sector de transporte público en la entidad y con una mayor participación gubernamental en la prestación del servicio es que se puede contrarrestar el excesivo poder que ostentan algunos líderes transportistas en la entidad mexiquense. Esto último debe ser la base para generar políticas públicas destinadas al mejoramiento del servicio. En efecto, se requiere una mayor intervención del gobierno estatal tanto en la prestación del servicio como en la vigilancia y control de los transportistas mexiquenses. De acuerdo con ello, en este trabajo se propone que el gobierno estatal, además de desarrollar una política que permita ampliar los sistemas de transporte público masivo, ponga en marcha un proyecto de municipalización del servicio de transporte público y la creación de una empresa paraestatal para este fin, en lo que puede ser un medio de transporte similar a los Sistemas de Transporte Troncal creados en la entidad en los años ochenta del siglo pasado. Este sistema de transporte, que deberá ser operado por el gobierno estatal y que gradualmente se ampliaría, permitiría ejercer un contrapeso al poder de los transportistas como sucede en la Ciudad de México con los Sistemas de Movilidad (antes RTP). El objetivo es, entonces, romper el monopolio que ejercen los transportistas concesionarios sobre el sector y combatir la arbitrariedad con la que se conducen normalmente. La prestación del servicio por parte del gobierno estatal y una mayor vigilancia de los transportistas, así como una

mayor presión de la ciudadanía organizada hacia ambos actores, constituyen acciones necesarias para mejorar el servicio y resolver muchas problemáticas relacionadas con el sector.

En resumen, se requiere construir un modelo de transporte público que, como su nombre lo indica, *debe ser ante todo un servicio público más que un negocio privado*. En este propósito, el Estado juega un papel fundamental porque, como se argumentó, este sector responde a la satisfacción de una necesidad social: la movilidad de personas en un entorno urbano. De acuerdo con ello, el gobierno estatal debe impulsar políticas públicas dirigidas a garantizar el derecho a la movilidad de sus ciudadanos. Al respecto, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en su artículo XIII establece: “Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)” (ONU-HABITAT, 2013).

Sin embargo, es importante reconocer la ausencia de voluntad política suficiente desde el gobierno del estado para contrarrestar la excesiva influencia que poseen los líderes transportistas mexiquenses en este ámbito. De tal suerte que en muchas ocasiones, la voluntad de los líderes transportistas mexiquenses, los intereses políticos particulares, los vínculos políticos y compromisos adquiridos, se imponen a las propuestas de mejora del servicio, lo que afecta gravemente los derechos de la ciudadanía en este ámbito. Solamente un gobierno ajeno a estos intereses podrá enfrentar el poder de estos actores sociopolíticos y poner en marcha cambios profundos en el sector que beneficien a la ciudadanía.

5. Investigaciones futuras en torno al fenómeno del caciquismo en México y América Latina

Diversos temas y problemas relacionados con el fenómeno del caciquismo en México y América Latina requieren un análisis más profundo. En primer lugar, es apremiante llevar a cabo un estudio comparativo del caciquismo y otras formas de intermediación política clientelar existentes en América Latina, y la manera en que éstas se han acomodado a los cambios políticos y económicos ocurridos en la región en las últimas décadas. En segundo

lugar, es necesario realizar un análisis más profundo de la forma en que los partidos políticos y las elites políticas de los distintos niveles han reproducido e impulsado el caciquismo en tanto forma de dominación y de mediación política clientelar.

Por lo que respecta a los estudios sobre las organizaciones de transportistas, en primer lugar, es oportuno llevar a cabo investigaciones en torno a las condiciones sociales y laborales en las que prestan el servicio los trabajadores transportistas del Valle de México, pues sobre este tema existen pocos estudios. Este grupo social se encuentra fuertemente desprestigiado debido a que se le atribuye la responsabilidad de gran parte de los problemas relacionados con el sector de transporte público en la metrópoli. Sin embargo, también es cierto que la mayoría de los transportistas mexiquenses realizan su trabajo en condiciones desventajosas: no cuentan con prestaciones sociales, sufren enfermedades de diverso tipo debido a las condiciones propias de su trabajo, son víctimas de robos violentos y de extorsiones, asesinatos y secuestros por parte de organizaciones criminales que operan en la entidad, y constantemente son presionados por sus jefes para recaudar recursos suficientes por pasaje, entre otros. Los transportistas pertenecen a un sector estratégico: el transporte público, y constituyen un grupo social relevante porque su trabajo contribuye a satisfacer una necesidad social: la movilidad de personas en el espacio urbano. De ahí que sea imprescindible realizar una exploración más profunda de las condiciones en las que realizan su labor.

En segundo lugar, es necesario efectuar investigaciones históricas sobre el sector de transporte público en el Estado de México, en particular sobre el surgimiento de organizaciones y empresas de transportistas y su relación con el proceso de expansión urbana. Asimismo, deben realizarse estudios de la evolución histórica de las políticas de transporte público en la entidad, los cambios en la legislación, los proyectos de infraestructura para el transporte, entre otros rubros. Dichos análisis serían oportunos debido a que actualmente no existen trabajos de investigación histórica suficientes sobre estas temáticas.

Anexo I. Datos de los trabajadores transportistas y dirigentes entrevistados

Nombre*	Edad	Nivel educativo	Residencia actual	Empresa u organización	Ocupación/función que desempeña	Años de experiencia**	Actividad anterior
Emanuel	43	Primaria terminada	Cuautitlán Izcalli	Antorcha Campesina	Dirigente transportista a nivel municipio	13	Comerciante
Mario	38	Primaria incompleta	Cuautitlán Izcalli	IZGASA (AAA)	Trabajador transportista	12	Transportista
Miguel	44	Secundaria terminada	Cuautitlán Izcalli	Antorcha Campesina	Dirigente transportista a nivel municipio	11	Transportista
Arturo	38	Preparatoria terminada	Huehuetoca	Antorcha Campesina	Trabajador transportista	8	Comerciante
Fabián	35	Preparatoria incompleta	Huehuetoca	Antorcha Campesina	Trabajador transportista	7	Ayudante general
Roberto	39	Licenciatura incompleta	Zumpango	Antorcha Campesina	Presidente de empresa y dirigente transportista a nivel municipio	12	Transportista
Ernesto	41	Preparatoria incompleta	Nicolás Romero	Antorcha Campesina	Dirigente transportista a nivel regional	11	Transportista
Alberto	52	Secundaria terminada	Zumpango	Antorcha Campesina	Dirigente transportista a nivel municipio	13	Transportista
Sergio	57	Preparatoria terminada	Chimalhuacán	Antorcha Campesina	Miembro de la dirigencia estatal de Antorcha Campesina	15	Profesor
Rodrigo	56	Primaria terminada	Cuautitlán Izcalli	IZGASA (AAA)	Trabajador transportista	10	Transportista
Israel	52	Secundaria terminada	Nicolás Romero	IZGASA (AAA)	Trabajador transportista	14	Comerciante

*Los nombres reales de los entrevistados fueron omitidos a petición de los mismos.

**Años de experiencia en el puesto de trabajo y/o en la actividad gremial.

Fuente: elaboración propia

Anexo I. Datos de los trabajadores transportistas y dirigentes entrevistados (*continuación*)

Nombre*	Edad	Nivel educativo	Residencia actual	Empresa u organización	Ocupación/función que desempeña	Años de experiencia**	Actividad anterior
Carlos	39	Primaria incompleta	Cuautitlán Izcalli	IZGASA (AAA)	Trabajador transportista	13	Ayudante general
Arnulfo	43	Preparatoria incompleta	Atizapán de Zaragoza	IZGASA (AAA)	Trabajador transportista	10	Transportista
Hugo	52	Preparatoria terminada	Naucalpan	AAA	Dirigente transportista a nivel de colonia	8	Trabajador de la construcción
Jesús	60	Secundaria terminada	Cuautitlán Izcalli	AAA	Dirigente transportista a nivel de barrio	22	Comerciante
José	30	Secundaria incompleta	Ecatepec de Morelos	AAA	Trabajador transportista	5	Ayudante general
Rubén	35	Primaria incompleta	Tultitlán	AAA	Trabajador transportista	6	Transportista
Ángel	37	Preparatoria incompleta	Tlalnepantla de Baz	AAA	Trabajador transportista	5	Ayudante general
Lucio	45	Secundaria incompleta	Tultitlán	AAA	Dirigente transportista a nivel de colonia	8	Transportista
Cesar	50	Secundaria incompleta	Ecatepec de Morelos	AAA	Dirigente transportista a nivel de barrio	11	Transportista
Manuel	57	Primaria completa	Nicolás Romero	AAA	Dirigente transportista a nivel de municipio	14	Ayudante general
Iván	62	Preparatoria completa	Nicolás Romero	AAA	Dirigente transportista a nivel de colonia	15	Comerciante
Rafael	38	Secundaria completa	Cuautitlán Izcalli	Antorcha Campesina	Dirigente transportista a nivel de colonia	8	Trabajador de la construcción
Daniel	42	Preparatoria completa	Zumpango	Antorcha Campesina	Trabajador transportista	9	Transportista

*Los nombres reales de los entrevistados fueron omitidos a petición de los mismos.

**Años de experiencia en el puesto de trabajo y/o en la actividad gremial.

Fuente: elaboración propia

Anexo II. Incrementos a la tarifa del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México, 1998-2017

Jefe de Gobierno	Año del incremento	Monto (pesos)	Observaciones
Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano (1997-1999)	1998	\$2.00	En este año la tarifa mínima del transporte público concesionado en el Distrito Federal era de dos pesos.
Andrés Manuel López Obrador (2000-2005)	Enero de 2004	De \$2.00 a \$2.50	El costo mínimo del pasaje en el transporte público concesionado se incrementó a \$2.50, mientras que los taxis pasaron de \$4.80 a \$5.80.
Marcelo Ebrard Casaubón (2006-2012)	Marzo de 2008	De \$2.50 a \$3.00	El Gobierno del Distrito Federal autorizó un alza de 50 centavos a la tarifa de combis y microbuses, de tal forma que la tarifa pasa de \$2.50 a \$3.00 como tarifa mínima, y de \$3.00 a \$3.50 para distancias largas.
Miguel Ángel Mancera (2012-2018)	Abril de 2013	De \$3.00 a \$4.00*	En microbuses y vagonetas el costo se estableció en \$4.00 para una distancia de hasta 5 kilómetros, de \$4.50 para una distancia de 5 a 12 kilómetros, y de \$5.50 para una distancia de más de 12 kilómetros. En autobuses el costo se estableció en \$5.00 para una distancia de hasta 5 kilómetros y de \$6.00 para las de más de 5 kilómetros.
	Abril de 2017	De \$4.00 a \$5.00**	En microbuses y vagonetas el costo se estableció en \$5.00 para una distancia de hasta 5 kilómetros, de \$5.50 para una distancia de 5 a 12 kilómetros, y de \$6.50 para una distancia mayor de 12 kilómetros. En autobuses el costo se estableció en \$6.00 para una distancia de hasta 5 kilómetros y de \$7.00 para las de más de 5 kilómetros.

* También se autorizaron aumentos a las tarifas de los taxis, corredores concesionados y Metrobús.

** También se autorizó incrementos al costo del pasaje en los corredores concesionados. Sin embargo, no se autorizó aumentos en las tarifas del Metro, Metrobús, M1, Tren Ligero y trolebuses.

Fuente: elaboración propia.

Fuentes consultadas

Bibliografía

- Alegría, Ricardo E. (1952): "Origin and diffusion of the term 'Cacique'", en *Selected Papers of the XXIX International Congress of Americanists* ("Acculturation in the Americas") editado por Sol Tax, New York, Cooper Square Publishers.
- Almond Gabriel y Sidney Verba (2001): "La cultura política", en Batlle, Albert (editor): *Diez textos básicos de ciencia política*, Segunda edición, Ariel, Barcelona, España.
- Álvarez, Jesús (2004): "Corporativismo de Antorcha Campesina", Tesis para obtener el grado de licenciado en Ciencia Política, UAM-I, México, Distrito Federal.
- Álvarez Martínez, Edith (1997): "Influencia del transporte público de pasajeros en el crecimiento del área urbana de Ecatepec: zona de los Chiconautlas", Tesis de licenciatura en Sociología, UAM-A, Ciudad de México.
- Arellano Castro, Ricardo (2003): *El sistema político del Estado de México: surgimiento, consolidación y cambio*, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, Estado de México, México.
- Auyero, Javier (2001): *La política de los pobres. Las prácticas clientelistas del peronismo*, Ediciones Manantial, Buenos Aires, Argentina.
- (1997): "Introducción", en Auyero, Javier (comp.): *¿Favores por votos?: estudios sobre clientelismo político contemporáneo*, Losada, Buenos Aires, Argentina.
- y Claudio Benzecry (2016): "La lógica práctica del dominio clientelista", en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, Nueva Época, Año LXI, núm. 226, enero-abril de 2016, Universidad Nacional Autónoma de México, Distrito Federal, México.
- y Lucía Álvarez (2014): "La ropa en el balde. Rutinas y ética popular frente a la violencia en los márgenes urbanos", en *Nueva Sociedad*, No 251, mayo-junio de 2014.
- Basualdo, Eduardo M. (2005): "Los primeros gobiernos peronistas y la consolidación del país industrial: éxitos y fracasos", en *Cuadernos del CENDES*, vol. 22, núm. 60, septiembre-diciembre, Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela.
- Bazant, Jan (2008): *Periferias urbanas*, Editorial Trillas/Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México.
- Benlliure, Pablo (2008): "La expansión urbana. Reciclamiento o desbordamiento", en Legorreta, Jorge (Coord.): *La Ciudad de México a Debate*, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco/ EÓN, México.
- Bethell, Leslie (1985): *Historia de América Latina. América Latina Independiente, 1820-1870*, Tomo VI, Editorial Crítica, Barcelona, España.

- Bobes, Velia Cecilia (2000): “Cultura política”, en Laura Baca Olamendi, Judit Bokser-Liwerant, *et. al.*, (compiladores): *Léxico de la política*, Fondo de Cultura Económica, FLACSO y otras instituciones. México, Distrito Federal.
- Boeckh, Andreas (2006): “Caudillo/caudillismo”, en Dieter Nohlen (Coord.): *Diccionario de Ciencia Política*, Tomo I, Editorial Porrúa/El Colegio de Veracruz, México.
- Bourdieu, Pierre (1999): “Efectos de lugar”, en Bourdieu, Pierre (director): *La Miseria del Mundo*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, Argentina.
- Borja, Rodrigo (1997): *Enciclopedia de la política*, Fondo de Cultura Económica, México.
- Buendía Valdez, Elga Silveria (2003): “El cacicazgo en Chimalhuacán, Estado de México: reportaje sobre la vida y obra de *La loba*, Guadalupe Buendía”, Tesis de Licenciatura en Periodismo y Comunicación Colectiva, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México.
- Caicedo, Julián Andrés (2004): “El clientelismo en América Latina: el caciquismo y el gamonalismo. Los casos de México y Colombia”, Tesis de Maestría en Estudios Latinoamericanos, UNAM-FFyL, Distrito Federal, México.
- Caldeira, Teresa Pires do Rio (2007): *Ciudad de muros*, Gedisa, Barcelona.
- Casar Pérez, Ma. Amparo (1996): “Las bases político-institucionales del poder presidencial en México”, en *Política y Gobierno*, vol. 2, núm. 2.
- Castillo Berthier, Héctor (2006): "El zar de la basura. Caciquismo en la ciudad de México", en *Veredas. Revista de Pensamiento Sociológico*, número 13, año 7, segundo semestre de 2006.
- (1990): *La sociedad de la basura: caciquismo urbano en la ciudad de México*, UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales, México.
- Castro, Pedro (2007): “El caudillismo en América Latina, ayer y hoy”, en *Política y Cultura*, núm. 27, primavera de 2007, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, Distrito Federal, México
- (2006): “Geografía política y geopolítica”, en Hiernaux y Alicia Lindón (coord.): *Tratado de geografía humana*, España, Anthropos.
- Cobilt, Elizabeth Cristina (2008): “Entre el cliente y el patrón: la intermediación política en los periodos de latencia”, Tesis de Maestría en Ciencias Sociales, FLACSO México, Distrito Federal, México.
- CONEVAL (2012): “Informe de pobreza y evaluación en el Estado de México 2012”, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Disponible en:
- <http://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/SiteAssets/Paginas/Mexico/monyeval/IE%20MEXICO.pdf>

- Cornelius, Wayne A. (1980): *Los inmigrantes pobres en la ciudad de México y la política*, México, Fondo de Cultura Económica.
- (1975): “El México contemporáneo: análisis estructural del caciquismo urbano” en Unikel, Luís y Andrés Necochea (eds.): *Desarrollo urbano y regional en América Latina*, FCE, México.
- Crespo Oviedo, Luis Felipe (2006): “Espacio, territorialidad y poder”, en *Ciudades*, número 70, RNIU, México.
- CTS México y ITD (2011): “10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México competitivo, seguro y sustentable: hacia una red integrada de transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México”, disponible en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX_VF.pdf
- Cuéllar, Graciela Isabel y Alicia Oliva Palomares (1994): “Proceso de urbanización del ejido en Cuautitlán Izcalli. El caso de la colonia Bosques de Morelos”, Tesis de Licenciatura en sociología, UAM-A, Ciudad de México.
- Davis, Diane (1999): *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, Distrito Federal, Fondo de Cultura Económica.
- Davis, Mike. *Planeta de ciudades-miseria. Involución urbana y proletariado informal*, New Left Review 26, Marzo-Abril 2004.
- De la Peña, Guillermo (1986): “Poder local, poder regional: perspectivas socioantropológicas” en J. Padua y A. Vanneph (comps.): *Poder local, poder regional*, El Colegio de México/CEMCA, Distrito Federal México.
- Delgado, Javier (1994): “Las nuevas periferias de la ciudad de México”, en Hiernaux, D. y F. Tomas (coords.): *Cambios económicos y periferia de las grandes ciudades: el caso de la Ciudad de México*, UAM-Xochimilco/Instituto Francés para América Latina, México.
- (1991): “Valle de México: el crecimiento por conurbaciones”, en *Revista Interamericana de Planeación*, núm. 94, Vol. XXI.
- De Mattos, Carlos (2010): *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*, OLACCHI-Quito Distrito Metropolitano, Quito, Ecuador.
- (2010): “Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado”, en *Revista de Geografía Norte Grande*, número 47.
- Di Tella *et al.*, (1989): “Coronelismo”, en Di Tella *et al.* *Diccionario de Ciencias Sociales y Políticas*, Puntosur Editores, Buenos Aires, Argentina.
- Downse, E. Robert y Jhon A. Hughes (1972): *Sociología política*, Alianza Editorial, Madrid.
- Doyon, Louise M. (2002): “La formación del sindicalismo peronista”, en Juan Carlos Torre (Director de tomo): *Nueva historia argentina*, Tomo VIII, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, Argentina.

- (1975): “El crecimiento sindical bajo el peronismo”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 15, No. 57, abril-junio de 1975, Instituto de Desarrollo Económico y Social, Buenos Aires, Argentina.
- Duhau, Emilio y Angela Giglia (2008): *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, Editorial Siglo XXI, Distrito Federal, México.
- (1998): *Hábitat popular y política urbana*, México, UAM-A/M. A. Porrúa.
- Durand Ponte, Víctor Manuel (2004): *Ciudadanía y cultura política: México, 1993-2001*, Siglo XXI Editores, México, Distrito Federal.
- Editorial (2005): “Caudillismo”, en Bobbio, Norberto, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino (directores): *Diccionario de política*, Siglo XXI editores, decimocuarta edición en español, Distrito Federal, México.
- Editorial Porrúa (1995): *Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México*, sexta edición corregida, Editorial Porrúa, México.
- Eisenstadt, S. N. y Roniger, L. (1984): *Patrons, Clients and Friends. Interpersonal Relations and the Structure of Trust in Society*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Escalante Gonzalbo, Fernando (1992): *Ciudadanos imaginarios: memorial de los afanes y desventuras de la virtud y apología del vicio triunfante en la República Mexicana. Tratado de moral pública*, El Colegio de México, Distrito Federal, México.
- Esquivel, María Teresa, René Flores y Gabriela Ponce (2006): “Dinámica demográfica y espacial en la ZMVM”, en María Soledad (coord.). *Espacios metropolitanos*, Tomo II, UAM/RNIU, México.
- Esquivel, María Teresa (1993): “Dinámica demográfica y espacial de la población metropolitana”, en *Dinámica Urbana y Procesos Sociopolíticos*, OCIM/UAM-A, México.
- Fairchild, Henry Pratt (1984): “Liderazgo”, en *Diccionario de Sociología*, Distrito Federal, Fondo de Cultura Económica.
- Fernández, María Teresa (2005): “Engendering Caciquismo: Guadalupe Martínez and Heliodoro Hernández Loza and the Politics of Organized Labor in Jalisco”, en Alan Knight y Wil Pansters (ed.): *Caciquismo in Twentieth-Century Mexico*, London, Institute for the Study of the Americas.
- Fernández, Arturo (2010): “El sindicalismo argentino frente al Bicentenario: una reseña histórica”, *Revista de Trabajo*, Año 6, Número 8, enero-julio de 2010. Disponible en: http://www.trabajo.gov.ar/left/estadisticas/descargas/revistaDeTrabajo/2010n08_revistaDeTrabajo/20010n08_a05_aFernandez.pdf
- Filgueira, et. al., (2007): *El transporte automotor de cargas en la Argentina*, Universidad Tecnológica Nacional, Buenos Aires, Argentina.
- Friedrich, Paul (1991): *Los príncipes de Naranja: un ensayo de método antropológico*, México, Grijalbo.

- García, Armando (2011): “Territorializar el análisis sociológico”, ciclo de conferencias “La renovación de la sociología”, IIS-UNAM, trabajo no publicado.
- Garza, Gustavo: (2002). “Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX”, en *Revista de información y análisis*, Núm. 19, INEGI, México.
- y Araceli Damián (1991): “Ciudad de México. Etapas de crecimiento, infraestructura y equipamiento”, en Martha Schteingarth (coord.), *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, El Colegio de México/I Asamblea de Representantes del Distrito Federal.
- Gibson, Charles (1981): *Los Aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*, México, Distrito Federal, Siglo XXI.
- (1973): “Caciques in post conquest and colonial Mexico”, en Robert Kern (ed.): *The Caciques: Oligarchical Politics and the System of Caciquismo in the Luso-Hispanic World*. Albuquerque, University of New Mexico Press.
- (1960): “The Aztec Aristocracy in Colonial Mexico”, en *Comparative studies in society and history*, Vol. 2, Num. 2., Cambridge University Press.
- Gilbert, M. Joseph (1985): “El Caciquismo y la Revolución: Carrillo Puerto en Yucatán”, en Brading, D. A. (compilador): *Caudillos y campesinos en la Revolución Mexicana*, Fondo de Cultura Económica, México.
- Giménez, Gilberto (2005): “Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural”, en *Trayectorias*, vol. VII, núm. 17, enero-abril de 2005, Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, México.
- (2004): “Territorio, paisaje y apego socio-territorial” en *Diálogos en la acción*, segunda etapa. DGCPI, México.
- (2000): “Territorio, Cultura e identidades. La región socio-cultural” en Rosales, Rocío (coord.), *Globalización y regiones en México*, Miguel Ángel Porrúa/UNAM, México.
- (1996): “Territorio y cultura”, en *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, núm. 4, vol. 2, diciembre de 1996, Universidad de Colima, Colima, México.
- Giménez Cacho, Luis Emilio (2007): *Transparencia y derechos laborales*, México, IFAI.
- Giner, Salvador, *et. alt.* (2006): *Diccionario de Sociología*, Alianza Editorial, Madrid.
- Gledhill, John (2000): *El poder y sus disfraces: perspectivas antropológicas de la política*, Barcelona, Ediciones Bellaterra.
- Gobierno del Distrito Federal (GDF) (2010): “Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012”, Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, publicado el 22 de marzo de 2010 en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Disponible en: cgsservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2906.doc.

- Gobierno del Estado de México (GEM) (2017a): “Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se otorgan beneficios fiscales a los concesionarios, permisionarios y autorizados para prestar el servicio público de transporte”, *Gaceta del Gobierno*, 24 de abril de 2017.
- (2017b): “Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se otorgan beneficios fiscales a los concesionarios, permisionarios y autorizados para prestar el servicio público de transporte”, *Gaceta del Gobierno*, 1 de noviembre de 2017.
- (2017c): “Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México”. Disponible en: http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/rgl/vig/rglvi_g118.pdf
- (2017d): “Acuerdo por el que se dan a conocer las cuotas y tarifas para el ejercicio fiscal de 2018”, *Gaceta del Gobierno*, 20 de diciembre de 2017. Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2017/dic208.pdf>
- (2016): “Acuerdos estatales, 1970-1979”, documento disponible en <http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/legistel/acuerdos/1970-1979> (consultado en noviembre de 2016).
- (2015): “Reforma a la Ley de Movilidad del Estado de México”, *Gaceta de Gobierno*, 21 de diciembre de 2015. Disponible en: <http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/REFORMA%20211215%20LEY%20DE%20MOVILIDAD.pdf>
- (2011): “Modernidad y eficiencia en el sector transporte durante la presente administración”, Comunicado de prensa [en línea], 2 de mayo de 2011, <<http://www.gem.gob.mx/medios/w2comp.asp?Folio=19667>>
- (2007): “Programa especial de transporte masivo del Estado de México”, *Gaceta del Gobierno del Estado de México*, noviembre de 2007.
- (1944): “Ley de Protección a la Industria en el Estado Libre y Soberano de México”. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2700/43.pdf> (consultado el 27 de noviembre de 2016).
- González, Alberto (2013): *Doña Loba: una historia de cacicazgo y poder*, Random House Mondadori, Distrito Federal, México.
- González Casanova, Pablo [1965 (1993)]: *La democracia en México*, Editorial Era, México.
- González Serna, Sergio Armando (2008): “Monografía política del Estado de México”, agosto de 2008, El Colegio de México, Distrito Federal, México. Disponible en: http://www.academia.edu/3427719/MONOGRAFIA%20POLITICA_DEL_ESTADO_DE_MEXICO_1981-2008
- Gumuchian, Hervé, Eric Grasset, Romain Lajarge et Emmanuel Roux (2003) *Les acteurs, ces oubliés du territoire*, Anthropos, Paris.

- Gutiérrez, Andrea (2005): “Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”, ponencia presentada en la XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público Urbano”, Buenos Aires, Argentina, evento realizado en 2009.
- Harvey, David (1994): “La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional”, en *Geographical Review of Japan*, núm. 2, Vol. 67. Disponible en: <https://geografiacriticaecuador.files.wordpress.com/2013/01/16-harvey.pdf>
- Helfrich-Bernal, Linda (2000): “Elecciones: entre gamonalismo y civismo. El caso de Tumaco en la costa Pacífica”, *Revista Territorios*, núm. 4, junio de 2000, Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia.
- Heras, Leticia (2004): “Cultura política y democratización en América Latina”, en *Revista de Ciencias Sociales*, vol. I-II, núm. 103-104, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Hernández, Rogelio (1999): “Los políticos del Estado de México: entre la dispersión y la competencia”, en Mílada Bazant (coord.): *175 años de historia del Estado de México y perspectivas para el tercer milenio*, El Colegio Mexiquense, Toluca, Estado de México, México.
- Hiernaux, Daniel: (1990): “Crecimiento urbano periférico y poder local en el Valle de Chalco”, Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales, mimeo.
- y Alicia Lindón (1993): “El concepto de espacio y el análisis regional”, en *Secuencia*, núm. 25, nueva época, Instituto Luis Mora, México, enero-abril de 1993.
- Ibarra Crespo, Hernán (2002): “Origen y decadencia del gamonalismo en la sierra ecuatoriana”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo LIX, Vol. 2.
- Ibarra García, María Verónica (2004): “Los espacios del poder del Grupo Atlacomulco”, Tesis de Doctorado en Geografía, FFyL-UNAM, Distrito Federal, México.
- IGECEM (2017): Estadística Básica Municipal. Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México. Disponible en: <http://igecem.edomex.gob.mx/>
- (2017): Información Socioeconómica Básica Regional. Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México. Disponible en: http://igecem.edomex.gob.mx/indole_social
- Informes de Gobierno 2012-2017 (anexos estadísticos). Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México. Disponible en: http://igecem.edomex.gob.mx/indole_social
- (2011): Información Socioeconómica Básica Regional. Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México. Disponible en: http://igecem.edomex.gob.mx/indole_social

- INEGI (2018): “Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017” (EOD-2017), elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en colaboración con la UNAM.
- (2017): “Censos y conteos de población y vivienda”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Disponible en:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx>
- (2007) “Encuesta Origen-Destino 2007”. Disponible en:
<http://iii gecem.edomex.gob.mx/descargas/estadistica/ENCUESTADEORIGEN/EOD2007.pdf>
- Iracheta Cenecorta, Alfonso (2004): “Estado de México: la otra cara de la megaciudad”, en Ward, Peter. *México megaciudad: desarrollo y política, 1970-2002*, El Colegio Mexiquense/Miguel Ángel Porrúa, México.
- (2003): “Zona Metropolitana del Valle de México”, en *Papeles de Población*, abril/junio, número 36, Toluca, México, UAEM.
- IZGASA (2013): “IZGASA (Izcalli de García Aguilera, S.A de C.V)”, Documento entregado por la empresa, Cuautitlán Izcalli, Estado de México, 23 de enero de 2013.
- James, Daniel [2010 (primera publicación en español: 1990)]: *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*, Editorial Siglo XXI, Buenos Aires, Argentina.
- Kern, Robert y Donald Dolkart (1973): “Introduction”, en Kern, Robert (editor): *The Caciques: Oligarchical Politics and the System of Caciquismo in the Luso-Hispanic World*, University New Mexico Press, Albuquerque, EUA.
- Knight, Alan (2005): “Caciquismo in Twentieth-Century Mexico” (nota introductoria) en Knight, Alan y Wil Pansters (eds.): *Caciquismo in Twentieth-Century Mexico*, Institute for the Study of the Americas, University of Oxford, London.
- (2000): “Cultura política y caciquismo”, en *Revista Letras Libres*, número 24, México.
- Kuri Pineda, Edith Elvira (2013): “Representaciones y significados en la relación espacio-sociedad: una reflexión teórica”, en *Sociológica*, año 28, número 78, enero-abril de 2013, UAM-A, Distrito Federal, México.
- Krauze, Enrique (2012): “Decálogo del populismo”, *La Nación*, Buenos Aires, Argentina, 1 de noviembre de 2012. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/1522419-decalogo-del-populismo>
- Ledesma, Aracely y María del Carmen Rivero (1989): “Participación de la gestión local en la dotación de vialidad y transporte en el municipio de Cuautitlán Izcalli”, Tesis para obtener el título de Licenciado en Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Distrito Federal, México.
- Lefebvre, Henri (1972): *La revolución urbana*, Alianza Editorial, Madrid.

- Legorreta, Jorge (1989): *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*, Centro de Ecología y Desarrollo, México, D.F.
- Lenkersdorf, Gudrun (2001): “Caciques o consejos: dos concepciones de gobierno” en *Revista Chiapas*, número 11, ERA-IIEc, México. También remítase a Gibson, Charles (1960): “The Aztec Aristocracy in Colonial Mexico”, en *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 2, número 2.
- Lindón, Alicia (2012): “La concurrencia de lo espacial y lo social”, en Enrique de la Garza y Gustavo Leyva (eds.), *Tratado de metodología de las ciencias sociales*, UAM/FCE, México.
- Hiernaux, Daniel y Aguilar, Miguel Ángel (Coords.)(2006): *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos/UAM-I, Barcelona, España.
- Lipset, Seymour Martín (1993) *El hombre político: las bases sociales de la política*, Editorial REI, México.
- Loaeza, Soledad, Adolfo Gilly y Héctor Aguilar Camín (1989): “La modernidad como utopía. Entrevista con Francois Xavier Guerra”, *Revista Nexos*, 1 de febrero de 1989, México, Distrito Federal.
- Lomnitz, Adler Larissa y Frida Gorbach (1998): “Entre la continuidad y el cambio: el ritual de la sucesión presidencial”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 60, número 3, junio-septiembre, IIS-UNAM, México.
- López, Alejandro y Sergio Tamayo (2013): “¿Cultura política? Experiencias y debates”, en López, Alejandro y Sergio Tamayo (Coords.): *Cultura (y) política*, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, México, Distrito Federal.
- López, Nicolasa y Ricardo Torres (1984): “Nace una ciudad: Cuautitlán Izcalli”, Tesis de Licenciatura en sociología, UAM-A, Ciudad de México.
- Maldonado, Salvador (2005): “Between Law and Arbitrariness. Labour Union Caciques in Mexico”, en Alan Knight & Wil Pansters (ed.): *Caciquismo in Twentieth-Century Mexico*, London: Institute for the Study of the Americas.
- (2003): “Poder regional en el Estado de México. Entre grandes hombres y pequeños caciques”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, vol. 24, núm. 96.
- (2002a): *Grupos políticos y cacicazgos sindicales en el Estado de México*, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma del Estado de México.
- (2002b): “Entre el corporativismo y el caciquismo en México: el cacicazgo urbano-sindical en el Valle de México”, ponencia presentada en el IV Congreso Nacional de Estudios del Trabajo” que tuvo lugar del 9 al 11 de abril de 2003, en la ciudad de Hermosillo, Sonora.
- Mallon, Florencia (1992): “Entre la utopía y la marginalidad: comunidades indígenas y culturas políticas en México y los Andes, 1780-1990”, *Historia Mexicana*, vol. XLII, núm. 2, Distrito Federal, México.

- Mariátegui, José Carlos (2007 [1928]): *Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*, Biblioteca Ayacucho, Venezuela.
- Martínez Assad, Carlos (2000): “Caudillismo”, en Laura Baca Olamendi, Judit Bokser-Liwerant, *et. al.*, (compiladores): *Léxico de la política*, Fondo de Cultura Económica, FLACSO y otras instituciones. México, Distrito Federal.
- Massey, Doreen Barbara (2014): “Geografías de responsabilidad”, en Patricia Ramírez Kuri (coordinadora): *Las disputas por la ciudad: espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, DGAPA, Instituto de Geografía, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo, Universidad de Bauhaus de Alemania, Universidad Autónoma de Querétaro, M. A. Porrúa.
- (2007): *For space*, Angeles, California, Sage Publications, 2007.
- (2005): “La filosofía y la política de la espacialidad”, en Leonor Arfuch (compiladora): *Pensar este tiempo: espacios, afectos, pertenencias*, Editorial Paidós, España.
- (1999): *Power-geometries and the Politics of Space-Time*, Heidelberg, Department of Geograpy, University of Heidelberg.
- Menegus Bornemann, Margarita (2005): “El cacicazgo en Nueva España”, en Menegus Bornemann, Margarita y Rodolfo Aguirre Salvador (coords): *El cacicazgo en Nueva España y Filipinas, México*, Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Estudios sobre la Universidad/Plaza y Valdés, Distrito Federal, México.
- Mestre, Esteban (1988): “Cacique, caciquismo”, en Del Campo, Salustiano (Dir.): *Diccionario UNESCO de las Ciencias Sociales*, Vol. I, UNESCO-Planeta Agostini, Barcelona.
- Meyer, Lorenzo (2000): “Los caciques: ayer, hoy y ¿mañana?” en Revista *Letras Libres*, número 24, México.
- Middlebrook, Kevin J. (2009): “Caciquismo and democracy: Mexico and beyond”, *Bulletin of Latin American Research*, Vol. 28, No. 3.
- Monsiváis, Carlos (1998): “La violencia urbana”, en Adolfo Sánchez Vázquez (Coord.): *El mundo de la violencia*, Facultad de Filosofía y Letras-UNAM/Fondo de Cultura Económica, Distrito Federal, México.
- Monsiváis Carrillo, Alejandro y del Río Martínez, Adolfo (2013): “El neopatrimonialismo a debate: coordenadas conceptuales y apuntes analíticos”, en *Espiral*, vol. XX, núm. 58, septiembre-diciembre de 2013, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México.
- Montañez Gustavo y Delgado Ovidio (1998): "Espacio, territorio y Región. Conceptos básicos para un proyecto nacional", en *Revista Cuadernos de Geografía*, vol. 7, núm. 2.
- Montaño, Jorge (1981 [1976]): *Los pobres de la ciudad en los asentamientos espontáneos: poder y política*, Siglo XXI Editores, Distrito Federal, México.

- Morales Gómez, Claudia Abigail (2005): “Las élites gobernantes priístas del Estado de México: su conformación y redes 1942-2005”, en *Convergencia*, enero-abril 2006, núm. 40 Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, Estado de México, México.
- Navarro Benítez, Bernardo (2003): “Tecnología, transporte, sociedad y territorio”, en *Diseño y Sociedad*, núm. 14, UAM-X, México.
- Nogué, Joan (2007): “Geografía Política”, en Daniel Hiernaux y Alicia Lindón, (dir.), *Tratado de Geografía Humana*, UAM-Iztapalapa- Anthropos.
- Ocampo Marín, Luis Fernando (2005): “De lo regional a lo territorial”, ponencia presentada en el VI Encuentro de Postgrados Iberoamericanos sobre Desarrollo y Políticas Territoriales: “Construyendo espacios para la colaboración regional”, Toluca, México, del 19 al 21 de septiembre de 2005.
- O’Donnell, Guillermo (2004): “Notas sobre la democracia en América Latina”, en PNUD, *La democracia en América Latina: el debate conceptual*, Nueva York: PNUD.
- (1996): “Ilusiones sobre la consolidación”, en *Nueva Sociedad*, núm. 144 julio-agosto de 1996.
- (1989): “Transiciones, continuidades y algunas paradojas”, en *Cuadernos Políticos*, número 56, México, D. F., editorial Era, enero-abril de 1989, pp. 19-36.
- ONU-Hábitat (2004): “Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad”, Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat). Disponible en: http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3 (Consultada el 26 de marzo de 2016).
- Orlando, Jorge (1998): “Caciques y gamonales: perfil político”, en *Revista Credencial Historia*, núm. 103, agosto de 1998.
- Osorio, Jaime (2011): *El Estado en el centro de la mundialización. La sociedad civil y el asunto del poder*, Fondo de Cultura Económica, México.
- Ortega, Juan Manuel (2000): “Corporativismo”, en Laura Baca Olamendi, Judit Bokser-Liwerant, et. al., (compiladores): *Léxico de la política*, Fondo de Cultura Económica, FLACSO y otras instituciones. México, Distrito Federal.
- Pansters, Wil G. (2008): “El caciquismo en México algunas propuestas conceptuales,” en *Metapolítica*, Vol. 12, Núm. 62.
- Paré, Luisa (1972): “Diseño teórico para el estudio del caciquismo actual en México” en *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 34, número 2, abril-junio, IIS-UNAM, México.
- Peschard, Jacqueline (2001): *La cultura política democrática*, Instituto Federal Electoral, México, Distrito Federal.
- Petracca, Orazio M. (2005): “Liderazgo”, en Norberto Bobbio, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino (coord.): *Diccionario de Política*, Vol. 2, México, Siglo XXI Editores.

- Pfoh, Emanuel (2005): “La formación del Estado Nacional en América Latina y la cuestión del clientelismo político”, en *Revista de Historia de América*, enero-junio de 2005, núm. 136, Pan American Institute of Geography and History.
- Pizano, Lariza (2001): “Caudillismo y clientelismo: expresiones de una misma lógica”, en *Revista de Estudios Sociales*, núm. 9, junio, Universidad de Los Andes, Bogotá, Colombia.
- Portes, Alejandro (2004): “La sociología en el continente: convergencias pretéritas y una nueva agenda de alcance medio”, en *Revista Mexicana de Sociología*, año 66, núm. 3, julio-septiembre, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Sociales, México, D. F.
- Quiroga Leos, Gustavo y María del Rosario Oranday (1984): “La ciudad nueva de Cuautitlán-Izcalli: una tentativa de ordenamiento del territorio y urbanismo del Estado de México”, en *Gaceta Mexicana de Administración Pública estatal y municipal*, abril-septiembre, números 10-11.
- Raffestin, Claude (1980): *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairies Techniques.
- Rajland, Beatriz (2008): *El pacto populista en Argentina: 1945-1955*, 1a ed., Ediciones del Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini, Buenos Aires, Argentina.
- Rama, Carlos M. (1975): “Caudillo”, en Del Campo, Salustiano (Dir.): *Diccionario UNESCO de las Ciencias Sociales*, Vol. I, UNESCO-Planeta Agostini, Barcelona.
- Ramírez Velázquez, Blanca Rebeca y Liliana López Levi (2015): *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*, México: UNAM-Instituto de Geografía: UAM-Xochimilco.
- Ramírez, Blanca (1996): “Los paradigmas contemporáneos en el análisis de la relación territorio–sociedad”, en *Diseño y Sociedad*, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco, Distrito Federal, México.
- Real Academia de la Lengua Española (RALE) (2016): *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*.
- Regini, Marino (2005): “Neocorporativismo”, en Norberto Bobbio, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino (coord.): *Diccionario de Política*, Vol. 2, México, Siglo XXI Editores.
- Rendón Corona, Armando (2001): “El corporativismo sindical y sus transformaciones”, en *Nueva Antropología*, vol. XVIII, núm. 59, abril de 2001, Distrito Federal, México.
- Ríos de la Torre, Guadalupe y Edelmiro Ramírez Leyva (2010): *De las palabras a los hechos. Glosario de términos históricos, políticos y económicos*, UAM-A, Distrito Federal, México.
- Rodríguez Roberto R. (2011): “La política económica durante el primer gobierno peronista (1946-1952)”, en *Revista Acta Académica*, núm. 49, noviembre de 2011.
- Román, Patria y Alejandra García (2008): “Hay que traer el espacio a la vida” [Entrevista con Doreen Massey], en *Signo y Pensamiento*, núm. 53, Vol. XXVII, julio-diciembre 2008.

- Romero, Jorge Javier (2007): “Clientelismo, patronazgo y justicia electoral en México”, Documento de Trabajo Núm. 3, junio de 2007, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Distrito Federal, México.
- Romero, Luis Alberto (2001): *Breve historia contemporánea de la Argentina*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, Argentina.
- Roniger, Luis (1987): “Caciquismo and Coronelismo: Contextual dimensions of patron brokerage in Mexico and Brazil”, en *Latin American Research Review*, Vol.22 (2).
- Sack, Robert (1991): “El significado de la territorialidad”, en Pérez Herrero, Pedro (comp.) *Región e historia en México, 1700-1850*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Autónoma Metropolitana.
- (1986): *Human territoriality: its theory and history*, Cambridge University, Cambridge.
- Salmerón Castro, Fernando (1992): “Movilización, mediación y control político. La escuela agrícola de La Huerta y la CRMDT en el proceso posrevolucionario de centralización política” en Tapia Santamaría, Jesús (ed.): *Intermediación social y procesos políticos en Michoacán*, El Colegio de Michoacán, México.
- (1984): “Caciques: una revisión teórica sobre el control político local” en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, año 30, México.
- Sánchez Albarrán, Armando (2014): *Cultura política y procesos políticos en la región de Zumpango*, UAM-A/Plaza y Valdés, Ciudad de México.
- (2013): “Cultura política regional y conflictos locales en municipios mexiquenses”, en López, Alejandro y Sergio Tamayo (Coords.): *Cultura (y) política*, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, México, Distrito Federal.
- Sánchez-Mejorada, María Cristina (2005): *Rezagos de la modernidad: memorias de una ciudad presente*, UAM-A, Ciudad de México.
- Santillán, Ari (2016): “¡Esquina bajan! 160 años de transporte público en la Ciudad de México (Primera parte)”, 11 de abril de 2016. Disponible en: <http://thecityfixmexico.org/notas/nota/130>
- Santos, Vivaldo (2000): “Coronelismo”, en Balderston, Daniel, Mike González y Ana M. López (editores): *Encyclopedia of contemporary Latin American and Caribbean cultures*, Vol. 1, Routledge, New York, EU.
- Schneider, Sergio e Iván G. Peyré Tartaruga (2006): “Territorio y enfoque territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de los procesos sociales rurales”, en Manzanal, Mabel; Neiman, Guillermo y Lattuada, Mario (org.): *Desarrollo Rural. Organizaciones, Instituciones y Territorio*. Buenos Aires, Ed. Ciccus.
- Schröter, Barbara (2010): “Clientelismo político: ¿existe el fantasma y cómo se viste?”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 72, núm. 1, enero-marzo de 2010, Universidad Nacional Autónoma de México, Distrito Federal, México.

- Silvert, K. H. (1974): “Caudillismo”, en Sills, David L. (director): *Enciclopedia internacional de las ciencias sociales*, Vol. 2, Editorial Aguilar, España.
- Sobrado, Miguel y Juan José Rojas Herrera (2004): *América Latina: crisis del estado clientelista y la construcción de repúblicas ciudadanas*, Cámara de Diputados, Distrito Federal, México.
- Soja, Edward W (2008): “El archipiélago carcelario. Gobernar el espacio en la postmetrópolis”, en: *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*, Madrid: Traficantes de Sueños.
- Soledad Cruz, María (2001): *Propiedad, poblamiento y periferia rural en la zona metropolitana de la Ciudad de México*, Red de Investigación Urbana, AC, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, México, D.F.
- (2000a): “Periferia y suelo urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”, en *Revista Sociológica*, Núm. 42, año 15, enero-abril, México.
- (2000b): “Crecimiento urbano y poblamiento en la ZMCM. El perfil del nuevo milenio”, en *El Cotidiano*, núm. 103, año 17, UAM-A, México.
- Solís, Ismael (2016): “El caciquismo en México: la otra cara de la democracia mexicana. El caso del caciquismo urbano en el Estado de México”, en *Estudios Políticos*, vol. 9, núm. 37, enero-abril, 2016, Universidad Nacional Autónoma de México, Distrito Federal, México.
- (2013): “Caciquismo urbano y apropiación del territorio en la región noreste del Estado de México”, Tesis de maestría, Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora, octubre de 2013, Ciudad de México.
- Sommano Ventura, Ma. Fernanda (2007): “Movimientos sociales y partidos políticos en América Latina: una relación cambiante y compleja”, en *Política y cultura*, Núm.27, Distrito Federal, México
- Sotelo, Greco (2000): “Arqueología de la ilegalidad”, en *Letras libres*, núm. 24, año 11, México, diciembre de 2000
- Toribio Cruz Montiel, Jorge (2000): *El Grupo Atlacomulco. Secretos*, Ágora, México.
- Torre, Juan Carlos (1989): “Interpretando (una vez más) los orígenes del peronismo”, *Desarrollo Económico*, Vol. 28, enero-febrero de 1989, Instituto de Desarrollo Económico y Social, Buenos Aires, Argentina
- (1983): *Los sindicatos en el gobierno, 1973-1976*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, Argentina
- Trocello, Gloria (2005): “Regímenes neopatrimonialistas: apuntes acerca de los modos de ejercicio de la dominación política en América Latina”, en *Revista de Estudios Fronterizos de Gibraltar*, núm. 3.
- Ugalde, Antonio (1973): “Contemporary Mexico: from to PRI, political leadership in a Zapotec Village”, en Robert Kern (ed.): *The Caciques: Oligarchical Politics and the System of Caciquismo in the Luso-Hispanic World*. Albuquerque, University of New Mexico Press.

- Vargas Ulate, Gilbert (2012): “Espacio y territorio en el análisis geográfico”, en *Revista Reflexiones*, núm. 91.
- Vicenteño, David (2016): “Hay más pobreza en zonas urbanas: Coneval”, *Excélsior*, 10 de marzo de 2016.
- Villa, Marco Antonio (2016): “Cuautitlán Izcalli: Movilidad y Políticas Públicas”, Tesis de licenciatura en Sociología, UAM-A, Ciudad de México.
- Villarreal Martínez, Juan Carlos (2015): “La élite priista mexiquense: el estado del arte actual”, en *Apuntes Electorales*, Año XIV, núm. 52, enero-junio 2015, IEEM, Estado de México.
- Waldmann, Peter (1981): *El Peronismo, 1943-1955*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, Argentina.
- Ward, Peter (2004): *México megaciudad: desarrollo y política, 1970-2002*, El Colegio Mexiquense/Miguel Ángel Porrúa, México.
- Weber, Max [1920 (de la edición 1998)]: *Economía y Sociedad*, Fondo de Cultura Económica, México.
- Weldon, Jeffrey (1997): “The Political Sources of Presidentialism in Mexico”, en Scott Mainwaring y Matthew S. Shugart (eds.), *Presidentialism and Democracy in Latin America*, Nueva York, Cambridge University Press.
- Xavier Guerra, François (1992): “Los orígenes socio-culturales del caciquismo”, en *Anuario del Instituto de Estudios Histórico Sociales*, Núm. 7, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil.
- Zabludovsky, Gina (1993): *Patrimonialismo y modernización. Poder y dominación en la sociología de Oriente de Max Weber*, Fondo de Cultura Económica-UNAM, Distrito Federal, México.

Hemerografía

- Agencia MVT (2012): “Exigen renuncia del secretario del Transporte por ineficiente”, *Diario Portal*, versión digital, 13 de febrero de 2012, disponible en <http://diarioportal.com/2012/02/13/exigen-renuncia-del-secretario-del-transporte-por-ineficiente/> [consulta: 15 de noviembre de 2017.]
- Alonso, Eduardo (2013): “Acusan 6 asesinatos de transportistas antorchistas”, *Milenio*, 1 de febrero de 2013.
- Antorcha Campesina (2017): “A 43 años de existencia”. Disponible en: <http://www.antorchacampesina.org.mx/enelpresente.php>
- (2016): “Comunicado dirigido al Gobernador Constitucional del Estado de México y a la opinión pública”, 23 de febrero de 2016. Disponible en: <http://www.antorchacampesina.org.mx/v2/noticias.php?id=18189#.WvI-Se8vzIU> [consulta: 13 de abril de 2018.]

- (2012a): “Tropelías y abusos de Axel García Aguilera y ST, denuncian transportistas”, artículo de difusión del Movimiento Antorchista, 3 de abril de 2012, disponible en <http://www.antorchacampesina.org.mx/noticias/2012/nota040412b.html> [consulta: 20 de octubre de 2017]
- (2012b): “Comunicado dirigido al Gobernador Constitucional del Estado de México y a la opinión pública”, 6 de febrero de 2012. Disponible en: <http://www.antorchacampesina.org.mx/noticias/2012/nota060212c.html> [consulta: 13 de enero de 2018.]
- Ballinas, Víctor (2000): “Organizaciones sociales, cuna de liderazgos corruptos en el Estado de México”, *La jornada*, 11 de septiembre de 2000.
- Barragán, Daniela (2018): “La ‘formidable maquinaria’ del PRI lleva 90 años, pero Edomex tiene mucho qué reclamarle, en *Sin Embargo*, 9 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/09-01-2018/3371574>
- Barrera, Juan Manuel (2015): “Circulan 35 mil unidades de transporte toleradas en Edomex”, *El Universal*, 14 de marzo de 2015.
- (2011a): “Choferes se unen contra invasiones. Transportistas acusan ocupación de derroteros por Antorcha Popular”, *El Universal*, 30 de julio de 2011.
- (2011b): “Advierten transportistas cruzada contra Antorcha”, *El Universal*, 29 de julio de 2011.
- Callejo, Arturo (2018): “Transportistas podrían no renovar concesión: Raymundo Martínez”, en *Hoy Estado de México*. Disponible en: <https://www.hoyestado.com/2018/05/transportistas-podrian-no-renovar-concesion-raymundo-martinez/>
- Chávez, Silvia (2017a): “Sube 2 pesos tarifa de transporte público en el Edomex”, *La jornada*, 10 de septiembre de 2017.
- Chávez González, Silvia (2008b): “Se enfrentan 2 grupos de choferes en Izcalli; varios lesionados y daños en 13 vehículos”, *La jornada*, 29 de junio de 2008.
- Córdova Morán, Aquiles (2017): “El futuro del Movimiento Antorchista”. Disponible en: <http://www.antorchacampesina.org.mx/elfuturodelmovimiento.php>
- Dávila, Israel y Silvia Chávez, “Caos en partidos, casi al vencer plazo para anotar candidatos”, *La jornada*, 18 de enero de 2006.
- Dávila, Israel, “Acusan de abusos y desvíos al edil de Cuautitlán Izcalli”, *La jornada*, 3 de julio de 2007.
- Editorial (2014): “El Subte fue, es y será de la UTA”, entrevista a Roberto Fernández, 25 de marzo de 2014. Disponible en: <http://enelsubte.com/noticias/roberto-fernandez-el-subte-fue-y-sera-la-uta-3108/> (consultado el 25 de noviembre de 2016).
- Editorial (2007): “Transportistas denuncian corrupción”, *El izcallense*, septiembre de 2007.

- Editorial (1996): “Se someterá a caciques del transporte: DDF”, *La Jornada*, 29 de julio de 1996.
- Facón Valerdi, Bettina (2006): “Axel García por la alcaldía de Izcalli. Los petistas eligieron a un ‘priista’ para buscar la alcaldía”, en *Poder Edomex*. Disponible en: http://www.poderedomex.com/notas.asp?nota_id=950> [consulta: 22 de noviembre de 2017].
- Fernández, Emilio (2017): “Transportistas del Edomex acuerdan aumentar tarifa”, *El Universal*, 17 de enero de 2017.
- González, Claudia (2018): “Descartan prórroga para renovar concesiones de transporte público”, *El Universal*, 12 de abril de 2018.
- González, Claudia (2018a): “Transporte en Edomex, el más caro e inseguro, reconoce titular de Movilidad”, *El Universal*, 13 de mayo de 2018. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/transporte-en-edomex-el-mas-caro-e-inseguro-reconoce-titular-de-movilidad>
- González Callejas, Lorena (2017): “Cámaras y GPS a 160 mil unidades de transporte”, en *Capital*. Disponible en: <http://www.capitaledomex.com.mx/local/camaras-y-gps-a-160-mil-unidades-de-transporte/>
- Huerta, Cristina (2007): “Líderes transportistas rechazan el Izcalli Bus”, *La Crónica*, 17 de octubre de 2007. Disponible en: <http://www.cronica.com.mx/notas/2007/328404.html>
- Islas, Laura (2017): “Tolera Edomex tarifa falsa de transporte”, *Reforma*, 16 de febrero de 2017.
- Jiménez, Rebeca (2018a): “Rechazan transportistas del Edomex cambios en sus unidades”, *El Universal*, 25 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/rechazan-transportistas-del-edomex-cambios-en-sus-unidades>
- (2018b): “Protestan contra operativo a transporte público en Cuatro Caminos”, *El Universal*, 27 de febrero de 2018. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/protestan-contra-operativo-transporte-publico-en-cuatro-caminos>
- (2018c): “Transportistas del Edomex alistan marcha a Los Pinos”, *El Universal*, 17 de mayo de 2018. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/transportistas-del-edomex-alistan-marcha-los-pinos>
- Lara Klahr, Marco (2000): “Chimalhuacán: botín de la ‘Loba’”, *El Universal*, 18 de julio de 2000.
- Legorreta, Jorge (2004): “Memorias de la ciudad/zoológico rodante. De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe”, *La jornada*, 23 de septiembre de 2004.
- León, Alejandro (2018): “Politizan conflicto”, en *Reforma*, 18 de mayo de 2018.
- Mancilla, Diana (2018): “Transportistas en Edomex tienen ingresos de 100 mil millones anuales”, en *Digitalmex*, 18 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.digitalmex.mx/municipios/story/5689/transportistas-en-edomex-tienen-ingresos-por-casi-100-mil-mdp-anuales>

- Méndez, Leyni y Gabriel Maldonado (2012): “Transporte en el Estado de México: negocio, corrupción y desorden”, en *Buzos. Revista de análisis político*, año 13, número 533, México.
- Miranda, Javier (2014): “Invaden 30 predios del Ayuntamiento de Izcalli: Karim Carvallo”, *Quadratin*, 13 de junio de 2014. Disponible en: <https://edomex.quadratin.com.mx/Invaden-30-predios-del-Ayuntamiento-de-Izcalli-Karim-Carvallo/>
- Najar, Alberto (2000): “Zedillo perdió a su consentido. Ecatepec, último bastión mexiquense del PRI”, *La jornada*, 15 de octubre de 2000.
- (1998): “Historias de un país que ya cambió”, *La jornada*, 22 de noviembre de 1998
- Padgett, Humberto (2014): “Antorcha: la máquina de extorsión del PRI”, en *Sin Embargo*, 21 de abril de 2014. Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/21-04-2014/966554>
- Ramírez, Víctor Hugo (2016): “Voto antorchista puede tomar rumbo diferente del PRI”, en *AlianzaTex*. 20 de diciembre de 2016. Disponible en: <http://www.alianzatex.com/nota.php?nota=N0046149>
- Redacción (2017): “El transporte del Edomex, uno de los peores del país, viste colores del PRI y leyendas de Del Mazo”, en *Sin Embargo*, 26 de abril de 2017. Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/26-04-2017/3201589>
- Redacción (2015a): “Dirigente transportista revela haber financiado campañas electorales”, *El Universal*, 21 de mayo 2015.
- Redacción (2015b): “Mandó golpear a candidato”, en *Eje Central*, miércoles 20 de mayo de 2015. Disponible en: <http://www.ejecentral.com.mx/mando-golpear-a-candidato-de-mc/>
- Redacción (2010): “Suben combis y micros pasajes en Edomex; el mínimo es de 7 pesos”, 1 de febrero de 2010, en *Diario Imagen*. Disponible en: <https://www.diarioimagen.net/?p=2571>
- Redacción (2009): “Asegura David Ulises Guzmán que Frenará candidatura de Karla Fiesco García”, *El izcallense*, primera quincena de marzo de 2009.
- Rodríguez, Claudia (2017): “No hay elementos para que la tarifa del transporte público aumente: José Manzur”, *Hoy Estado de México*, 24 de febrero de 2017. Disponible en: <https://www.hoyestado.com/2017/02/no-hay-elementos-para-que-la-tarifa-del-transporte-publico-aumente-jose-manzur/>
- Rivera, Alicia (2009): “En el Estado de México ya están en orden 125 mil concesiones”, *Milenio*, 20 de junio de 2009.
- Tello, Anabel, “Suspenden pruebas en Izcalli”, *Reforma*, 8 de septiembre de 2006.
- Trejo Delarbre, Raúl (2000): “La Loba, retrato de un sistema corrompido”, *La Crónica de Hoy*, 20 de agosto de 2000.

Velasco, María de los Ángeles (2018): “Circulan 80 mil unidades de transporte público ‘pirata’ en Edomex”, *Excélsior*, 23 de julio de 2018.

Venegas, Patricia (2012): “Pasaje mínimo de \$10. Piden los transportistas aumento de tres pesos a la tarifa actual”, *El Sol de Toluca*, 6 de noviembre de 2012.

Venegas A., Patricia (2010): “Capacitará la UAEM a 300 mil conductores”, *El Sol de Toluca*, 9 de abril de 2010.

Vicenteño, David (2016): “Hay más pobreza en zonas urbanas: Coneval”, *Excélsior*, 10 de marzo de 2016.