



Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Instituto de Ciencias Sociales Y Humanidades
“Alfonso Véllez Pliego” (ICSyH)

Título de tesis:

Formas de apropiación territorial articuladas al corporativismo clientelar en la oferta de servicio público: Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020.

Nubia Abrego González

Maestra en Ciencias Políticas por la BUAP

Línea de investigación: Movilidad Urbana y Regional Sustentable

Nombre del programa: Doctorado en Estudios Socioterritoriales

Director de Tesis: Francisco M. Véllez Pliego

Fecha: 12 de diciembre del 2024

AGRADECIMIENTOS

Con una profunda gratitud, quiero expresar mi más sincero agradecimiento al Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélaz Pliego" (ICSYH) por haberme brindado la oportunidad de formar parte de esta gran comunidad académica, ha sido para mí una experiencia profundamente enriquecedora que ha marcado mi desarrollo intelectual y personal.

A mis profesores, les extiendo mi más sincero agradecimiento por compartir su vasto conocimiento y por sus valiosas enseñanzas.

A mi comité tutorial, su orientación y consejos han sido invaluable para la culminación de este proyecto. Su dedicación y compromiso con mi formación han dejado una huella imborrable en mi trayectoria.

A mis amigos de la especialidad, gracias por su compañerismo, apoyo y las innumerables horas de estudio y discusión que compartimos. Su amistad ha sido una parte esencial de mi experiencia es algo que siempre atesoraré. Juntos hemos superado obstáculos, cada uno de ustedes ha contribuido de manera única a mí ser.

Extiendo mi agradecimiento al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por otorgar una beca para la realización de esta investigación.

A mi familia, en especial a Mabi y Sabas mis padres, quienes han sido mi pilar de apoyo incondicional a lo largo de este arduo viaje académico. A mis hermanos, ahijados y amigos, gracias por su amor, comprensión y constante aliento. Su apoyo ha sido mi fortaleza y refugio en los momentos más desafiantes.

Quiero dedicar un reconocimiento especial a mi padre, quien durante este proceso partió a otra dimensión. Su sabiduría, amor y enseñanzas permanecen en mi corazón, guiando cada uno de mis pasos. Aunque físicamente no esté aquí, su presencia espiritual me ha dado el valor y la determinación para seguir adelante.

Durante estos años, he atravesado experiencias de pérdidas, enfermedades y desafíos personales que han puesto a prueba mi resistencia y fortaleza. Cada uno de estos momentos ha sido una oportunidad para crecer, aprender y descubrir mi verdadera esencia.

Finalmente, agradezco al Creador del Universo por brindarme la fuerza, la inspiración y las bendiciones, su guía ha sido una luz constante en mi camino, iluminando cada paso y cada decisión tomada.

Este trabajo es el resultado de un proceso largo y arduo de crecimiento personal. A todos ustedes, gracias desde el fondo de mi corazón. Su apoyo y amor han hecho posible que hoy pueda presentar esta tesis con orgullo y satisfacción. Este logro es tanto mío como de todos aquellos que han estado a mi lado en este viaje.

Gracias

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	2
ÍNDICE.....	4
INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO 1.....	20
Huajuapán de León, Oaxaca: contexto socioterritorial.	20
1. Tejido histórico del municipio	21
1.1 Representatividad territorial	22
1.2.1 Dinámica demográfica y transición social 2000-2020.	30
1.2.2 La ciudad que se ha construido.....	35
1.2.3 Concentración urbana y rural	37
1.3 Condiciones sociales y la urbanización	43
1.3.1 Expansión de la mancha urbana: hacia dónde y cómo creció la ciudad.	48
1.3.2 Comportamiento espacial: clasificación del suelo	54
1.3.3 Zonificación de la mancha urbana	57
1.3.4 Distribución de la población por AGEB-urbana	63
1.4 Condiciones institucionales en la oferta del servicio público de transporte	64
1.5 Análisis comparativo de las leyes, normas, reglamentos y estatutos en materia de TPC a nivel municipal.....	68
1.5.1 Marco jurídico para el Estado de Oaxaca	69
1.6 Régimen de sistemas normativos en el Estado de Oaxaca y su relación con las comunidades indígenas.	77
CAPÍTULO 2.....	82
Procesos de apropiación territorial: el rol de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC).....	82
2. Contexto de la investigación de campo	83
2.1.1 Orígenes y presencia de las OSC en el municipio	86
2.1.2 Impacto territorial en las luchas de las OSC	90
2.2.1 Organizaciones corporativistas	94
2.2.2 Organizaciones pioneras en la mixteca: conflictos y resistencias sociales	95
1. Movimiento de Antorcha Campesina (ANTORCHA).....	95
3. Consejo de Defensa de los Derechos de los Pueblos (CODEP).....	96
4. Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui (MULT)	96
5. Frente Indígena de Organizaciones Binacionales (FIOB).....	97
6. Frente Popular Revolucionario (FPR)	99
7. Organización Nacional de Proletariados en Lucha (ONPL)	99

8. Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca (APPO)	100
2.2.3 Importancia y beneficios que adquiere una persona al pertenecer a una Organización de la Sociedad Civil, 2000-2020.	101
2.2.3.1 Actividades económicas en las que participan las OSC	102
2.2.3.2 Organización colectiva del transporte	105
2.2.3.3 Las OSC y su relación con los partidos políticos	107
2.3 La sociedad civil y su acción colectiva	111
2.3.1 Acción colectiva y Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC): formas de participación social urbana	112
2.4 Formas de apropiación territorial instituidas a través de relaciones corporativo-clientelares entre las OSC y el transporte colectivo-taxis.	114
2.4.1 Dimensión o apropiación subjetiva.....	114
2.4.1.1 Organizaciones de modelo corporativo y entrevistas semiestructuradas	117
2.4.2 Apropiación concreta.....	134
2.4.3 Apropiación normativa	154
2.4.3.1 Entrevistas a servidores públicos.....	157
CAPÍTULO 3.....	176
Relaciones Corporativo-Clientelares: Instrumentos y Estrategias en los Conflictos y Resistencias por el Control Territorial	176
3.1 El corporativismo: políticas sociales, límites y alcance municipal, partidos políticos, organizaciones	177
3.1.1 Relaciones históricas en los tres ámbitos de gobierno	179
3.1.2 El clientelismo: sus formas y expresiones a nivel municipal	186
3.2 El clientelismo y participación política: grupos, familias, partidos políticos y organizaciones	190
3.2.1 La sociedad civil y sus élites en Huajuapán.....	191
3.2.2 Élite política vs Líderes Sociales	196
3.2.3 Relaciones entre los cargos públicos y el transporte	201
3.4 Marco Jurídico: un instrumento que permea el análisis de las relaciones de poder	204
3.5 Políticas públicas implementadas, continuidades, alcances y ámbitos de impacto en materia de TPC	208
3.5.1 El conflicto desde el espacio urbano.....	214
3.6 ¿Cómo se producen formas de apropiación territorial, aquellas que se articulan al servicio público de transporte colectivo del municipio de Huajuapán de León, y que tienen como base relaciones corporativas clientelares entre representaciones sociales y el Gobierno?	217
3.6.1 Análisis de poder	219
3.6.2 El sistema de diferenciaciones.....	222

3.6.3 El tipo de objetivos perseguidos	225
3.6.4 Las modalidades instrumentales	228
3.6.5 Las formas de institucionalización	233
3.6.6 Los grados de racionalización	236
CAPÍTULO 4.....	242
Transformaciones socioterritoriales a partir de la movilidad, relaciones de poder y el transporte colectivo: hallazgos del estudio de caso	242
4.1 Desplazamiento de las personas: una necesidad inherente en la ciudad.....	243
4.1.1 Importancia del Transporte público colectivo.....	244
4.1.2 Oferta de transporte público en Huajuapán de León.....	245
4.2 Transporte colectivo-taxis: zona de análisis.....	255
4.2.1 Zona 1 noroeste	257
4.3 Legal o ilegal, ¿qué ha funcionado en el transporte público colectivo-urbano taxis?	263
4.3.1 Transporte concesionado	265
4.3.2 Transporte pirata.....	266
4.3.3 Condiciones de funcionamiento del transporte	270
4.4. El espacio urbano y las relaciones transporte-origen-destino de los usuarios.	275
4.4.1 El transporte colectivo-taxis y la relación con las actividades comerciales de la ciudad. ..	277
4.4.2 Modelo de ciudad.....	284
4.4.3 Desafíos geográficos y de movilidad urbana	289
4.5 Infraestructura urbana y características territoriales del transporte público municipal (urbano, conurbado, aglomeración, foráneo municipal)	290
4.5.1 Equipamiento urbano y la movilidad.....	291
4.6 El cómo del poder y sus relaciones: más allá del sistema jurídico, las relaciones que cruzan la apropiación del territorio en la movilidad y transporte del Estado de Oaxaca y su impacto en el municipio de Huajuapán.....	298
4.6.1 Técnicas y mecanismos de sometimiento	301
4.6.2 Hacer lo inverso a lo que el Derecho dicta	303
CONCLUSIÓN.....	306
ÍNDICE.....	321
De gráficas, tablas, figuras, mapas y esquemas	321
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	327

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Huajuapán de León, enclavada en un árido y accidentado territorio de la región mixteca de Oaxaca en el sur de la República Mexicana, ha servido de base para encontrar dinámicas socioterritoriales muy particulares, dentro de las que se destacan la movilidad, el modelo de servicio de transporte público colectivo y las relaciones de poder. Además, el permanente flujo migratorio de personas provenientes de comunidades de la región lo ha convertido en un espacio de gran dinamismo multicultural con una permanente adaptación y transformación que, sin embargo, ha tenido la peculiaridad de conservar sus raíces y por ende manifestar una resistencia social. Por lo que también podremos encontrar dinámicas de migración, adaptación, transformación y conservadurismo.

En este sentido, la elección de Huajuapán de León como caso de estudio no es casual, ya que dicho municipio logra ofrecer un escenario de análisis político y socioterritorial atractivo por su diversidad cultural y por los conflictos que se gestan, proporcionando un terreno fértil para reflexionar cómo las relaciones clientelares son capaces de configurar la gobernanza local y el control espacial. Asimismo, la realidad socioterritorial de Huajuapán de León permite revelar una encrucijada compleja de factores históricos, sociales, económicos y políticos.

De ahí que el primer capítulo tenga por objeto comprender el panorama histórico que se ha producido en el territorio municipal de Huajuapán de León enfocado en el periodo de análisis 2000-2024 con la finalidad de proporcionar una exploración de forma detallada de algunas de las principales transformaciones socioterritoriales que han impactado en la movilidad y que podemos constatar a través del análisis del crecimiento de la mancha urbana y como esta expansión ha incrementado la demanda del transporte, del análisis de la distribución de la población urbana-rural y el impacto en su concentración y expansión, así como una reflexión para entender como el contexto histórico, demográfico y cultural del municipio ha influido en sus dinámicas territoriales y de poder.

De la mano de estos análisis seremos capaces de ver que, al igual que otros municipios, la evolución de Huajuapán se ha visto acompañada de una serie de conflictos y resistencias que han dejado una huella indeleble en la configuración de su espacio urbano. Además, seremos testigos del papel y configuración de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), así como del papel crucial que desempeñan los actores políticos en la gestión y control del territorio, lo cual nos permitirá fijar “el campo de batalla” el terreno fértil para

representar un microcosmos donde se entrelazan complejas relaciones de poder arraigadas a prácticas sociales que tienen sus orígenes en los usos y costumbres de los pueblos originarios de esta región.

Al ser punto nodal de las tres mixtecas (Puebla, Oaxaca, Guerrero) el municipio de Huajuapán consigue convertir a sus comunidades en territorios de especiales y particulares formas de convivencia social, promoviendo un escenario ideal para explorar cómo se configuran las prácticas de apropiación territorial en un contexto marcado por un modelo corporativista clientelar. Entre sus calles, colonias y agencias, las OSC y los actores sociales y políticos tejen una red de relaciones que reflejan las luchas por el control y la gestión del espacio público a través del transporte, particularmente en el servicio de colectivo-taxis, el cual se instituye como un elemento crucial que revela las tensiones y alianzas que modelan la vida social-urbana.

Su análisis ha representado un reto para identificar la articulación que se presenta en las distintas disciplinas que cruzan los estudios socioterritoriales, como son los procesos transdisciplinarios que originan la presencia de las formas¹ subjetivas (representaciones sociales), concretas (usos que la población da a sus recursos por la prácticas sociales) y normativas (las normas, reglas e instituciones) de apropiación territorial y en particular de aquellas asociadas y articuladas a las relaciones corporativas y clientelares entre las organizaciones de la sociedad civil (OSC) y el gobierno (Federal, Estatal y Municipal).

Al mismo tiempo, desde los conflictos territoriales, hemos buscado dimensionar la presencia de cambios, continuidades, límites, eficiencia y eficacia de las transformaciones que ha producido la acción colectiva para identificar las relaciones que tienen con algunos de los sujetos-actores protagonistas del territorio de análisis. En esta búsqueda partimos del punto de vista del territorio concebido como la manifestación espacial del poder instaurada

¹ Las significaciones relacionadas a su territorialidad producen diferentes formas de apropiación del territorio que puede ser observado de forma integral a través de tres dimensiones: *dimensión subjetiva*: representaciones sociales (ideas, creencias, imágenes mentales, valores conocimientos) que el grupo tiene en el territorio ocupado y sus recursos; *dimensión concreta*: usos que la población da a sus recursos por la prácticas sociales de apropiación y organización del trabajo, expresan técnicas e instrumentos utilizados; y por último, *dimensión normativa*: las normas, reglas e instituciones de regulación que la colectividad local establece para acceder, usar y preservar los recursos del territorio, distribución, asignación de derechos, beneficios derivados de la explotación, derechos de propiedad y marco para la solución de conflictos (Márquez & Legorreta, 2017).

en las relaciones sociales, por lo que se observan a diferentes sujetos que intervienen a través de sus acciones incrustadas en las estructuras simbólicas.

Para desarrollar el enfoque relacional tomamos al teórico Michel Foucault (1988) quien plantea la necesidad de experimentar otras vías de investigación de los fenómenos sociales, como lo es el fenómeno del poder. Para él la aspereza de relaciones que se cruzan entre los sujetos o las colectividades, así como los efectos que generan para alcanzar con sus modos de proceder y de ejecutar una acción y comportamiento definidos, el cual incide en otra acción o en acciones concretas que son presentes o futuras con la finalidad de producir un nuevo tipo de acciones, interacciones o comportamientos, enmascara el funcionamiento del poder, el cual podemos evidenciar en el caso o base de función de las acciones producidas por las OSC a través del transporte.

La apropiación territorial por parte de las OSC será el eje central del segundo capítulo. El cual tiene por objetivo analizar la importancia de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), su relación con los procesos de configuración territorial y su impacto en la gestión del transporte público. Para ello, se describe y reflexiona sobre los mecanismos de apropiación y control que las organizaciones han tenido sobre el territorio y la movilidad. Asimismo, se presenta una caracterización de las organizaciones, evaluando su impacto territorial y su participación en la organización y regulación de las rutas de transporte, ya que a través de esto se logra identificar la priorización de intereses particulares sobre las necesidades de los usuarios por parte de las OSC. Asimismo, se reflexiona sobre las estrategias utilizadas por las OSC, como bloqueos de vías o negociaciones con el gobierno, su impacto en la calidad del servicio y su afectación en la movilidad general. Dicho de otra manera, se examinará cómo utilizan el control de rutas y bases de taxis para consolidar su influencia y poder territorial y cómo estas prácticas son capaces de generar exclusión o inclusión en el acceso al transporte colectivo.

Con relación a lo anterior, se analizarán a los líderes de las organizaciones relacionadas al transporte debido a que protagonizaron una serie de conflictos por los deberes que deben cumplir para obtener la asignación de rutas dentro del territorio de la ciudad y del municipio de Huajuapán de León, como son que para prestar el servicio de transporte colectivo y circular con sus unidades deben contar con sus respectivas concesiones y permisos, los cuales están centralizados y son otorgados únicamente por el poder ejecutivo

del gobierno estatal de Oaxaca. Sin embargo, veremos que durante más de cuatro décadas varios particulares y organizaciones no habían tenido la posibilidad de contar con una concesión, ni de que sus demandas fueran resueltas, situación que los llevó a poner en práctica una serie de acciones para exigir ese derecho y cubrir una demanda insatisfecha en la ciudad, teniendo que entrar al “mercado” del servicio de transporte de manera ilegal.

De la mano de esto, podremos ver cómo las acciones de resistencia por parte de estas organizaciones han producido más resistencias. Ejemplo de ello será la demanda realizada por parte de los habitantes de diferentes colonias asentadas en la periferia de la ciudad de Huajuapán para contar con el servicio de transporte colectivo. Otro ejemplo será la exigencia del derecho a legalizar el servicio de transporte público, por lo que nos centraremos en analizar este movimiento que va del 2000 al 2020 y que ha sido determinante en la transformación como prestadores del servicio, pues durante este lapso de tiempo las acciones de resistencia más visibles serán las de no prestar el servicio, cerrar calles, etc., afectando la movilidad terrestre de los habitantes y visitantes para que sus exigencias sean atendidas por las instancias correspondientes y resuelvan sus demandas de permisos y concesiones de transporte.

También veremos que serán capaces de promover una serie de enfrentamientos con las fuerzas armadas estatales y municipales que organizan operativos para desalojar a los manifestantes de los espacios que obstruyen durante las manifestaciones y retirar de la circulación unidades de taxis que transitan el territorio brindando un servicio de transporte de forma ilegal, es decir, sin concesiones ni permisos especiales. Por último, encontraremos a las disputas, los enfrentamientos y las negociaciones con los habitantes debido a que han decidido establecer sus bases de llegada y salida frente a sus domicilios, lo que ha aumentado la presión al gobierno para tomar acción y decidir cuál será la respuesta ante las demandas que provocan estos momentos de conflicto.

En el capítulo tercero se abordarán las relaciones corporativo-clientelares y el control territorial, teniendo por objeto analizar cómo es que las relaciones corporativo-clientelares, los instrumentos y estrategias utilizados por las OSC en su interacción con los partidos políticos y el gobierno condicionan la regulación del transporte colectivo, el acceso a concesiones, la configuración territorial, la movilidad y el modelo de transporte colectivo-taxis.

A través de la lente de Michel Foucault se podrá observar cómo el poder y el conocimiento configuran el espacio urbano, permitiendo a las OSC no sólo interactuar con el gobierno, sino también reconfigurar el tejido social y territorial mediante prácticas cotidianas que desafían y redefinen las normas establecidas. De manera que, a lo largo del capítulo se muestran cómo las relaciones corporativo-clientelares han sido un mecanismo clave en la configuración socioterritorial, demostrando cómo estas relaciones estructuran quiénes tiene acceso al transporte, la forma y el cómo se organiza la movilidad y sobretodo el cómo se redistribuyen los recursos territoriales en Huajuapán de León.

A partir de esto se podrá reflexionar acerca del enfoque transversal, el cual permite enriquecer el diálogo académico sobre la movilidad, su regulación y gobernanza, así como replantear y abordar los desafíos del transporte público con la finalidad de redoblar futuros esfuerzos en mejorar la cohesión social y la justicia espacial en el ámbito del transporte urbano y rural. Dicho lo anterior, veremos cómo las transformaciones socioterritoriales y del transporte colectivo serán analizadas en el capítulo final a partir de los impactos concretos del transporte colectivo en la configuración del territorio, las dinámicas de movilidad y el impacto de las relaciones de poder en la movilidad de los habitantes de Huajuapán de León como estudio de caso.

Por lo que se presentarán los hallazgos de las entrevistas semiestructuradas realizadas a líderes sociales, políticos y autoridades, enfocándose en una zona específica del territorio urbano. Se discuten las posibles consecuencias para los usuarios y la sociedad del municipio, proporcionando una interpretación crítica de los resultados y destacando las contribuciones significativas del estudio a la comprensión de las transformaciones urbanas y su impacto en la movilidad y transporte. Llegado a este punto entenderemos la necesidad de que la movilidad sea observada como una dimensión transversal, la cual permite la articulación e interacción entre la sociedad, el territorio y las relaciones de poder.

Derivado de esto podremos constatar cómo las interacciones se han estado materializando en la gestión de rutas y concesiones donde las relaciones corporativas y clientelares entre sujetos y actores definen quién controla el transporte colectivo, pero, sobre todo, determinan el cómo se distribuyen los territorios y por lo tanto los beneficios que en consecuencia están asociados. Estas relaciones se expresarán en:

- *Control del transporte colectivo.* Las concesiones y permisos son otorgados principalmente en función de alianzas políticas o económicas, permitiendo que se hayan consolidado el poder de ciertos grupos mientras se excluyen a otros.
- *Movilización y resistencia.* Las OSC y los transportistas se organizan para realizar bloqueos y protestas con el fin de exigir su inclusión en el sistema de transporte formal, siendo capaces de revelar cómo las relaciones de poder generan conflictos territoriales.
- *Impacto territorial.* Estas dinámicas no sólo afectan la movilidad física, sino que también transforman las relaciones simbólicas y normativas en el territorio.

Es fundamental señalar que la movilidad ha logrado conectar espacios y ha permitido definir la estructura territorial al establecer quién accede y controla ciertos recursos y territorios. Es decir, la movilidad no sólo es una necesidad funcional, sino también ha sido una herramienta para ejercer y disputar el poder en el territorio. Lo dicho hasta aquí supone la presencia de una serie de interrogantes, las cuales tienen como meta ser piezas clave para abordar el objeto de estudio de esta investigación, la cual busca conocer y estudiar las formas subjetivas, concretas y normativas de apropiación territorial, articuladas a las relaciones corporativas clientelares entre las representaciones sociales y el gobierno estatal-local para reflexionar cómo estas dinámicas influyen en la movilidad y en la prestación del servicio público de transporte colectivo-taxis en el municipio de Huajuapán de León durante el periodo 2000-2020.

A partir de esto es posible que respondamos a la pregunta *¿cómo se configuran las formas de apropiación territorial articuladas al servicio público de transporte colectivo-taxis en el municipio de Huajuapán de León a través de las dinámicas de movilidad y las relaciones corporativas clientelares entre las representaciones sociales y el gobierno estatal y local?* bajo el análisis del transporte público colectivo-taxis a partir del cual:

1. Se reconocen las condiciones jurídicas y sociopolíticas que configuran las formas específicas de apropiación territorial y su impacto directo en el acceso, distribución y funcionamiento del transporte público colectivo en Huajuapán de León.

2. Se identifican y caracterizan a los sujetos de representación social (OSC, transportistas, gobierno) que ejercen poder en la gestión del servicio de transporte público colectivo y se analiza cómo estas dinámicas influyen en la movilidad urbana y rural del municipio.
3. Se reflexiona acerca de las relaciones corporativas y clientelares entre representaciones sociales y el gobierno para conocer cómo estas estrategias tienen la capacidad de impactar en la configuración del territorio, las políticas de transporte, así como, los patrones de movilidad de los habitantes.

A lo largo de esta investigación seremos partícipes de una lectura política del territorio, la cual se ha embarcado en la necesidad de conocer cómo está circunscrito el Estado-Nación en los procesos de control sobre la población, así como en sus recursos. Aspecto que nos dirigirá a plantear una toma de posición crítica respecto al Sistema Político Mexicano, ya que México, es un sistema con características radicales de representación, especialmente en el periodo que marca el inicio del sistema de partidos que fue establecido por el monopolio de un partido político, el cual creaba y subordinaba la representación a través de grupos o fuerzas sociales plenamente jerarquizadas y vinculadas en el ámbito estatal.

Este punto será fundamental para señalar que el análisis histórico de la relación entre el Estado, el gobierno y las instituciones es crucial para entender cómo se configuran y gestionan las dinámicas socioterritoriales en el país y por lo tanto su reproducción estatal y municipal. De manera tal que podremos ver cómo el Estado representa una entidad de carácter permanente que simboliza el marco jurídico, pero que por su pasado histórico ha sido caracterizado también por la presencia de relaciones de tipo corporativista-clientelar, pues establece legal e institucionalmente cómo deben operar las estructuras políticas, económicas y sociales de nuestro país.

Por medio del marco normativo, jurídico y legal se incluirá una amplia gama de instituciones y organismos que ejercen la autoridad, así como los organismos administrativos que implementan políticas y servicios públicos con la finalidad de evidenciar cómo es que a través de las instituciones se deben buscar las relaciones que se tienen con el mundo y con las cosas, los procesos que constituyen esa relación o relaciones, así como las formas que constituyen diversos modos de pensamiento práctico orientado hacia la comunicación, la

comprensión y dominio del entorno social², material e ideal debido a que el entorno social constituye grupos o instituciones que se relacionan a través del tiempo-espacio y construyen y deconstruyen socialmente con y en los territorios (Jodelet, 1986).

Desde la mirada de Castoriadis (1997) seremos testigos de la importancia que tiene ampliar el panorama con el que se ha de observar el modo de ser de la sociedad como creación ontológica, es decir, como un tipo de totalidad cohesionada por instituciones que incluyen de forma integral el lenguaje, las normas, la familia y los modos de producción. Pero también y en lo referente a nuestro tema cómo hay un tipo de unidad cohesionada entre las OSC, los transportistas y el gobierno, ya que al fungir como “uno” han podido combinar funciones prácticas y sobretodo imaginarios sociales, haciendo posible producir dinámicas territoriales muy particulares en Huajuapán.

También se considerará como elemento de análisis las relaciones que produce la intermediación política del corporativismo, es decir, aquellas prácticas que permiten períodos de auge altamente representativos en la sociedad, a las cuales Tusoni (2007) relaciona con el clientelismo político, poniendo énfasis en que no sólo se trata de conocer el funcionamiento de las redes clientelares, sino que se trata de entender el tipo de autoridad que resulta o se constituye entre los actores a partir de la forma en que intervienen los actores en las políticas públicas de diversos niveles, ya que nunca será igual el funcionamiento cuando las máquinas clientelares entran en escena.

Así también bajo la premisa de que existe una diversidad de actores en la escena clientelar, Melucci (1999) menciona que estos autores rolan una amplia variedad de juegos al mismo tiempo. De ahí que la tarea del análisis sea develar esa diversidad que se produce y que los identifica. Sin embargo, estos ejercicios de investigación requieren ser delimitados cuidadosamente, ya que Gómez (2001) señala que la dificultad de una investigación colocada en un nivel no visible, pero que a su vez está presente, exige estudiar los hechos como una serie de relaciones. Esto abre las posibilidades de que se puedan detallar más elementos.

Mills (1987) menciona que para sumergirse en los detalles hay que acceder a instituciones como la familia, la iglesia, las escuelas y los gobierno, ya que a través de estos se pueden ver las diversas formas que adquiere el tejido social, por lo que en este estudio

² Para su análisis se comprenden dos constataciones: la primera definida por su contenido (información, imágenes, opiniones, actitudes, etc.) y la segunda parte de un sujeto (individuo, grupo, familia, clase, etc.) que se da en relación con otro sujeto.

resulta necesario observar a entidades concretas, así como la gama variada de interrelaciones entre estas instituciones, como son sus variables de análisis: la riqueza, el poder y el prestigio, los cuales han sido otorgados por los puestos de autoridad que han ostentado en su propias organizaciones, lo que significa llegar allá con los sujetos y actores donde se crean fuerzas y se generan grupos, círculos y partidos.

De igual manera, March (1997) menciona que el ejercicio del poder implicará conocer a los actores políticos y visibilizar su capacidad de actuar sobre identidades que han sido creadas por instituciones o procesos políticos, para conocer hasta dónde las prácticas y acciones sociales responden a las transformaciones que se observan en un espacio territorial. Siguiendo la perspectiva de Zemelman (2011), quien subraya la importancia de reconocer a los actores involucrados, veremos y analizaremos las posibles interacciones, juegos, negociaciones y modos de acción que se han producido entre el gobierno, las OSC y los líderes de los prestadores del servicio de transporte.

Con relación a lo antes expuesto, consideramos pertinente decir que en el desarrollo de esta investigación se abordará al territorio como un espacio de poder y apropiación que implica o nos exige observar las transformaciones en el proceso de construcción urbana, las cuales están caracterizadas por dinámicas de apropiación por parte de diversos grupos sociales e instituciones, tal como lo señala Haesbaert (2013). Finalmente, seremos testigos de que el resultado de este trabajo está desarrollado de manera integral a lo largo de cuatro capítulos, que buena parte del desarrollo y contenido se sustentó en entrevistas semiestructuradas complementadas con el análisis de medios de comunicación y discursos, permitiéndonos ofrecer una comprensión profunda de cómo se configura y transforma el espacio urbano a través de la acción colectiva.

Como último apunte y haciendo referencia a la estructura temática de esta investigación diremos que se ha sistematizado a través de los siguientes ejes analíticos y teóricos centrales:

1. El territorio entendido como una manifestación espacial del poder donde las acciones y estructuras tanto materiales como simbólicas reflejan las relaciones de poder existentes. La sociología urbana se utiliza para observar manifestaciones sociales, desigualdades espaciales y transformaciones urbanas. Para su reflexión ha sido necesario recurrir a autores como Henri Lefebvre, Manuel Castells y David Harvey.

2. La apropiación y organización territorial se centra en la observar la presencia de relaciones entre economía, política, cultura y territorio. La geografía política permite analizar fenómenos políticos en contextos específicos, considerando sistemas de resistencia, conflictos y capacidades de grupos sociales para organizarse y apropiarse del territorio. Para esta reflexión ha sido necesario reforzar el análisis con referencias teóricas de Milton Santos, John Agnew y Doreen Massey.
3. Se busca comprender cómo se ejerce el poder institucionalizado y sus implicaciones en el territorio, es decir, identificar sus alcances y límites, así como la capacidad de los actores para modificar, consumir o destruir recursos territoriales. Para reflexionar esta vertiente será necesario acudir a las referencias teóricas de Michel Foucault y Pierre Bourdieu.

Dicho todo lo anterior, esta investigación ha sido conducida a través de una epistemología contextualista influenciada por el racionalismo-idealismo de la escuela de Frankfurt y del círculo hermenéutico. Este enfoque destaca la influencia de componentes socio-contextuales en el conocimiento científico, enfatizando la interacción entre sujeto y objeto. Los procesos científicos varían según su contexto, lo que implica una adaptación de la ciencia y la investigación a factores contextuales, incluyendo creencias, relaciones interpersonales y estándares socioculturales, para llegar a las respuestas que buscamos hemos acudido a las referencias teóricas de Luis Padrón, Jürgen Habermas y Hans-Georg Gadamer. Este enfoque teórico y metodológico³ nos permitirá contar con una base sólida para entender y analizar las complejas relaciones corporativo-clientelar, apropiación territorial y acción colectiva en el contexto del transporte público urbano en Huajuapán, por lo que a lo largo de esta

³ Autores del marco teórico y metodológico:

Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores.

Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. Baltimore: Johns Hopkins University Press. (Nota: No existe una traducción oficial al español. Puede citarse en inglés si es necesario)

Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel.

Agnew, J. (2003). *Geopolítica: Una revisión del orden mundial*. Barcelona: Ariel.

Massey, D. (2005). *Por el espacio*. Madrid: Editorial Pons.

Foucault, M. (2002). *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Bourdieu, P. (1977). *Outline of a theory of practice*. Cambridge: Cambridge University Press.

Padrón, L. (2007). *Epistemología contextualista*. Caracas: Ediciones IVIC.

Habermas, J. (1981). *Teoría de la acción comunicativa*. Madrid: Taurus.

Gadamer, H.-G. (1975). *Truth and method*. New York: Continuum. (Nota: La edición en español es de 1977)

investigación se evidenciará cómo es que las relaciones habidas entre las relaciones corporativo-clientelares, las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), el gobierno y los transportistas configuran la movilidad y el acceso al transporte colectivo en Huajuapán de León. A partir de lo cual se logra demostrar que las dinámicas de transporte público colectivo-taxis son el reflejo de las relaciones de poder, resistencias y transformaciones socioterritoriales. Desde el contexto urbano descrito en el primer capítulo, hasta las relaciones de poder y las transformaciones territoriales analizadas en los otros tres capítulos, se demuestra cómo estas dinámicas impactan directamente en los habitantes, por lo que consideramos que esta investigación contribuye a entender los desafíos de la movilidad a través del transporte público, ya que no solo es un medio de desplazamiento, sino como un indicador clave de las relaciones de poder y de las desigualdades sociales en el territorio.

CAPÍTULO 1

Huajuapán de León, Oaxaca: contexto socioterritorial.

1. Tejido histórico del municipio

Describir la historia que se ha tejido en Huajuapán de León, Oaxaca, así como sus antecedentes históricos, nos sirve para comprender cómo se han llevado a cabo el desarrollo y las transformaciones de esta ciudad, pero sobre todo nos sirve para evidenciar cómo es que se ha ido forjado su identidad a lo largo del tiempo. Al respecto, es importante mencionar que dicha ciudad además de ser sede de los poderes estatales y eclesiásticos, también fue un territorio indispensable para el movimiento de independencia en 1912, lo cual nos hace considerar a este “espacio” como un horizonte de grandes movimientos religiosos, políticos, económicos y sociales.

Al respecto, consideramos relevante mencionar que en el año 1561, por orden virreinal, la ciudad fue reconocida con el nombre de Huaxapa; que en el año 1712 se trasladaron los poderes civiles del Estado de Oaxaca a Huajuapán; que a inicios del siglo XVII se inició la construcción de la Catedral Católica en el centro de la población; que en el año 1825 se promulgó la primera Constitución del Estado de Oaxaca donde quedaron inscritos los tres poderes, dividiendo al territorio en Ayuntamientos y cambiando años después, en 1843, a la categoría administrativa de Villa de Huajuapán de León y posteriormente adquiriendo el rango de Ciudad; que en 1903 la Arquidiócesis de Puebla nombra a la Catedral de esta ciudad como la sede de una de sus Diócesis y por último, que debido a que su ubicación geográfica el territorio de Huajuapán fue un escenario crucial en el movimiento de independencia en 1912.

A pesar de estos hechos históricos que han colocado a Huajuapán como una ciudad central, como lo son la prestación de servicios gubernamentales, eclesiásticos y comerciales (aspecto que desarrollaremos al final de este apartado), no cuenta con un patrimonio que se considere de gran atractivo turístico, ya que el patrimonio tangible e intangible que lo caracteriza no le ha permitido proyectarse dentro de la esfera económica proveniente del turismo de masas, pues de acuerdo con los resultados obtenidos de la evaluación que ha realizado Castillo, L. A., (2019), acerca del *Patrimonio cultural potencial turístico en la Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*, basada en el análisis de la oferta, la demanda, la competencia y las tendencias del mercado, podemos decir que Huajuapán de León no se puede considerar como un destino turístico a pesar de que cuenta con recursos culturales, patrimoniales, antropológicos, religiosos, gastronómicos e históricos (29). Lo que

nos hace pensar que bastaría con el diseño e implementación de políticas públicas que promuevan una actitud emprendedora con una visión sustentable para que se potencialice el turismo local y regional como una alternativa para activar la economía. Hecho que ha llamado nuestra atención y nos ha hecho preguntarnos por qué o debido a qué razones no se ha promovido su potencial turístico.

Históricamente, el municipio ha sido colocado como un referente comercial y de transporte estratégico de tránsito legal e ilegal gracias a su ubicación geográfica, ya que por muchas décadas había sido la ruta obligada a pasar para quienes tenían que dirigirse a distintos estados del sur de la República, así como a los municipios del norte del Estado de Oaxaca. Su importancia como zona de paso surge debido a que su territorio está interceptado por la carretera panamericana 190, la cual conecta al centro con el sur del país, siendo en su momento la única ruta para llegar a esta parte del territorio. En consecuencia, su localización la convierte en la ciudad más importante regionalmente, ya que su actividad comercial crece permanentemente, convirtiéndose con el paso del tiempo en la ciudad central proveedora de bienes y servicios tanto públicos como privados, llegando a convertirse en la ciudad más importante del espacio geográfico que delimita territorialmente las llamadas tres mixtecas: poblana-guerrerense-oaxaqueña (Ayuntamiento, 2006).

1.1 Representatividad territorial

Huajuapán de León forma parte de los 570 municipios en los que se divide administrativa y territorialmente el Estado de Oaxaca. En este municipio encontramos enlistados algunos indicadores que reflejan su grado de importancia a nivel estatal y regional:

1. Es cabecera distrital del 03 Distrito Federal Electoral (DFE) y del 06 Distrito Estatal Electoral, es decir, en esta ciudad se brinda atención ciudadana a 116 municipios por parte de los representantes del poder legislativo, lo que obliga el desplazamiento de los habitantes de estos dos distritos.
2. Es sede principal de atención en la demanda de diferentes servicios gubernamentales del nivel federal y estatal.
3. Es importante señalar que 98 de los municipios establecidos en este distrito se rigen por usos y costumbres, únicamente 18 por partidos políticos. Es decir, el 84.48% de los municipios asume comunitariamente el control de sus propias instituciones, sus

costumbres y formas de vida, lo que implica contar con desarrollo político y social independiente.

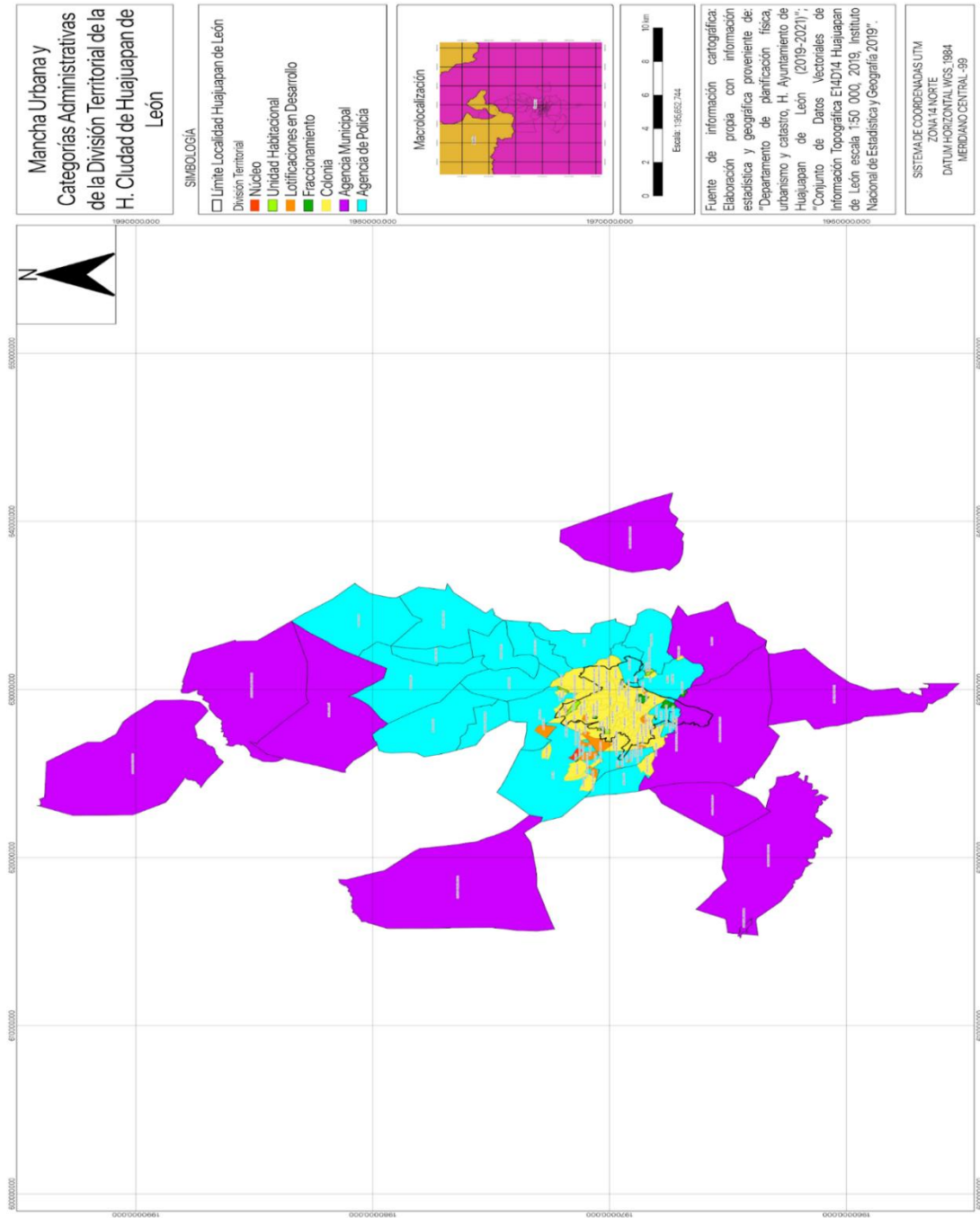
4. Las actividades comerciales, los servicios gubernamentales y educativos se han convertido en el principal eje de crecimiento económico. Como resultado en materia de transporte, existe una alta demanda del servicio, lo cual no sólo representa una demanda local, sino también una demanda foránea.
5. Huajuapán es la ciudad central más importante en el norte de Estado y de la región mixteca, colocándola como la más influyente y grande demográfica y comercialmente, ya que independiente a ella solo hay otras seis pequeñas ciudades ubicadas en la región.
6. Territorialmente es el municipio más grande del norte del Estado de Oaxaca, abarcando una extensión de 325.4 km². Además, en conjunto con el municipio contiguo de Santiago Huajolotitlán, integran la aglomeración más representativa de la región.

1.2 División administrativa, política y territorial

La división administrativa, política y territorial de un municipio es un aspecto que pasa desapercibido en la vida cotidiana de los habitantes, sin embargo, desempeña un papel fundamental en la organización y el funcionamiento de la sociedad, pues más allá de las líneas o rutas físicas que delimitan a un municipio, se encuentran las decisiones y los procesos políticos, económicos y gubernamentales que afectan y modifican directamente la vida de sus habitantes, por lo que en este apartado nos adentraremos en el estudio de la estructura municipal a fin de analizar cómo se divide y organiza el territorio, quiénes son los responsables de su administración y cuáles son las implicaciones de esta división en la vida de la comunidad.

En el mapa que a continuación mostramos veremos cómo se encuentran distribuidos los diferentes asentamientos del municipio de Huajuapán con la finalidad de conocer no sólo la extensión y los límites del municipio y de la mancha urbana, sino la localización de las agencias municipales y la división territorial y administrativa del municipio de Huajuapán, la cual tiene incidencias directas en la expansión territorial urbana y rural, en la organización del territorio y por ende en el funcionamiento que tiene como sociedad ayudando a identificar

de forma más precisa las desigualdades territoriales en la distribución de recursos y servicios. Lo cual facilita y visibiliza la planificación de infraestructuras y servicios, permitiendo que las políticas públicas se ejecuten de manera equitativa y garantizando que todas las áreas reciban la atención necesaria de acuerdo con sus necesidades.



Por medio del mapa encontramos tres razones clave para el análisis geoespacial, ya que, uno, facilita la administración y gobernanza del municipio debido a que permite la asignación de responsabilidades específicas a nivel local, lo cual contribuye a diseñar una distribución más eficiente de los recursos y servicios públicos; dos, resulta esencial para la planificación urbana alineado a un desarrollo sostenible debido a que puede ayudar para regular el crecimiento de la ciudad, proceso además determina la zonificación de posibles áreas residenciales, comerciales, así como la preservación de espacios verdes y el patrimonio histórico; tres, nos permite determinar cómo se eligen y representan a los ciudadanos en los niveles locales, regionales y nacionales de gobierno, asegurando que la presencia de diferentes comunidades sean vistas y tomadas en cuenta en las decisiones políticas.

Al respecto, es conveniente señalar que las denominaciones de la división territorial, organización política y administrativa del gobierno municipal son establecidas en la Ley Municipal para el Estado de Oaxaca (LMEO), la cual establece que los centros de población de los municipios tendrán denominaciones políticas y categorías administrativas en función de su grado de importancia en la prestación de servicios públicos y en la concentración demográfica, además de las categorías administrativas dentro del gobierno municipal (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2010), por lo cual es de suma importancia señalar que en este Estado se da con frecuencia el cambio de categorías en las divisiones territoriales, situación que incide en las variaciones de las extensiones territoriales de las zonas de asentamientos humanos. Por ejemplo, en el año 2000 el municipio contaba con 28 agencias de las cuales 9 eran agencias municipales y 19 de policía, y a partir del año 2007 se integraron dos agencias que pertenecían a municipios colindantes de Huajuapán, las cuales cambiaron tanto la forma de la expansión territorial como el aumento de población total del municipio⁴.

En la *Tabla 1* que se muestra a continuación presentamos la división territorial municipal de acuerdo con la información oficial difundida por la Dirección de Catastro, ya

⁴ Cabe mencionar que las agencias que se integraron fueron la de Saucitlán de Morelos y San Francisco Yosocutá. La segunda agencia representa más certeza en el abastecimiento de agua a la ciudad debido a que en su territorio se encuentra la presa que abastece a una de las líneas de abastecimiento de la ciudad de Huajuapán.

que en 2020 se presentó la nueva zonificación del territorio con un total de 133 divisiones territoriales.

Tabla 1. Denominaciones de la división territorial y organización política y administrativa del municipio de Huajuapán de León, 2020.

NÚM.	CATEGORÍA
11	AGENCIA MUNICIPAL
19	AGENCIA DE POLICÍA
1	NÚCLEO RURAL
65	COLONIA
11	FRACCIONAMIENTO
8	UNIDAD HABITACIONAL
18	LOTIFICACIONES EN DESARROLLO
133	

Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 – 2021

Con relación a la condensación de esta información, podemos decir que administrativamente en el año 2020 el municipio se dividía en 30 agencias, de las cuales 19 eran agencias de policía y 11 eran agencias municipales, las cuales fueron representadas por autoridades auxiliares. Por su parte, la zona urbana se dividía en 65 colonias urbanas, 11 fraccionamientos y 8 unidades habitacionales, estas dos últimas se encuentran ubicadas no sólo dentro de la mancha urbana, sino también en las agencias conurbadas.

Cómo es posible ver, Huajuapán tenía únicamente un asentamiento urbano consolidado y el resto eran asentamientos dispersos y pequeños que no lograban consolidarse, lo que nos muestra que la cabecera municipal presenta una trama urbana desordenada y poco planificada que al asentarse en un relieve montañoso acompañado del cauce del río mixteco y sus afluentes facilita el cambio de uso de suelo agrícola a uso habitacional en función del crecimiento constante y la demanda habitacional, permitiendo que algunos asentamientos sean irregulares y agudizando los problemas futuros de la ciudad. Debido a esto, el municipio tiene un crecimiento urbano no consolidado, es decir, se encuentra en proceso de expansión

constante, presentando muchas irregularidades en sus asentamientos y tenencia de la tierra.⁵ Al respecto, es importante señalar la presencia de 18 lotificaciones en desarrollo que, aunque no son reconocidas oficialmente, se encuentran lotificados por administraciones anteriores, lo que facilita que estén disponibles y puestos a la venta. Además, se observa que en el futuro desarrollo de nuevos asentamientos irregulares se tendrá como característica común el aislamiento, ya que la mayoría de asentamientos estarán sin habitar y las que sí están habitadas tendrán grandes limitaciones físicas y construcciones rústicas e improvisadas con materiales reciclados, situación que muestra las posibilidades futuras de construcción de casa-habitación, pero al mismo tiempo el peligro y riesgo que esto representa no solo al nivel de la vida de sus habitantes, sino en la denominación política y administrativa.

En la *Tabla 2* se observan los requisitos mínimos de población que se necesitan para contar con una denominación o categoría.

Tabla 2. Denominación política		Categoría administrativa	
Mínimo de habitantes		Mínimo de habitantes	
Denominación	Mínimo de habitantes	Categoría	Mínimo de habitantes
Ciudad	20 mil	Agencia Municipal	10 mil
Villa	18 mil	Agencia de Policía	5 mil
Pueblo	15 mil		
Ranchería	10 mil		
Congregación	5 mil		
Núcleo rural	500		

Elaboración propia tomada de Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (2020). *Ley Municipal para el Estado de Oaxaca (LMEO)*. Oaxaca: Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

Dada la información anterior, al realizar un ejercicio básico de cálculo en la suma del mínimo de los habitantes ha sido posible identificar que, sumando con relación al mínimo de población para las treinta agencias con las que cuenta Huajuapán de León, la suma total no

⁵ Véase *Índice básico de las ciudades prósperas*. En el año 2018 tanto la ONU-HABITAT como INFONAVIT seleccionaron en todo el país a 305 municipios para crear un instrumento de política pública Índice de Ciudades Prósperas, dentro este estudio se encuentra Huajuapán de León, refieren en forma continua el papel de los gobiernos locales y la urgente necesidad de utilizar instrumentos de planeación a largo plazo.

coincide con la población del año 2020 en el municipio, ya que si el total de agencias del municipio cumplieran con el mínimo de población requerida para su categoría deberían sumar por lo menos 205 mil habitantes en total, dato que no corresponde con la información generada en el censo 2020, ya que se señala que el municipio de Huajuapán únicamente cuenta con 78,313 habitantes.

A partir de esto podemos ver que las 11 agencias municipales y las 19 agencias de policía no lograron cumplir con el total de población necesaria ni tampoco contaban con los requisitos legales para recibir la denominación territorial que corresponde. A pesar de ello, se desconocen la razón e intereses que hacen posible que se haga caso omiso de la necesidad de cumplir con los requisitos necesarios para contar con las denominaciones establecidas en la Ley, por lo que a continuación enlistamos algunos aspectos generales a considerar que surgen a raíz de la deficiencia del análisis hecho:

1. *Gobernabilidad y control territorial.* Es un posible indicador que al fraccionar o dividir el territorio de algunos municipios en otros más pequeños permite que el gobierno tenga un mayor control y supervisión sobre esos municipios, logrando así la gobernabilidad de esos territorios con la intención de facilitar la aplicación de políticas y regulaciones en ese nivel local.
2. *Segregación territorial.* Dividir los territorios permite que los recursos se asignen de forma más equitativa entre las comunidades, acciones que reduce los altos índices de conflictos por la asignación de recursos. En un panorama positivo este mecanismo ayudaría a reducir las desigualdades en las regiones del Estado.
3. *Descentralizar el poder.* Permitiría diversificar y ampliar a más núcleos de población la toma de decisiones, es decir, podría ser un instrumento que fomente la participación ciudadana a nivel local al grado de promover una mayor representación de los intereses de la población a través de la participación ciudadana en el diseño de posibles políticas públicas locales y regionales.
4. *Identidad.* Permitiría que las comunidades y pueblos en el Estado, que son en su mayoría indígenas y se rigen por usos y costumbres, puedan preservar sus rasgos culturales que dan identidad a cada comunidad a fin de preservar las tradiciones locales.

A partir de lo anterior, convino reiterar una vez más, con una razón que aún no se justifica, que el Estado de Oaxaca ha establecido desde hace mucho tiempo los parámetros demográficos con los cuales un municipio adquiere una denominación específica en cuanto a su orden político o administrativo. Sin embargo, en los hechos los parámetros y rangos establecidos no son tomados en cuenta, ya que legalmente no hay otra razón jurídica que justifique esta denominación, de modo que infringir o tener desacato a la Ley no es una acción exclusiva por parte de la población civil, sino que también se presenta a nivel gubernamental al tomar decisiones para cambiar su denominación según su conveniencia, es decir, según sus fines e intereses, yendo más allá de lo que las leyes del Estado o del municipio establecen. Ante esto se pueden inferir diferentes razones, las cuales pueden ser de carácter económico, político o social, por ejemplo:

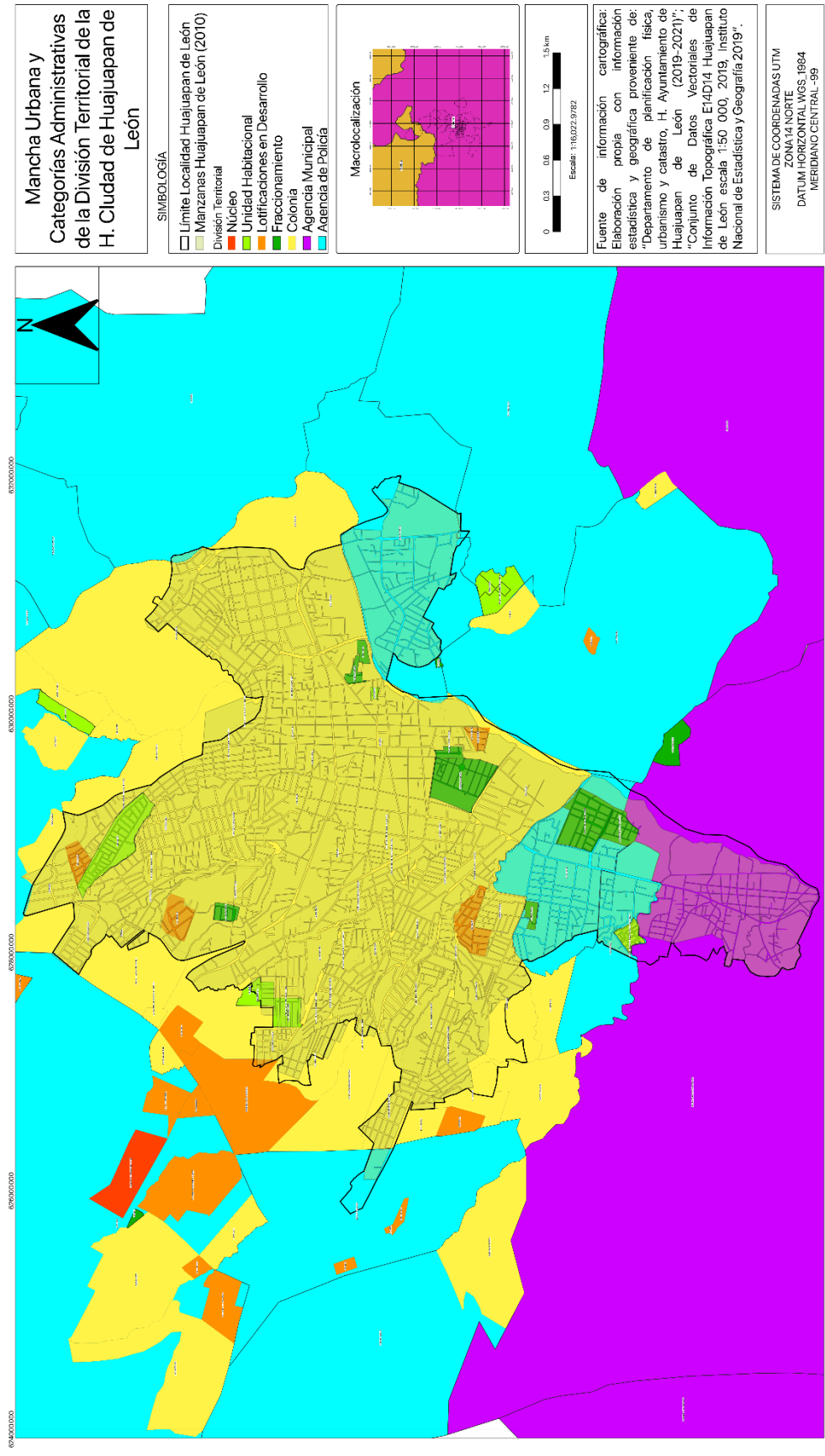
1. *Flexibilidad*: el permitir que las comunidades puedan adaptar las normativas de sus usos y costumbres según sus necesidades específicas y características locales, lo cual puede ser un instrumento o mecanismo para la negociación de intereses en común.
2. *Contexto específico*: las circunstancias particulares dan la posibilidad de decidir que por sus aspectos únicos o situaciones especiales de conflicto o resistencias sea conveniente la división contemplada originalmente.
3. *Gobernanza*: involucrar a las comunidades en la toma de decisiones sobre la necesidad de: separarse de un municipio, obtener autonomía, o bien integrarse otro municipio, lo cual fomenta la participación ciudadana y fortalece el tejido social y la cohesión comunitaria, reduciendo así los posibles conflictos y resistencias locales.
4. *Mayores recursos públicos*: en el caso de que una agencia decida integrarse a otro municipio, resulta beneficioso para el que recibe a esa comunidad, ya que se incrementa la población municipal y existen más posibilidades de contar con mayores recursos de la federación o el Estado.

Con relación a esto vemos que no sólo se trata de delegar cierta autonomía a las decisiones de las comunidades, sino que se trata de garantizar los principios fundamentales de justicia, equidad y respeto a los derechos humanos de las comunidades en cuestión. En consecuencia, la constante división del territorio espacial puede servir como una herramienta de la

gobernanza y/o la gobernabilidad en algunos territorios que se encuentran en constante conflicto y con ello lograr una mayor participación social al procurar la eficiencia de los recursos públicos y la equidad en cada comunidad.

1.2.1 Dinámica demográfica y transición social 2000-2020.

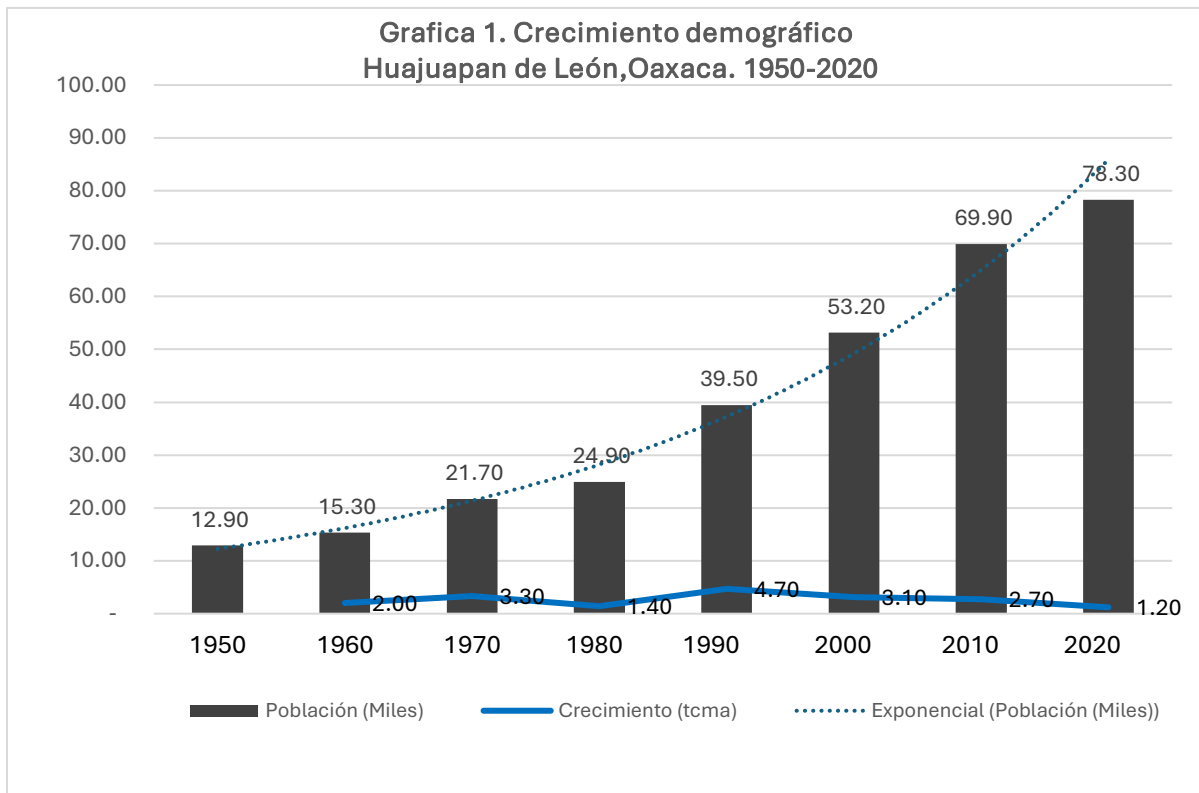
En el mapa que se muestra a continuación se abordarán los aspectos del crecimiento demográfico de Huajuapán de León entre los años 2000 y 2020 para comprender su infraestructura urbana y cómo es que, mediante ésta, se concibe como una ciudad mediana. Además, es importante mencionar que el análisis de este tema resulta ser de gran relevancia debido a que permite representar los cambios en la dinámica urbana de la ciudad, así como el desarrollo dado en la región sin dejar de lado la realidad histórica de la misma. En consecuencia, este crecimiento poblacional tiene un impacto directo en la planificación urbana, así como en la demanda de infraestructura y movilidad.



A partir del mapa podemos ver cómo el crecimiento demográfico y la transición urbana se relacionan con la realidad histórica, ya que, de acuerdo a Zemelman, (2011) es necesario tener presente la realidad socio histórica de una región debido a que permite identificar y distinguir los múltiples significados del contexto de Huajuapán a través del tiempo. Con esto queremos decir que la sociedad y el mantenimiento de su identidad también son un proceso de creación y recreación constante que tiene incidencias directas en la transición urbana y el crecimiento poblacional. Proceso que no es estático y por el que muchos territorios se ven implicados en el proceso de construcción de su identidad a partir de los cambios y continuidades que trae consigo la memoria que se produce en su interior (González-Varas, 2014).

Lo dicho anteriormente partió de la idea de que todo municipio en expansión demográfica debe ir de la mano con el crecimiento de infraestructura y servicios básicos que permitan facilitar las condiciones necesarias para lograr bienestar y mejorar la calidad de vida de quienes habitan el territorio. Sin embargo, hay diferentes realidades e intereses parciales que no permiten hacer una planificación a nivel municipal, como el caso que nos ocupa y en el cual prevalece un crecimiento desordenado debido a la aplicación de políticas locales que otorgan beneficios a unos cuantos, por lo que se requiere de una planeación estratégica que considere la ordenación del territorio y que a su vez integre una visión a corto, mediano y largo plazo que pueda asegurar la prestación de servicios básicos como el transporte público a toda la población que lo requiera.

En este orden de ideas y de acuerdo con los datos obtenidos por el INEGI se pudo observar el comportamiento que ha mantenido la población, así como la tasa de crecimiento media anual de Huajuapán de León durante los últimos 70 años (que van de 1950 al 2020), el cual se ilustra en la *Gráfica 1* presentada a continuación.

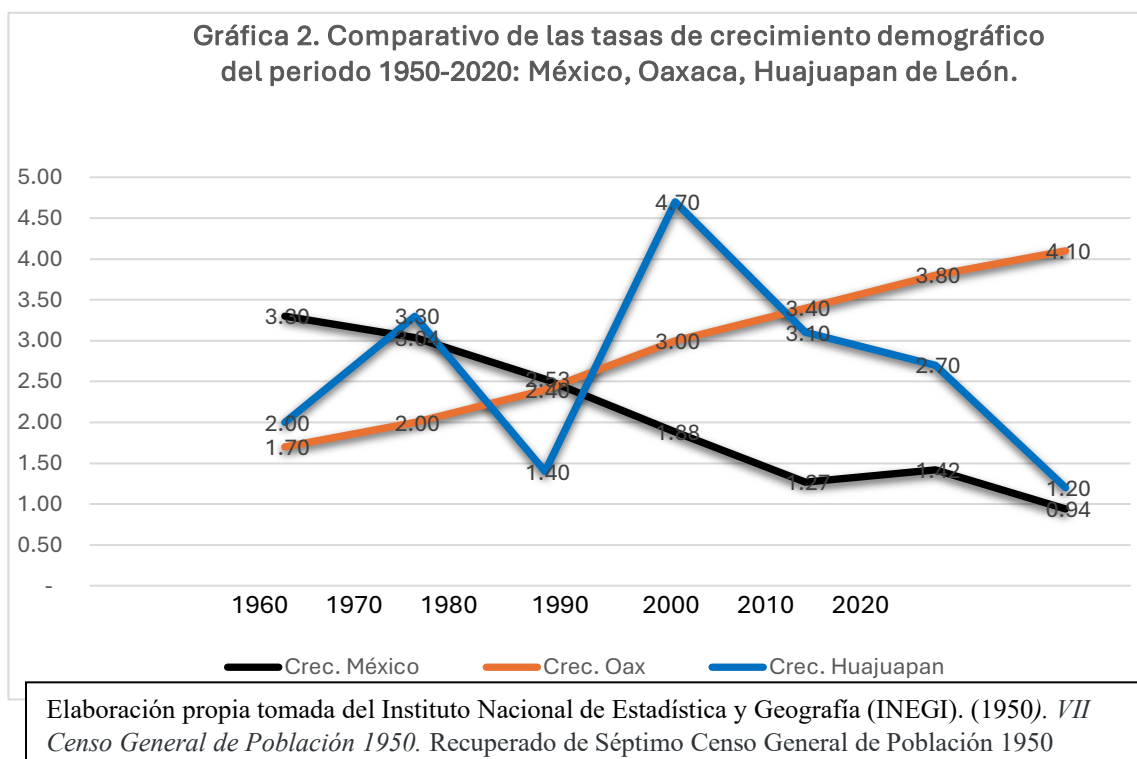


Elaboración propia tomada del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1950-2000). *VII Censo General de Población 1950*. Recuperado de Séptimo Censo General de Población 1950 (inegi.org.mx)

Por medio de la gráfica podemos distinguir que en Huajuapán se dio un crecimiento poblacional de la década de 1950 a 1960, pero también se dio un decrecimiento poblacional de la década de 1970 a 1980 debido a diversos factores. Algunos especialistas explican que este fenómeno puede obedecer a la tendencia por parte de la población a tener posibilidades más generalizadas de anticoncepción por no contar con los medios necesarios para mantener un esquema de familia como se quisiese; la postergación del inicio de la maternidad debido a los cambios en los ideales hacia la familia, la mujer y la maternidad/paternidad; debido a que hay un incremento en la población del país que envejece; así como en la educación y las oportunidades laborales para las mujeres, las cuales postergan el ser madre de familia a cambio de contar con un empleo; aunado al hecho de que en esta década se dio un terremoto de gran impacto que afectó a esta zona territorial.

A través de la *Gráfica 2* se pudo observar que, durante la década siguiente, que va de 1980 a 1990, se despuntó nuevamente el crecimiento poblacional, logrando un incremento poblacional del 4.7%. Durante el periodo de 1970 a 1990 el comportamiento demográfico de la ciudad comenzó a ser afectado por una combinación de factores económicos, sociales, políticos y medioambientales que influyeron de forma diferente en la ciudad debido a su interacción conjunta. De hecho, en la década de los años noventa, específicamente en 1994, se consolida la construcción de la supercarretera Oaxaca-Puebla (Cuacnopalan) trayendo consigo una disminución en la actividad comercial de la que gozaba Huajuapán de León. Este impacto económico fue abrupto y se manifestó de igual forma en todos aquellos asentamientos ubicados a lo largo de la carretera panamericana 190, principalmente el trayecto Izúcar de Matamoros-Huajuapán de León.

Al respecto, se pudo inferir que la desaceleración del crecimiento que se venía presentando en el municipio obedeció a la desactivación de los sectores de servicios que atendían al tránsito de turismo de paso. En otras palabras, la carretera panamericana 190 dejó de ser la única vía obligada de circulación nacional con dirección al centro sureste del país, lo que trajo la desviación del tránsito local-regional.



La gráfica anterior logra indicar que la segregación o circulación como vía secundaria de la ruta 190 fue el freno que detuvo el crecimiento demográfico que empezaba a surgir. A pesar de este fenómeno, la ciudad presentó su más alta expansión en las décadas posteriores a los años 2000 y aunque continuó su crecimiento, se vivió un proceso de desaceleración, logrando mantener una tasa del 1.2%, lo que nos logró mostrar que el crecimiento estatal difiere del crecimiento federal y municipal, ya que en el Estado de Oaxaca se mantuvo una tasa de constante de crecimiento promedio medio anual.

1.2.2 La ciudad que se ha construido

De acuerdo con la información generada por el Sistema Urbano Nacional (SUN) se pudo determinar que en México se diseñaron tres zonas para clasificar las unidades de población asentadas en el territorio de la ciudad de Huajuapán de León, como son las metropolitanas, las conurbaciones y los centros urbanos. De acuerdo con esta clasificación se le ubica como centro urbano que va de una población de 50 mil a 99 mil habitantes (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2018). El informe de SUN llegó a la conclusión de que la mayoría de las ciudades del país carecen de mecanismos integradores e integrales en sus políticas de crecimiento y desarrollo, ya que se observan ciudades con nulas, ineficientes y contradictorias políticas gubernamentales. Esto ayuda a describir de forma inmediata las condiciones de la ciudad de Huajuapán, como son los problemas para integrar y priorizar obras básicas con impacto social directo, lo cual se traduce en la dificultad para generar ingresos propios, ya que sin ellos no hay condiciones que le permitan cierta autonomía en la toma de decisiones de sus obras de equipamiento urbano, especialmente en obras que mejoren o permitan una movilidad eficiente de la población.

Con relación a la importancia que adquieren las vías de comunicación terrestre se ha podido identificar la necesidad de contar con vialidades que coadyuven en la eficiencia del transporte colectivo y por tanto en un impacto positivo en la movilidad de los habitantes. Así pues, ante el panorama de necesidades de equipamiento urbano, el SUN también concluye que existe la necesidad de producir e implementar políticas municipales de gobierno que tomen en cuenta condiciones tales como la constancia en el incremento de la adquisición de vehículos particulares sin acompañamiento de alternativas de movilidad urbana, la

inseguridad en la movilidad de la población y el latente riesgo de fenómenos naturales en los territorios donde se encuentran asentadas las ciudades.

Es importante mencionar que el territorio de Huajuapán es catalogado como una zona con fallas geológicas que convierten a la ciudad, el municipio y la región en una zona de riesgo dado a los constantes sismos. A pesar de ello, la población no cuenta con las medidas y mecanismos eficientes de prevención de estos riesgos, por lo que, de acuerdo con la información presentada por la ONU-Hábitat sobre los desafíos urbanos y la Agenda 2030, tanto en el caso mexicano como en el de sus ciudades deben priorizarse los temas de movilidad urbana sustentable, ya que es urgente priorizar políticas urbanas en ciudades como Huajuapán para generar políticas públicas relacionadas con la distribución espacial del empleo, así como los centros educativos con el transporte público colectivo.

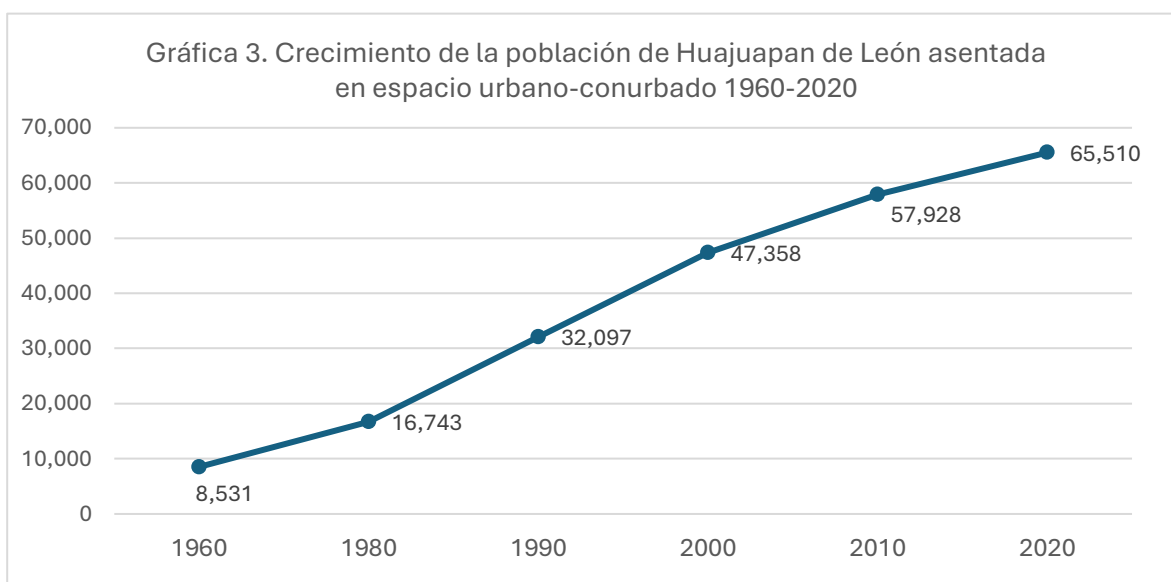
La movilidad y el transporte público colectivo en las ciudades cumplen un rol básico en los desplazamientos cotidianos para ir a trabajar y estudiar, por lo que en las obras de infraestructura vial se ha privilegiado al transporte privado por encima del servicio de transporte público colectivo, situación que ha desembocado en temas como la contaminación, el incremento de tráfico y los largos tiempos de espera. Además, el transporte colectivo se enfrenta a retos como el envejecimiento de la población, ya que las personas de tercera edad no sólo disminuyen el uso de este medio de transporte, sino que incluso reducen el ingreso económico del mismo.

De acuerdo con los resultados del INEGI, la Heroica Ciudad de Huajuapán de León contaba con 78,313 habitantes de los cuales el 11.7 % de la estructura de la población corresponde a adultos mayores de 60 años, lo cual sugiere que se estaría ampliando cada vez más este rango de edad. Este proceso podría verse agudizado en el corto plazo, ya que la infraestructura urbana no ha considerado estos cambios en la población (Censo, 2020). Por ello, la importancia de la planeación urbana en ciudades medias, como lo es el caso de Huajuapán, es relevante e incluso el mismo SUN ha señalado que durante los últimos 50 años las ciudades han experimentado un crecimiento urbano que exige políticas y programas de planeación urbana sostenible en los diferentes ámbitos de gobierno. Asimismo, que en la diversidad de territorios en México se exigen políticas locales que pongan a la mesa necesidades específicas que incluyan todas las desigualdades territoriales con el fin de integrar ciudades más equitativas, eficientes e incluyentes.

1.2.3 Concentración urbana y rural

García (2005), resume que el proceso de crecimiento y cambio del régimen demográfico que conduce hacia un alto grado de urbanización, o bien a través del aumento de la movilidad de la población, al mismo tiempo conduce a que las ciudades a ser centros de crecimiento propio (117). Además, señala que en una transición de crecimiento de la población y expansión de la ciudad existen más posibilidades de que se reconfiguren y adapten las relaciones presentes entre las actividades económicas y el crecimiento demográfico, ya que hace que se identifiquen, aparezcan y/o se consoliden las diversas actividades productivas y la dotación de servicios que se requieren en los nuevos asentamientos humanos.

En la *Gráfica 3* se logra evidenciar el comportamiento del crecimiento que ha tenido la población dentro de los límites urbanos de la ciudad de Huajuapán de León de 1960 al 2020.



Elaboración propia tomada del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1950-2020). *VII Censo General de Población 1950 (hasta 2020)*. Recuperado de Séptimo Censo General de Población 1950 (hasta 2020) (inegi.org.mx)

De acuerdo con los resultados obtenidos, es importante mencionar que al realizar el comparativo histórico entre la década de 1960 y el 2020 se pasó de tener una población de 8,537 habitantes, que colocaba a esta región como una ciudad pequeña, a una población de 65,510 habitantes, ubicándola como una ciudad de tamaño medio ya urbanizada, el cual es

un comportamiento es exclusivo de la cabecera municipal⁶. De 1980 al 2020 se logra obtener el más alto crecimiento poblacional con una tasa del 92%, lo que representa muchos cambios y transformaciones, entre los cuales se encuentra el aumento en la oferta de infraestructura vial, por lo que es necesaria la construcción de nuevas vías, puentes y redes de transporte público. Además, al aumentar la población, se incrementa también la demanda de servicios básicos como el agua potable, la electricidad, la recolección de basura, el alumbrado y el alcantarillado. Este crecimiento exponencial de la ciudad ha exigido la diversificación económica en la economía local, ya que se experimentó un aumento del comercio y de los servicios, produciendo una mayor apertura de negocios, restaurantes, tiendas y centros educativos.

Sin embargo, en la siguiente década de los años 90s el comportamiento cambia, ya que se desacelera en aproximadamente el 50%, es decir, solo creció 48%. De manera que, a partir de la década de los 90's se observa un permanente crecimiento, el cual, trae consigo y en sí mismo la presencia de diferentes dinámicas de la población asentada en territorio urbano, haciéndonos enfrentar cambios en el uso del suelo, variación de las densidades de la población, expansión de la mancha urbana, incremento de las demandas de servicios públicos básicos, así como, cambios en la movilidad.

A partir de la *Tabla 3* conseguimos observar que a partir del año 2000 el crecimiento vuelve a presentar un proceso de desaceleración demográfica de la población urbana, donde llama la atención la caída poblacional que arrojan los resultados del Censo.⁷

Tabla 3. Comportamiento del crecimiento de la población de Huajuapán de León ubicado en espacio urbano y rural 1960-2020.

Año	Rural	%	Urbano	%
1960	7,154	45.61	8,531	54.39

⁶ Es conveniente resaltar que para calcular el total de población asentada en la mancha urbana se realizó la separación de agencias municipales y de policía ubicadas fuera de la mancha urbana, es decir, las ubicadas en zonas rurales; por otro lado, al total de habitantes de la ciudad se le sumó la población conurbada, es decir, agencias municipales y de policía que ya fueron absorbidas por la mancha urbana, las cuales conforman el espacio conurbado.

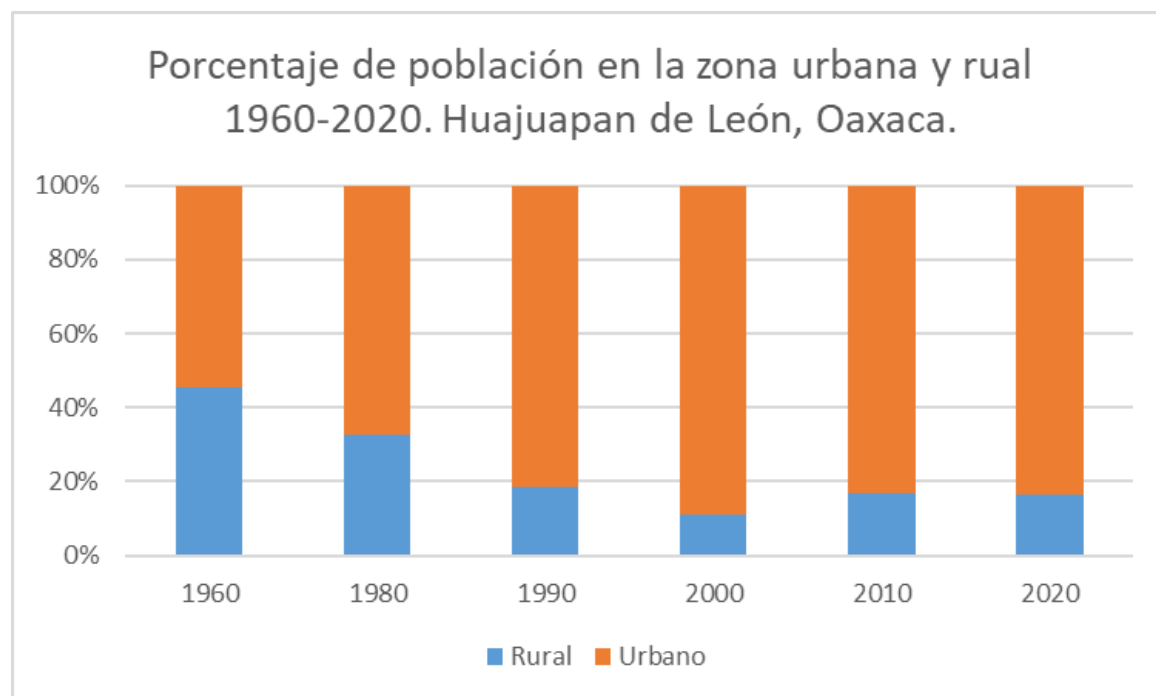
⁷ El cual se desarrolló bajo condiciones atípicas debido a las restricciones de sanidad por la pandemia COVID-19, es decir, los resultados del censo podrían tener algunos sesgos de información, se observó mucha apatía para brindar información, además la mayoría de los residentes viajaron a sus lugares de origen, por mencionar algunas posibles causas que pudieron afectar la eficiencia en los resultados.

1980	8,122	32.66	16,743	67.34
1990	7,391	18.72	32,097	81.28
2000	5,861	11.01	47,358	88.99
2010	11,917	17.06	57,928	82.95
2020	12,803	16.35	65,510	83.65

Elaboración propia tomada del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1950 (hasta el 2000)). *VII Censo General de Población 1950 (hasta el 2000)*. Recuperado de [Séptimo Censo General de Población 1950 \(inegi.org.mx\)](http://inegi.org.mx).

Las décadas que reflejan con más evidencia el incremento poblacional fueron las de 1990 y 2000, pasando de 32,097 habitantes a 47,358 habitantes. Lo que se traduce en que el 88.99% de la población se había asentado dentro de la mancha urbana. Sin embargo, este comportamiento cambió en las dos décadas siguientes, ya que a partir del año 2010 empezó a incrementarse la población rural y empezó a disminuir la población de la zona urbana. En las décadas posteriores, el crecimiento en zonas urbanas siguió aumentando, pero con una desaceleración. Caso contrario al comportamiento que se observa en la zona rural, ya que fue justamente a partir del año 2000 que las zonas rurales empezaron a experimentar el más alto incremento de la población. La desaceleración del crecimiento urbano debido al crecimiento de las zonas rurales puede explicarse a través de varios factores que podrían estar interrelacionados, como se expone a continuación.

La *Gráfica 4* muestra la evolución de la población urbana y rural en Huajuapán de León, Oaxaca, de 1960 a 2020. Durante este periodo se observa una clara tendencia hacia la urbanización. En 1960, el 45% de la población residía en áreas rurales, reduciéndose al 15% en 2010. Sin embargo, entre 2010 y 2020 se registra un ligero aumento en la población rural que asciende al 20%, mientras que la urbana disminuye al 80%, indicando una desaceleración en la expansión urbana y un resurgimiento rural. Este cambio puede ser analizado a través de la teoría del desarrollo regional de John Friedmann, el cual sostiene que las dinámicas de desarrollo urbano y rural están interconectadas y pueden influirse mutuamente (Friedmann, 1966). En este sentido, la mejora en las condiciones de vida rurales o los desafíos en las áreas urbanas, como la saturación de servicios y altos costos de vida, podrían estar fomentando este retorno a las zonas rurales. Fenómeno que permite resaltar la necesidad de políticas públicas que promuevan un desarrollo equilibrado y sostenible en ambas zonas.



Con relación a esto podemos decir que a medida que las zonas rurales del municipio han crecido demográficamente se ha ampliado la posibilidad de que se puedan crear oportunidades de empleo o autoempleo, lo que puede llevar a que las personas prefieran quedarse en las áreas rurales. Aunque esto no propicie necesariamente mejoras en los servicios públicos rurales. Además, el bienestar de “estar fuera de la ciudad” se traduce en que la mayoría de las zonas rurales permiten una mayor calidad de vida que incluye otros factores como son el aire limpio, habitar en entornos naturales, convivencia en asentamientos más pequeños con una sensación de comunidad, entre otros.

De ahí que algunas personas hayan encontrado más atractiva la vida en estos espacios, ya que además vivir en la ciudad representa un costo de vida más alto, especialmente si hablamos de necesidades como la vivienda y el transporte. Además del conjunto de los

Elaboración propia toma de del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1950). *VII Censo General de Población 1950*. Recuperado de Séptimo Censo General de Población 1950

diferentes servicios básicos y diversidad de alimentos para vivir dignamente, caso contrario

al desarrollo de las zonas rurales, ya que permiten ofrecer una calidad de vida mayor, más aceptable y accesible con un costo de vida más bajo, razón por la que algunas familias pueden optar por mudarse o permanecer en las áreas rurales y solo regresar a la ciudad por diferentes razones y necesidades. Debido a esto el gobierno local se ha enfrentado a constantes demandas de servicios en las zonas rurales, por lo que se ha comenzado a producir mejoras en la infraestructura, como son las vías de comunicación, acceso al transporte público, los servicios de salud y la oportunidad de contar con centros educativos.

Bajo estas condiciones se vuelve más atractivo vivir en esas áreas sin tener que sacrificar comodidades urbanas. Además, en la mayoría de las zonas rurales los predios ofrecen precios más económicos y mayor rapidez en los trámites, incluso en algunos casos ni siquiera se requieren permisos de construcción, ni pagos. De igual manera, los avances de la tecnología y la incorporación del teletrabajo pueden permitir a las personas vivir en áreas rurales mientras mantienen empleos en ciudades de manera remota. Por lo que a partir de estos factores podemos decir que la desaceleración del crecimiento urbano y el crecimiento de las zonas rurales puede ser el resultado de factores como el alto costo de vida en las ciudades, los bajos o nulos costos en la compra de terrenos y la construcción de la vivienda, acompañado de la mejora en la infraestructura y la búsqueda de una mejor calidad de vida con un entorno ambiental sano.

El comportamiento demográfico de Huajuapán de León le permite clasificarse dentro del 10% de las ciudades de todo el país con una población de 50,000 a 99,000 habitantes, clasificándola como una ciudad de tamaño medio. Sin embargo, la proyección de crecimiento para el año 2030 sería de una tasa de crecimiento del 3.4%, lo cual no indica un aumento explosivo de la población, pero sí significativo, ya que requiere contar con estrategias de planeación para ser gestionado adecuadamente y enfrentar los desafíos en infraestructura básica (vivienda, educación, salud, transporte, entre otros) que se podrían agudizar.

Pese a ello, los retos más desafiantes son los que tienen que ver con la falta de atención a las necesidades causadas por el crecimiento de la ciudad por parte de las autoridades locales. A esto se suman los problemas de gobernanza local, como la falta de recursos, la incapacidad administrativa o en todo caso la voluntad política ceñida a intereses particulares en lugar de abordar los desafíos del crecimiento urbano en general. En este sentido, si en Huajuapán se continúa con una expansión desordenada se podría enfrentar una exclusión social, donde

ciertos grupos de la población quedan marginados sin acceso adecuado a servicios básicos y oportunidades económicas. Situación que permitiría seguir ampliando la brecha de desigualdad social ante la falta de atención a las necesidades de la población.

Lo expuesto hasta aquí ha sido posible al observar la realidad desde una óptica integral como es la relación entre la planificación urbana y el comportamiento de las actividades económicas de la ciudad, las cuales permiten evidenciar y comprender el motor del crecimiento demográfico y sus consecuencias a lo largo del tiempo. Al respecto, diversos especialistas en materia de sociología urbana, geografía humana y estudios demográficos, como Manuel Castells, David Harvey y Saskia Sassen, han concluido que la demografía de cada ciudad es el reflejo de una compleja interacción de su estructura social. Estructura que está compuesta por una combinación de aspectos económicos, medioambientales, políticos, sociales y culturales que influyen en la configuración demográfica de cada ciudad.

En este sentido, la ciudad de Huajuapán no escapa a enfrentar los retos provocados por el comportamiento demográfico y de infraestructura, por lo que se deben crear políticas y acciones que permitan resolverlos en el corto, mediano y largo plazo. Los cuales se pueden concretizar de la siguiente manera:

1. Crecimiento demográfico permanente y exponencial.
2. Diversificación de actividades económicas, comerciales y de servicios públicos y privados.
3. Concentración e incremento de oferta de servicios financieros, médicos, educativos y de infraestructura adecuada para los diferentes servicios en comparación con los municipios del resto de la región Mixteca.
4. Cambios en la estructura familiar que habita en entornos urbanos y diversidad cultural.
5. Congestión urbana, elevado costo de vida, aumento de la pobreza, falta de acceso a viviendas y servicios públicos básicos, contaminación ambiental, escasez y contaminación del agua, así como, la conformación de los llamados cinturones de miseria.
6. Cambios en la estructura política y en las regulaciones que buscan enfrentar los desafíos de urbanización.

A partir de todo lo anterior, es conveniente recalcar que Huajuapán ha pasado por un proceso de transición urbana durante las últimas cuatro décadas (1990-2020) que ha planteado la necesidad de planificación territorial y de políticas urbanas y de gestión que se convierten en ejes fundamentales para garantizar la sustentabilidad y el desarrollo de esta región.

1.3 Condiciones sociales y la urbanización

No se puede definir al individuo, al grupo, ni a la comunidad o la sociedad, sin insertarlos a la vez en un determinado contexto geográfico territorial

Haesbaert, 2011.

En Huajuapán de León la diversidad identitaria de sus habitantes, el desarrollo de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) y la organización del territorio, son un ejemplo claro de la distribución y del ejercicio de poder a través de redes complejas. Por lo que para evidenciar las relaciones existentes entre el gobierno y las OSC nos hemos basado en el análisis de Michel Foucault con la intención de probar el papel crucial que tienen estos agentes en la construcción del territorio, en la organización social y en la identidad de sus habitantes.

Las OSC al mismo tiempo que representan los intereses específicos de grupos particulares, como es el transporte público, son espacios donde se negocian, producen y perpetúan relaciones de poder, dejándonos ver que el territorio de Huajuapán de León no es sólo un espacio físico, sino que también es un espacio político y social que se ve reconfigurado por las luchas y negociaciones de poder que tienen lugar en él, pero también que tienen que ver con el desarrollo urbano, las necesidades de planificación y gestión adecuadas, la implementación de nuevas estrategias dirigidas a la promoción de un desarrollo ordenado y la promoción de entornos urbanos más prósperos y sostenibles con mejores oportunidades laborales y de acceso a servicios básicos (CITY PROSPERITY INDEX, 2018).

A modo de señalar lo que se debe tomar en cuenta en el diseño de las políticas urbanas de Huajuapán enlistamos lo siguiente:

1. Al considerarse una ciudad, es necesario que se enfrente a grandes retos, como son la exigencia de una reflexión de los procesos sociales, políticos, económicos y

culturales. Por lo que más allá de enfrentar retos a nivel territorial o de planeación urbana, debe enfrentarse a retos sociales en lo territorial y con ello a la implementación de políticas de desarrollo urbano acorde a su realidad social.

2. Al igual que los demás territorios de América latina, debe resolver los problemas de desigualdad territorial que se manifiestan en diversos aspectos, como son los económicos, de infraestructura básica y de servicios públicos (salud, educación, agua, entre otros), la movilidad y por ende el desplazamiento a otros territorios (ONU-Hábitat, 2015).
3. Debe mejorar la calidad de vida, el desarrollo económico sostenible, la cohesión social y la planificación urbana a fin de resolver problemas futuros como son la pobreza, inseguridad, el desorden y crecimiento descontrolado de la mancha urbana.
4. Lograr resultados en la centralización y distribución de la actividad económica, así como de los servicios, equipamiento, vialidades y bienes colectivos, a fin de evitar la excesiva centralización. Dicho de otra manera, generar una planeación integral que ayude a prevenir la creación de zonas excluidas o marginadas y que fortalezca el tejido social de la ciudad al crear espacios urbanos inclusivos y accesibles para todos.

A partir de lo anterior podemos decir que ante la carencia o deficiencia de la planeación urbana y de las políticas públicas que propicien objetivos y estrategias durante el sexenio, ciudades como Huajuapán han tenido y tendrán que enfrentarse a problemas cada vez más complejos como lo son el incremento del desempleo y subempleo, el aumento de actividades económicas informales (las cuales tienden a ser asociadas a condiciones precarias y bajos ingresos que afectan la calidad de vida de la población), el incremento poblacional, la incapacidad para proporcionar viviendas adecuadas y la falta de recursos y servicios básicos necesarios. Dejándonos ver que la falta de planeación en los espacios públicos y recreativos agudiza negativamente la cohesión social y la calidad de vida urbana.

De la mano de esto, es importante considerar que si falta la planificación urbana se debe principalmente a la ausencia de un Estado y un gobierno eficaz y capaz de cubrir las necesidades básicas de la población. Aspecto que permite el fortalecimiento de otras formas de organización social que logran intervenir en más ámbitos y sectores con el fin de resolver o subsanar la prestación de servicios básicos como la educación, el deporte, la salud y la

vivienda, lo cual se traduce en la fragmentación de organizaciones encargadas de la creación de políticas públicas y por ende en la falta de suministros de los recursos básicos equitativos y de los servicios necesarios como son los del agua y el saneamiento, lo cual afecta la biodiversidad y la calidad de vida de los habitantes, creando una mayor desigualdad territorial y por tanto marginación.

Es importante mencionar que los más afectados suelen ser los grupos vulnerables, ya que son aquellos quienes enfrentan mayores barreras para acceder a vivienda, empleo y servicios de calidad. En este sentido, la mala administración municipal y la falta de capacidad técnica para proporcionar los recursos necesarios parte de una planificación urbana inadecuada y de una prestación de servicios públicos ineficientes que no sólo se limitan a las necesidades primarias y secundarias, las cuales tienen que ver con el alimento, el sueño, el vestido, el techo, etc., sino con las terciarias, las cuales con aquellas que mejoran nuestra calidad de vida y que se entrelazan con aspectos socio-económicos.

Desde este umbral, el sistema de transporte público también se revela ineficiente, pues no sólo agrava los problemas antes mencionados, sino que disminuye las oportunidades laborales y por tanto económicas, traduciendo esta falta en un problema que aumenta la criminalidad y la violencia. De la mano de esto, los recursos de seguridad pública pueden ser insuficientes, afectando la capacidad de las autoridades para mantener el orden y garantizar la seguridad de los ciudadanos. Sin embargo, lo más complejo ante la falta de servicios y precariedad laboral es la afectación en la salud mental, el bienestar de la sociedad y la integración social.

Según la opinión de David (2007), en este siglo nos encontramos en un periodo donde los ciudadanos y las organizaciones sociales buscan participar en la toma de decisiones sobre políticas que afectan de manera directa a los entornos locales. Inclusive, se puede observar una mayor presencia por parte de las organizaciones en el poder local, por lo cual existe una lucha persistente en incorporar políticas que favorezcan de manera diferenciada las necesidades locales como son las desigualdades en sus condiciones económicas. Al respecto, es relevante mencionar que Huajuapán de León tiene zonas con un alto grado de concentración de la riqueza que refiere al mínimo porcentaje de la población. En la tabla que se muestra a continuación se detallan las condiciones en las que se encuentra el municipio.

Tabla 4. Indicadores de prosperidad en Huajuapán de León, Oaxaca, 2018

Dimensión/Indicador	Estado de prosperidad			Inclusión social	Exclusión social
	Fortaleza	Oportunidad	Debilidad		
01.- Productividad					
a) Producto Urbano per cápita					
b) Aglomeración económica					
c) Tasa de desempleo					
02.-Infraestructura de Desarrollo					
a) Infraestructura de vivienda					
b) Acceso a agua mejorada					
c) Espacio habitable suficiente					
d) Infraestructura de comunicaciones					
e) Movilidad urbana					
f) Forma urbana					
03.- Calidad de Vida					
a) Educación					
b) Seguridad y protección					
c) Espacio público					
4.- Inclusión social					
a) Índice de Gini					
b) Tasa de pobreza					
d) Vivienda en barrios precarios					

Elaboración propia tomada de la ONU-HABITAT & INFONAVIT. (2018). *Índice Básico de las Ciudades Prósperas: Medición – Nivel Básico, Heroica Ciudad de Huajuapán de León*. Oaxaca, México.

Como se muestra en la *Tabla 4*, la ciudad concentra indicadores de muy bajo nivel de productividad y bienestar, e inclusive se puede señalar que la calidad de vida de la población es pobre y desigual. La mancha urbana es desordenada y excluyente, por lo que se requiere producir una ciudad más inclusiva social y territorialmente para mejorar significativamente la calidad de vida de la población, reducir las desigualdades y fomentar un desarrollo económico más equilibrado y sostenible. En materia de movilidad y transporte aún existen condiciones para que en el corto plazo puedan corregirse y ser más incluyente tanto social como territorialmente, por lo que, para poder mejorar las condiciones sociales y económicas, es necesario un ordenamiento del territorio, es decir, un desarrollo urbano planificado que contribuya en el bienestar de todos los habitantes. Si bien, es cierto que el producto urbano per cápita es un indicador clave de la prosperidad económica en una ciudad, hay metrópolis que aún no son capaces de reflejar o explotar su capacidad como ciudad para generar riqueza y distribuirla entre sus habitantes. En este caso, los resultados de la ONU-HABITAT & INFONAVIT (2018), lograron mostrar un bajo producto urbano per cápita en la Ciudad de

Huajuapán, lo cual indica carencias, deficiencias e incluso negligencias que perjudican la calidad de vida, la falta de acceso a empleos bien remunerados y servicios de calidad, y que incluso sitúa a sus habitantes en una situación de amenaza.

Con relación a la aglomeración económica, el estudio de la ONU-HABITAT & INFONAVIT (2018), demostró la presencia de indicadores que pueden llevar a una mayor concentración de actividades económicas en la ciudad y región, lo cual puede aumentar las oportunidades de empleo y fomentar la colaboración empresarial. Sin embargo, en la ciudad no se cuentan con sectores industriales que permitan incitar a los habitantes a tener actividades comerciales más robustas, por lo que llegamos a considerar que la tasa de desempleo puede fungir como un indicador que permita determinar la salud económica de una ciudad, ya que la calidad de vida de las personas no solo abarca aspectos personales, sino que abarca una serie de aspectos sociales, económicos y territoriales que influyen en el bienestar de los habitantes de la misma. De la mano de esto, es necesario crear condiciones que otorguen seguridad y protección ciudadana, ya que son esenciales para el bienestar emocional y físico, asimismo los espacios públicos deberían ser diseñados pensando en promover la interacción social y el bienestar emocional, ya que la inclusión social debe ser crucial para evitar la desigualdad y la exclusión.

De acuerdo con el índice de Gini, Quiroz Cuenca & Salgado Vega (2016), el cual mide la desigualdad, expresa que una mayor desigualdad puede tener efectos negativos en la cohesión social debido a que incrementa la tasa de pobreza y la presencia de viviendas en barrios o colonias precarios, aspectos que indican el nivel de marginación y de necesidades no satisfechas en una comunidad. Estos temas son interdependientes y pueden ser empleados para medir y mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas, ya que el “éxito” de una ciudad reside en el equilibrio del crecimiento económico y el bienestar de sus ciudadanos.

El caso de Huajuapán es paradójico porque a pesar de que ofrece niveles mínimos de bienestar, el crecimiento es constante desde los años ochenta y desde una perspectiva general esto nos lleva a suponer que, a pesar de las malas condiciones que tiene el territorio, es una zona que se ha desarrollado de mejor manera en comparación con otros municipios de la región. De hecho, los municipios asentados en la región mixteca presentan índices extremos de pobreza y marginación, por lo que los habitantes se ven obligados a cambiar su residencia

en busca de mejores condiciones, dentro de los cuales se encuentra el municipio de Huajuapán.

La migración de estas comunidades, como se ha mencionado con anterioridad, viene acompañada de estructuras sociales organizadas como lo es el modelo corporativista clientelar. Situación que les permite contar con ciertos privilegios como lo es la apropiación de asentamientos irregulares y uso del suelo que influyen directamente en la forma en que va creciendo la mancha urbana. A través de este modelo, las organizaciones desarrollan e impulsan diferentes formas de apropiación territorial en materia de tierras y espacios, en la incorporación de diferentes actividades económicas, así como en la prestación de diferentes servicios, como ha sido el caso del transporte público colectivo-taxis.

1.3.1 Expansión de la mancha urbana: hacia dónde y cómo creció la ciudad.

De acuerdo con la información producida por el INEGI de 1990 al 2020⁸, la ciudad presentó un crecimiento constante en su expansión territorial y en los cambios urbanos, sociales y ambientales. Durante estos 30 años se consiguió descubrir que la mancha urbana mantuvo de forma constante su expansión y crecimiento, sin embargo, en la década que va del año 2000 al 2010 se experimentó la mayor expansión urbana, logrando una tasa de crecimiento del 47.68% en la superficie de la ciudad.

Es importante precisar que la expansión territorial fue mucho mayor que respecto a la expansión poblacional, pues en estos diez años únicamente 8,474 personas se sumaron al total de la población asentada en el municipio, por lo que a continuación mostramos mediante índices la densidad poblacional asentada y ocupada en el municipio. Al respecto, la densidad de población hace referencia al total de personas que viven en un territorio e indica la cantidad de habitantes por kilómetro cuadrado (hab/km²). En el caso específico de Huajuapán, se presenta una densidad de población de 240.4 hab/km², lo cual indica que hay 240 personas viviendo en cada kilómetro cuadrado.

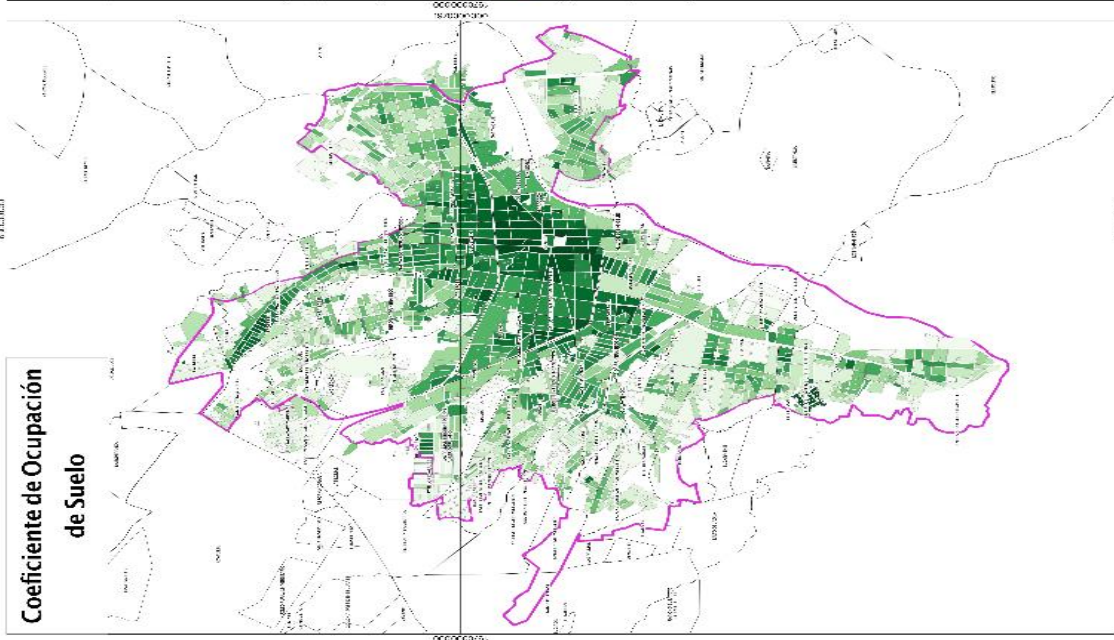
Esta medida ayuda a establecer políticas de planeación y equipamiento urbanos debido a la concentración de la población en un área específica. Dicha concentración puede variar significativamente de un lugar a otro, por lo que la interpretación exacta de lo que

⁸ Cabe mencionar que la selección de este periodo se realizó debido a que es el espacio más antiguo del que se encontró registro y se delimitó hasta el año 2020.

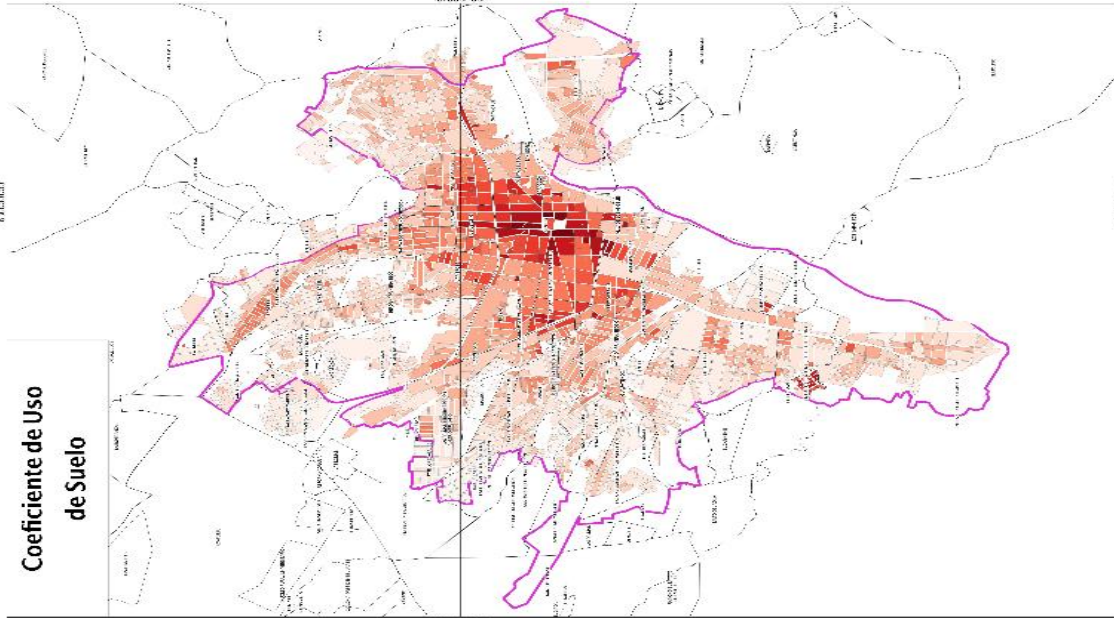
significa esta densidad dependerá del contexto geográfico y de otros factores específicos del espacio observado, es decir, si hay una mayor o menor concentración de la población y por tanto acumulación o dispersión. Sin embargo, los resultados que presentó el INEGI no coinciden con el trabajo de campo realizado por el H. Ayuntamiento Constitucional (2020), mostrando un margen de diferencia en los resultados.

Esto evidencia la necesidad de la usanza del Coeficiente de Uso de Suelo (CUS) y el Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS) los cuales están diseñados para gestionar la relación entre la cantidad de construcción permitida y la cantidad de terreno disponible. Ambos son conceptos utilizados en urbanismo y en la planificación urbana para regular y controlar el desarrollo de la ciudad. El mapa que se muestra a continuación evidencia los dos Coeficientes en el contexto urbano en general y, en un sombreado más oscuro, las áreas con CUS más alto, lo que ayuda a comprender los lugares que podrían indicar mayor densidad de construcción; mientras que áreas con COS más alto podrían sugerir edificaciones más extensas en términos de superficie de suelo cubierta.

**Coefficiente de Ocupación
de Suelo**



**Coefficiente de Uso
de Suelo**



Índices de Ocupación (COS- CUS) de la H. Ciudad de Huajuapam de León

Macrolocalización

Escala: 1:20,000

Fuente de información cartográfica:

ESTADO DE COORDINADAS UTM
ZONA 14 N
LM 14AH/01N/01W/01E/01S
HIDRO/CENTRAL/01

Como logramos ver, el mapa de la ciudad de Huajuapán de León destaca dos índices diferentes: el Coeficiente de Uso del Suelo (CUS) y el Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS). De acuerdo con las tonalidades diferenciales de cada mapa se ha podido encontrar que en el caso del CUS los colores más oscuros y saturados representan zonas de mayor densidad de uso, probablemente áreas comerciales, industriales o de alta densidad residencial. Por su parte, las tonalidades claras muestran un uso del suelo menos intensivo, las cuales pueden ser zonas residenciales y de baja densidad como parques o áreas menos desarrolladas, lo que sugiere que la concentración de tonos rojos en el centro y algunas áreas circundantes están más desarrolladas y más densamente ocupadas en la ciudad.

Con relación al COS, los tonos más oscuros representan una mayor ocupación del suelo. En este sentido, la concentración de tonos verdes oscuros en el centro sugiere que son áreas más ocupadas y densamente construidas, ya que hay una alta proporción de construcción en relación con la superficie del terreno. En el caso de las áreas con tonos verdes claros indican menor ocupación del suelo, lo cual sugiere que, al tener menos edificaciones, podrían ser áreas verdes. En consecuencia, se pueden precisar algunas observaciones generales, como que el centro urbano de Huajuapán de León es una zona con mayor densidad de uso y ocupación del suelo, que esta área es el núcleo comercial y administrativo de la ciudad, y que las áreas de la periferia muestran menores índices de uso y ocupación del suelo, ya que es típico que en la mayoría de las ciudades donde las áreas centrales son más desarrolladas y densas, las áreas periféricas sean menos desarrolladas o rurales.

En correspondencia con el transporte público, los resultados alcanzaron a sugerir que una alta densidad de uso y ocupación del suelo se daba en el centro de la ciudad indicando una mayor demanda y oferta de transporte público. Sin embargo, las áreas periféricas con menor densidad podrían enfrentar desafíos en términos de conectividad y accesibilidad debido a que se cubrían primero las necesidades con mayor demanda, lo que afectaba negativamente a los residentes de estas zonas, especialmente a aquellos con menores recursos.

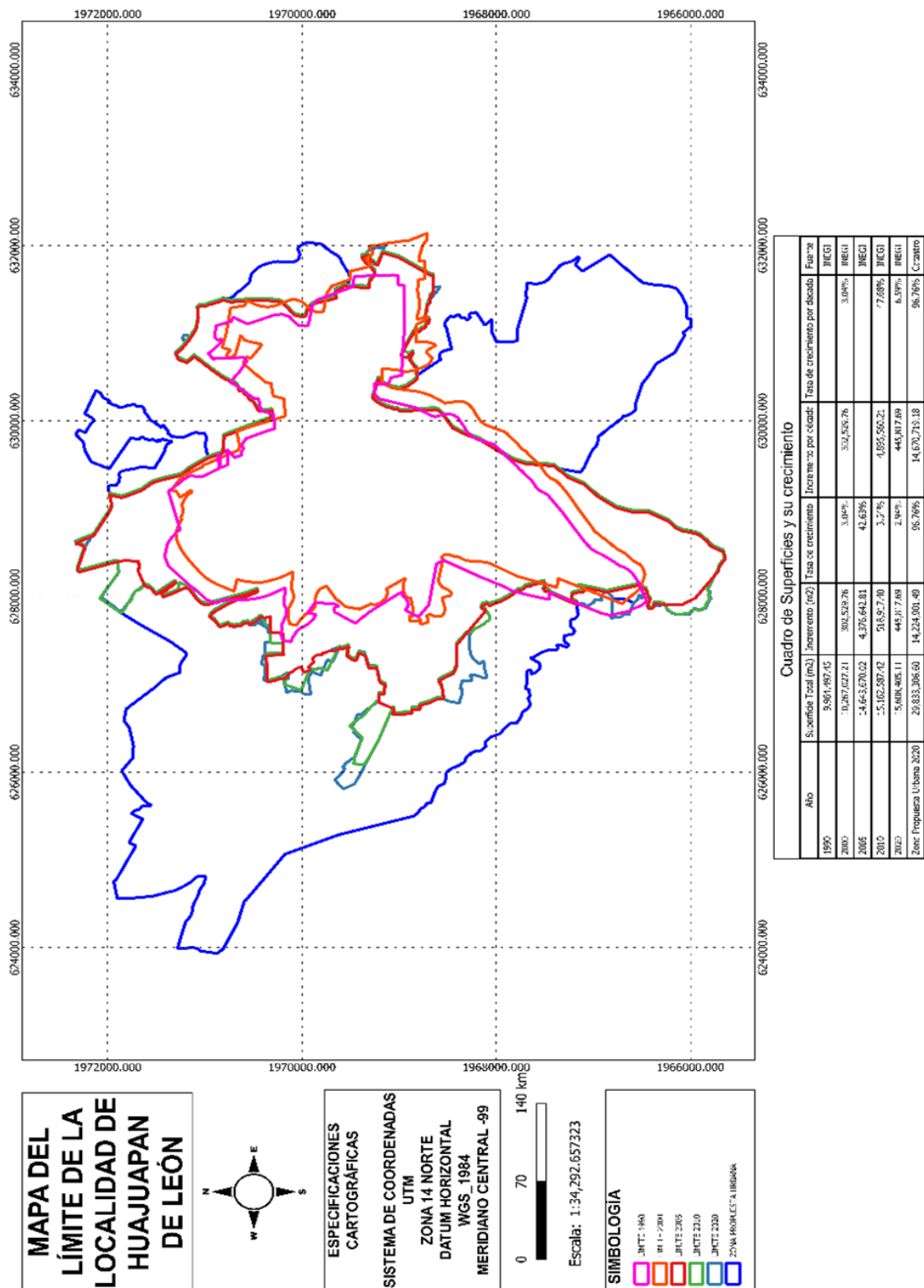
El centro de Huajuapán de León es mostrado en tonalidades más intensas en ambos mapas, lo que representa el núcleo de poder económico y social de la ciudad, ya que en estas áreas se alojan las instituciones gubernamentales, comerciales y educativas, mismas que concentran el poder y los recursos. Dicha situación también implica una mayor apropiación

del territorio, ya que las élites locales y los actores con mayor influencia económica tienen un control más significativo sobre esta parte del espacio urbano.

A partir de esto podemos considerar que la diferenciación entre el CUS y el COS puede ser parte de un plan integral para manejar el crecimiento de la ciudad y al mismo tiempo servir como punto de inteligibilidad que podría evidenciar cómo las autoridades o agentes de cambio pueden estar dirigiendo la expansión de la ciudad de manera estratégica, como lo es el caso de las áreas densas ubicadas cerca de infraestructuras clave y servicios urbanos, mientras que las áreas de baja densidad pueden estar más alejadas. Esto, a su vez, podría ser una respuesta a la evolución de la demanda del mercado o cambios en las prioridades de desarrollo. Sin embargo, la interpretación precisa dependerá del contexto específico de las necesidades e intereses, los cuales pueden conjugarse con un ejercicio de poder a través de las políticas de planificación urbana y la visión que las autoridades tengan para el desarrollo futuro.

Lo anterior se suma a las características de la expansión de Huajuapán que podemos constatar a través del mapa y la gráfica 1⁹, en los cuales se presentan un comparativo de los límites territoriales de la zona urbana del periodo 1990-2020. Al respecto, es importante mencionar que en 1990 la mancha urbana tenía una superficie de 9, 964, 497.45 m² y en 2020 se expandió a 15, 608, 405.11 m². Como mencionábamos, estos datos no coinciden con los resultados obtenidos en trabajo de campo por parte del departamento de Desarrollo Urbano de la Administración Municipal de los años 2019-2021, los cuales indican que la información obtenida acerca de la expansión de la mancha urbana es de 29, 833, 306.60 m², lo que se traduce en una tasa de crecimiento de 199%, como se indica en el mapa del *límite de la localidad de Huajuapán* siguiente:

⁹ Ir a *Grafica 1*. Crecimiento demográfico, Huajuapán de León, Oaxaca. 1950-2020



Ante este panorama surgen una serie de interrogantes acerca de las causas que impiden que los límites territoriales urbanos sean actualizados de forma eficiente. Algunos argumentos que se conocen son que, al actualizar los límites urbanos, muchas agencias y colonias ubicadas en zonas prioritarias o polígonos de marginación ya no tendrían acceso a programas de obras federales. Esta es una aproximación de la razón que limita a las autoridades para actualizar estos mapas. Además, esta expansión cercana al 50% no sólo muestra que la ciudad creció, sino que exige nuevos retos en materia de planificación urbana, a saber: diseñar e implementar programas y políticas públicas que busquen abastecer la demanda de diferentes servicios públicos básicos que permitan mejorar las condiciones de vida en los nuevos asentamientos territoriales, muchos de ellos establecidos de forma irregular.

1.3.2 Comportamiento espacial: clasificación del suelo

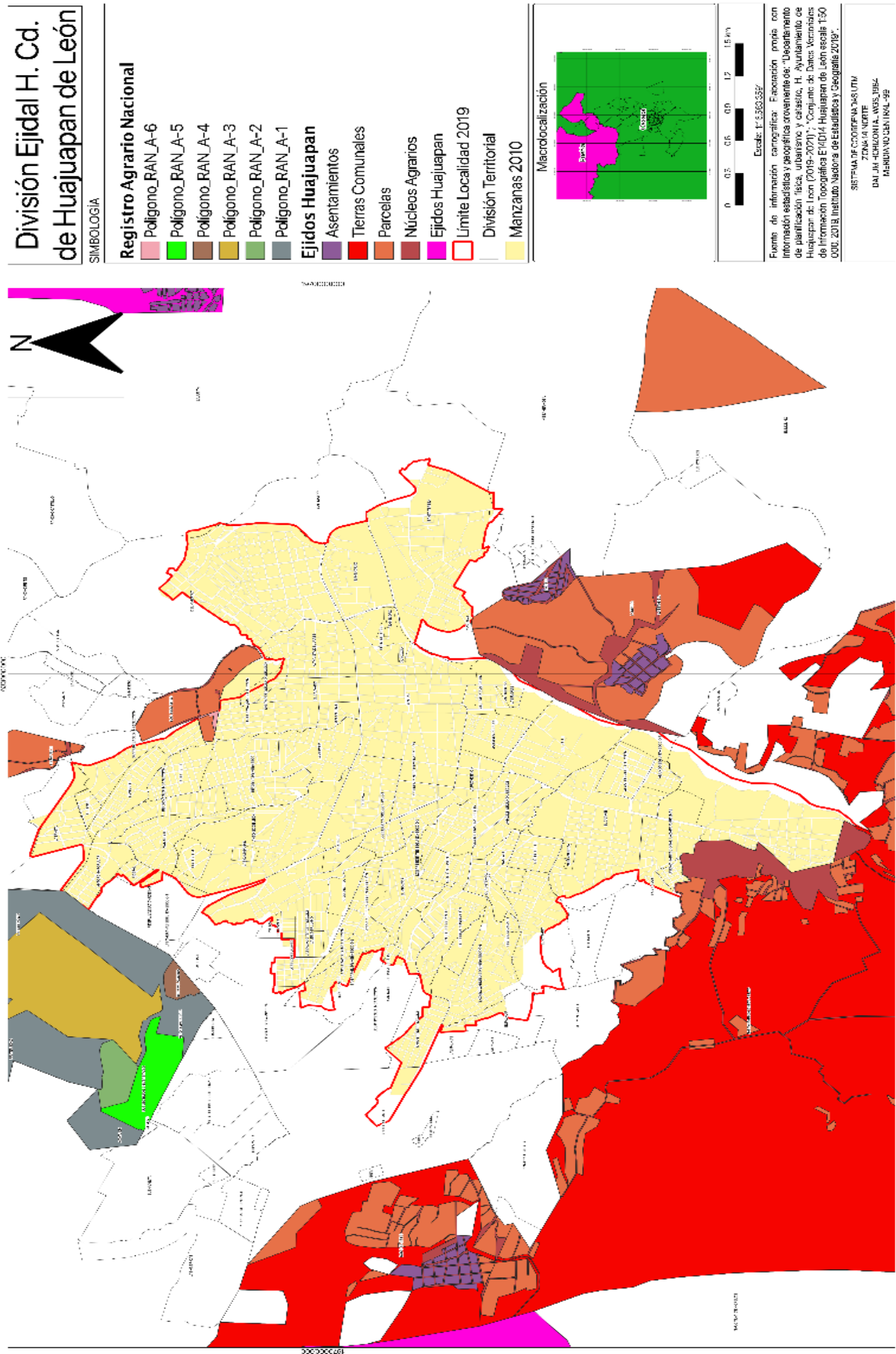
Como se ha mencionado en apartados anteriores, la ciudad de Huajuapán ha estado atravesando un proceso permanente de expansión. Su comportamiento muestra diversas dinámicas en su crecimiento urbano, entre las cuales destacan las áreas rurales y ejidales que se han estado afectando de formas distintas como son nuevos asentamientos, las más notorias son las que tienen alta proximidad a la mancha urbana. Estas dinámicas de comportamiento espacial se han analizado a partir de los polígonos del Registro Agrario Nacional (RAN), los cuales permiten observar la ciudad de acuerdo con las diferentes zonas según su cercanía a la mancha urbana.

Dentro de estos polígonos sobresalen los que son irregulares y que surgen debido a la invasión de territorios por parte de organizaciones o grupos que buscan oportunidades de establecerse de forma arbitraria. A su vez, la cercanía a la mancha urbana ha hecho que algunas de estas tierras sean altamente atractivas para desarrolladores inmobiliarios. Sin embargo, el impacto que tiene la pérdida de tierras agrícolas para convertirse en desarrollos habitacionales tiene otras repercusiones, como es el aumento de la densidad poblacional. Esto añade a la ciudad más desafíos, como son el equipamiento e infraestructura, la congestión de tráfico y deficiencias en servicios básicos en el transporte público colectivo.

Aunado a lo anterior, se han presentado una serie de conflictos legales y sociales por el uso de suelo, ya que los ejidatarios, organizaciones sociales y/o desarrolladores inmobiliarios entran en disputas sobre el uso y la propiedad de la tierra, ya que con la llegada

de nuevos residentes y/o desarrollos urbanos se altera la estructura social y económica de las comunidades tradicionales. A pesar de ello, aún se encuentran algunos polígonos lejanos a la mancha urbana, los cuales conservan sus actividades tradicionales. Lo que podría sugerir que, al encontrarse situados más lejos de la mancha urbana, es posible mantener sus actividades agrícolas y ganaderas, así como la preservación de la cultura y sus tradiciones, ya que hay una menor influencia por parte de la urbanización. Los contras de esto es que se presentan desafíos de aislamiento y de falta de infraestructura, por lo que tienen un acceso limitado a servicios como salud, educación y mercados.

Con relación a esto, podemos decir que la ciudad de Huajuapán presenta un panorama diverso en términos de uso y transformación de tierras agrarias de acuerdo con su proximidad a la mancha urbana, por lo que en la *figura 5* ilustramos la manera en que está dividido ejidalmente la ciudad de Huajuapán. Cabe mencionar que los polígonos del RAN son fundamentales para entender estas dinámicas, ya que proporcionan una base para obtener información sobre la proximidad y clasificación del suelo, lo que facilita a los planificadores proponer diseños estratégicos que equilibren el desarrollo urbano con la conservación de áreas rurales y que promuevan el respeto a las tradiciones agrarias uniendo esfuerzos para mantener la sostenibilidad a largo plazo, tanto de los recursos naturales como de la economía local. Lo que supondría una minimización de conflictos y por ende una transición armoniosa.



1.3.3 Zonificación de la mancha urbana

Los resultados estadísticos que evidencian la evolución urbana de Huajuapán de León muestran un crecimiento demográfico sostenido, incrementado la demanda de transporte público hacia áreas periféricas. Esta expansión ha obligado al sistema de transporte público a adaptarse ante los retos que el esparcimiento implica, por lo que se han estado trazando diferentes rutas. Así mismo, se han adecuando los horarios de servicios para cubrir las nuevas áreas urbanizadas, pues a medida que la ciudad ha crecido, también se ha ido experimentando un incremento en la movilidad. De esta manera el transporte público se ha convertido en un elemento esencial para conectar las nuevas zonas habitacionales con el centro de la ciudad.

Conviene reiterar que en Huajuapán la expansión urbana se ha desarrollado sin una planificación adecuada del transporte, situación que ha llevado a una congestión vehicular cada vez más complicada. Asimismo, el transporte público y privado se podría enfrentar al difícil acceso de las nuevas zonas de la periferia, afectando la movilidad y la calidad de vida de los residentes. Sin embargo, lo más sobresaliente de esta problemática es el papel que han desempeñado las OSC en Huajuapán, ya que han sido fundamentales en la organización comunitaria y en la provisión de servicios esenciales, especialmente en lo que refiere a su vinculación con el transporte colectivo facilitando la cohesión social. Por medio de esto podemos decir que el comportamiento urbano de Huajuapán de León y su relación con el transporte público están profundamente interconectadas, ya que el crecimiento demográfico y la expansión urbana aumentan la demanda de un sistema de transporte público eficiente. El cual debe de adaptarse y sobre todo expandirse para cubrir la conectividad y accesibilidad a todas las zonas de la ciudad.

Sin embargo, no es lo único que sobresale de las OSC, pues debido a que han controlado el territorio a través de la autoasignación de rutas de transporte, la mayoría de ellas al margen de la ley, podemos señalar que es así como se permean relaciones de poder que logran reconfigurar el espacio urbano y social de la ciudad de manera informal, lo que pone en manifiesto las relaciones de poder descritas por el filósofo y sociólogo Michel Foucault, para quién el poder se manifiesta a través de redes y relaciones sociales capaces de reconfigurar las formas de organización social y desarrollo territorial.

Para entender mejor la teoría de Michel Foucault, en su obra *Vigilar y castigar* (1975) es necesario reflexionar la forma en que expone cómo el poder no se ejerce únicamente desde

instituciones centrales, sino que se dispersa a través de una red de relaciones sociales y prácticas cotidianas. Esta visión del poder, que Foucault llama "microfísica del poder", se refleja en el funcionamiento mismo de las OSC, las cuales, a pesar de que operan fuera de la legalidad formal, logran influir significativamente en la configuración del espacio urbano. Dicho de otra manera, las OSC, a través de prácticas no oficiales, ejemplifican cómo el poder se distribuye y ejerce en múltiples niveles y esferas de la sociedad, transformando y reorganizando el territorio y su desarrollo.

Foucault señala que el estudio del poder y de lo que supone su análisis requiere que se le conciba no tanto como una propiedad, sino como una estrategia, es decir, que sus efectos de dominación no sean atribuidos a un tipo de 'apropiación', sino a una serie de disposiciones y maniobras, a unas tácticas, técnicas y funcionamientos; que se descifre en él una red de relaciones siempre tensas, siempre en actividad, más que un privilegio que se podría detentar (1975: 27). De acuerdo con estos planteamientos es como consideraremos los desafíos presentes y las oportunidades futuras para el desarrollo urbano sostenible de Huajuapán de León por medio de la evolución urbana y su consecuente relación con el transporte y las OSC.

Dicho de otra manera, la teoría de Foucault nos ayuda a ver cómo estas dinámicas de poder influyen en la planificación urbana y en la creación de espacios sociales, destacando la importancia de considerar tanto las estructuras formales como las informales en el estudio del desarrollo urbano. Asimismo, nos ayudará a conocer la orientación de la expansión urbana con relación a una serie de problemáticas, de las cuales nos centraremos en la conformación de la identidad del territorio de Huajuapán a través de las relaciones entre la organización, producción y desarrollo de las OSC y la construcción del territorio a partir de las relaciones de poder. Por lo que en esta investigación se observará al territorio desde la mirada de la ciencia y el poder políticos.

Es importante precisar que la dimensión política es una de las cuatro dimensiones de análisis del territorio según Haesbaert, (2011), para quien la perspectiva teórica del Binomio espacio-tiempo opta por una mirada de las relaciones de poder históricamente circunscritas, las cuales han trascendido en el periodo 2000-2020 a través del ejercicio de poder entre las OSC relacionadas al transporte colectivo taxis y el modelo corporativista clientelar del Estado Mexicano.

A través del mapa siguiente se muestra geográficamente el sistema de transporte público-colectivo con la finalidad de evidenciar la infraestructura y equipamiento urbano con el que se cuenta, así como con los suelos de uso comercial, administrativo y de movilidad alejados de lo industrial. La importancia de definir el modelo de la ciudad de Huajuapán responde a la necesidad de mostrar o explicar de forma simple la realidad de este espacio. Por lo que es necesario explicar el proceso sistemático de análisis bajo el cual se ha pretendido dar una presentación de la ciudad de acuerdo con los modelos de ciudad siguientes (Burdet, 2018).

En la primera fase de este análisis geoespacial se partió del modelo de Burgess (1925), el cual describe a las ciudades como una serie de anillos concéntricos o sectores radiales que se extienden desde un Distrito Central de Negocios (DCN). Este DCN, ubicado en el centro de la ciudad, se caracteriza por su fácil acceso y alta oferta de alquileres comerciales, lo que favorece la concentración de empresas en este núcleo central. En el caso de Huajuapán, sobresale la presencia centralizada del transporte público colectivo-taxis, ya que en el centro de la ciudad los colectivos-taxis tienen como base el punto de origen y destino de sus rutas, reforzando su papel como el principal punto de convergencia urbana.

A pesar del análisis hecho a partir del modelo Burgess, resulta necesario simular de manera más evidente la realidad de la ciudad, razón que motivó a ubicar o localizar la relación que guardan los anillos concéntricos con las rutas de transporte colectivo-taxis. Además, de acuerdo con el modelo de sectores propuesto por el modelo sectorial de Hoyt (1939), se ubica la actividad comercial y de servicios a las rutas de transporte, siendo el sector de servicios más importante del municipio, ya que cuenta con radio de influencia en toda la región mixteca de Oaxaca y en dos estados más del sur del país (Puebla y Guerrero).

En este sentido, el primer paso para analizar el territorio de Huajuapán según los modelos presentados es zonificar la ciudad en cuatro cuadrantes, los cuales corresponden a las cuatro zonas geográficas (norte, sur, este y oeste) de la mancha urbana. Este proceso nos permitió visualizar de forma más específica el crecimiento de la ciudad y sobre todo identificar la conexión y relación que guardan las principales vialidades. En este sentido, este ejercicio facilitó la delimitación de la zona de estudio al:

- a. Permitir una contextualización de la zona de análisis en función de algunas de sus características intrínsecas, como es la densidad rural y de su población, la infraestructura desarrollada (que incluye las vías de comunicación terrestre, sistema de transporte público, redes de suministro de agua y energía), así como instalaciones educativas y de salud.
- b. Revelar algunos de los patrones y tendencias que podrían no ser evidentes a nivel macro y que son capaces de informar sobre las decisiones de planificación y desarrollo a lo largo del tiempo.
- c. Observar algunas de las interconexiones y/o posibles relaciones espaciales entre los cuadrantes, revelando cómo el crecimiento en un área puede o no influir en otros.

La *Tabla 5* que mostramos a continuación revela los kilómetros cuadrados de la superficie territorial por cuadrante, evidenciando la distribución de la superficie territorial en Huajuapán de León

Tabla 5. Superficie territorial por cuadrante o zona de la ciudad de Huajuapán de León, 2020.

No.	Cuadrante	Superficie (m2)	Superficie (km2)
1	Primer Cuadrante	5,501,889.27	5.50
2	Segundo Cuadrante	2,498,375.83	2.50
3	Tercer Cuadrante	6,371,646.92	6.37
4	Cuarto Cuadrante	1,128,756.01	1.13
Total			15.50

Elaboración propia tomada del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

A partir del análisis de estos cuadrantes se busca mostrar una idea detallada de cómo se organiza y ocupa el espacio urbano, por lo que consideramos que analizar estos datos es crucial para entender las dinámicas territoriales, las políticas de uso del suelo y las implicaciones socioeconómicas que surgen de esta configuración. Además, la distribución de la superficie territorial por cuadrantes sugiere algunos comportamientos relevantes como son:

1. La mayor superficie y densidad urbana se ubica en el primer y tercer cuadrante, comportamiento que puede indicar una concentración de actividades económicas y sociales en estas áreas. A pesar de ello se observa una disparidad en la superficie entre los cuadrantes, lo que sugiere una posible desigualdad, por una parte, en el acceso a recursos y servicios, y por otra, en el nivel de desarrollo e infraestructura, ya que son zonas rurales que se ven afectadas en el acceso a servicios.
2. El comportamiento de expansión tiene sus implicaciones socioeconómicas, ya que las diferentes superficies de los cuadrantes tienen implicaciones en el transporte público, pues en el caso de los cuadrantes más grandes se puede requerir una mayor inversión en infraestructura de transporte para asegurar una movilidad adecuada y accesible para todos los residentes. Asimismo, las zonas con mayor superficie y desarrollo también pueden concentrar más poder económico y político, lo que puede crear desequilibrios afectando la equidad social y económica en la ciudad.

3. Una vez trazados los cuatro cuadrantes fue necesario zonificar algunos aspectos territoriales como son la distribución de la población por AGEB urbana, las condiciones sociales, la urbanización e infraestructura y la oferta de servicio de transporte público colectivo-taxis.

1.3.4 Distribución de la población por AGEB-urbana

El análisis del crecimiento demográfico y la distribución de la población es esencial para entender la dinámica urbana y planificar el desarrollo sostenible de una ciudad. En este contexto, el análisis de la clasificación de habitantes por Área Geoestadística Básica (AGEB) en la zona urbana de Huajuapán de León realizada en el año 2020 puede proporcionar información valiosa sobre la distribución de la población, sus implicaciones en la planificación urbana y la provisión de servicios.

Asimismo, puede revelar desigualdades poblacionales, como lo es el caso de las Zonas 1 y 3 donde se muestra una mayor población. Esta información es vital debido a que indica las áreas que requieren una mayor inversión en infraestructura y servicios, así como la importancia de la intervención de OSC y la participación ciudadana a fin de promover un desarrollo urbano equilibrado y sostenible. A partir de esto es como podemos considerar que la planificación integrada y coordinada es esencial para abordar los desafíos del crecimiento demográfico y mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de la ciudad, por lo que a continuación se ilustra la distribución de la población por cuadrantes.

Tabla 6. Total, de habitantes por AGEB en la zona urbana, Huajuapán de León, 2020.

Cuadrante	Total, Habitantes	%
Zona 1	24,800	44%
Zona 2	8,832	16%
Zona 3	19,509	35%
Zona 4	2,946	5%
	56,087	100%
Elaboración propia tomada del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). <i>Censo de Población y Vivienda 2020</i> . Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/		

Para fines de esta investigación se ha elegido trabajar con la zona 1 noroeste de la ciudad. En esta zona se localizan 29 AGEBS que representan el 44% del total de la población asentada en el municipio, porcentaje que equivale a 24,800 personas. Esta situación refleja que la zona 1 es la más habitada de la ciudad y por tanto la que más se relaciona con un alto índice de demandas de equipamiento urbano y de vías de comunicación alternas que satisfagan la necesidad de movilidad de la población asentada en este territorio.

Como se señaló en el apartado anterior, en la zona 1 de análisis el primer cuadrante de Huajuapán de León cuenta con una superficie de 5, 501, 889.27 m² (5.50 km²), en la que se concentran 11 de las 29 AGEB-urbanas, lo que constituye el 44% del territorio urbano. La extensión urbana del territorio es una de las características que permitieron que el presente análisis se centrará en las particularidades específicas de esta zona 1, explorando su importancia y los factores que le confieren espacio clave para el desarrollo de la ciudad.

A pesar de que la extensión de la superficie del primer cuadrante indica una alta densidad residencial, sin embargo, esta área tiene una mezcla de viviendas de diferentes tipos y una variedad de niveles socioeconómicos, mostrando una diferencia en las necesidades de desarrollo urbano y la expansión de infraestructuras. Por lo que consideramos que el primer cuadrante de Huajuapán de León es un área clave para entender el desarrollo urbano, económico y social de la ciudad, así como su considerable superficie y alta densidad de actividad que lo convierten una zona de alta expansión, exigiendo un enfoque equilibrado en la planificación urbana y el desarrollo sostenible.

1.4 Condiciones institucionales en la oferta del servicio público de transporte

Este apartado tiene como objetivo principal reflexionar acerca del papel que juegan los instrumentos jurídicos en materia de movilidad y transporte, por lo que se realiza un análisis y discusión de las leyes, reglamentos y normatividad presentes a través de un material bibliográfico, documental y estadístico del periodo 2000-2020 referente a las instituciones oficiales relacionadas al servicio de transporte. Algunos medios de investigación utilizados son Planes Estatales y Municipales de Desarrollo, Actas de cabildo y periódicos, revistas y libros locales y estatales.

Al respecto, consideramos que reflexionar acerca de las leyes no sólo nos permitirá esclarecer la manera en la que se establecen un conjunto de normas y regulaciones, sino que

también se puede reflejar la manera en la que se perpetúan las relaciones de poder existentes en Huajuapán, mismas que pueden ir de la mano de las leyes o transgredirlas. Es conveniente reconocer que a pesar de que el marco jurídico es el encargado de regular el acceso a los recursos del transporte público al limitar el beneficio a ciertos recursos financieros mediante regulaciones, las leyes no han podido influir directamente en la conducta de los individuos y grupos de transportistas, ya que la otorgación de concesiones y permisos para operar colectivos taxis se encuentra más allá de este marco jurídico, lo que consolida su control sobre el mercado del transporte. Es importante reconocer que un examen de las leyes y regulaciones en Oaxaca y Huajuapán podría mostrar y ayudarnos a identificar cómo es que se estructuran las concesiones de transporte y quiénes son los beneficiarios, ya que se podrá reconocer si estas leyes favorecen a ciertos grupos sobre otros, creando relaciones de dependencia y control.

Paradójicamente las leyes y políticas han facilitado la formación de relaciones corporativas-clientelares, donde ciertos actores del transporte tienen privilegios y beneficios exclusivos (relaciones corporativas-clientelares). Estas relaciones se basan en intercambios de favores y lealtades, consolidando aún más el poder en y por parte de estos grupos. A través de los siguientes párrafos y capítulos se logrará mostrar evidencias de cómo los permisos y concesiones de transporte se otorgan frecuentemente a organizaciones con fuertes vínculos políticos, lo que perpetúa un sistema de poder desequilibrado y clientelar.

Históricamente el servicio colectivo de transporte en el Estado de Oaxaca ha sido regulado por varias leyes. Ejemplo de ello es la Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca¹⁰, la cual estuvo en vigor desde 1969 hasta el año 2012. En este año tuvo su primera reforma y cambió su nombre a Ley de Transporte del Estado de Oaxaca, 2013¹¹. Cuatro años después, en el año 2017 se promulgó la Ley de Tránsito, Movilidad y Vialidad del Estado de Oaxaca, esta última tiene como eje central regular más aspectos del transporte público y privado, incorporando conceptos como la movilidad y la seguridad vial. Asimismo, en el año 2019 se publicó la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, la cual implementa algunos principios, objetivos y estrategias dirigidas a la movilidad sustentable, esta vez incluyendo la

¹⁰ Publicada en el *Periódico Oficial del Gobierno del Estado* con fecha cinco de julio de 1969, mediante decreto número 62.

¹¹ Mediante decreto número 2082 de fecha 9 de diciembre del 2013 se publicó en el *Periódico Oficial*.

movilidad en bicicleta. Además, refuerzan la promoción y fomento del uso del transporte público y la movilidad no motorizada.

En cuanto a las instituciones y/o dependencias encargadas de regular el transporte cabe mencionar que en el año 2012 la primera Coordinación de Transporte del Estado (COTRAN) cambió su nombre a Secretaría de Vialidad y Transporte (SEVITRA)¹². Posteriormente, en 2019 se convirtió en la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) dando cumplimiento a la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca, la cual era encargada de regular el transporte y la movilidad en el Estado. Es preciso mencionar que el marco jurídico estatal especifica los requisitos para los municipios en materia de transporte y movilidad, estos requisitos incluyen la elaboración de planes y programas municipales de movilidad, la creación de consejos municipales de movilidad y el cumplimiento de ciertas obligaciones en cuanto a la regulación del transporte y la movilidad en sus respectivas jurisdicciones.

En cuanto a las normas técnicas para el transporte, han existido diversas disposiciones que permiten regular aspectos específicos, de los más sobresalientes encontramos la seguridad vehicular, la protección al medio ambiente y la accesibilidad para personas con discapacidad. Cada una de ellas especifica detalles y requisitos que se deben cubrir, de los cuales sobresalen los siguientes:

1. Define quién es la autoridad responsable que autoriza los mecanismos y procesos, y señala cuál es el papel del gobierno municipal dentro de su territorio.
2. Describe los requisitos que les permite adquirir una concesión, los cuales pueden ser por la vía individual o por la vía colectiva, siendo esta última la que prevalece y la que obtiene las concesiones.
3. Determinan los criterios referentes a la cantidad de concesiones que se deben autorizar en cada territorio.
4. Especifican los tiempos de duración de las concesiones.
5. Definen cuál es la ubicación territorial de las bases de transporte y determinan sus características operativas.
6. Señalan las condiciones mecánicas, físicas, de limpieza y el modelo de las unidades de motor.

¹² Decreto 1073 publicado el 10 de marzo del 2012 en el *Periódico Oficial del Gobierno del Estado*.

7. Autorizan las diferentes sanciones e infracciones que creen provoca una violación en cada rubro. A continuación, se ilustra



En cuanto al marco jurídico en materia de transporte colectivo podemos decir que se ha mantenido durante décadas los mismos criterios establecidos desde sus orígenes. Sin embargo, hasta la década del año 2000 se realizan cambios y más especificaciones de sus mandatos. Lo que llama la atención de esto es que después de varias décadas inicia una nueva etapa donde se autorizan sanciones más elevadas, especialmente a partir del año 2018, ya que en este año se incrementa el costo de las multas. Dicho incremento sugiere que los infractores se enfrenten a mayores efectos económicos por no cumplir con la ley, lo que debería desarraigar la costumbre adquirida para cometer futuras infracciones.

No obstante, a pesar de que las sanciones son más severas, no ha sido razón suficiente para disuadir a los transgresores de continuar realizando actividades ilegales o irregulares en el transporte. Incluso vemos que aún persisten las mismas conductas y violaciones a la normatividad, como es el hecho de que el servicio de transporte público no cuente con los permisos correspondientes para transitar. Ante este escenario ha sido necesario diseñar políticas públicas acompañadas de acciones que sean más efectivas para erradicar estas prácticas, por lo que se debe tomar en cuenta que la imposición de sanciones económicas más costosas no es del todo la solución, sino que es necesario que se implementen otras estrategias que involucren a los diversos sujetos y actores.

1.5 Análisis comparativo de las leyes, normas, reglamentos y estatutos en materia de TPC a nivel municipal

Durante el periodo 2000-2020 las leyes y reglamentos que establecen disposiciones relativas a la seguridad vial y la regulación del transporte público y privado sufrieron algunos cambios. En primer lugar, el Reglamento de la Ley de Tránsito Reformada del Estado de Oaxaca (de acuerdo con la última reforma publicada en el periódico oficial del 22 de agosto de 2012) que regula que los vehículos cumplan con ciertas condiciones además de las especificadas en el artículo 3 de la Ley de Tránsito, como mantener la tarifa autorizada visible para los pasajeros y mantener el vehículo en un estado permanente de limpieza, higiene, comodidad y seguridad, posteriormente ha establecido que los vehículos lleven un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, así como un kit de herramientas para la reparación de averías que se pueden llevar a cabo en el sitio. Asimismo, asienta que los vehículos deben estar señalizados con los colores distintivos, llevando en el exterior el nombre de la empresa u organización en la que opera y exhibiendo el número económico asignado por la Secretaría de Movilidad y Transporte.

El reglamento también establece cómo los funcionarios de tránsito o los agentes de policía están autorizados y deben actuar en caso de detener un vehículo, a saber, cuando el conductor está intoxicado (estado de ebriedad) o bien cuando el vehículo está en tan malas condiciones que su situación representa un peligro inminente para sus ocupantes/usuarios o también para otras personas. En este sentido, el mecanismo para la detención de vehículos se da en el caso de que el conductor se encuentre en estado de embriaguez o con uso de sustancias psicoactivas y, sobre todo, cuando la unidad o vehículo que realiza el servicio público transite sin permiso o concesión. De igual manera cuando el conductor no exhiba la licencia de manejo al ser requerido. Sin embargo, aunque la Ley establece los procedimientos para la devolución del vehículo, el proceso no llega a consolidarse muchas veces debido a que las OSC liberan las unidades antes de que sea solicitado o hayan cubierto las infracciones correspondientes, ya sea por los gastos de traslado y la guarda del vehículo.

Dicho de otra manera, la ley tiene bien establecidos los requisitos y sanciones para que se cumplan determinados servicios y cuyo incumplimiento lo hace acreedor a una infracción. Dichas infracciones a las disposiciones de la Ley de Tránsito reformada del

presente Reglamento y de las que dicten las autoridades de Tránsito con base en este reglamento se señalan en la *Tabla* siguiente:

Grupo No. 1 (multa de \$200.00):	Grupo No. 2 (multa de \$100.00)	Grupo No. 3 (multa de \$50.00)
1.- No dar suficiente tiempo para que los pasajeros suban o bajen del vehículo 2.- Hacer servicio público en vehículos no autorizados para ello, o sin contar con la concesión respectiva 2.- Llevar más pasajeros de los autorizados.	1.- Transportar pasajeros en lugares peligrosos 2.- Falta de rótulo con la razón social 3.- Prestar servicio de taxi fuera de la jurisdicción autorizada 4.- Prestar servicio público con placas correspondientes a otro estado en Oaxaca 5.- No respetar la tarifa autorizada o no tenerla visible 6.- Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo o con el motor en marcha 7.- Establecer terminales sin la autorización correspondiente.	1.- Falta de limpieza o condiciones antihigiénicas en vehículos 2.- Falta de cortesía y aseo por parte de los operadores 3.- No pintar los vehículos de servicio público con los colores reglamentarios al sitio correspondiente 4.- Interrumpir el tránsito de vehículos 5.- Mal comportamiento del conductor con las autoridades y pasajeros 7.- Recoger o bajar pasajeros fuera de las terminales. 8.- Cerrarse a otro vehículo o estorbar en alguna forma el tránsito de vehículos.

Elaboración propia tomada del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (2012). *Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca*. Oaxaca: Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

1.5.1 Marco jurídico para el Estado de Oaxaca

Tematizar las principales violaciones y sanciones relacionadas al transporte público colectivo en Oaxaca en el año 2012 funge como una herramienta para la regulación, control y mejora del servicio de transporte público, ya que al clasificar las infracciones y asociarlas con multas específicas se busca fomentar un ambiente seguro, eficiente y de alta calidad para los pasajeros y operadores por igual. Además, recurrir a un sistema de violaciones y sanciones pasadas debería contribuir a realizar mejoras en el sistema de transporte público a fin de hacerlo más ordenado y fiable, beneficiando a toda la comunidad. Sin embargo, toda esta reflexión no tiene sentido si se continúa operando el servicio en desacato a la ley, por lo que en la tabla siguiente mostramos las modificaciones realizadas a las violaciones relacionadas al TPC en el año 2020.

Tabla 8. Principales Violaciones y sanciones relacionadas al transporte público colectivo, año 2020

Descripción	UMAS 2020 \$86.88	
	Mínimo	Máximo
Circular con concesión o permiso vencido	3	100
Circular con exceso de pasajeros	20	100
Falta de concesión o permiso para el transporte colectivo de pasajeros	3	100
Realizar servicio de pasajeros en ruta no autorizada	25	100
Falta de licencia de chofer	10	80
No porta póliza de seguro en el vehículo	50	100
No poner anuncio de tarifa autorizada	10	20
No portar concesión o permiso	30	70
No portar elementos de identificación	30	70
No respetar la tarifa autorizada	30	40
No ostentar cromática autorizada	100	200
Prestar el servicio con vehículo en malas condiciones	25	50
Por hacer base en lugares prohibidos o no destinados para ello	50	100
Alteración de horarios	30	40
Ampliación de rutas sin autorización	30	40
Invasión de ruta	50	100

Elaboración propia tomada del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (2020). *Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca*. Oaxaca: Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

Creemos que conocer las infracciones y sanciones en el transporte público es fundamental para regular y mejorar el servicio, garantizar la seguridad y la calidad, y planificar el desarrollo urbano de manera sostenible. Sin embargo, diversos factores económicos, sociales y estructurales han contribuido durante décadas al incumplimiento de estas normas por parte de los transportistas. En consecuencia, abordar estos problemas requiere un enfoque multifacético que incluya una fiscalización más efectiva, educación y concienciación, y la participación de las OSC y la sociedad civil.

Aunado a estos aspectos, es necesario recordar que en principio las sanciones tienen el propósito de disuadir a los infractores de cometer nuevamente una violación a la ley, ya que fueron diseñadas para ayudar a mantener el orden y la seguridad en las ciudades y/o

carreteras, lo que es beneficioso para todos los usuarios de la vía pública. En este sentido, se espera que las multas hagan más conscientes a los transportistas de sus acciones y los animen a cumplir con las disposiciones de la Ley de Tránsito y su Reglamento. Es pertinente mencionar que lo relevante en la efectividad de las sanciones depende en gran medida de las cantidades económicas que exijan las multas, pero sobre todo del rigor con el cual se lleve a cabo su aplicación, lo cual nos lleva a problematizar la gobernabilidad o capacidad de las autoridades para hacer valer y cumplir la ley, ya que a pesar de que los instrumentos legales en materia de transporte son claros y específicos al mostrar las obligaciones y responsabilidades de los concesionarios, vemos que el problema no es la falta de claridad de estos, sino su nula aplicación.

Entre las disposiciones clave de la regulación se encuentran los requisitos para renovar una concesión, lo que incluye proporcionar garantías y comprobantes de seguro, así como cumplir con las regulaciones relacionadas con el mantenimiento del vehículo, las calificaciones del conductor y la calidad del servicio. Sin embargo, en la realidad diaria del servicio es visible que no es acatado por los transportistas; lo mismo pasa con el reglamento que establece procedimientos para modificar rutas, servicios y personal, así como requisitos para notificar a las autoridades cualquier interrupción o cambio en el servicio, pues se deja de lado toda la normativa jurídica por parte de las organizaciones.

Al respecto, conviene señalar que la Ley Orgánica Municipal fue reformada 5 años después, es decir, en el año 2017. En su capítulo II titulado *La Competencia del Ayuntamiento* se señala en el artículo 43 que dentro de las atribuciones del Ayuntamiento está el ordenar su territorio municipal principalmente para efectos administrativos y en términos convenientes para la comunidad. Esta Ley precisa que el municipio actuará exclusivamente para los casos de concesión de servicios públicos y de su competencia, sin embargo, no está facultado para temas de seguridad pública y tránsito, por lo que se limita a intervenir solo en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial. No obstante, en la práctica las autoridades municipales o locales dejan todo en manos del Estado argumentando su incapacidad legal para dar respuesta a sus peticiones.

Asimismo, el Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, vigente al año 2019, señala que esta nueva ley en su forma y contenido es más amplia y detallada, pero que, sin embargo, conserva la mayoría del contenido en la Ley que le antecede. Lo más

sobresaliente de esto es que se cuenta con más detalles y que establece nuevas tarifas y más sanciones, pues a partir del año 2019 las tarifas son calculadas con base a las UM¹³ vigentes al año de su aplicación, por lo que dichas sanciones podrían aplicarse si las emplearan en contribuir con más recursos a la cuenta pública del Estado de Oaxaca. La novedad en esta versión son las nuevas facultades de los agentes de tránsito, ya que ahora cuentan con una nueva figura que les faculta como policías viales, por lo que a través del artículo 450, en caso de flagrancia la policía vial o supervisor, podrán detener la marcha de un vehículo y solicitar al conductor la entrega inmediata de su licencia, así como la tarjeta que ampare la circulación de este.

De la situación anterior es crucial preguntarse qué ocurre cuando no se cumple la ley ni se regula adecuadamente a los prestadores de servicio de transporte colectivo-taxis, ya que al intentar responder esta interrogante vemos que existe la capacidad de negociación de la ley en contextos donde los transportistas demuestran una desobediencia civil constante que opera como una forma de protesta no violenta que tiene el objetivo de modificar la política y práctica gubernamental en relación con el otorgamiento de permisos y concesiones de acuerdo a sus fines, por lo que nuevamente vemos que a pesar de que la ley es clara en las obligaciones, se observa una persistente desobediencia civil por parte de los transportistas para modificar la política, lo cual enfrenta a la autoridad a una serie de problemáticas como son las siguientes:

- 1) Dificultad para aplicar y hacer cumplir las leyes de tránsito, lo que puede deberse a la falta de recursos, de capacidad administrativa limitada o incluso a la corrupción dentro de las instituciones encargadas de la regulación y fiscalización.
- 2) De forma paralela, las autoridades y organizaciones han abierto la posibilidad de negociar la ley, lo cual podría indicar una debilidad estructural en el sistema legal y de gobernanza. Esta flexibilidad puede ser aprovechada por los transportistas para evitar sanciones, perpetuando un ciclo permanente de incumplimiento.

¹³ La UMA es la unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores. De acuerdo con el artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo, la actualización se debe realizar anualmente.

Este escenario donde prevalece la falta de cumplimiento de las normas y regulaciones ha impactado de formas diferentes, pues lleva a un deterioro significativo en la calidad del servicio, los usuarios se ven afectados por prácticas insalubres como la falta de limpieza y por el comportamiento inadecuado de los conductores y la inseguridad al viajar en vehículos no autorizados o sobrecargados.

En este sentido, el desacato al cumplimiento de los requisitos que la Ley obliga en Oaxaca no sólo implica una resistencia a las leyes y políticas consideradas injustas o inmorales por parte de una comunidad o un grupo de personas, sino que implica la presencia o existencia de relaciones de poder presentes en este desacato. Dicho de otra manera, este fenómeno refleja relaciones de poder en función de quiénes están en posiciones de autoridad y quiénes ejercen su derecho a la resistencia, pues a través de la resistencia las comunidades no sólo desafían las estructuras de poder existentes, sino que también buscan reconfigurarlas y modificarlas para lograr una mayor justicia y equidad, por lo que consideramos que este análisis es capaz de evidenciar la importancia de considerar las dinámicas de poder existentes en el estudio de la legalidad y la resistencia, proporcionando una comprensión más profunda de los conflictos sociales y políticos en Oaxaca.

Derivado de esto es importante considerar que cuando una comunidad o grupo percibe que las leyes y políticas son injustas o inmorales, surge una tensión entre el cumplimiento de la ley y la búsqueda de justicia social. Esta percepción puede estar basada en experiencias históricas de marginalización, exclusión o explotación, sin embargo, estudios sociológicos y antropológicos han mostrado que en muchas regiones de Oaxaca las leyes que regulan el acceso a recursos como la tierra y el agua han sido vistas como favorecedoras de intereses externos a expensas de las comunidades locales (Bartolomé, 1996), lo que se traduce en que las autoridades que implementan y hacen cumplir las leyes ocupan una posición de poder institucional capaz de ordenar y hacer funcionar la ley en favor de ciertos grupos sobre otros.

Proveniente de este planteamiento, algunas investigaciones han demostrado que en el Estado de Oaxaca los funcionarios locales y estatales a menudo tienen vínculos estrechos con élites económicas y políticas, lo que puede influir en la inaplicación de la ley (Recondo, 2007), pues si el gobierno cuenta con los medios legales para sancionar y garantizar el orden y seguridad en el transporte, la pregunta obligada a plantearse es *¿por qué el gobierno no*

ejerce su autoridad para hacer cumplir las leyes y garantizar el orden público frente a una desobediencia civil? Esto puede tener varias interpretaciones.

Primero, el gobierno puede estar mostrando debilidad o falta de voluntad política. Segunda, la inacción puede ser interpretada como una señal de debilidad o falta de voluntad política para hacer cumplir la ley y mantener el orden público. Tercera, hay una erosión en la legitimidad del gobierno, lo cual genera un clima de incertidumbre y desconfianza en la sociedad. Cuarta, existe la posibilidad de que el gobierno pueda estar buscando una solución dialogada o negociada. Quinta, el gobierno puede decidir no intervenir de manera inmediata buscando una solución pacífica al conflicto. Para algunos esto puede ser interpretado como una muestra de sensibilidad y apertura al diálogo y la negociación, pero para otros es una muestra de incapacidad de gobernabilidad o corrupción en el gobierno. Cualquiera de las interpretaciones es posible, así como también la presencia de una combinación de estas, es decir, de una coexistencia plena y consciente de los actores y sujetos actuantes.

Haciendo un comparativo de las sanciones ordenadas por las Leyes durante el periodo de análisis 2000-2020 cabe mencionar que la sanción empezó con pequeñas multas al prestar servicio público en vehículos no autorizados o sin contar con la concesión respectiva a la que se hacían acreedores y a quienes se les hacía pagar una multa por \$200.00. Asimismo, por no cargar rotulado del taxi o no pintar la unidad y estacionarse en lugares no autorizados, debiendo pagar \$100.00. La suma de estas violaciones podía llegar hasta los \$400.00, lo que hacía que la ganancia no fuera optima, pues si en un viaje de ida cobraban por el total de pasajeros \$30.00 quiere decir que máximo en una jornada de trabajo podían liquidar la sanción (considerando mínimo 10 viajes al día). Además, otros factores como la cultura política de la sociedad, el grado de consenso en torno a los valores democráticos a los derechos civiles y políticos, el nivel de participación y organización de la sociedad civil, así como la percepción de la justicia o injusticia de las leyes y políticas, pueden influir en el grado de participación en actos de desobediencia civil, independientemente del nivel de sanciones.

Casi en la recta final del periodo de análisis 2018-2020 encontramos que las tarifas de las sanciones se incrementaron de forma estratosférica en relación con el periodo anterior, pues debían pagar \$200.00 por no contar con el permiso o concesión de transporte público, lo cual pasó a 30 UMAS, mismas que en el 2019 equivalen a \$2,606.40 mínimo y máximo

\$8,688.00, considerando los 10 viajes del primer ejemplo. Esto deja ver que resultan necesarios aproximadamente 7 días de trabajo, bajo el supuesto de \$30.00 por viaje, para pagar la multa. En otras palabras, se pasó de un día de trabajo a siete días de trabajo para lograr liquidar las multas de las cuales son acreedores por no contar con concesiones.

En esta relación con las multas y sanciones, encontramos que las amonestaciones económicas pueden tener efectos negativos en la población civil, especialmente en los más vulnerables (principalmente choferes y sus familias), ya que estas sanciones pueden limitar el acceso a alimentos, medicinas y otros bienes esenciales, lo que puede llevar a una crisis económica familiar, lo que sugiere que la implementación de sanciones y multas deba equilibrarse y vigilarse en los gobiernos y las élites poderosas para prevenir posibles abusos de poder.

Para el caso de los prestadores del servicio de transporte público colectivo-taxis en que no se obedecen las leyes ni la autoridad y no se aplican las sanciones correspondientes, puede haber consecuencias negativas en el orden y respeto del marco jurídico en otras áreas sociales, además de socavar la confianza en el sistema legal y la autoridad gubernamental, ya que si las personas observan que los delitos no son castigados, puede haber una tendencia en cascada para seguir violando la ley cada vez más y más. Como es el caso de dos décadas de impunidad en la oferta de transporte público colectivo-taxis. Además, la falta de aplicación de la ley y sanciones puede llevar a una mayor presencia de delitos y violencia social generalizada, pues si los infractores creen que pueden cometer delitos como ofertar transporte sin permisos, apropiarse de espacios públicos, colonias y territorios sin ser castigados, es más probable que lo hagan cada vez más personas.

Esto ha permitido una escalada en los índices de delitos en materia de transporte, misma que va acompañada de las luchas que trae consigo el proceso de su operatividad o funcionamiento, lo que a su vez puede tener un efecto perjudicial en la seguridad pública del municipio, pues no están concesionados ni cuentan con permisos oficiales, ni hay un registro de unidades de transporte con el que se cuente y por tanto no circulan de manera oficial ni se atienen a los lineamientos oficiales requeridos. Así, por ejemplo, los choferes son contratados sin protocolos de seguridad y se desconoce la identidad de los dueños de las unidades.

Una vez presentado un pequeño recorrido del modelo de regulación en materia de transporte en el Estado de Oaxaca y sus municipios, es necesario referir a la apropiación

territorial donde se desarrolla la desobediencia o impunidad civil, es decir, el papel que juega la apropiación normativa en el contexto del transporte. Conviene señalar que el contexto territorial que acompaña al fenómeno de oferta y demanda de transporte y el modelo de operatividad ilegal/irregular lleva a que recordemos que en México la regulación del territorio y la protección de los espacios corresponden principalmente al gobierno estatal y municipal, en colaboración con las autoridades federales y las comunidades locales.

Para evitar esta serie de inconvenientes y reforzar su papel en el año 2020 la Ley de Ingresos del Municipio de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Distrito de Huajuapán, para el ejercicio fiscal 2020, estableció que las sanciones por infracciones de vialidad en un municipio se determinarán de acuerdo con la Ley y su Reglamento de Vialidad y Tránsito como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 9. La Ley de Ingresos del Municipio de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, 2020.

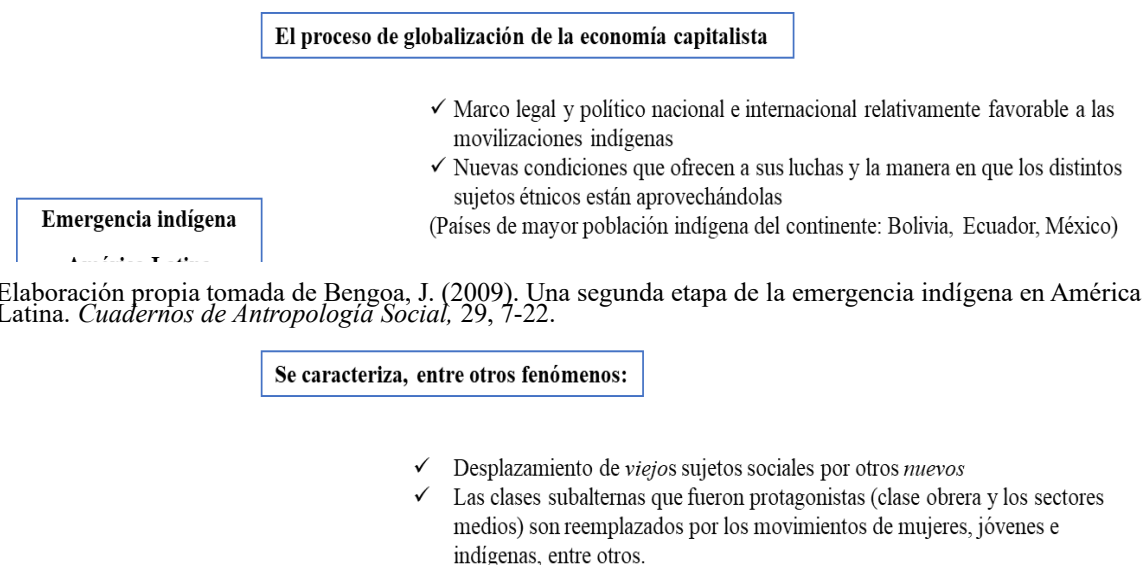
Concepto	Multa
No usar el cinturón de seguridad el conductor y sus acompañantes	\$200.00
No contar con la documentación del vehículo o licencia de conducir vigentes (tarjeta de circulación, permiso, placas y todos los demás documentos necesarios)	\$200.00
Utilizar placas diferentes a las expedidas o licencia de conducir a nombre de otra persona	\$1,000.00
Realizar ascenso y descenso de personas en lugares prohibidos	\$200.00
Exceder el número de pasajeros autorizados en la tarjeta de circulación	\$500.00
Estacionarse en doble fila (por más de 10 min)	\$210.0
Exceder el número de pasajeros (particular o taxi) autorizados en el tarjetón de circulación	\$210.00
Cargar combustible con pasajeros a bordo en el caso de los vehículos del servicio público	\$200.0
Darse a la fuga cuando se cometa alguna infracción al presente reglamento	\$3,500.0
Circular con vehículos de los que desprenda material contaminante y olores nauseabundos o de construcción	\$1,500.0
Realizar carga y descarga obstruyendo el flujo vehicular o fuera de los lugares permitidos	\$200.0
Estacionarse a menos de 6 metros de las esquinas	\$200.0
Apartar lugares de estacionamiento con la colocación de obstáculos en la vía pública	\$200.0
Colocación de objetos que obstaculicen el libre tránsito en las banquetas	\$200.0
Vehículos de transporte público (foráneos y locales) fuera de ruta	\$200.0
por comportamiento perturbador, desobediencia a mandatos legales y falta de respeto hacia figuras de autoridad	200.00
Por usar un espacio público con fines comerciales con una ranura de 3 x 2.10 metros (por día)	\$ 200.00
Por usar un espacio público como sitio de transporte o base con un espacio de 3 x 2.10 metros, (por día)	\$ 150.00
Por causar desorden, hacer ruido o perturbar la paz en calles y lugares públicos, la pena es de (Unidad de Medida y Actualización) (por evento)	1 a 100 UMAS

Comportarse de una manera que perturbe la tranquilidad y la armonía de las personas en los espacios públicos.	1 a 100 UMAS
Por desobedecer un mandato legal de una autoridad, (por evento)	1 a 100 UMAS
Por faltar al respeto o mostrar una falta de consideración hacia los representantes de la autoridad o empleados en el desempeño de sus funciones, (por evento)	1 a 100 UMAS

Elaboración propia tomada del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (2020). *Ley de Ingresos del Municipio de Heroica Ciudad de Huajuapán de León*, Distrito de Huajuapán.

1.6 Régimen de sistemas normativos en el Estado de Oaxaca y su relación con las comunidades indígenas.

Con frecuencia se escucha hablar de la emergencia de los movimientos indígenas en América Latina. En las últimas décadas se le ha relacionado con los procesos de globalización neoliberal teniendo lugar en todo el continente, pero especialmente en países como Bolivia, Ecuador y México. En lo que respecta a nuestro país, el caso de Oaxaca sobresale por ser uno de los Estados con mayor presencia de comunidades y variantes indígenas, lo cual ha



impactado en todos los ámbitos y sectores sociales, económicos, políticos y culturales, trayendo consigo la necesidad de desplazar viejos sujetos sociales por otros nuevos.

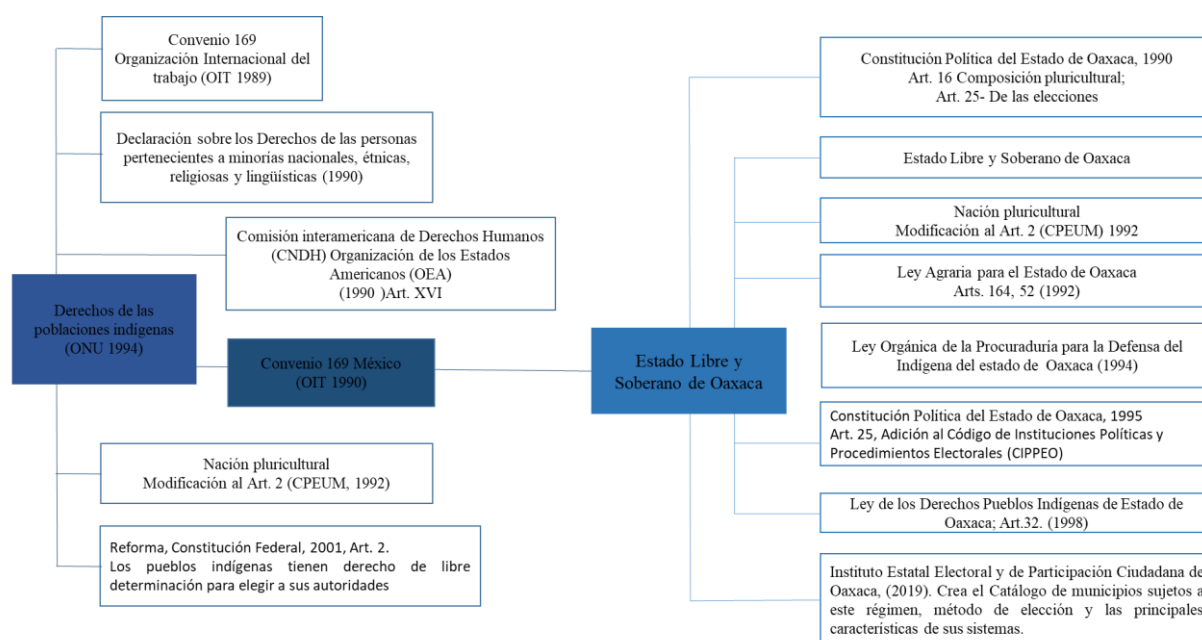
El esquema anterior sintetiza la manera en que la globalización económica-capitalista refiere a los procesos de integración y expansión de los mercados y las economías a nivel mundial impulsada por políticas neoliberales, avances tecnológicos, así como la liberalización del

comercio y la inversión. Este proceso ha tenido múltiples consecuencias en diferentes regiones y sectores de la sociedad, como es el caso de la emergencia indígena y la globalización. Misma que ha traído una creciente visibilidad y reivindicación de derechos de los pueblos indígenas, como han sido luchas por la tierra, la cultura, la autonomía y, sobre todo, luchas contra las políticas que afectan negativamente sus territorios y modos de vida. Esto se puede traducir en una desigualdad de intereses, de conflictos, de beneficios económicos muy significativos entre las sociedades neoliberales y las sociedades indígenas, ya que estos grupos, históricamente marginados, enfrentan desafíos únicos como resultado de la explotación de sus tierras y recursos.

Razón por la que llegamos a considerar que la emergencia indígena es una respuesta ante estas injusticias, manifestándose a través de movimientos sociales, demandas de derechos y reconocimiento. Además, creemos que es crucial analizar estos fenómenos desde una perspectiva crítica, considerando no sólo los aspectos económicos, sino también los sociales, culturales y ambientales a fin de lograr un equilibrio entre el desarrollo económico y la justicia social, promoviendo un desarrollo sostenible y equitativo. Al respecto, es importante considerar que las políticas deben ser inclusivas, respetando la diversidad y los derechos de todos los grupos, especialmente los más vulnerables. A pesar de ello, es decir, que se propicien nuevas condiciones para evidenciar y apoyar sus luchas, también se han producido nuevos sujetos étnicos que se aprovechan del título, dejando sin oportunidad a las verdaderas comunidades indígenas.

Es importante señalar que Oaxaca, al igual que el resto de los Estados en México, está estructurado bajo un sistema democrático representativo donde las decisiones son tomadas por representantes elegidos a través del voto. No obstante, las comunidades indígenas habían sido excluidas de este derecho, por lo que resulta oportuno reconocer que el gobierno del Estado de Oaxaca fue el primer Estado de la República Mexicana que reconoció la importancia de conservar el sistema de gobierno a través de los usos y costumbres de las comunidades indígenas, por lo que ha establecido diferentes mecanismos para continuar con estas estructuras. Lamentablemente, el modelo económico neoliberal ha promovido la privatización de recursos naturales, la apertura de mercados y la liberalización del comercio y la inversión, trayendo consigo un alto impacto en la explotación de los recursos naturales, culturales y laborales de las comunidades indígenas.

El esquema que se muestra a continuación refleja un esfuerzo significativo por parte del Estado de Oaxaca para integrar y proteger los derechos de las poblaciones indígenas dentro de su marco legal. Dicho de otra manera, el Estado a través de diversas leyes y modificaciones constitucionales ha trabajado para asegurar que las comunidades indígenas tengan reconocimiento, participación política y control sobre sus tierras y recursos.



Nota: Nueva configuración, es deber de las instituciones estatales no sólo conocer las normas indígenas, sino el conjunto del sistema, lo que incluye principios, autoridades, instituciones, procedimientos y formas de resolver controversias.

Elaboración propia tomada de Organización Internacional del Trabajo. (1990). *Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes*. México; Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (1992). *Modificación al Artículo 2: Nación pluricultural*; Congreso del Estado de Oaxaca. (1994). *Ley Orgánica de la Procuraduría para la Defensa del Indígena del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México; Congreso del Estado de Oaxaca. (1998). *Ley de los Derechos de los Pueblos Indígenas del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México; Instituto Estatal Electoral y de Participación Ciudadana de Oaxaca. (2019). *Catálogo de municipios sujetos a este régimen, método de elección y las principales características de sus sistemas*. Oaxaca, México; Congreso del Estado de Oaxaca. (1990). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. Oaxaca, México; Congreso del Estado de Oaxaca. (1995). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. Oaxaca, México; Congreso del Estado de Oaxaca. (1994). *Ley Orgánica de la Procuraduría para la Defensa del Indígena del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México; Congreso de la Unión. (1992). *Decreto por el que se modifica el artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Diario Oficial de la Federación; y Congreso del Estado de Oaxaca. (1992). *Ley Agraria del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México.

Como podemos ver, el reconocimiento se ha expandido a nivel nacional, teniendo un proceso pluricultural y de inclusión de los derechos indígenas en la constitución. Algunos pasos han sido cruciales para promover que estos derechos sean respetados y protegidos. Dentro de los logros sobresalientes encontramos leyes capaces de regular la participación de las comunidades indígenas a fin de que sean tomadas en cuenta para las elecciones y las instituciones políticas, asegurando que tengan voz en la toma de decisiones que afectan sus

vidas. De igual manera, la legislación agraria asegura que estas comunidades puedan mantener su relación tradicional con la tierra, lo cual es fundamental para conservar su existencia, cultura y tradiciones. De igual forma, se logró la creación de la Procuraduría para la Defensa del Indígena junto con el Instituto Estatal Electoral y de Participación Ciudadana, estos mecanismos han sido implementados para asegurar la efectividad de estas leyes a fin de proporcionar un recurso en caso de violaciones de derechos.

A la vez se muestra cómo se ha configurado un marco legal robusto que refleja el compromiso del Estado de Oaxaca con la protección y promoción de los derechos de las poblaciones indígenas, ya que la implementación y el cumplimiento efectivo de estas leyes son cruciales para asegurar que los derechos de las comunidades indígenas no solo sean reconocidos a nivel legal, sino también en la práctica diaria. Sin embargo, las condiciones de apertura global han impactado negativamente a estas comunidades, por lo que se ha provocado un foco de emergencia en la lucha de los movimientos indígenas a fin de evitar la discriminación y la exclusión.

Esta situación a menudo los obliga a buscar diferentes fuentes de trabajo, como es el caso de la región mixteca y en particular de Huajuapán de León, ya que encuentra como mejor opción dedicarse a actividades como el transporte y el comercio informal. Sin embargo, estos trabajos han sido precarios y mal remunerados, por lo que esta actividad no resuelve el problema de fondo, sino que únicamente permite que cada vez más individuos tengan una resistencia social y por ende mayores luchas por sus derechos y mejoramiento de las condiciones de vida. En este sentido, la necesidad de sobrevivir y subsistir en este sistema provoca la defensa de sus intereses por encima de la ley, es decir, para muchos trabajadores indígenas dedicarse al transporte representa una oportunidad para mantener a flote a sus familias y también a sus comunidades, por lo que no están dispuestos a arriesgar perderlos y siempre están al frente de la lucha de sus intereses. Conjuntamente, muchos de estos trabajadores tienen desconfianza en el gobierno debido a la discriminación histórica y la falta de apoyo que han experimentado por pertenecer a los grupos más vulnerables, resistiendo a las acciones del gobierno y a los intereses políticos que esconden las prácticas de gobierno en Oaxaca.

Además, debido a que una gran parte de la población es indígena y muchas comunidades dependen del trabajo en el transporte, llegan a considerar esta actividad como

una fuente de empleo que les da la posibilidad de satisfacer algunas de las necesidades básicas de sus familias, por lo que las organizaciones sociales del transporte en estas comunidades tienen un papel importante en la provisión de estos servicios y en la defensa de los derechos de los usuarios. Aspecto que nos hace considerar la presencia de poder entre las organizaciones sociales del transporte, la identidad indígena y el gobierno de Oaxaca. En otras palabras, hay una relación entre el ejercicio del poder, las normas jurídicas, las organizaciones sociales, el transporte, el clientelismo y el corporativismo.

Cabe mencionar que, en el caso de las normas jurídicas, al ser instrumentos y una fuente importante para el ejercicio del poder en Oaxaca, han sido superadas, por lo que en muchas ocasiones han debilitado su capacidad para regular el comportamiento de las organizaciones sociales, particularmente las relacionadas con el servicio de transporte por su relación directa con el clientelismo y el corporativismo. Por lo que se manifiesta un tipo de impotencia por parte del gobierno para ejercer su autoridad y brindar seguridad en sus territorios, ya que las OSC son las que han asumido el control y dominio de la movilidad de sus habitantes al brindar servicios alineándose a las necesidades que demandan.

Por lo que podemos ver que estas organizaciones han desarrollado la capacidad de presionar no sólo al gobierno, sino también a otros sujetos que ejercen el poder, logrando tener incidencias al hacer modificaciones en las políticas públicas y sobre todo en la distribución de recursos. Sin embargo, es frecuente observar que las OSC han caído en prácticas clientelares y/o corporativistas; situación que en algunos casos ha debilitado su capacidad para representar de manera efectiva los intereses de sus miembros. Incluso algunos líderes entrevistados del servicio de transporte público-colectivo para esta investigación han reconocido que forman parte de una de las rutas o medios de incorporación al modelo clientelar. Lo cual sugiere que este sector es controlado por líderes, sindicatos y/o grupos de interés que han logrado ejercer el poder económico y político. Además, como ya mencionamos, estos actores han tenido la capacidad de presionar al gobierno para obtener no sólo concesiones de transporte, sino que han diversificado sus beneficios, lo que ha llevado a la creación de un modelo de colectividad que domina el territorio, lo cual será expuesto en el capítulo siguiente.

CAPÍTULO 2

Procesos de apropiación territorial: el rol de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC)

2. Contexto de la investigación de campo

A partir de la estructura de la mancha urbana de la ciudad de Huajuapán y de su distribución en cuatro zonas, decidimos tomar la técnica de recolección de información mediante entrevistas semiestructuradas a líderes de Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) como son la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), la Organización del Transporte Alternativo de la Mixteca (OTAN), la Unión de Transportistas Alternativos de la Mixteca (UTRAM), el Frente Popular Revolucionario (FPR), Antorcha Campesina y Sitios independientes no agremiados, a fin de recolectar información práctica respecto al servicio de transporte colectivo-taxis en la zona 1 noroeste.

Estas organizaciones están relacionadas a la prestación de servicios de transporte, mismas que son afines y que bosquejan alguna conexión, como es el caso de la Confederación de trabajadores de México (CTM) y el Frente Nacional Indígena Campesino (FNIC), ya que tienen como característica principal ser pioneras en las luchas sociales de la región mixteca. Algunas de estas características son las siguientes:

1. La integración de la CTM y la FENIC en las OSC han puesto en manifiesto las luchas sociales en la región mixteca, teniendo una fase de desarrollo visible en la década de los años setenta. Este periodo coincide con la internacionalización de los derechos de los pueblos indígenas en lo local, lo que quiere decir que los pueblos originarios establecidos en la región mixteca también iniciaron procesos de consolidación, expansión y reconocimiento.
2. A partir del año 2000 hasta el 2006 se pudo identificar una fase de expansión de las OSC, ya que el año 2006 es recordado como el año de quiebre de relaciones entre el gobierno estatal y el movimiento magisterial en Oaxaca, siendo capaz de intensificar las luchas sociales en el servicio de transporte del municipio y la región.
3. Ambas OSC se encuentran ubicadas en los distritos electorales locales de Juxtlahuaca, Silacayoapam y sobre todo en la llamada región Triqui que pertenece a la región mixteca.
4. Dentro de estas OSC están presentes cuatro organizaciones mixtecas a las que se les denominó “pioneras”, ya que fueron las primeras en hacerse visibles mediante la lucha social. Estas son: el Consejo de Defensa de los Derechos de los Pueblos (CODEP), el Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui (MULT), el Frente

Indígena de Organizaciones Binacionales (FIOB) y la Asamblea Popular de los pueblos de Oaxaca (APPO).

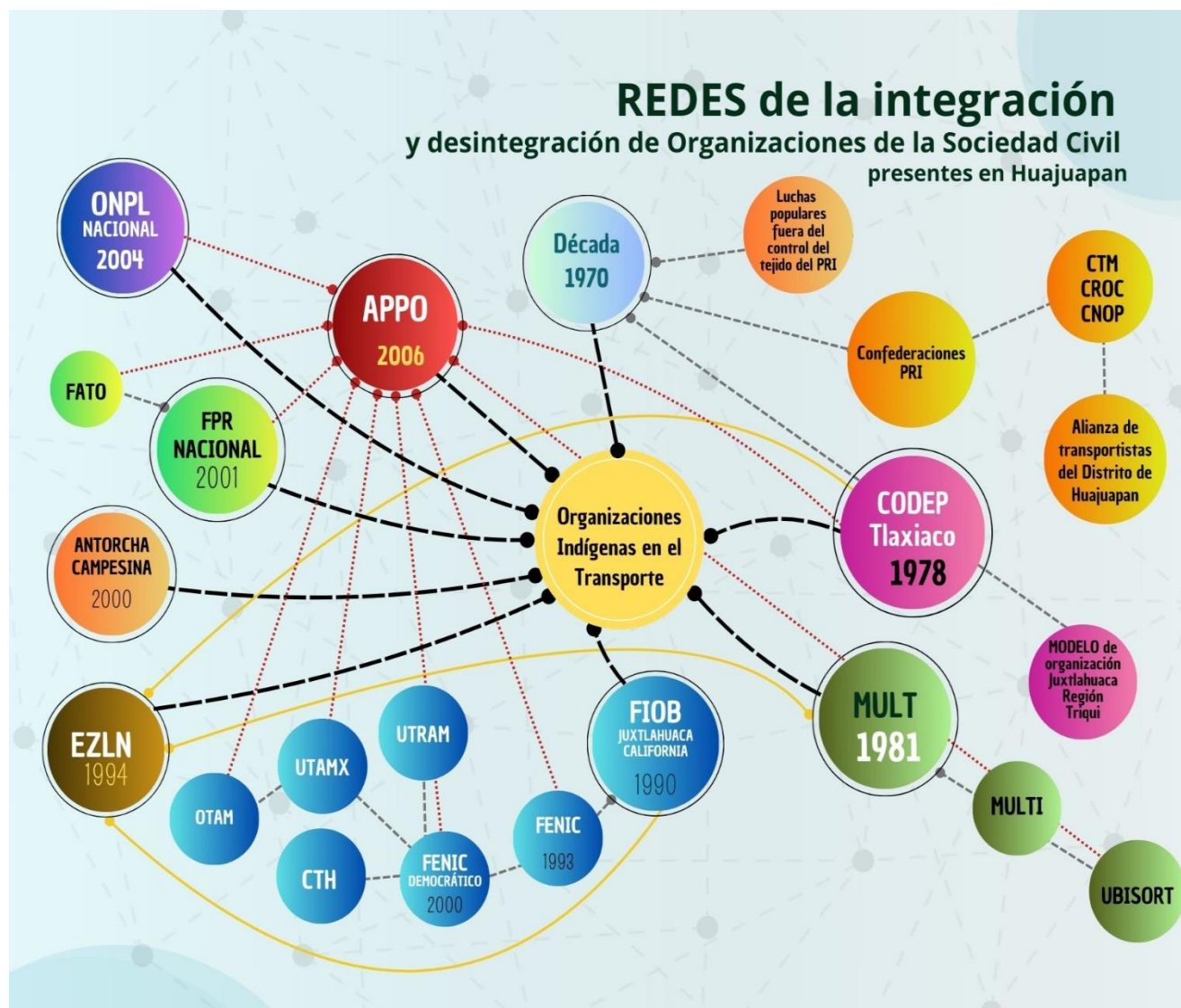
5. Existen también organizaciones creadas a nivel nacional con impacto e influencia en las luchas realizadas en el territorio de la mixteca, las cuales han logrado incursionar en el territorio con gran dominio mediante la creación de nuevas organizaciones. Tal es el caso de las siguientes OSC, la Confederación de trabajadores de México (CTM), la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), el Frente Popular Revolucionario (FNR) y la Organización Nacional de Proletarios en Lucha (ONPL).
6. Dentro de las OSC que se consolidaron de manera posterior sobresale el fenómeno de la desintegración de las organizaciones pioneras, dando como resultado la división y la creación de otras más. Sin embargo, esto no logró impedir la integración de alianzas entre sus desertores, ya que la desintegración nunca fue un obstáculo para unir fuerzas con las organizaciones pioneras y las organizaciones posteriores.
7. Es importante señalar que las OSC pioneras han logrado su permanencia a lo largo de seis décadas e inclusive han continuado funcionando como ejes centrales de las luchas realizadas en la región.
8. No sólo las organizaciones fraccionadas se unen en algunas luchas sociales, sino que también se han generado alianzas y vínculos con otros grupos u organizaciones, mostrando relaciones estrechas en casos de interés común. No obstante, una vez logrado ganar sus fines, cada una sigue gozando de su individualidad. Lo cual supone que en algunos momentos tengan prácticas y fines muy distintos al punto de enemistarse.
9. Las alianzas entre las diferentes OSC no sólo se restringen a un ámbito local, sino que llegan a tener incidencias a nivel regional, estatal, federal e inclusive internacional, ya que los territorios de control que tiene cada una de ellas en lo local se han ampliado cada vez más, siendo este un fenómeno de comportamiento permanente.

Para comprender mejor las dinámicas internas de las OSC relacionadas con el transporte público colectivo en Huajuapán, es fundamental analizar las redes de integración, fragmentación y desintegración de las OSC presentes desde 1970 al año 2006. En el esquema siguiente veremos cómo las OSC se han ido conformando, modificando, desintegrando y reintegrándose, siendo capaces de subsistir, transformarse y unirse a fin de crear nuevas organizaciones.

Por poner un ejemplo, la Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca (APPO), destacada en el centro del diagrama, actúa como un nodo central de coordinación para múltiples luchas populares que operan fuera del control del tejido del Partido Revolucionario Institucional (PRI). Según la teoría de la acción colectiva de Mancur Olson (1965) en *La lógica de la acción colectiva: Bienes públicos y la teoría de grupos*, se menciona que estas organizaciones se benefician de la coordinación centralizada para superar problemas de acción colectiva y lograr objetivos comunes. Asimismo, se ha encontrado que las Organizaciones como el Frente Nacional Indígena Campesino (FNIC) y el Consejo de Defensa de los Derechos de los Pueblos (CODEP) están integradas en estas redes, mostrando una colaboración activa en la resistencia contra políticas gubernamentales en la defensa de derechos territoriales y sociales. Esto se alinea con la teoría de redes de Manuel Castells (2004) que expone que las redes sociales y políticas son fundamentales para la movilización de recursos y la articulación de movimientos de resistencia.

El esquema también logra revelar la fragmentación interna y la desintegración de algunas organizaciones, reflejando las tensiones y desafíos que enfrentan estas OSC en su lucha por la apropiación territorial. Estas dinámicas pueden explicarse a través de la teoría de los movimientos sociales de Sidney Tarrow (1998), donde señala cómo los movimientos se fragmentan y recomponen en respuesta a oportunidades políticas y a la represión estatal. Asimismo, se observa que estos procesos de integración son capaces de fortalecer la cohesión y la capacidad de acción colectiva de estos grupos, por lo que Alberto Melucci (1996) nos sugiere que la integración es crucial para mantener la relevancia y eficacia de diferentes tipos de organizaciones en contextos cambiantes y adversos.

Esquema 1. Redes de Organizaciones de la sociedad civil



2.1.1 Orígenes y presencia de las OSC en el municipio

Como podemos ver, a lo largo del tiempo han existido diferentes Organizaciones de la Sociedad Civil en el territorio de Huajuapán. Su mayor auge se desarrolló en las décadas de 1950-1970. Dentro de este periodo logró sobresalir el modelo de organización de tipos corporativista clientelar, un modelo implementado en todo el territorio mexicano para conciliar la satisfacción de las necesidades básicas y la ampliación de alcances en diferentes sectores, tanto sociales como comerciales y de servicios. Debido a ello es cómo podemos

decir que en este periodo se desarrolló e impulsó localmente a la CTM, la CROC y la CNOP como las pioneras en la prestación de servicio de transporte público colectivo-taxis de esas décadas, integrándose legalmente como el primer bloque de taxistas llamados Sitios Unidos de la Mixteca de Cárdenas.

En la tabla que podemos ver a continuación se muestra la distribución temporal y porcentual de las OSC que iniciaron la prestación del servicio de taxis en diferentes décadas, que van desde 1950 hasta 2010. Las columnas del cuadro incluyen la década de inicio, el total de OSC que comenzaron en esa década, el porcentaje que representan respecto al total y una lista de las OSC específicas involucradas.

Tabla 1. Décadas en que inician la prestación de servicio de transporte colectivo-taxis de las OSC en Huajuapán de León, Oaxaca.

Década	Total	%	OSC	
1950-70	4	19.05	Sitios Unidos	CTM CNOP CROC
1980	0	0%	S/R	S/R
1990	1	4.76	MULT MULTI UBISORT	FIOB FNIC FNIC-D
2000	10	47.62	Alianza TDH UTAMIX APPO	
2010	6	28.57	FATO FPR OTAN UTRAM	FALP ANTORCHA CAMPESINA ONPL

Elaboración propia tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/autor/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

La tabla evidencia que en la década de los años ochenta es cuando se logra promover con mayor fuerza a los grupos indígenas organizados, los cuales han estado ubicados en el territorio de Juxtlahuaca y la zona Triqui.¹⁴ Posteriormente, podemos ver que en la década de los años noventa se incrementó la emigración de estas organizaciones al municipio de

¹⁴ Cabe mencionar que su denominación obedece a que los pueblos originarios desarrollados en esa parte se identifican así dado a que hablan la lengua Triqui. Estos grupos fueron ampliando los territorios de lucha social en contra del gobierno, ya que su principal lucha es por la defensa ante la exclusión de sus pueblos.

Huajuapán, dando inicio a una etapa más activa de la sociedad civil y por tanto logrando una mayor integración de la población a las organizaciones de corte izquierdista. Entre estas organizaciones se han identificado a Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui (MULT), Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui Independiente (MULTI), Unidad de Bienestar Social de la Región Triqui (UBISORT), Frente Indígena de Organizaciones Binacionales (FIOB), Frente Nacional Indígena Campesino (FNIC), así como el Frente Nacional Indígena Campesino-Democrático (FENIC-D). Lo llamativo de cada una de estas organizaciones es presentan una relación directa con el transporte público colectivo-taxis.

Asimismo, llama la atención que en esta década se presenta un fenómeno de integración social y al mismo tiempo se observa una constante división de organizaciones. Fenómeno que puede explicarse a partir de varias teorías sociológicas y de movimientos sociales, como es el caso de Tilly (1978), quien plantea que la integración y división de organizaciones responden a la disponibilidad y distribución de recursos. Dicho de otra manera, donde los grupos se forman y se disuelven en función de cómo se accede y controla estos recursos. De igual manera, Oberschall (1973) argumenta que los conflictos internos dentro de los movimientos sociales pueden surgir de divergencias en los objetivos y tácticas entre los diferentes líderes y facciones, lo que también contribuye a la fragmentación y división.

De la mano de estos autores tenemos la teoría del marco de referencia de Snow y Benford (1988)¹⁵, quienes sugieren que (...) “las organizaciones pueden dividirse y crear nuevos bloques cuando los marcos interpretativos utilizados para movilizar a los miembros cambian o se diversifican, llevando a la formación de nuevas identidades colectivas” (p. 205). Además, McCarthy y Zald (1977)¹⁶ destacan en su teoría de la movilización de recursos que las divisiones pueden ser una estrategia para gestionar mejor los recursos y adaptarse a las nuevas condiciones del entorno, buscando maximizar su influencia y efectividad. En consecuencia, podemos ver que la integración y división de organizaciones no son fenómenos aislados, sino que forman parte de un proceso dinámico y adaptativo que refleja las tensiones y los cambios en un entorno político, social y territorial.

¹⁵ Snow, D. A., & Benford, R. D. (1988). Ideología, resonancia de marcos y movilización de participantes. *Investigación internacional de movimientos sociales*, 1, 197-217.

¹⁶ McCarthy, J. D., & Zald, M. N. (1977). Movilización de recursos y movimientos sociales: Una teoría parcial. *American Journal of Sociology*, 82, (6), 1212-1241.

A raíz de esto es importante considerar que dado a que algunas OSC tienen su principal interés en la expansión, agremio y control de sus territorios, las luchas sociales que enfrentan obedecen a la defensa de sus intereses particulares, primordialmente de carácter económico, que se puede ver a través de la creación de sitios y rutas de transporte, así como de la generación de espacios en actividades de tipo económico. De hecho, a principios de la década del dos mil ocurre un fenómeno de particular importancia, ya que por primera vez en Huajuapán las OSC que se encargaban de ofertar el servicio de transporte colectivo-taxis promueven otra forma de reorganización que propicia e impulsa a consolidar alianzas entre las organizaciones dedicadas al transporte, las cuales empezaban a robustecer sus servicios e instalar algunos nuevos sitios y rutas, ya que derivado de la conformación de estas alianzas vieron que fueron capaces de tener mayores incidencias a nivel político, estatal y gubernamental.

Dicho de otra manera, gracias a la cohesión que tuvieron lograron hacer mayor frente al gobierno, pues bajo el esquema de este nuevo tipo de organización se logra propiciar la desintegración del monopolio de transporte, el cual estaba integrado por grupos corporativistas que durante varias décadas mantuvieron el dominio y control total del mercado. Al respecto, es importante mencionar que la desintegración marcó diferencias importantes, como es el caso de que las divisiones en grupos no se vieron en la necesidad de salirse del corporativo, sino que más bien se logró consolidar una nueva alianza: la Alianza Transportista del Distrito de Huajuapán.

Esta alianza de nuevos grupos de transporte logró ampliar su territorio de control en todo el Distrito Federal Electoral de Huajuapán, lo que nos hace ver que las nuevas organizaciones caracterizadas por sus luchas sociales en contra del gobierno impulsaron alternativas del servicio de transporte en el municipio, entrando en una nueva fase de desarrollo que implicaba la unión del transporte que requería concesiones y/o permisos para prestar el servicio más allá de la ley. Lo que nos hizo ver que aquellos grupos que se encontraban en la lucha por cambiar sus condiciones de irregularidad y/o ilegalidad obedecían a la necesidad de protegerse de las persecuciones del gobierno al no brindar servicios constituidos legalmente.

Cabe mencionar que estos grupos ajenos a organizaciones corporativistas fueron organizaciones que arribaron al mercado logrando afectar al monopolio de transporte

existente durante varias décadas. Los primeros bloques que se han identificado de forma pública se encuentran de forma local en la CTH y UTAMIX. Sin embargo, la gran fuerza estatal fue constituida a través de la APPO, la cual operó como una especie de protección de las organizaciones a nivel estatal. Como resultado de esto, en el periodo del 2000 a 2009 se desarrollaron y consolidaron varias OSC en Huajuapán, cada una de ellas encontró la oportunidad de visibilizarse y crecer, ya que aprovecharon la fortaleza y certidumbre que otorgaba la pertenencia a una organización indígena, además del fuerte respaldo que recibieron al integrarse al movimiento estatal de la APPO. En consecuencia, las OSC lograron crear, por un lado, un estado de ingobernabilidad por parte del Estado de Oaxaca (debido a la incapacidad de poner orden social y dar fin a los escenarios de lucha social que se tornaron violentos) y, por otro lado, el arribo de las OSC en el control territorial en diferentes sectores y ámbitos de la sociedad, entre ellos el transporte colectivo-taxis.

2.1.2 Impacto territorial en las luchas de las OSC

Referente al origen de las organizaciones analizadas y a su impacto territorial, se pueden señalar algunos aspectos de gran importancia para entender las causas que suscitaron su creación y consolidación, como ha sido el hecho de encontrar las posibles estrategias territoriales que les permitieran expandir el dominio de sus luchas a fin de tener mayor poder, por lo que a continuación se presentan los resultados obtenidos de la concentración de información acerca del origen de las OSC establecidas en el municipio de Huajuapán y su incidencia y consecutiva conformidad a nivel nacional, estatal y municipal.

Tabla 2 Origen territorial de la OSC establecidas en el municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020

Organización Social	Origen	%
Nacional	7	33.3
Mixteca	6	28.6
Huajuapán	6	28.6
Oaxaca	2	9.5

Elaboración propia con base en resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal en el trabajo de campo, información cotejada con medios de comunicación electrónico del municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

La tabla anterior revela la existencia de las OSC en el Estado y en los municipios de Oaxaca, pero también en diferentes Estados de la República. En lo que respecta a los que tienen origen en otros Estados encontramos que son siete, lo que equivale al 33.3% de organizaciones que han sido creadas a nivel nacional y que se han expandido, logrando establecer otros grupos de agremiados. Además, cada una de estas organizaciones representa una fuerza masiva en los llamados a luchas sociales locales, ya que su respaldo consiste en establecer relaciones y contactos con altos funcionarios para lograr ser escuchados, tomados en cuenta y atender las demandas que solicitan.

Por lo que refiere a las OSC que tienen su origen en la región de la mixteca, particularmente en la zona Triqui, pertenecen a los Distritos Electorales de Tlaxiaco, Putla y Juxtlahuaca, y equivalen al 28.6 % de las organizaciones. Respecto a esta región conviene decir que son pueblos originarios que sobresalen debido a que a lo largo de su historia han estado marcados por una constante violencia y lucha contra la pobreza, lo que se traduce en una lucha permanente a fin de defender de sus tierras y movilizaciones sociales para que sus necesidades sean atendidas. Habría que decir también que son regiones de difícil acceso donde la pobreza los coloca como regiones altamente vulnerables, pues en esa zona operan grupos organizados que promueven la siembra de algunas drogas como la marihuana y la amapola con la finalidad de mejorar sus condiciones económicas, por lo que en este grupo de organizaciones se da un impacto internacional, particularmente con los E.E.U.U.

Dentro de este orden de ideas se pudo encontrar que hay organizaciones que se integraron a partir de alianzas y/o divisiones de las organizaciones pioneras con sede en el municipio de Huajuapán. Estas organizaciones representan el 28.6%, mismas que han creado algunas formas de enfrentar sus luchas frente al gobierno estatal y/o municipal, encontrando fortaleza y buenos resultados al especializar grupos en la modalidad de alianzas y coaliciones para defensa del transporte alternativo. Con ello podemos ver el impacto de sus movilizaciones, el cual tiende a ser cada vez mayor y con mejores resultados.

Por último, se encontró que el 9.5% de las OSC tienen su origen al interior del Estado de Oaxaca y que la APPO fue el primer modelo de unión de organizaciones que actuó con un frente en común contra el gobierno del Estado. Este enfrentamiento se convirtió en una lucha social, a la cual se adhirieron organizaciones de todo el Estado, logrando así enfrentar juntas

todas las defensas del magisterio, los grupos indígenas y todos aquellos en estado de vulnerabilidad.

Desde una perspectiva más general e integral, se puede resaltar que el 66.7 % de las organizaciones fueron fundadas al interior de Oaxaca, es decir, catorce de veintiún organizaciones son originarias del Estado, dentro de las cuales doce se crearon en la mixteca oaxaqueña. Lo cual podría indicar que las comunidades de la región mixteca han luchado y resistido a las condiciones geográficas y económicas que representa nacer en una región de escasa productividad económica, por lo que su prevalencia o persistencia evidencia que dicha población ha tenido que ingeniarse y buscar alternativas de empleo y autoempleo para sobrevivir con sus familias. Además, es necesario resaltar que las organizaciones de la mixteca aquí señaladas han experimentado un amplio crecimiento en su dominio territorial, pues expandieron los territorios de lucha logrando ir más allá de sus municipios de origen y de la región mixteca, yendo hacia otras regiones del Estado e incluso a otros Estados de la República Mexicana e inclusive han logrado salir del territorio nacional a los Estados Unidos de Norte América.

En este último caso se encuentran militantes que han emigrado al extranjero con el apoyo y respaldo de la organización FIOB, pues al ser una organización de carácter binacional ha contribuido en los procesos de autodeterminación de los pueblos originarios y ha brindado apoyo a población no migrantes. Dicha organización ha impactado con más fuerza al ser una coalición de organizaciones, especialmente de comunidades indígenas que se encuentran viviendo tanto en Oaxaca como en Baja California y en E.E.U.U. Con relación a esto último y apegándonos a Vargas, (2003) conviene decir que una organización integrada por la sociedad civil es conformada mediante los siguientes aspectos:

- a) El comportamiento específico de los actores individuales y organizados.
- b) Identificación de las formas y tipos de las relaciones que los vincula recíprocamente.
- c) La caracterización de los rasgos que los identifica y que a su vez crea lazos de solidaridad entre las organizaciones, así como en cada uno de los movimientos que enfrentan. Estos lazos aseguran su continuidad en el largo plazo a pesar de que existan periodos en los que no tengan activismo.

2.1.3 Identidades de los militantes y simpatizantes de las OSC

En cuanto a las identidades de los militantes y/o agremiados de las OSC se encontró que diez de las organizaciones fueron fundadas directamente por los pueblos originarios de la región mixteca como producto de las alianzas de organizaciones. De hecho, el 76.19% de las OSC fueron directamente fundadas por comunidades indígenas de la región mixteca.

2.2 OSC relacionadas al transporte público colectivo-taxis urbanos: caracterización y análisis histórico.

Durante el proceso de investigación¹⁷ del periodo 2000-2020 se encontró que en el municipio de Huajuapán se contaba con la presencia de veintiún OSC, todas ellas relacionadas al transporte público colectivo-taxis. En la *Tabla 3* se concentran los nombres de las organizaciones identificadas relacionadas al transporte público colectivo-taxis en el municipio de Huajuapán, las cuales se caracterizan por estar constituidas para la lucha social, ya que su creación obedece a la presencia de injusticias sociales, y además sus intereses están encaminados a lograr una vida digna de la población más vulnerable, especialmente de aquellos llamados pueblos originarios o población indígena.

Tabla 3. Organizaciones pioneras y fraccionadas que ofertan el servicio de transporte público colectivo-taxis en la zona 1 noroeste 2000-2020 Huajuapán de León, Oaxaca.

	Organización Social	Siglas	Año fundación	Integración Huajuapán	Estructura
1	Alianza de Transportistas del Distrito de Huajuapán	Alianza TDH	2005	2005	Alianza
2	Asamblea Popular de los pueblos de Oaxaca	APPO	2006	2006	Pionera
3	Confederación de trabajadores de México	CTM	1936	1960	Corporativa
4	Confederación Nacional de Organizaciones Populares	CNOP	1943	1970	Corporativa
5	Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos	CROC	1952	1970	Corporativa
6	Consejo de Defensa de los Derechos de los Pueblos	CODEP	1978	2006	Pionera

¹⁷ Esta información se extrajo a partir de las doce entrevistas semiestructuradas realizadas a líderes de estas organizaciones junto con la información publicada en los principales medios de comunicación locales y estatales, así como de algunos testimonios de habitantes del municipio.

7	Consejo de Transporte Huajuapán	CTH		2002	Alianza
8	Frente Alternativo de transporte Oaxaqueño	FATO		2010	Fraccionada
9	Frente Indígena de Organizaciones Binacionales	FIOB	1990	2000	Pionera
10	Frente Nacional Indígena Campesino	FNIC	1993	2000	Pionera
11	Frente Nacional Indígena Campesino-Democrático	FNIC-D	2000	2000	Fraccionada
12	Frente Popular Revolucionario	FPR	2001	2006	Pionera
13	Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui Independiente	MULTI	1990	1993	Fraccionada
14	Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui	MULT	1980	1990	Pionera
15	Movimiento de Antorcha Campesina	ANTORCH A	1974	2017	Pionera
16	Organización Nacional de Proletariados en Lucha	ONPL		2016	
17	Unidad de Bienestar Social de la Región Triqui	UBISORT	1994	1994	Fraccionada
18	Unión de transportistas de la Mixteca	UTAMIX		2005	Alianza
19	Unión de Transportistas Alternativos de la Mixteca	UTRAM		2011	Alianza
20	Frente Amplio de La Lucha Popular	FALP	1985	2014	Pionera
21	Sitios Unidos De La Mixteca de Cárdenas A.C.	Sitios Unidos	1950	1960	Fraccionada
Elaboración propia tomada de XEOURadio. (n.d.). <i>Página principal</i> . Recuperado de https://www.xeouradio.com/ Y GAVEC Noticias. (n.d.). <i>Página del autor IGABE</i> . Recuperado de http://igavecnoticias.com/author/igabe/ . (Consulta realizada entre 2000 y 2020).					

2.2.1 Organizaciones corporativistas

Para ilustrar los propósitos u objetivos centrales por los que fueron creadas estas OSC, se mencionará el contexto social que motivó sus luchas y que permitió configurar el servicio de transporte colectivo-taxis según el modelo corporativista. Cabe destacar que el surgimiento del modelo corporativista en México se da a finales de la década de 1920, la cual estableció mecanismos de control social organizados en toda la República. En el caso de Oaxaca estos mecanismos y organismos tuvieron mayor presencia en los principales municipios como Huajuapán de León, Oaxaca de Juárez, Juchitán de Zaragoza y Tuxtepec

En Huajuapán existe una significativa presencia de organizaciones que forman parte del modelo corporativista. Entre éstas destacan la Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC) y la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), por ser pioneras en temas de

transporte. Bajo el amparo de estas corporaciones algunos agremiados pudieron ofrecer el servicio de transporte durante varias décadas llegando a formar un monopolio en el sector. Estos grupos fueron los encargados de gestionar ante el gobierno del Estado las concesiones y permisos necesarios, acciones que contaron con el respaldo y protección del Partido Revolucionario Institucional (PRI).

2.2.2 Organizaciones pioneras en la mixteca: conflictos y resistencias sociales

1. Movimiento de Antorcha Campesina (ANTORCHA)

El Movimiento Antorchista se describe como una organización política nacional fundada en Tecamatlán, Puebla, liderada por profesores y estudiantes de la Escuela Nacional de Agricultura (ENA) cuyo propósito fundamental era ayudar al campo y a los campesinos. El movimiento afirma que la razón de su creación es “Transformar las condiciones precarias de quienes viven alrededor de las ciudades y cuya lucha se basa en introducir servicios urbanos y pavimentar, proponemos ser los que alumbremos al pueblo el camino del progreso, del trabajo, un camino constructivo para el bienestar del pueblo pobre de México lo más pronto que se pueda” (Movimiento Antorchista, 2015). Este movimiento se ha expandido en toda la república gestionando y administrando recursos de programas oficiales en todos los sectores económicos.

El año 2000 marcó el inicio de actividades en Huajuapán instalando a sus agremiados y familias en terrenos negociados y gestionados por el movimiento y desde esa fecha su expansión y apropiación territorial ha sido permanente. Cabe señalar que esta colonia fundada es conocida como Antorcha y se ubica en el cuadrante de análisis de esta investigación en la zona 1 noroeste. Desde su creación, la colonia Antorcha ha sido beneficiada ampliamente a pesar de su corto tiempo de asentamiento en comparación con otras colonias de la ciudad, ya que cuenta con todos los servicios básicos. De ahí que sea considerada como una de las colonias políticamente más influyentes y también de las más equipadas del municipio. A pesar de esto, el servicio de transporte había sido una de las necesidades que no se habían atendido, ya que fue hasta el año 2018 que se incorporaron a la prestación de servicios de transporte colectivo-taxis, impactando de forma favorable a las colonias circunvecinas, las cuales también fueron de nueva creación.

3. Consejo de Defensa de los Derechos de los Pueblos (CODEP)

El CODEP es una organización fundada en 1978 en el distrito de Tlaxiaco, Oaxaca. Este Consejo se determina como una organización social constituida por una amplia base de grupos de comunidades, todas ellas principalmente indígenas y campesinas que participan por voluntad propia, sin distinción de raza, color o religión, bajo la consigna de defender los derechos de los ciudadanos de todos los individuos y pueblos (...) (Además) “han sido conscientes de la pobreza, la marginación y olvido que han vivido las comunidades de la región mixteca” (CODEP-MNPP, 2005).

La CODEP es una organización democrática que mantiene diferentes formas de lucha, como lo es el impacto de la movilización organizada, la apelación a la conciencia del pueblo y el reconocimiento de la gente trabajadora en su lucha para conseguir la solución inmediata de todas sus demandas. Las actividades de esta organización iniciaron en Huajuapán a partir del año 2006, año clave en que surgen las luchas sociales en Oaxaca y en que se visibilizan a nivel regional y municipal. Dentro de sus permanentes luchas sociales se encuentra la incorporación del servicio de transporte público colectivo-taxis debido a que sus rutas de servicio corresponden a otra zona de la ciudad. Este hecho ha sido el detonante de enfrentamientos constantes por la obtención de rutas y espacios destinados a bases de ascenso y descenso de pasajeros. Cabe mencionar que su actividad no solo se reduce a esto, sino que ha sido necesario unirse y crear alianzas con el resto de las organizaciones para apoyar las causas comunes relacionadas al transporte en diferentes modalidades.

4. Movimiento de Unificación de la Lucha Triqui (MULT)

Este movimiento ha señalado que desde 1980 tiene por objetivo lograr la “Libertad de todos los presos políticos, sacar al ejército de la región y la ejecución de las resoluciones que amparan las tierras comunales (...) “(ya que su) lucha también es por la democratización de la vida nacional, por la construcción del poder popular, por la transformación radical de las condiciones de vida y de trabajo, y por la erradicación de la pobreza y marginación” (MULT, 2020). Además, cabe mencionar que a lo largo de su historia han apostado por la unificación, ya que para ellos es uno de los objetivos centrales. Los líderes del MULT señalan que luchan día a día para que “nadie nos arrebate los ideales para luchar y construir un mundo diferente

al capitalismo “(...) (ya que) tenemos el derecho de vivir en armonía con democracia, justicia, libertad en una patria nueva y en paz” (MULT, 2020).

El MULT inicia sus actividades y luchas sociales en el año 2000 en el municipio de Huajuapán. Es una organización que se ha dividido en varios grupos, uno de ellos es MULT-INDEPENDIENTE, los cuales dicen mantener los mismos objetivos, sin embargo, se organizan y toman decisiones de manera independiente. Este movimiento, además de otras zonas, tiene una ruta de taxis en la zona 1 noroeste denominada “Sitios Tierra del Sol”, la cual otorga el servicio a las colonias: Antonio de León, Antorcha, Fidepal y zona del Cecyte.

5. Frente Indígena de Organizaciones Binacionales (FIOB)

En 1990 en la región de Juxtlahuaca y zona Triqui de la región mixteca se integró el Frente Indígena de Organización Binacional (FIOB) en coalición con organizaciones y comunidades indígenas asentadas en California, Estados Unidos. Este frente (...) “está integrado por pueblos indígenas de México que luchan por conservar sus raíces culturales, además son pueblos de resistencia frente a los diferentes conquistadores” (FIOB, 2020).

El FIOB señala que (...) “se constituye como una agrupación de organizaciones, comunidades e individuos (hombres y mujeres) de diversos orígenes, que han decidido conjuntar esfuerzos, ideas y proyectos que superen los problemas económicos, políticos, sociales y culturales que nuestras/os hermanas/os indígenas migrantes y no migrantes, enfrentan en México y en los Estados Unidos (EE. UU.) para luchar por el respeto a sus derechos e identidad como pueblos indígenas” (FIOB, 2020). Cabe mencionar que éstas son organizaciones que buscan crear sus propios espacios dentro de la sociedad (de la cual se sienten excluidos), luchando por ideales de igualdad de los pueblos indígenas y rechazando toda forma de injusticia y discriminación que han llevado a sus pueblos a la pobreza y vulnerabilidad permanente. Ante todo, siempre han apostado a la movilización colectiva de forma pacífica.

Otro de los rasgos característicos del FIOB es que ha sido la organización con mayor fragmentación, lo que ha dado origen a la reproducción de más organizaciones, en las cuales se ha encontrado lo siguiente:

- 1) Como resultado de una primera separación en 1993 surgió el Frente Nacional Indígena Campesino (FENIC), el cual era liderado por Arturo Pimentel Salsa,

exlíder del FIOB, pionero en la lucha por los derechos de los migrantes en Oaxaca. En el año 2000 se dio una ruptura por lo que surge el FENIC-DEMOCRÁTICO, quedando al frente de esta nueva división el líder Arturo Pimentel.

- 2) En el año 2000 FENIC ingresa al territorio de Huajuapán, inicialmente apoyando y beneficiando a la población migrante que se asentaba en la periferia de la ciudad. Algunas de sus primeras acciones fue abanderar y negociar por los nuevos asentamientos de población que inmigraba a la ciudad.
- 3) En el periodo 2000-2002 el FENIC se incorpora en el servicio de transporte alternativo e iniciaba sus primeras luchas para obtener los permisos y concesiones correspondientes, priorizando atender a las nuevas colonias que iban surgiendo en la periferia.
- 4) Durante el proceso de incorporación del FENIC al transporte colectivo-taxis, se crea en el año 2002 el Consejo de Transporte Huajuapán (CTH), el cual tiene como fin gestionar y negociar las primeras concesiones y permisos para prestar el servicio.
- 5) En el año 2005 se separa del FENIC un primer grupo de taxistas, los cuales se organizan y dan origen a la Unión de Taxistas de la Mixteca (UTAMIX), la cual tiene por objeto tratar asuntos exclusivamente de transporte colectivo-taxis.
- 6) El segundo grupo de taxistas provenientes de FENIC y de otras organizaciones dieron origen en el año 2011 a la Unión de Transportistas Alternativos de la Mixteca (UTRAM). Esta unión incluye a más grupos, los cuales actúan como bloque para adquirir mayor fuerza en sus luchas por la obtención de concesiones y nuevas rutas de transporte.
- 7) El año 2011 fue un año muy activo en el transporte, por un lado, se da la separación y, por otro lado, se crea la unión de organizaciones. Este escenario es el propicio para la defensa de intereses de los taxistas que requieren concesiones para regularizar sus unidades.
- 8) Al mismo tiempo, en estas nuevas uniones prevalece la defensa del territorio, la repartición de nuevos espacios comerciales y la asignación de rutas en las nuevas colonias de la periferia. Algunas colonias en las que prestan el servicio de

transporte recorren la zona 1 noroeste, específicamente las Colonias Reforma y José López Alavés, con los sitios de taxis Ñaa Xeendaa Guelaguetza y Remigio Sarabia.

El FIOB ha sido uno de los frentes de lucha de carácter indígena con mayor presencia no sólo en la región y el Estado, sino que su alcance a nivel internacional es digno de reconocer. Se observa que a lo largo de su desarrollo y crecimiento es constante la movilidad de sus agremiados, la cual se ha convertido en aparentes divisiones internas, pero este comportamiento puede obedecer a diversos factores, de los cuales se pueden inferir las siguientes:

- Ampliar el territorio de influencia, esto a través de nuevos grupos que impacten en otros ámbitos no atendidos.
- Especializar a los grupos que deciden separarse, es decir, conformar organizaciones más específicas. Tal es el caso del transporte que tiene diferentes modalidades, como son transporte de: a) materiales básicos para la construcción (materialistas), b) carga y paquetería, c) pasajes tipo suburban, camionetas de carga ligera y colectivo-taxis, y d) rutas a nivel regional, estatal y nacional.

6. Frente Popular Revolucionario (FPR)

El Frente Popular Revolucionario (FPR) fue fundado en el año 2001. Sus luchas son de carácter social y apoyan a los más desprotegidos, ya que buscan la solución a los abusos de las diferentes demandas de los grupos agremiados. En el caso de Huajuapán, el FPR se integra a las luchas por el territorio del transporte colectivo-taxis, más aún en la zona urbana que oferta el servicio de transporte con el sitio Ñuu Savi (su ruta atraviesa la zona 1 noroeste de la ciudad con dirección final a la colonia Reforma).

7. Organización Nacional de Proletarios en Lucha (ONPL)

La organización Nacional de Proletarios en Lucha ONPL tiene como antecedente ser una organización civil que en el año 2019 inicia actividades económicas como asociación en Oaxaca y tiene como sede la ciudad de Tehuantepec. Sin embargo, esta organización desde

el año 2016 ha reflejado actividades en Huajuapán donde sobresale su participación en la oferta de transporte colectivo-taxis en agencias municipales y otros municipios que se encuentran al sur. Además, se observa gran actividad en la lucha por ganar más territorios para sus agremiados taxistas y por su reciente presencia en el mercado, ya que se observa una mayor participación en movimientos de toma de calles e instituciones públicas (APPO, 2019).

8. Asamblea Popular de los Pueblos de Oaxaca (APPO)

En Oaxaca el año 2006 fue uno de los años más controvertidos en términos de lucha social. Tanto los conflictos magisteriales y la falta de acuerdos con el gobernador Ulises Ruiz llegaron al límite. Este escenario permitió que se visibilizaran numerosas organizaciones sociales presentes en el Estado, unas ya conformadas y otras nuevas.

La APPO señala que es una “Integración de más de 300 organizaciones que han sido incluyentes de las etnias del Estado de Oaxaca, las cuales acordaron unirse a las demandas del magisterio oaxaqueño” (APPO, 2007). La APPO brindó la fuerza y confianza para que las organizaciones sociales pudieran relacionarse e incorporarse en diferentes ámbitos de la vida social, logrando tomar el control de diversos sectores, así como incursionar en servicios como el transporte público, logrando ser escuchados y atendidos en algunas de las necesidades de las comunidades que representan.

Ahora bien, con relación a la conformación de estas organizaciones, que van del periodo 2000-2020, se puede decir que han sido dos décadas trascendentales en la historia reciente de las luchas sociales en Oaxaca, ya que en éstas prevalece la resistencia de los grupos originarios y la sociedad civil continúa recurriendo a la estrategia de organizarse y movilizarse territorialmente para que sean escuchadas y atendidas sus demandas. Por lo que podemos decir que son organizaciones que se identifican como revolucionarias, ya que agrupan múltiples movimientos constituidos por diversas comunidades indígenas y campesinas en que su principal función es gestionar y ser portavoces de las demandas sociales, ya que fortalecen a los grupos vulnerables uniéndose, creando alianzas y yendo al frente de las luchas para defender al pueblo de los abusos y el olvido del gobierno.

En la región mixteca es uno de los periodos más trascendentales en el desenvolvimiento y consolidación de la forma de OSC, marcando un antes y un después en

el crecimiento de la organización social. Con relación a esto vemos un creciente movimiento de luchas sociales que tienen en común la movilización de la población en todo el territorio, ya que, por ejemplo, en la ciudad de Huajuapán hubo un periodo de crecimiento urbano y demográfico acompañado de inmigración de pueblos originarios de la región mixteca.

Particularmente se pudo observar la llegada de OSC creadas en otros territorios que aprovecharon el momento de crisis gubernamental para unir fuerzas de organizaciones locales, estatales y nacionales. Como resultado de esto las OSC se pudieron apropiarse de diversos territorios logrando incorporar a diferentes actividades comerciales y servicios públicos. Además, en el caso de Huajuapán se ve su incidencia y permanencia en el servicio de transporte colectivo-taxis.

2.2.3 Importancia y beneficios que adquiere una persona al pertenecer a una Organización de la Sociedad Civil, 2000-2020.

Como pudimos ver, en las dos décadas analizadas se experimentó un incremento de movimientos encabezados por la sociedad civil, es decir, la población tendió a ser cada vez más organizada y se extendió la conciencia acerca de la importancia y necesidad de formar parte de una organización social. La constante en todo esto es que los agremiados lograron un reconocimiento y sentido de pertenencia ante la presencia de diversas injusticias o abusos por parte del gobierno y de otros sectores de la sociedad. Por lo que agremiarse a una OSC, es decir, estar organizados socialmente, no sólo se ha convertido en una necesidad, sino que se ha logrado crear una especie de mecanismo de autoprotección social e incluso económica, especialmente para quienes desean ingresar al mercado comercial.

Es importante señalar que los rubros que más sobresalen dentro del mercado son los taxistas, los diferentes tipos de transportistas de pasaje locales, regionales y nacionales, los camiones para transporte de materiales para la construcción (piedra, arena, etc.), así como los comerciantes ambulantes. Esto ha hecho que cada vez más las OSC adquirieran un mayor campo de acción en el comercio y en los negocios, por lo que pertenecer a alguna organización civil no sólo presupone, sino que otorga mayor certeza en la permanencia de alguna actividad comercial y de servicios. Además, este importante mecanismo de protección social ha seguido impactando en la configuración del tejido social y territorial del municipio.

2.2.3.1 Actividades económicas en las que participan las OSC

De acuerdo con las entrevistas realizadas al total de líderes se pudo concluir que ser taxistas es una de las mejores opciones para generar ingresos diarios y mantener a sus familias debido a que en el municipio y en la región no hay fuentes de empleo y por consiguiente las opciones son muy limitadas y escasas. En este sentido, la presencia de taxistas y comerciantes al 100% podría sugerir un monopolio de estas actividades dentro de las OSC, ya que estas organizaciones no sólo buscan la representación y defensa de sus miembros, sino que también buscan el control y la regulación de diferentes actividades económicas. En la *Tabla 4* se puede observar el porcentaje que representa su participación en cada actividad económica.

Tabla 4. Actividades económicas de los agremiados de las OSC establecidas en el municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020.

Actividad	Origen	%
Profesores	8	38.1
Campesinos	13	61.9
Comercio y Servicios	21	100.0
Taxistas	21	100.0

Elaboración propia tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

El análisis de la actividad económica de los agremiados de las OSC en Huajuapán de León se puede entender a través de varias perspectivas teóricas. Según Putnam (1993), esta diversidad de actividades que muestra el cuadro también refleja un alto nivel de capital social donde las redes de relaciones y la confianza social facilitan la cooperación y la acción colectiva. Además, desde el punto de vista del interaccionismo simbólico de Blumer (1969), la integración de miembros de diversos sectores económicos en las OSC permite la creación de significados compartidos y fortalece las interacciones comunitarias.

Por su parte, la teoría del campo social de Bourdieu (1986), destaca cómo las OSC actúan como campos donde se disputan el poder y los recursos, y la fuerte presencia de taxistas y comerciantes indica que estos grupos poseen un capital social significativo que les permite dominar y gestionar sectores clave como el transporte público y el comercio local. En conjunto, estas teorías ayudan a explicar cómo las OSC en Huajuapán de León no sólo movilizan recursos y construyen capital social, sino que también crean un espacio para la

interacción simbólica y la disputa de poder, fortaleciendo su influencia en la estructura socioeconómica del municipio.

Con relación a esta información es posible inferir que las organizaciones tienen al servicio de transporte como la principal opción para contar con una fuente de ingresos. Esto se puede evidenciar en el hecho de que todas las organizaciones tienen relación con el servicio de transporte público cubriendo el 100%. Cuando las OSC lograron abatir el monopolio y brindar el servicio alternativo de transporte, la demanda fue permanente y creciente, pero *¿a qué obedece este fenómeno?*

Entre los argumentos encontramos que para ser taxista no se requiere una profesión o nivel escolar específico; que lo principal es saber manejar y tener un auto que pueda circular, de ahí que en algunos casos busquen conseguir un auto muy barato, ya que esto les permite cambiar de posición de trabajadores a dueños; por consiguiente, que no es necesario realizar fuertes inversiones para obtener permisos de circulación, ya que el requisito principal requiere que deba adherirse a una organización para salir a brindar el servicio.

En materia de trámites y costos es importante decir que los costos para adquirir una concesión o permiso gubernamental era inaccesible, sin embargo, a partir de las luchas sociales emprendidas por las OSC las condiciones cambiaron, ya que permitieron entrar al mercado del transporte en Huajuapán y la región para brindar concesiones y permisos. Con relación a esto es importante decir que en algunos casos las propias organizaciones han funcionado como un modelo atípico de autoridades alternativas convirtiéndose en un modelo de gobierno alternativo, protector de sus agremiados y autoridad representativa de carácter civil y social que ve por los intereses de los habitantes y que sobre todo es capaz de otorgar permisos y condiciones para que las personas puedan brindar servicio sin documentos, ni trámites oficiales. En otras palabras, se han convertido en concesionarias de permisos para circulación de tipo civil.

A pesar de que no son organismos con atribuciones legales para funcionar como autoridades en el transporte ejercen un poder territorial que muchas veces aparece en la forma de respaldo, ya que les permite dar certeza de circulación a quienes no cuentan con las concesiones oficiales. Con relación a la actividad comercial y de servicios se puede observar en la *Tabla 5* que durante el periodo de análisis las OSC han logrado ampliar la gama de servicios a los que se dedican y han aumentado sus posibilidades para introducirse a

diferentes actividades económicas. De hecho, a partir del año 2010 sus intereses se han ampliado, logrando obtener obras públicas tanto del gobierno federal como del estatal y municipal. Sin embargo, este fenómeno ha sido el detonante de las luchas entre las mismas organizaciones, logrando su ruptura y fragmentación.

Además del servicio de transporte público, otras de las actividades más importantes a la que se dedican los agremiados de las OSC (pertenecientes del sector de la prestación de servicios) son las gasolineras, tortillerías, taquerías, tiendas de abarrotes, restaurantes,

Tabla 5. Tipo de actividades económicas a las que se dedican los agremiados de las OSC 2020.

Actividades	Total	%
Taxis colectivos, urbanos, suburbanos, regionales	21	100.00
Transporte (Suburban, Autobuses, Camiones de carga, camiones de materiales, entre otros)	9	42.86
Materialistas	10	47.62
Servicios varios (Gasolineras, Tortillerías, Taquerías, Abarrotes, Alquileres, otros)	11	52.38
Comercio (Mercados, ambulantes, ferieros, etc.)	10	47.62

Elaboración propia con base en resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal en el trabajo de campo e información cotejada con medios de comunicación electrónico a través de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

cocinas económicas, negocios de alquiler, entre otros. De las once organizaciones representan poco más del 50% aquellas que tienen relación con estas actividades.

Con relación a la tabla anterior es posible constatar que otro de los servicios más ocupados ha sido el del abastecimiento de materias primas e insumos para obras tanto públicas como privadas, incluso su porcentaje ha crecido, ya que en el año 2020 el 47.62% del total de organizaciones ya tenían agremiados en este rubro, convirtiéndose así en la segunda actividad más importante entre las OSC. También se ha encontrado que el 47.62% de las OSC tienen como fuente de ingresos las siguientes actividades: venta en puestos de los mercados públicos, mercado informal que incluye a puestos callejeros, ambulantes, ferieros, etc., de los cuales suman diez organizaciones que atienden estos servicios.

2.2.3.2 Organización colectiva del transporte

Ante la presencia constante de conflictos, así como de luchas sociales que involucran a las OSC relacionadas con el transporte, se ha buscado identificar las características particulares del comportamiento colectivo de las organizaciones, ya que estos altercados han manifestado un modelo de colectividad poco convencional que obedece al modo en que operó el movimiento de la APPO en 2006, llevándonos a inferir lo siguiente:

- a) Una organización central tiene la capacidad de crear relaciones o acuerdos de intereses específicos con otras organizaciones.
- b) El objetivo central es crear un frente en común de forma masiva que logre agilizar sus demandas, mismo que permitirá incrementar el volumen de participantes y por ende tener mayor impacto territorial.
- c) Las organizaciones que son multifacéticas en sus movilizaciones logran realizar y consolidar alianzas muy específicas y con acuerdos e intereses en común para enfrentar al gobierno y a grupos de poder, ya sea de tipo económico, político o social.

Es importante reflexionar acerca de lo que la *Tabla 6* revela, a saber, que las OSC en Huajuapán se estructuran alrededor de cuatro organizaciones principales, todas fundadas en el municipio con un enfoque en la defensa del servicio de transporte colectivo de taxis. Tres de estas organizaciones surgieron de luchas contra el monopolio del transporte, formándose como alternativas significativas. Estas organizaciones han creado uniones y alianzas para fortalecer su posición, obteniendo rutas y permisos oficiales. La Asociación de Sitios Unidos (ASU) está compuesta por grupos corporativistas que mantuvieron el monopolio durante décadas, sin embargo, en este proceso también han experimentado divisiones internas.

Tabla 6. Organización colectiva de transporte en las OSC presentes en Huajuapán, 2020.

OSC	Cantidad	%	% integrado
Sitios Unidos De La Mixteca de Cárdenas A.C. (SUMC)	13	23.64	23.64
Unión de Transporte de la Mixteca (UTAMIX)	10	18.18	
Unión de Transportistas Alternativos de la Mixteca (UTRAM)	9	16.36	
Organización de transporte alternativo de la Mixteca (OTAM)	5	9.09	43.64
El resto de los sitios no están integrados directamente en estas uniones	18	2.72	
Consolidada la unión	37		67.27
Variable la unión	18		32.73
Total	55		

Fuente: Elaboración propia (2022) con base en resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal en el trabajo de campo, información cotejada con medios de comunicación electrónico del municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020 tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

Como podemos ver, hasta el año 2020 había 55 sitios de transporte colectivo, que las uniones y/o alianzas representan el 67.27% de los sitios, mientras que el 32.73% no están adheridos a bloques específicos. Este comportamiento podría sugerir una flexibilidad en las alianzas permitiendo que los sitios cambien de grupo según sus necesidades e intereses. Sin embargo, a partir de la idea de Foucault que expone en su obra *Vigilar y castigar* (1975) consideramos que el poder debe ser analizado como algo que circula y funciona en forma de cadena, nunca localizándose en un único lugar, sino ejerciéndose en red.

Además, en *Historia de la Sexualidad 1. La voluntad de saber* (1976) profundiza sobre cómo las relaciones de poder están presentes en todas las esferas de la vida, indicando que "donde hay poder, hay resistencia", lo cual nos podría hacer inferir que las OSC en Huajuapán se organizan y resisten el control monopólico tradicional del transporte, creando nuevas dinámicas de poder a través de sus alianzas. De igual manera, en su libro de *La arqueología del saber* (1969), aborda la dispersión y multiplicidad de las relaciones de poder, afirmando que "el poder no se concentra en un único punto, sino que se distribuye a lo largo de una multitud de líneas". Esto se refleja en la diversidad de estrategias y alianzas que las OSC utilizan para navegar y negociar dentro del sistema de transporte colectivo, mostrando una distribución del poder a través de diferentes actores y redes.

Aplicando estas perspectivas al caso de las OSC en Huajuapán, podemos observar cómo el poder y la influencia se distribuyen a través de estas organizaciones y sus alianzas. Las uniones y asociaciones creadas por las OSC no sólo buscan defender los intereses de sus miembros, sino que también reconfiguran el espacio urbano y social mediante la negociación de rutas de transporte y permisos oficiales. Este proceso de reconfiguración se alinea con la idea de Foucault de que el poder se ejerce a través de una red de relaciones que transforman continuamente las formas de organización y desarrollo territorial.

La flexibilidad de los sitios no adheridos a bloques específicos es capaz de evidenciar la teoría de Foucault, ya que estos sitios operan de manera estratégica, formando y disolviendo alianzas según las circunstancias, lo que muestra cómo el poder puede ser fluido y adaptable. Esta capacidad de adaptación y reconfiguración constante refuerza la noción de que el poder es una estrategia más que una propiedad fija y que se manifiesta a través de la capacidad de estos sitios para navegar y negociar dentro del sistema de transporte colectivo. En resumen, la estructura y dinámica de las OSC en Huajuapán no sólo enseñan su capacidad para organizar y defender sus intereses, sino que también demuestran cómo el poder se ejerce y se distribuye en redes complejas de relaciones, es decir, estas organizaciones y sus estrategias de alianza y negociación son un ejemplo claro de cómo el poder puede operar de manera descentralizada y estratégica, transformando continuamente el paisaje social y urbano no solo del municipio y la ciudad central, sino también de la región y el Estado.

2.2.3.3 Las OSC y su relación con los partidos políticos

Dentro de este análisis es importante considerar la relación que establecen algunas OSC de forma directa o indirecta con partidos políticos, ya que coincide con algunos de los mecanismos que acompañan a una estrategia clientelar. Además, cabe destacar que las diferentes relaciones que establecen las OSC con líderes políticos, además de funcionarios públicos, se da principalmente en periodos de campañas políticas, ya que es aquí donde las organizaciones toman una postura con algún partido político.

En Huajuapán los tres partidos políticos que han gobernado son PRI, PAN y MORENA. El PRI mantuvo su hegemonía hasta fines de los ochenta. El PAN es el segundo partido con mayor número de contiendas ganadas. Además de los partidos antes mencionado

han existido alianzas y/o coaliciones con otros partidos, entre los que destacan: PVEM, PRD, CONVERGENCIA, MOVIMIENTO CIUDADANO, NUEVA ALIANZA.

En la *Tabla 7* se pueden identificar las relaciones entre las OSC y los partidos políticos en Huajuapán, estas relaciones podrían indicar cómo las OSC buscan legitimar y consolidar su influencia a través del apoyo y la afiliación política. En el caso de las relaciones que guarda la alianza de 8 OSC con partidos como PRD y MORENA sugiere una tendencia hacia la izquierda política, posiblemente buscando reformas sociales y cambios estructurales. Esta relación puede estar basada en objetivos comunes relacionados con la justicia social y la inclusión.

En el caso de las 5 OSC alineadas con el PRI reflejan una continuidad en el corporativismo clientelar tradicional, ya que el PRI, históricamente conocido por su control corporativo, sigue manteniendo influencia a través de estas OSC, sugiriendo una relación de dependencia mutua y beneficios políticos y económicos recíprocos. Por su parte las 8 OSC con relaciones cambiantes (38.10%) indican una flexibilidad y adaptabilidad en sus alianzas políticas. Este grupo puede cambiar su apoyo en función de las circunstancias políticas y los beneficios potenciales. Esta estrategia refleja un pragmatismo político que busca maximizar las oportunidades de influencia y recursos.

Además, se observa claramente una manifestación del corporativismo clientelar que se ha convertido en una práctica en la que los partidos políticos de Huajuapán y las OSC han establecido relaciones de intercambio de favores y apoyo, en el cual las OSC proporcionan apoyo político y movilización social a cambio de recursos, favores o concesiones por parte de los partidos políticos. Para reflexionar sobre estas relaciones y su impacto en la estructura social y política, podemos recurrir a teóricos como Weber, ya que en su obra *Economía y sociedad: Esbozo de la sociología comprensiva* (1999), analiza al poder como una capacidad para imponer la voluntad propia en una relación social. En el caso de las OSC en Huajuapán, buscan influir en el ámbito político local usando sus alianzas con los partidos como una herramienta para ejercer poder y obtener beneficios concretos para sus comunidades. Derivado de este contexto, Gramsci en *Cuadernos de la cárcel* (1975), introduce el concepto de hegemonía cultural, donde las élites políticas y económicas mantienen su dominio a través del consenso y la legitimación de sus ideas.

Por lo anterior, se ha podido encontrar que las relaciones entre las OSC y los partidos políticos pueden verse como un intento de participar en la creación de esta hegemonía, buscando influir en la cultura política local y obtener ventajas en su vinculación con el transporte colectivo. En suma, en la *Tabla 7* se puede mostrar cómo las OSC en Huajuapán establecen relaciones estratégicas con partidos políticos para consolidar su influencia y asegurar recursos, alianzas que reflejan procesos complejos de apropiación territorial, poder y corporativismo clientelar, las cuales son fundamentales para entender la política local y el papel de las OSC en la configuración del espacio urbano y social.

Tabla 7. Relación de las OSC con los Partidos Políticos activos en Huajuapán, Oaxaca 2020.

Relación política	Total	%
PRD, MORENA	8	38.10
PRI	5	23.91
CAMBIANTE	8	38.10

Fuente: Elaboración propia (2022) con base en resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal en el trabajo de campo, información cotejada con medios de comunicación electrónico del municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020 tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/> (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

Cabe señalar que las organizaciones han tenido participación directa e indirecta en los procesos electorales municipales, estatales y federales. No obstante, en el caso en que los partidos han gobernado el municipio ha existido un mayor pronunciamiento de apoyo específico a un partido político, tal es el caso de las tres organizaciones de origen corporativista, una unión de organizaciones y un movimiento, sumando cinco organizaciones relacionadas de forma directa con el PRI y concentrando el 23.91% de participación.

Para analizar las relaciones entre las OSC vinculadas al transporte colectivo-taxis y los partidos políticos en Huajuapán conviene utilizar, en primer lugar, la teoría de Foucault (2002) de que el poder no es una propiedad que algunos individuos poseen y otros no, sino una estrategia que se despliega en el campo de las relaciones sociales, ya que a partir de este enfoque relacional se puede evidenciar y analizar cómo el poder se manifiesta y se reproduce en prácticas cotidianas y en las estructuras discursivas y no-discursivas que configuran la sociedad. En este caso las OSC vinculadas al transporte colectivo utilizan diversas prácticas para mantener su influencia y controlar el transporte colectivo, las cuales incluyen

negociación, resistencia y adaptabilidad, reflejando cómo el poder se ejerce de manera dispersa y cotidiana a través de redes sociales complejas

En segundo lugar, podemos recurrir a la teoría de Weber (1999), quien señala que el poder es la capacidad para imponer la voluntad propia en una relación social, ya que a partir de esta idea encontramos que las OSC utilizan sus alianzas con partidos políticos con la finalidad de consolidar influencias, asegurar recursos y tener mayor control e incidencia en el ámbito del transporte colectivo. También se puede recurrir al enfoque de Gramsci (1975), quien introduce el concepto de hegemonía cultural, ya que las élites mantienen su dominio a través del consenso, por lo que las relaciones entre las OSC y los partidos políticos en Huajuapán pueden interpretarse como intentos de estas organizaciones para moldear la cultura política local, obteniendo así ventajas y recursos necesarios para controlar el transporte colectivo.

Derivado de lo anterior, podemos decir que se ha intentado mostrar cómo las OSC en Huajuapán establecieron relaciones estratégicas con partidos políticos para asegurar recursos y consolidar su influencia en el transporte colectivo-taxis. Estas relaciones fueron capaces de reflejar los procesos de apropiación territorial y corporativismo clientelar, mismos que fueron fundamentales para entender la política local. Cabe mencionar que dentro de estas relaciones sobresale el hecho de que las estrategias de las OSC también buscan mitigar las desigualdades territoriales al apropiarse de los espacios “clave” para mejorar el acceso a servicios y recursos en áreas marginadas. Además, se ha encontrado que cada una de las organizaciones analizadas han recurrido a los líderes de partidos políticos y autoridades para acordar algún beneficio en favor de sus intereses colectivos, pues éstas han llegado a reconocer que:

- a) Han podido mantener un tipo de relación o red de apoyo con algún partido político, tanto en el ámbito municipal, como en el federal y estatal.
- b) La relación que son capaces de sostener con los partidos políticos es más visible durante los periodos electorales.
- c) Establecer acuerdos y/o negociaciones en periodos electorales les permite lograr algunos beneficios para los agremiados, particularmente hablando de las OSC relacionadas al transporte colectivo-taxis.
- d) Algunos acuerdos y negociaciones están relacionados a la adquisición de concesiones y permisos para transitar de acuerdo con lo establecido por las diferentes leyes y

reglamentos del servicio de transporte público colectivo. Acuerdos para colocar a algunos agremiados en cargos públicos en el gobierno local y estatal. Y por último, algunos acuerdos para beneficios de colonos y agencias municipales en materia del establecimiento y/o mejoras en los servicios públicos de infraestructura básica.

2.3 La sociedad civil y su acción colectiva.

De acuerdo con Heras (1964), la organización como base de la estructura del poder político se observa como aquella dimensión del poder entendido como fenómeno social (69-94). Cualquier estructura social contiene poder debido a que emerge de la convivencia y cuando el poder social emerge de la comunidad dominante es cuando se convierte en poder político (Smelser, 1989). De acuerdo con estos autores, es necesario circunscribir el campo del comportamiento colectivo y de grupos para analizarse desde tres criterios básicos, divididos en grupos pequeños y grandes:

- a) *El psicológico*: donde el individuo organizado en grupos grandes se transmite impresiones de apoyo, refuerzo, influencia o, por el contrario, represión.
- b) *La comunicación y la interacción*: en grupos grandes se producen nuevas formas de comunicación, una de las más sobresalientes es la reacción circular no controlada que se evidencia en una comunicación unidireccional por parte de algunos medios de comunicación masiva.
- c) *La movilización de los participantes para la acción*: algunos instrumentos que se desarrollan y reproducen en grupos grandes son acciones de incitación, agitación, llamada de atención, actos de manipulación por algún descontento, resistencia en las acciones, así como la creación de imágenes de grupo, todo ello como parte del desarrollo de estrategias.

La movilización de los participantes para la acción utiliza algunos instrumentos que se desarrollan y reproducen en grupos grandes, lo que incluye acciones de incitación, agitación, llamada de atención, actos de manipulación por algún descontento, resistencia en las acciones, así como la creación de imágenes de grupo, todo ello como parte del desarrollo de estrategias. Esta información se puede extraer de las teorías de Neil Smelser, quien en su obra

"Teoría del comportamiento colectivo" discute cómo estos mecanismos son fundamentales para la movilización en movimientos sociales (Smelser, 1970: 243-246).

2.3.1 Acción colectiva y Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC): formas de participación social urbana

El fenómeno del comportamiento colectivo de las OSC ha sido observado en esta investigación, el cual parte del apoyo que reciben estas organizaciones al estar adheridas a otras organizaciones, partidos políticos, comunidades, etc., ya que al pedir refuerzos logran tener éxito en sus demandas y prácticas. También es posible observar acciones contrarias, ya que en lugar de promover una libertad, autonomía o emancipación en su ejercicio, toma la forma de una represión interna, ya que algunas de estas organizaciones limitan la libertad de expresión, imponen cuotas y pagos, etc.

Este fenómeno nos hace plantear la necesidad de pensar o tematizar la vinculación social, entendiéndola como un tipo de interacción interna y externa por parte de los individuos pertenecientes a las OSC, ya que los individuos organizados colectivamente tienen la necesidad de relacionarse con aquellas organizaciones que tienen intereses en común, o bien, organizaciones que tienen un papel complementario y que pueden reforzar las acciones que forman parte de su estrategia.¹⁸ Lo que nos hace suponer que si están en una organización o en otra es debido a los intereses, objetivos, finalidades, etc., en común. En este contexto nos gustaría situar a la región mixteca del Estado de Oaxaca y las OSC, ya que constituyen un eje central para evidenciar las manifestaciones públicas, pues ellas son el vínculo o relación que permite satisfacer demandas y/o protestas en contra del gobierno del Estado y del municipio.

En nuestro caso de estudio encontramos que históricamente el crecimiento, desarrollo y constante creación de organizaciones sociales ha sido capaz de formar un frente de combate con el objetivo de ser portavoces y representantes de las inquietudes y necesidades de los habitantes de sus territorios, pues en los momentos de lucha se unen sin importar los intereses primarios de cada organización. Cabe decir que su campo de batalla no sólo es local, sino que es regional, estatal, nacional e incluso internacional, por lo que podemos decir que estas

¹⁸ Refiero al caso de las organizaciones de transportistas con otras organizaciones de transporte, así como también la unión con partidos políticos, organizaciones con actividades económicas entre otros.

organizaciones han arraigado una cultura de participación y de resistencia social al abandono y exclusión de los beneficios que debe otorgar el Estado. Aunado a lo anterior, podemos encontrar que en las entrevistas realizadas a los líderes de cada una de estas organizaciones están presentes ciertos patrones y roles en su comportamiento, como es, por ejemplo, que actúan como mediadoras entre las necesidades de sus agremiados (especialmente de los colonos a quienes brindan servicio de transporte) y las autoridades estatales y municipales; que adquieren funciones de representación y vigilancia en sus territorios, en particular en las rutas de servicio de transporte que cubren; que han desempeñado un papel importante en la lucha por la justicia social y la democracia en las últimas dos décadas, debido a lo cual se han encontrado con algunos desafíos como son la violencia y la represión por parte del gobierno y grupos de poder. Sin embargo, y a pesar de estos desafíos, han logrado estar al frente de las luchas encaminadas a la justicia social de sus territorios.

Es relevante mencionar que entre el año 2000 y el 2020 se han experimentado cambios significativos en el gobierno y en la economía, ya que han sido dos décadas marcadas por la llegada de diferentes partidos políticos al poder. El Partido Acción Nacional (PAN) llegó al poder en el año 2000, seguida por la elección del Partido Revolucionario Institucional (PRI) en el 2012 y luego del partido Movimiento Regeneración Nacional (Morena) en 2018. Durante este tiempo, las organizaciones sociales han luchado por una variada gama de desigualdades sociales y territoriales, razón que ha motivado la búsqueda de la justicia económica y redistribución de la riqueza, particularmente en zonas marginadas como es el caso de Huajuapán.

Algunas luchas de estas OSC han sido criminalizadas por las autoridades gubernamentales y acusadas de violar la ley incluso si su lucha es legítima y pacífica utilizando tácticas de protesta que son consideradas “al margen de la ley”, pero que buscan visibilizar situaciones de injusticia y demandar soluciones. Estas tácticas incluyen la toma pacífica de edificios públicos o la obstrucción de calles y carreteras. Sin embargo, en cualquier de estos casos es de vital importancia que todas las partes involucradas en la lucha social respeten el Estado de derecho y el derecho a la libertad de expresión y manifestación pacífica. De hecho, Hervey (2013), menciona que el poder político que ejercen las organizaciones en sus luchas sociales permite reorganizar los modelos de infraestructura y vida urbana, ya que sus luchas colectivas logran producir y reproducir la ciudad. Tanto es así

que se puede decir que los movimientos sociales urbanos son el resultado de la contradicción del capitalismo, lógica que entra en conflicto con las necesidades y demandas de la población urbana, a saber: vivir en una ciudad más justa, igualitaria y sostenible.

2.4 Formas de apropiación territorial instituidas a través de relaciones corporativo-clientelares entre las OSC y el transporte colectivo-taxis.

Debido a que los territorios son escenarios de permanentes luchas y de constantes procesos de apropiación, su análisis tiene un mayor grado de complejidad, por lo que tomaremos la propuesta de Márquez Rosano, C & Legorreta Díaz, M., (2017), para analizar la apropiación territorial desde tres dimensiones:

- 1) *Dimensión subjetiva.* Busca explicar las diferentes representaciones sociales producidas y validadas en ese entorno.
- 2) *Dimensión concreta.* Ayuda a comprender los usos que la población otorga a sus recursos, todo ello a través de las prácticas sociales
- 3) *Dimensión normativa.* Permite explicar las normas, reglas e instituciones que han intervenido en el territorio (46-61).

2.4.1 Dimensión o apropiación subjetiva

El nuevo modelo de transporte colectivo de Taxis ofertados por las OSC representa la ruptura de un modelo de transporte que atraviesa relaciones de poder corporativo clientelar, además de ser caro, ineficiente e insuficiente. Dicho de otra manera, con la incorporación de organizaciones sociales a esta rama de servicios públicos del municipio se inicia una nueva etapa, la cual se ha distinguido por llevar a cabo un nuevo proceso de producción de formas de apropiación simbólica del territorio, entre las cuales se destacan las siguientes:

- a. *Relaciones personales.* A modo de satisfacer la necesidad de traslado o desplazamiento de personas se han producido formas de vida social, ya que las relaciones entre transportistas, usuarios y la ciudadanía han creado conexiones emocionales, simbólicas y de movilidad en espacios específicos.
- b. *Identificación espacial con sobrenombres.* Los taxistas, usuarios y población en general han atribuido ciertos nombres o apodos a las rutas del transporte, es decir, a

sus calles y lugares emblemáticos de las zonas de la ciudad. Cada una de estas denominaciones ha generado una nueva forma de comunicación y creación de lazos con un fuerte sentido de pertenencia. Incluso los usuarios y taxistas han empleado palabras clave y sobrenombres en sus indicaciones y descripciones para comunicarse en su medio, lo que refuerza la apropiación simbólica del territorio.

- c. *Fiestas y celebraciones*: Los taxistas, usuarios y líderes coinciden en que se sienten parte del tejido social de las colonias que tienen como ruta, ya que desde su llegada a esas rutas se les ha integrado en diversas actividades, como son:
- *Celebraciones y festivales en fechas especiales*: 6 de enero, 30 de abril, 10 de mayo, 16 de junio, 15 de septiembre, 25 de diciembre.
 - *Eventos de tipo social y político*: movimientos en apoyo a casos de robos, agresiones y pérdidas; apoyo con marchas o toma de espacios públicos para demandar la falta de servicios y obras en las colonias.
 - *Festividades religiosas*: fiestas en las capillas e iglesias centrales (católicas y protestantes) de las colonias. Apoyo en seguridad o de tipo económico para las comidas y eventos alusivos.

Las relaciones y acciones que mencionamos anteriormente han venido reforzando la apropiación simbólica de los taxistas en las colonias que atienden a través del transporte público. Los cuales, además, reconocen la importancia que tiene formar parte de la convivencia social en sus territorios de ruta, ya que son sabedores de las ventajas que tiene ser partícipe de estos eventos, como son crear lazos de amistad, confianza, reconocimiento y participación social con la comunidad en general, incrementar la movilidad e ingresos, ya que estas actividades atraen a visitantes y por tanto el uso del transporte público colectivo taxis; crear un modelo de comunicación particular, ya que en el día a día de las rutas de transporte tanto los taxistas como los usuarios utilizan claves de comunicación, los cuales pueden ser números, palabras y señas, basado inclusive en algunos tipos de marcas no oficiales establecidas en ciertas bardas, postes o esquinas. Estas señales pueden ser fruto de la apropiación simbólica y se utilizan en la movilidad diaria de las personas que conocen el área, producción de espacios con lazos comunitarios; es común observar reuniones formales

e informales en espacios públicos tanto en las agencias como en las colonias, así como en lugares donde la comunidad se reúne para socializar (parques, plazas o mercados).

Con relación a esto podemos decir que a lo largo del tiempo estos sitios se han convertido en puntos de referencia importantes para la movilidad de los habitantes, vecinos y taxistas, ya que no sólo sirven como lugares o puntos de reunión y espera, sino que han desempeñado un papel central en la organización de actividades y eventos sociales que requieren de diferentes desplazamientos en la zona, llegando a considerar al transporte como parte de las tradiciones y festividades locales. Además, el papel de los taxistas ha tomado una posición central, pues no sólo se llega a conmemorar, agradecer y festejar el día del taxista por su utilidad, sino que se llega a presentar a este servicio de transporte como un asistencia moldeable, flexible y adaptable a las necesidades de los usuarios, ya que los beneficiarios de las rutas de la zona 1 noroeste, al igual que otras rutas de la ciudad, han desarrollado e implementado un sistema de transporte más cercano al usuario, de manera que cuando es necesario cambiar la ruta un par de calles lo hacen. Dicho de otra manera, cuando los usuarios frecuentes son de edad avanzada, están enfermos o en una situación especial que amerite llevarlo hasta la puerta de su casa o cuando el usuario trae mucho equipaje pesado, se baja a ayudar. Esta estrategia de servicio puede ser con el mismo costo y en algunos casos cobran de 3 a 5 pesos más.

Esta cobertura que podríamos denominar “especial” es capaz de ampliar la cobertura territorial, ya que no importa si el destino no cuenta con las condiciones físicas y necesarias del territorio (calles sin pavimentar, barrancas, brechas) para la movilidad de un automóvil-taxi, ya que el transporte alternativo ha impulsado la estrategia de llegar hasta donde los demás no quieren. Además, su servicio no incrementa en costo, por lo que, en términos de utilidad y eficiencia, el modelo alternativo de transporte público colectivo-taxis ha logrado posicionarse entre los usuarios y servicios de transporte colectivo del territorio. A partir de esta descripción vemos que los sistemas de transportes colectivos-taxis han llegado a ser una parte medular de la vida cotidiana de los usuarios y vecinos, logrando influir y ser influenciado por la forma en que utilizan y transitan por un espacio específico. Con ello podemos considerar que se mezclan y producen realidades locales, donde la cultura, identidad y experiencias personales han logrado brindar un nuevo modelo de movilidad en el territorio de Huajuapán y la zona 1 noroeste.

Además, en este análisis es importante considerar la teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici, quien considera que las representaciones sociales (RS) se encuentran en una posición intermedia entre las percepciones y los conceptos que presenta un individuo a través de las actitudes, los estereotipos, las opiniones y las creencias que ponen en práctica al momento de marcar las diferencias o rasgos que definen a uno o un conjunto de individuos, es decir, cada RS contiene un conjunto variado de significados, los cuales es posible que hayan sido adquiridos por una educación preestablecida, o bien, por los conocimientos pasados, tomando en cuenta las experiencias vividas o compartidas (Mora, 2002: 1-25).

Las RS brindan una especie de guía utilizada para la manifestación de una o varias conductas sociales, las cuales dependen de cada situación social, interacción colectiva y el medio social y físico específico donde se desarrollan. Dentro de estas RS hacemos referencia a los actores y sujetos sociales que forman parte de los agremiados de las OSC que ofertan el servicio de Transporte Público Colectivo Taxis (TPCT), los cuales han asumido un proceso de apropiación del espacio territorial en la zona 1, incluyendo la tierra, sus recursos tanto materiales como inmateriales, la forma en la que definen la utilización, circulación y control del territorio, así como las expresiones que han permitido crear mecanismos de acceso y circulación a éste. Al respecto, es importante mencionar que la forma en que se llevó a cabo la distribución de espacios partió de la asignación y circulación de rutas de transporte, pues así es como se observó el proceso de apropiación subjetiva del territorio de la zona 1 noroeste de la ciudad, específicamente de los sujetos relacionados con la movilidad y TPCT.

2.4.1.1 Organizaciones de modelo corporativo y entrevistas semiestructuradas

Dos de las primeras organizaciones que iniciaron su desempeño en el servicio de transporte de Huajuapán fueron la CTM y la CROC, ambas de corte corporativo y federal. A partir de las siguientes entrevistas realizadas a los líderes de estas organizaciones veremos cómo es que han logrado mantener su poderío, cómo es que iniciaron en este servicio y, en general, obtendremos sus experiencias y logros más importantes, mismas que han tenido un impacto no solo a nivel individual, sino también social y político. Al respecto, es importante mencionar que las entrevistas se transcribieron tal cual y como fueron escritas, pronunciadas y narradas por los líderes entrevistados. La intención de esto fue la de

conservar con fidelidad lo enunciado para no sobreinterpretar o malinterpretar lo dicho por estas autoridades a fin de mostrar una posición neutral para poder extraer la información y el conocimiento más objetivo sobre nuestro tema de interés.

Ahora bien, decidimos comenzar con las entrevistas semiestructuradas y casos de análisis del Lic. René Bautista Morales: líder estatal del transporte en la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC) en Oaxaca, y del Lic. Luis Orea Sandoval: líder de la Alianza de Transportistas del Distrito de Huajuapán (ATDH) y distintos cargos en la Confederación de Trabajadores de México (CTM).

Entrevistador: *¿Cuándo, cómo y por qué se llegó al servicio de transporte?*

René Bautista: *Nosotros entramos en el año 2000. Porque le damos fuente de trabajo a la gente y sabemos qué tipo de persona está trabajando nuestra unidad y también tenemos una oficina en la que ellos también saben dónde ir a quejarse porque olvidan una bolsa, porque se portaron mal, “porque esto, porque que el otro” y las quejas llegan a la oficina. En este sentido, somos una central, tenemos nuestro centro de operaciones y tenemos también un pequeño auditorio en el que trabajamos y hacemos reuniones. Empezamos primero con Huajaulotitlán, fue la punta de lanza, pero la estrategia de la CROC era distinta para entrar, por lo chiquito que éramos y todos en contra de la CROC, CTM, Camarillo, entonces lo que hicimos de estrategia fue crecer en los pueblos, en los municipios y entrarle por la fuerza. Así cuando llegamos a Huajuapán ya estábamos fortalecidos y concesionados. Y aunque sí nos costó mucho, esta fue la estrategia para llegar al centro de Huajuapán.*

Luis Orea: *Nosotros realizamos una labor desde muy jóvenes en la cuestión de las organizaciones sociales y de las actividades económicas cooperativas, hablando de fines del bachillerato y durante el transcurso de la carrera, ya que tuve la oportunidad de desempeñar algunos cargos a la par, tanto cargos dentro del Sindicato de Trabajadores del Transporte, como en el caso de la CTM, porque por familia nosotros nos hemos dedicado al transporte como una tradición económica familiar. Mis padres, mi padre, se dedicaron al transporte público y obviamente*

nacimos en ese ambiente del transporte. Además, en Huajuapán existe un mercado muy fuerte de transporte público, Bueno, pues, nosotros iniciamos en el año 2005 a raíz del proceso de regularización que se vivió en Huajuapán, donde el transporte que se encontraba irregular entre el 2006 y 2013 y ahí hubo una dinámica de participación de diversos actores y de diversos estratos de la sociedad. Actualmente, nuestra organización abriga aproximadamente 32 sitios tanto locales como foráneos. Locales en el entendido de que están aquí en la cabecera municipal y foráneos entendidos en el sentido de que vienen de poblaciones que ya acabo de señalar, circunvecinas de diversas localidades.

De acuerdo con la información de los líderes René y Luis hemos podido señalar algunos rasgos distintivos de las OSC en el transporte colectivo, así como identificar posibles mecanismos empleados para puntualizar algunas conductas y prácticas sociales que propiciaron la apropiación del territorio de Huajuapán de forma simbólica, tal y como se expone a continuación.

- a) La expresión puede considerarse una forma de apropiación simbólica, ya que algunos términos o palabras como “nosotros”, “entramos”, “sabemos”, “somos”, “nuestro”, “éramos”, “hicimos”, “llegamos”, denotan esa relación y apropiación.
- b) La interacción de un grupo de individuos que comparten intereses y fines permite interrelaciones, pero al mismo tiempo produce y reproduce la vida social y el entorno económico.
- c) Los líderes han representado un impulso social que refuerza un ideal de unidad y ayuda entre sus agremiados, por lo que ha sido posible crear lazos de pertenencia, cuidado, protección y mejora en la calidad de la vida de cada uno de los ciudadanos.
- d) Han aprovechado las condiciones del mercado con su alta demanda en servicios de transporte provocado por el crecimiento demográfico y físico de la ciudad.
- e) Ambas organizaciones coinciden en ideales de lucha social corporativista. Sin embargo, se han enfrentado a especializaciones, divisionismo y/o fragmentación, lo cual puede obedecer a luchas internas de control territorial y económico.
- f) Durante varias décadas se contó con la presencia de monopolios encabezados por pocas familias que prevalecían generación tras generación, lo que provocó la puesta

en marcha de diferentes prácticas y luchas entre los agremiados. Estos abusos provocaron una división interna que más tarde salió a relucir en las prácticas arraigadas en el servicio de transporte. A pesar de esta disputa, las concesiones de transporte se siguen manteniendo con el mismo cobijo corporativo y partidario.

- g) Respecto a las luchas por el transporte podemos decir que se implementaron un conjunto de estrategias para acabar con el monopolio de transporte promovidas por el líder de la CROC.
- h) La CROC y la CTM han logrado ampliar sus territorios para prestar el servicio y concesiones en materia de transporte local y regional. Con ello han logrado beneficiar a sus agremiados produciendo más fuentes de empleo en el transporte, pero también en otras ramas económicas. Es importante mencionar que su crecimiento ha tenido como objetivo mejorar las condiciones y calidad de vida de sus agremiados principalmente.
- i) Los lazos de la CROC y la CTM con un partido político evidencian relaciones de poder de tipo corporativo clientelar.

Entrevistador: *¿Cuándo, cómo y por qué establecieron relaciones políticas?*

René Bautista: *Cuando ya crecimos tuvimos que intervenir en la vida política apoyando a los gobernadores, desde Murat hasta la unidad de Ulises Ruiz Ortiz. Aunque apoyamos a Javier, perdió y apoyamos ahorita, sino no nos invitaron en esta contienda, no nos invitaron. Siento que papá ya estaba entregado a la plaza, entonces no nos invitaron...Pues a nivel municipal está bastante complicado. Ahora que está este gobierno que lo apoyamos, no ha habido respuesta. Es decir, ahorita vamos a tener que tomar otras acciones para que nos den respuesta. Nosotros le metimos a la campaña de lleno, de tiempo completo, y estos hicieron compromisos que no se cumplieron, entonces hay una deuda pendiente en la que tenemos que tomar acciones... El problema del taxi se resuelve en Oaxaca y de hecho en Oaxaca, en Huajuapán de hecho, pues en lugar de encontrar respuesta, perjudicamos al paisano, a la gente de la comunidad. Entonces nosotros siempre exigimos en Oaxaca, donde tienen la capacidad de darnos respuesta. Estamos entrando y entrando a través del*

dirigente estatal, el líder David, ahorita el dirigente de Ulises Bravo. Sí, a través de él. Y si no, ya habla el líder nacional, el dirigente Isaías González Cuevas.

Luis Orea: *En la actualidad solamente contamos con trámites...Estamos en ese proceso presentando la documentación necesaria para acreditar bajo las disposiciones vigentes, si cuentan o no con la calidad o con la suficiencia. Y también habrá que esperar los términos que la ley prevé para nuevos concesionarios, es decir, la convocatoria que en su momento se tenga que generar y el cumplimiento de todo un procedimiento jurídico administrativo para que se pueda incorporar esta gente como regular...relación directa con el PRI, en proyectos y actividades propias del partido, esto es tanto en colonias como agencias y los municipios donde tengo relaciones.*

Entrevistador: *¿Cuáles fueron los resultados obtenidos en términos de bienestar a raíz de las luchas y prácticas políticas implementadas en la apertura del mercado del servicio de transporte público colectivo taxis?*

René Bautista: *Pues ahora sí, hemos tenido satisfacciones y eso nos ha motivado porque la gente quedó muy contenta, ¿no? Ahorita con la entrega de la canasta básica a la gente le digo, a los empleados beneficiados, porque si no, no le metemos ese programa y la gente no dice sí, es cierto, dice sí. Si, en aquellos años eran amenazados, hasta llegaban a matar a algún compañero que quisiera tener en los 80 para atrás. Bueno, 83 por ahí. Así entonces era muy, muy difícil. Hay gente que recibió su concesión, hasta lloró de gusto, de que no, no, no lo creían que tenían no. Y ahorita los mandó a traer porque nosotros cuando iniciamos hicimos movilizaciones, tuvimos que ir hasta Oaxaca, tuvimos que mover todas las unidades ahora que hubo las jornadas de negociación. Toda mi documentación yo la llevaba con mi mesa de trabajo. Aquí están. Yo llevé a todos porque es un desgaste económico para los agremiados y yo entraba directamente, el titular de la Secretaría en aquel momento nos, venga la CROC, todo ordenado, nomás trae esto y órale. Si nos gusta ser siempre respetuosos.*

Entrevistador: *¿Cuáles son los signos de arraigo y pertenencia en el territorio municipal de Huajuapán?*

René Bautista: *Huajuapán es nuestra casa oficial, donde ya vivimos muchos años. La familia también ya tiene su forma de vivir. Sí, los medios para poder educarse y para salir a otros lugares, porque eso nos inculcó nuestro papá, nuestros ancestros. De siempre prepararse, es siempre buscar, tener las herramientas para enfrentar la vida, cómo preparándose, estudiando. Entonces aquí, de hecho, ya está todo, toda la familia asentada, que también no olvidamos el terruño porque allá nacimos y entre más grande sea el árbol, sus raíces más profundas, no olvidarlo. Entonces eso nos han enseñado nuestros padres, los abuelos. Hasta ahorita nos hemos respetado. Pero si cuando le pasa algo a alguien lo apoyamos y también cuando nosotros tenemos la culpa hay que reconocerlo, porque son seres humanos que a veces tenemos un percance y no porque soy “Juan Camaney” y porque tengo una relación fuerte, voy a abusar del débil. No, eso nunca me ha gustado. ¿Por qué? Porque Dios es tan lindo y todo lo ve y cuando actuamos mal, mal nos va. Entonces siempre trata de actuar bien para que también la vida te sonría y la vida te dé buenas cosas.*

A partir del contexto expresado por los líderes se ha podido observar algunos procesos de apropiación territorial subjetiva que han dado como resultado una nueva construcción social y territorial, entre los cuales se pueden señalar los siguientes fenómenos y comportamientos:

1. Reconocen la necesidad de abastecer la creciente demanda de transporte en la ciudad y en la región, aprovechando los recursos otorgados por el corporativo.
2. Ante la negativa de las familias que controlaban el transporte para integrar a más agremiados se presenta una división al interior de la CROC con la intención de iniciar las primeras luchas para obtener concesiones.
3. En lo cotidiano, propios y extraños sabían e identificaban fácilmente al par de familias que controlaban el transporte, así como los procesos que utilizaban para otorgar concesiones, lo que impedía que tuvieran acceso a competir por un taxi. Al principio solo eran taxis de “servicio especial”, es decir, unidades que realizaban viajes a toda la ciudad de forma particular y no como colectivo.
4. La intervención en el transporte fortaleció la relación con la vida política del municipio y del Estado, principalmente debido a los lazos directos con el partido oficial PRI.

5. A medida que se fueron fortaleciendo en el mercado, también se ampliaron sus relaciones corporativo-clientelares en las agencias y colonias del municipio. Acciones materializadas en apoyos de bienes tangibles e intangibles.
6. Reconocen y respetan los territorios asignados a los diferentes líderes, tanto locales, como regionales, estatales y nacionales. Cada líder tiene asignado un territorio de control.
7. Los nuevos grupos supieron aprovechar las relaciones estructuradas a nivel nacional. Gracias a la relación entre líderes corporativos y el gobierno las demandas relacionadas al transporte fluían con mayor facilidad y rapidez.
8. Los líderes sienten una satisfacción plena debido a los logros y beneficios obtenidos para sus agremiados. El primer paso fue el desmantelamiento del monopolio de transporte en Huajuapán y la región mixteca. El segundo paso fue aprovechar las ventajas comparativas que ofreció el gobierno y el Estado al otorgar nuevas concesiones.
9. El nuevo gremio de transportistas gozó de una continuidad y permanencia con programas de apoyo para ellos y para los habitantes del municipio y la región. Dentro de estos apoyos sobresalen los otorgados directamente a las mujeres de las agencias y colonias que consistía en un apoyo con despensa, realización de trámites, en situaciones que vulneren su integridad, etc.

Modelo alternativo de transporte

Como resultado de las entrevistas realizadas encontramos otro bloque de organizaciones presentes en el municipio de Huajuapán y la región mixteca. Este segundo grupo de entrevistados pertenecen a diferentes Organizaciones de la Sociedad Civil, la gran mayoría de las OSC eran identificados como grupos indígenas que impulsaron las acciones para abrir el mercado de transporte, pero que, sin embargo, se fueron separando y creando otras organizaciones independientes.

Las OSC innovaron en Huajuapán un nuevo modelo de servicio en la oferta de transporte público, ya que fueron pioneras en el *Servicio Alternativo de Transporte Público Colectivo-Taxis*. Este servicio se ha caracterizado por que los taxistas empezaron a ofertar un modelo de servicio colectivo, dejando atrás el “servicio especial” que había prevalecido

durante varias décadas. Además, con el nuevo servicio alternativo se comenzó a diseñar y asignar entre las organizaciones las nuevas rutas de transporte, las cuales no sólo abarcaban la zona urbana, sino que, incluso, priorizaron las zonas de la periferia. Sus intereses se fijaron en el surgimiento de nuevas colonias o asentamientos, los cuales eran más propicios para crear nuevas rutas de transporte. Cabe mencionar que las rutas recién integradas fueron motivo de los enfrentamientos que disputaban el territorio municipal. Sin embargo, estas luchas permitieron terminar con el monopolio de transporte creado por las organizaciones del modelo corporativo.

Entrevistas semiestructuradas y casos de análisis a Elías Martínez García, fundador y dirigente de la Organización de Transporte Alternativo (OTAN) y Fermín González Vázquez, representante de un sitio de taxis adherido a la Unión de Transportistas de la Mixteca (UTAMIX).

Entrevistador: *¿Cuándo, cómo y por qué se llegó al servicio de transporte? A lo que respondieron:*

Elías Martínez: *Mí padre era albañil y yo también. De ahí empezamos con mi padre, empezamos a formar una empresa de construcción, empezamos a fortalecerla, empezamos a trabajar en ello. Pero hubo un tiempo. Que cuando hubo la recesión económica aquí en Oaxaca, cuando lo de los maestros, pues no había circulación de dinero, ni el municipio, ni los maestros, ni nadie, entonces nosotros andábamos sin trabajo. Puse un pequeño autolavado con mi esposa, vendíamos de cenar, pusimos una vendimia ahí de cenaduría en la noche en la casa de mi mamá, le pedí un pedacito que me prestara para poder vender. Yo de lavar carros a cierta hora y ya me voy por mi esposa a la casa y regresamos, ponemos ahí la lumbre y todo y con carbón, porque no teníamos y ella se ponía a hacer las cosas, se ponía a prender la lumbre, a poner las mesas, a despachar y todo, así estuvimos viviendo, pero vino eso de los taxis, bueno a ver qué pasa y empezamos a trabajar en eso. Así es como empecé en el transporte, si, algo medio curioso, chistoso, que nunca pensé. Y un día me encuentro a un amigo y me dice “oye, métete aquí a Cuicilahuac, nada más tienes que dar 3000 pesitos” y le dije “déjeme pensarlo”, porque yo no*

tenía carro. En ese tiempo cargaba ahí un Jettita americano. Entonces llega un señor, es mi hermano, y me dice “oye, está un Atos, que quieren tu Jetta y te dan el Atos”, ni me acuerdo de que otro carro me dieron, el chiste es que me dieron dos carritos y dice mira, mete al taxi y ya te aliviana si te pones a trabajar digo estaría bien, porque a mí como persona me pegó mucho que no tenemos trabajo... Surgimos en el 2006 con el sitio Cuicláhuac, los que estábamos, realmente con el movimiento del APPO, del magisterio, ahí en Oaxaca. Si, lo de Oaxaca ahí fue que ya ve que se abrieron varias vertientes, entre ellas el transporte. Entonces el monopolio que se manejaba en Huajuapán se tuvo que romper. En ese tiempo tuvimos que romper el monopolio que había de sitios unidos que realmente no había apertura para poder tener una concesión para trabajadores y menos para apoyar a las clases necesitadas como son las colonias. Toni Pacheco o “los Pacheco”, que le decíamos que manejaban el transporte urbano. Pero desgraciadamente hubo muchos accidentes, muchas inconformidades de la gente porque no llegábamos a esos lugares. Por ejemplo, aquí en esta colonia que es “Bella Vista” se manejaba toda esta parte, no entraban los micros, se los dejaban hasta ahí abajo y se venía caminando. Nosotros recogimos parte de esta comunidad por su inconformidad que tenían con el transporte anteriormente. La OTAM, la organización de transporte alternativo mixteco, se inició en el 2016. Nosotros somos el FENIC que lo tenía Arturo Pimentel Salas, nuestra primera organización fue con ellos, porque cuando salimos teníamos que estar con una organización. Ellos nos invitaron y estuvimos con ellos. Eso fue en el 2008, sí, en el 2008 porque fuimos perseguidos por varias agrupaciones de sitios como los de José Luis Oropeza y los de Camarillo. Todos fuimos perseguidos por varias agrupaciones de sitios como los de José Luis, como los de Camarillo... El Remigio Sarabia fue perseguido para que realmente no saliera al trabajo. Entonces nos sorteamos todas esas dificultades y salimos en ese tiempo con el FNIC, él nos cobijó y con él estuvimos trabajando hasta el 2011. Tenemos 14 años de estar al frente del sitio, sí. Entonces, en ese aspecto este es realmente un líder ¿no? Porque le digo que incluso representó la OTAN, o sea, mis compañeros me respetan mucho, yo los respeto mucho a ellos y cuando hay algo tenemos un grupo y si no nos vamos de

acuerdo, nos citamos aquí, lo debatimos y salimos con buen acuerdo entre todos. Aquí somos un cuerpo colegiado que manejamos, aquí no tenemos líder en la organización, no tenemos un líder que digamos “este es el líder”. Yo tal vez sea el vocero de ellos, tal vez sea el que hable en los medios de comunicación. Tal vez tengo la encomienda por parte de ellos en ese aspecto y eso es lo que abre las mesas y ellos ya van vertiendo pues ósea escuchan mi opinión. A base de la lucha y con eso de que realmente Pimentel estaba fuerte en primer lugar, ahí estaba este los de la APPO todos, pues que estaban convergiendo ahí, pues realmente era un algo fuerte que había en ese tiempo y con eso empezamos a trabajar, pero después ya va abriéndose el camino, pues uno también va aprendiendo a través del tiempo, uno aprende y que digamos “a esta persona si, a esta persona no”. Hubo personas que nos apoyaron, para que le voy a decir que no. Hubo personas que si nos fregaron económicamente al sitio, si lastimaron a los socios, lastimaron al sitio. Pero de manera lamentable, afortunadamente ya no están, ya no están.

Fermín Gonzáles: *En este caso el sitio que represento es el sitio mixteca 12 de octubre AC. El sitio, porque estamos aparte en una organización que se llama UTAMIX, que estamos adheridos a varios sitios. Unión de Transportistas de la Mixteca. Pues la organización también se formó en el año aproximadamente del 2005 al 2006. Bueno, en mi caso y en muchos casos de los compañeros cuando nosotros iniciamos, pues era lo más fácil que podíamos agarrar acá en Huajuapán, en un trabajo pues, para mantenernos con nuestras familias, y como había muy pocos taxis, la demanda era mucha en ese tiempo y pues vimos la necesidad, ya éramos transportistas como choferes, ya éramos choferes. Yo chofer, pero en el 2002 al 2005, en ese tiempo ya entré como que a tener lo propio de mi taxi, a gestionar lo de mi concesión. Con más compañeros que me respaldaron y fue la unión que decía yo en el transporte. Pero hace tiempo sí era sustentable. Por eso nos motivó a tener nuestro propio taxi, porque a todos nos iba a quedar ahí y no vamos a pagar impuestos ni nada. Nos conviene... Nosotros ya le comentaba que iniciamos como FNIC, el FNIC se caracterizaba como de izquierda, en ese entonces apoyaba, se apoyaba mucho al PRD, al PAN, pero nunca permitimos tener comunicación o nunca se sentaba con uno que estuviera, en ese entonces*

estaba el PRI y siempre estaba el PRI, pero nunca nos sentábamos o nunca apoyamos en ese entonces... ¿Por qué? Porque anteriormente existían otros líderes, nosotros formamos la organización, se podría decir por parte de la izquierda. Nos fuimos por la izquierda en ese tiempo, por los que estaban en ese tiempo como gobernadores en el poder y aquí en el Estado de Oaxaca, ¿pues nosotros como irregulares pues éramos como que estos hay que agarrarlos y hay que encerrarlos no? Entonces eso nos motivó. No es lo mismo que te toquen a ti que se lleven a tu compañero a tu taxi a que vean a todos...

Del 2002 al 2005 más o menos es en ese tiempo, pues existía como ya sabíamos que estaba el señor Enrique Camarillo y el señor Germán Ramírez, este son los que estaban supuestamente trabajando legalmente como concesionados, entonces ellos no permitían que existiera un taxi irregular, pero a raíz también nosotros aprovechamos porque así le hemos dicho, aprovechamos de la raíz. Cuando la sección 22 en ese tiempo estaba en su movimiento, ahí sí salimos muchos y aprovecharon a salir...de ahí arrancamos y nos unimos a la fuerza de la sección 22 y como que había cierto respaldo en ese tiempo de la sección 22, no total, pero como que nos unimos en su movimiento en contra de muchas cosas que el gobierno no nos dejaba trabajar. Arturo Pimentel nos representaba al principio, pero digo, él tenía comunicación, ya sea con los que se postulaban a gobernadores, a diputados por parte del PRD y ellos eran el enlace, ellos eran el enlace, pero por parte, en ese entonces de aquí, de la zona del señor Arturo Pimentel, las primeras a través de cierto partido, eso fue al principio, ya del 2006 hacia acá, como que muchos ya vieron el camino, ya vieron el camino y por qué yo tengo que seguir con él y no me ha dado nada. Entonces nosotros como en el 2006 nos destituimos completamente del FNIC y ya empezamos a formar le decía yo que la organización, pero cierta, buscábamos un enlace político... Como sitio, perteneciendo a la organización, entonces todos vamos bajo esa misma dinámica... Pero si la mayoría dice no, es que no entramos, no se mueve nada. Pero si todos coincidimos, entramos y todos vamos por esa misma situación... Nos enfocamos al puro transporte. Cuando nos unimos como ya se podría decir. Cada presidente representa a sus agremiados y hacemos todos los representantes de los sitios. Se

puede decir que somos la mesa directiva de la UTAMIX. Vamos todos. No pueden hacer alguien un pronunciamiento diciendo que yo vengo a nombre de la UTAMIX no, tenemos que ir todos juntos y decimos nosotros somos la UTAMIX.

Con relación a la información obtenida de estas entrevistas podemos decir lo siguiente respecto a la apropiación del territorio a través del transporte:

1. El Frente Nacional Indígena Campesino (FNIC) ha sido una de las dos OSC pioneras con mayor presencia en el servicio de transporte en Huajuapán. Esta organización, como lo mencionamos con anterioridad, proviene de los pueblos originarios de la Región Triqui.
2. Dentro de esta organización prevalece una apropiación de ideas de autodefensa como parte de sus objetivos, como lo es hacer frente al gobierno y a quienes los han invadido y les han robado. Tienen claro que deben reproducir la fuerza que otorga la unión entre ellos, por lo que han sabido reconocer que es necesario crear un tipo de fortaleza en la organización de sus pueblos. Para esta organización las fronteras o divisiones territoriales administrativas no han sido impedimento para avanzar en sus intereses, ya que sus acciones tienen como fundamento mejorar las condiciones de vida.
3. Uno de los principales argumentos y motivos de sus acciones y movilizaciones obedece a los altos índices de desempleo y escasas oportunidades para auto emplearse. Este fenómeno ha sido uno de los principales detonadores de sus luchas, ya que históricamente la pobreza y exclusión social han forjado un proceso de apropiación simbólica del territorio de Huajuapán, por lo que el transporte colectivo-taxis se convirtió en una de las más rentables fuentes de ingresos para sostener a sus familias.
4. Ser propietario de un auto se convirtió en una de las mejores opciones de auto emplearse, al igual que saber manejar, ya que ambos han sido los únicos requisitos para ser taxista y mediante ello contribuir en mejorar las condiciones de vida de muchas familias.
5. Dado que en el municipio no se ofertaba el suficiente servicio de transporte debido a la escasa cobertura que daban los transportistas en toda la ciudad, se aumentaron

los costos del pasaje. Esto también fue motivo de lucha, ya que se impulsó al servicio de transporte a lograr la cobertura de la demanda insatisfecha.

6. El nuevo modelo de transporte colectivo taxis ofertados por las OSC tenía la misión de satisfacer la necesidad de cobertura territorial, ofrecer el servicio a bajos costos e interrelacionarse con los habitantes de las rutas que cubrían como portavoces de sus necesidades y demandas.

Asimismo, respecto a las perspectivas y contexto de las luchas por el transporte podemos decir que

1. La MULT, FIOB y FNIC son los tres movimientos y organizaciones más influyentes en la zona Triqui de la región mixteca. Se han distinguido por el constante proceso de apropiación simbólica entre los habitantes de las agencias y colonias donde brindan servicios y/o tienen agremiados o simpatizantes. Además, día a día siguen produciendo y reproduciendo sus ideales de lucha centrados en la defensa de sus tierras para proteger a los más vulnerables de los abusos del poder y del gobierno.
2. Las organizaciones MULT y FIOB son aquellas que han tenido más enfrentamientos al grado de ser reconocidas como sanguinarias. Esta situación llegó a normalizarse en la región Triqui, por lo que habitantes de esta zona comenzaron a emigrar, principalmente de las décadas de los años setenta a los noventa.
3. La década de los años noventa y dos mil fueron las más aprovechadas por las OSC debido a que los enfrentamientos eran constantes y muy sanguinarios, lo que obligó a los habitantes a emigrar y las agencias de Huajuapán aprovecharon la posibilidad de vincularse en la lucha para la creación de nuevos sitios de taxis que fueran capaces de responder a las necesidades de la región.
4. La creación de este nuevo sitio supuso también una batalla contra las concesiones de servicios de transportes monopolizados, aunado al hecho de su incapacidad para satisfacer la demanda de usuarios. Lo que permitió ofertar un servicio alternativo colectivo de taxis.

5. A partir de este fenómeno se reconoció que la fortaleza de las organizaciones radica en su unión, así como los ideales de lucha y movilizaciones en la región. Mismos que traen consigo y de forma innata un proceso de apropiación y autodefensa.

Entrevistador: *¿Cuándo, cómo y por qué establecieron relaciones políticas? A lo que respondieron:*

Elías Martínez: *De hecho, hemos trabajado con varios, por ejemplo, el PRI y el PAN son los más comunes aquí en la Mixteca, pues el PRD no figura, PT pues menos, Verde igual, apenas está con Nájera. Entonces el aspecto, pues realmente más cuando trabajamos con el partido, ciertamente vamos por la persona, no vamos por el partido. Pues que realmente hayan ayudado al transporte, no. No tenemos una experiencia que digamos “este se metió con nosotros, nos apoyó, anduvo con nosotros”. “Este diputado nos abrió las puertas” no. Bueno, en el gobierno de Ulises Ruiz Ortiz, cuando estaba licenciado Cerón, pusieron en la COTRAN pues ahí empezamos el 2006. Realmente empezamos la situación a gestionar, pero pues no era tan fácil, pues no fue tan, tan fácil. Fue una lucha de muchos movimientos, fue una lucha de muchas manifestaciones, muchas marchas, muchos bloqueos que realmente a veces me pongo a platicar con mis compañeros y les digo nos hubiera sido más fácil buscar una concesión aquí a que realmente nos hubiéramos ido a la lucha porque hubo desvelos, hubo agresiones, hubo este, nos correteaban los policías en los operativos, realmente estuvo muy, libramos muchos ataques. Nosotros en el 2010 salieron nuestras primeras concesiones, del 2008 al 2010 salieron nuestras primeras condiciones para el Remigio Sarabia, salieron las diez primeras concesiones y ahí tuvimos la oportunidad de que salieran esas concesiones y con ese avanzar y se quedaron espera los demás compañeros, porque en ese momento ya teníamos un padrón de 35 carros y tuvieron que esperar. El periodo de Círiga Villagómez. Realmente él empezó a dar los primeros oficios para la ocupación de la vía pública, de las bases que le decimos nosotros, que son sitios. Entonces ahí realmente nos dieron las primeras, con este licenciado que era el de Vialidad. Fue el primero que empezó. Anteriormente, con Martha García Manzanares, no, no pasó eso, pues, al contrario, tenemos un poquito de opresión y eso tuvimos que entrar en movilizaciones para que no, no nos corrieran tan fácilmente del*

centro porque nosotros teníamos la necesidad, todos cuando ya estuvo Círiga ya éramos concesionados y pedíamos ya que nos dieran un lugar para poder trabajar. Cuando entró Círiga realmente con él hubo esa apertura realmente, pero él no tuvo también la delicadeza de ver lo que estaba pasando en SEMOVI; Ya están trabajando el gobierno que trabaje, yo me lavo las manos. O sea, todos los gobiernos municipales se han lavado las manos. Sí, realmente a veces sí, y ellos deben ser partícipes de parte de, porque el problema no se va a Oaxaca, que el problema se queda aquí y el problema lo tienen ellos, no lo tenemos nosotros, lo tienen ellos aquí en el municipio, cada vez que hay movilizaciones, cada vez que son ellos los que tienen el problema, no nosotros.

Fermín González: *Nosotros, ya le comentaba, iniciamos como FNIC. El FNIC se caracterizaba por ser de izquierda, en ese entonces apoyaba, se apoyaba mucho al PRD, al PAN, pero nunca permitíamos tener comunicación o nunca se sentaba con uno que estuviera. En ese entonces estaba el PRI y siempre estaba el PRI, pero nunca nos sentábamos o nunca apoyábamos en ese entonces. Por eso nos llamamos “de izquierda”, con que no dijeran o que nunca nos dijeran vamos a apoyar al PRI no le entraba a nadie de los sitios que le digo, ya todos podíamos apoyar a otro partido Convergencia, pero de Izquierda, PRD en ese entonces más del PRD... Ya del 2006 hacia acá, como que muchos ya vieron el camino, ya vieron el camino y por qué yo tengo que seguir con él y no me ha dado nada. Entonces nosotros como en el 2006 nos destituimos completamente del FNIC y ya empezamos a formar le decía yo que la organización, pero era cierto que buscábamos un enlace político. Sí, un enlace político. Siempre lo buscábamos, pero sí apoyamos en ese entonces también mucho tiempo el señor Eviel Pérez Magaña, que era del PRI, también lo apoyamos, pero pues no, no teníamos respuesta, pues. Nos alineamos le digo, era del partido que estaba en ese entonces en las pláticas, pero no teníamos respuesta. Cuando ya estábamos integrados todos los sitios que como decía yo, coincidimos en lo propuesto, que queríamos ya las concesiones, siempre aprovechamos cada elección que era de los gobernadores, porque sabíamos que ellos solamente nos podían dar o nos podían dar. Apoyamos a, el último que apoyamos fue a José Antonio Estefan Garfias, el último que apoyamos, pero no ganó, pero él estuvo antes en la Secretaría del Transporte, él estuvo antes en la Secretaría de Transporte y él nos comentaba que iba a necesitar el apoyo...*

Nosotros pedimos primero el apoyo, fue que él nos abanderó y como secretario todos los transportistas dijeron “es el secretario y es con él”. Y ya él nos mandaba a traer. Pero también él lo veía, nosotros veíamos, así nos aprovechaba. Voy a necesitar su apoyo, pero también voy a tener que resolver el problema en Huajuapán, él lo veía en dos formas, porque voy a ser uno de ellos, porque también tengo que resolver el problema del transporte. Ahora que estoy acá. Con él lo estuvimos viendo mucho y muchas mesas de negociación. Hizo varios estudios de factibilidad, Él, que nosotros sabíamos que se dieron muchas, pero al final de cuenta todos querían, todos querían. Pero sí, es uno de los últimos enlaces que tuvimos. Igual aquí a nivel municipal apoyamos y veníamos apoyando cuando estaba la señora Marta, el señor del presidente Luis de Guadalupe, que ahorita está su hijo, lo apoyamos, lo apoyamos en su momento y ahorita ya ahorita en esta ocasión ya no, porque ya muchos apoyaron a los partidos que, como ya estamos concesionados, a los que vieron pertinente no... Al señor Luis de Guadalupe, lo apoyamos porque también es como todo, los que buscaban a las organizaciones y apoyan, voy a ser parte de enlace y sí, todos los presidentes que quedaron pues hacían lo posible. Pero como les dije, ya no estaba en sus manos resolver el problema. Lo que sí nos urgía de ellos era una carta de apoyo que tenía que ver con el municipio y que ellos solicitaron el estudio de factibilidad, porque ellos sí le competían al municipio, a lo municipal de la localidad, donde la localidad pidiera el estudio de factibilidad y después ellos extendían las cartas de apoyo para que fuera un requisito dentro de las organizaciones. Entonces por eso también teníamos que estar en enlace y teníamos en cierta forma apoyarlo, pero ya para que nos extendieron las concesiones era el gobierno del Estado. Pues aquí cuando estaba también el PRI, estaba el PRI hace mucho tiempo, pues fue el peor gobierno que nosotros nos trataba mal porque ellos son los que solicitaban como autoridad los operativos por petición del señor Enrique Camarillo, por el señor Camarillo y como le digo y él sabe que yo al final de cuenta me llevo muy bien con Don Enrique. Pero él tenía mucha presencia aquí. Él tenía conocidos que mantenían mucha presencia acá porque en la Secretaría de Transporte tenían también este caso personal del mismo partido, metían, nos ponían presión acá, nos ponían presión allá y pues en ese entonces cuando ya empezaron a cambiar las cosas, que aquí ya empezó a gobernar el PAN, como que ya era más flexible

y era más eficiente con la señora Marta, con el señor Luis de Guadalupe, que fue la Alianza PAN, PRD y como que ya había más, como que no diciendo nada, pero yo sé lo que quieren y vamos a hacer lo posible. Desde ahí para acá, como que ya nos tomaba más en cuenta, porque también, porque los gobiernos también ya sabían que si no nos tomaban en cuenta les bloqueamos, hacíamos manifestaciones y pues también ellos lo que querían es llevar la fiesta en paz, pues ya sabían que ya no éramos un grupito, sino que ya éramos una fuerza y que sea como sea, nos tenían que atender. Entonces como que cuando recién empezamos, pues éramos muy poquitos, muy poquitos irregulares y nos bateaban. Pero ya cuando llegamos tenía una fuerza que ya había muchos sitios irregulares, ya como que había un respeto a los irregulares. Cuando ya vinieron cambiando las cosas, ya con otros gobernadores como ahorita como este gobernador que estaba al final de cuentas, ni para bien ni para mal. Ahí está, ahí está tocando el transporte. Y con el pasado igual, con el pasado igual. Pero ya, porque ya estamos también concesionados, hay irregulares, pero ya no hay esa unidad como estaba antes, que todos éramos irregulares y todos íbamos bajo un mismo objetivo. En este caso yo ya no estoy solicitando concesiones, pero si llegara a haber concesiones, pues ya legalmente tengo que entrar, pues yo ya estoy legalmente. Yo ya entro en ese proceso por la antigüedad o el reconocimiento que ustedes me dieron. Tengo ese derecho. Tuve que sacar unidades que están formadas, que les toca y si les vas a dar aquello me tienes que darme a mí. Pero por ahora no estamos pidiendo que se nos dé condiciones. Entonces como yo, por eso como que se perdió fuerza, ya no hay operativos. El gobierno dice “pues si no molesta, no hagan nada”. Y lo está llevando ya más relax.

Del contexto anterior, presentado por los líderes de diferentes OSC, hemos podido observar algunos procesos de apropiación territorial subjetiva, entre los cuales se pueden señalar los siguientes fenómenos y comportamientos:

1. Ha sido necesario relacionarse con diferentes esferas del gobierno, además de contar con el apoyo de partidos y líderes políticos.
2. Durante la primera etapa de su integración al servicio de transporte sus ideales de lucha se identifican principalmente con el PRD. Sin embargo, en caso de tener la

necesidad de apoyar a alguien más, buscaban que siempre fuera opuesto al PRI. De ahí que sus primeros vínculos políticos fueron con movimientos y partidos de izquierda. Cabe mencionar que al PRD se suma también el PAN, PVEM, CONVERGENCIA, entre otros.

3. En la medida en que fueron adquiriendo mayor apropiación de las rutas de transporte se fue presentando una separación de las primeras organizaciones sociales que les apoyaron en sus luchas.
4. La relación con la izquierda siempre fue a través de los líderes de las organizaciones que los representaban, pues al sentir que ya no podían obtener más apoyo les dio la confianza de separarse y buscar más beneficios fundando una nueva organización.
5. Toda vez que decidieron integrar o fundar nuevas organizaciones sintieron la necesidad de contar con aliados de otros partidos políticos, solo que esta vez no importaba la corriente política. Además, se llega a reconocer que los lazos, convenios y acuerdos se han fortalecido principalmente en periodos electorales.
6. A finales de la década de los años noventa y principios del año dos mil aún eran pocos los taxis señalados como “taxis piratas, ilegales y/o irregulares”, situación que los hacía vulnerables a los operativos implementados por el gobierno, ya que era fácil que levantaran las unidades. Incluso algunas fueron llevadas a los corralones del municipio y otras a la ciudad de Oaxaca.
7. Los dos líderes coinciden en la necesidad que ha existido de aliarse a los candidatos de partidos, así como a los nuevos presidentes municipales, pues eran sabedores que si apoyaban a las campañas podrían recibir apoyo en sus demandas para regularizar sus unidades de taxis.

2.4.2 Apropiación concreta

La zona 1 noroeste de la ciudad es un territorio que ha requerido y sigue requiriendo acciones para su adaptación física y/o estructural del espacio. En otras palabras, requiere que se implementen más acciones que permitan satisfacer de forma más eficiente las necesidades de desplazamiento de las personas y de la circulación del transporte público. Ante las necesidades que provocan la falta de la infraestructura vial y de transporte es fácil identificar que existe la urgencia de diseñar una planeación urbana que prevenga los retos del futuro, es

decir, que cuente con vialidades eficientes e incluyentes como una de las prioridades que exige el transporte público colectivo taxis. En este sentido, en materia de movilidad, la ciudad de Huajuapán y en particular la zona 1 noroeste se enfrenta a las siguientes condiciones:

- *Adaptación del territorio para transitar:* El transporte alternativo se ha enfrentado a la necesidad de crear senderos o atajos y pasajes peatonales que conectan diferentes partes de algunas colonias donde sus calles son intransitables.
- *Crear opciones de movilidad:* Crear este tipo de caminos ha planteado la necesidad de crear opciones seguras de movilidad como son las ciclovías, carriles para bicicletas, puentes peatonales, puntos de acceso al transporte, pasos de cebra y semáforos, ya que la falta de espacios físicos que propicien y den seguridad a otras opciones de movilidad ha provocado graves accidentes en los que ha estado involucrado el transporte público colectivo taxis.
- *Apropiación de espacios públicos:* Los espacios físicos destinados para ascenso y descenso de pasajeros han formado parte de las causas que han provocado intensas luchas por la apropiación de espacios, especialmente en el centro. El centro cuenta con las principales vías de acceso y salidas de la ciudad, ya que es el área que concentra todo el transporte terrestre del municipio e inclusive de la región. Además, cuenta con la infraestructura de tránsito básica, lo que permite facilitar la movilidad y proporcionar facilidades de acceso. El centro concentra todo el sistema de transporte que se oferta en la ciudad, por ello a lo largo de las décadas de estudio se han registrado movilizaciones, cierres de calles, avenidas y carreteras, enfrentamientos entre taxistas, con la finalidad de apropiarse de espacios físicos para exigir sus peticiones, como lo son las bases de ascenso y descenso de pasaje.

Esta situación ha generado otro fenómeno social, el cual se caracteriza por la intensificación de conflictos y disputas por el control de los espacios urbanos. La competencia entre diferentes grupos de transportistas por dominar áreas clave del centro de la ciudad ha exacerbado las tensiones sociales, resultando en frecuentes enfrentamientos y protestas. Estas dinámicas no solo reflejan la lucha por recursos escasos sino también la búsqueda de legitimidad y poder dentro del contexto urbano. Tal es el caso de:

- Los pagos que establece la normatividad municipal por estacionarse en la vía pública con fines comerciales no han sido aplicados. Las autoridades del gobierno municipal no han podido y/o decidido aplicar la ley de manera estricta, ya que las diferentes administraciones municipales han optado por ejercer pasividad en la aplicación de las regulaciones fiscales y otras leyes relacionadas con la recaudación de ingresos por uso del espacio público.
- Las bases de taxis que ocupan las rutas de transporte público colectivo taxis se ubican sobre el arroyo vehicular de las calles centrales de la ciudad, sin embargo, no están reguladas, ya que han sido instaladas de forma ilegal e incluso muchas veces en contra de los propios vecinos. Esta situación ha sido motivo de enfrentamientos y cierre de calles por parte de vecinos y también de taxistas.
- En la mayoría de los casos los pagos por uso del suelo en las calles céntricas de la ciudad son realizados a los dueños de las casas frente a las cuales estacionan sus unidades y se ubican para el ascenso y descenso de pasaje.
- Las bases de taxis ilegales en las calles de la ciudad se han obtenido invadiendo el espacio público al colocar muebles en las banquetas para que se sienten los usuarios, obstruyendo la circulación y colocando techos de metal y lonas. Esta situación no sólo afecta el tránsito vehicular, sino que afecta el tránsito de los peatones que circulan en esas calles, los cuales se ven obligados a bajar de las banquetas y caminar sobre la calle, lo que pone en riesgo su integridad física y de las familias que los acompañan. Aunado al hecho de que afectan la imagen urbana.

Los ejemplos traídos a colación pueden representar o evidenciar las formas en las que los usuarios de transporte, vecinos y la población que transita de forma habitual en el centro de la ciudad se enfrenta a obstáculos de movilidad y de circulación, lo que pone día a día en riesgo su integridad física. Desafortunadamente, la realidad nos lleva a inferir que las autoridades no han tenido “voluntad política” para cumplir con sus obligaciones, que serían realizar y poner en marcha planes y programas de acción que permitan modificar físicamente la movilidad en el territorio y el transporte adaptándolo a las necesidades de las personas y promoviendo soluciones más seguras y eficientes para todos. Por lo que en este apartado se presentan los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas a los líderes René Bautista

(RB), Luis Orea (LO) y Elías Martínez (EM) con la finalidad de reflexionar sobre la apropiación territorial concreta, ya que “sus voces” nos brindan una comprensión profunda y matizada de la realidad territorial. Matización que permite saber cómo se producen estas formas de apropiación y cómo estas prácticas se han convertido en instrumentos exitosos, permitiéndonos comprender la identidad y la cohesión territorial de las organizaciones que representan.

En este sentido, a través de estas entrevistas se buscó capturar la particularidad de cómo los líderes locales perciben y gestionan su territorio y prestan atención al territorio en sus dimensiones cultural, social, económica y ambiental. Esta parte del análisis no sólo pretende documentar esos discursos, sino propiciar la reflexión acerca de cómo se han producido esos diálogos constructivos que han fortalecido su identidad y cohesión territorial. Por lo que a continuación se busca conocer la influencia en el quebrantamiento del monopolio del transporte a nivel regional y municipal, y la apropiación concreta de la periferia de la ciudad, principalmente en las zonas de expansión de la mancha urbana

El caso de líderes sociales con las OSC

Las preguntas a los líderes que se expondrán a continuación parten de su conocimiento, involucramiento y participación con las OSC, principalmente con la CROC, ya que esta organización es la encargada de aglutinar las principales fuentes de ingreso económico y prestación de servicios, por lo que a continuación enlistamos a los líderes entrevistados:

- Rene Bautista
- Luis Orea
- Elías Martínez
- Fermín González

Rene Bautista mencionó lo siguiente:

Pues la CROC aglutina transportistas, tiendas departamentales, restaurantes, hoteles en Huajuapán. En ese ramo le hemos entrado muy poco al ramo de los hoteles...también en el ramo de la construcción. Entonces la gente quiere organizarse y quiere también que los apoyemos, los asesoramos, ahí estamos para hacerlo en la CROC. En las colonias tenemos grupos de mujeres organizadas

donde también llevamos la canasta básica a bajo costo. Ahí nada más se necesita que la gente quiera organizarse y quiera pertenecer a la CROC. Si a esas compañeras de hecho no, no pagan nada por pertenecer a la CROC. La CROC se alimenta de los trabajadores, de las empresas, de los taxis que dan su cooperación o de la propia gestión que se hace. Entonces, si hay cambio de vehículo, cambio los pagos de tenencias y todo lo que es gestión, ahí si ya nos apoyamos.

Con relación a esta información podemos decir que cada uno de los territorios municipales de la región mixteca y del Estado de Oaxaca cuentan con agremiados en la CROC. En primer lugar, se colocan los campesinos porque es un Estado donde la producción del campo es principalmente para el autoconsumo. Sin embargo, haciendo referencia a su principio de ayudar a todos los que lo necesiten, han ido incursionando en otras ramas de la economía. Asimismo, se hace una mención especial a que su incursión en la oferta del servicio de transporte ha sido de gran relevancia entre sus militantes, esta actividad también les ha permitido crear lazos directos y constantes con la ciudadanía, sobre todo porque la movilidad diaria a través de sus rutas los mantiene en permanente comunicación.

Rene Bautista mencionó lo siguiente:

En Huajuapán nada más son dos sitios, central en Aguadulce, tenemos un sitio en Zaragoza que es libre. Ya en lo foráneo en todos los municipios tenemos presencia...Nosotros no tenemos rutas específicas, nada más taxis libres. Tenemos una nada más, que va para FOVISSSTE Nuestra base está en la calle de ¿cómo se llama? De Zaragoza, iniciando Colón y cruzando Zaragoza. Ahí tenemos un espacio de dos carritos, tres carritos, ellos van para FOVISSSTE. Hubo golpes, hubo toma de carreteras, hubo toma de oficinas de tránsito y en su momento lo hicimos. Hubo tomas de las autoridades de movilidad en Oaxaca en aquellos años con la Lic. Aurora. Ahora es una lucha muy difícil y desgastante y de hecho nosotros como dirigentes somos apegados a la ley.

Una de las dos rutas adheridas a la CROC en la ciudad de Huajuapán brinda el servicio en la zona 1 noroeste. El sitio circula hacia la periferia de la ciudad específicamente a la Agencia

de Policía Agua Dulce. Es importante resaltar que esta agencia se ha conurbado lentamente, pero a partir de los años noventa ha experimentado una expansión considerable, principalmente en los fraccionamientos FOVISSSTE, razón que propició que esa parte del territorio fuera elegida por este transporte concesionado.

Rene Bautista mencionó lo siguiente:

Pues me siento satisfecho porque rompimos con los monopolios y con la gente que estaba deseosa de ser concesionado. Si bien iniciamos con los compañeros de mixteca de oro, que mixteca de Oro era todo Mariscala, que desde Eladio Ramírez López eran un gran sueño que ellos tenían. En Huajuapán igual muchos compañeros que eran trabajadores de muchos años del volante y nunca habían visto clarificada su intención, su deseo de tener su propia concesión.

A partir de esto podemos ver cómo es que el líder no sólo reconoce, sino que se siente orgulloso de haber logrado romper el monopolio del transporte y de haber permitido que más familiar y trabajadores del volante tuvieran la oportunidad de contar con una concesión de transporte, más aún en un periodo donde aún no existía tanta oferta.

Respecto a la relación con la CROC, aquella generada a partir de la protección colectiva que brinda en su carácter de bienestar económico y productivo **Luis Orea mencionó lo siguiente:**

Pues la CROC aglutina desde transportistas, tiendas departamentales, restaurantes, hoteles en Huajuapán... también en el ramo de la construcción. Entonces la gente quiere organizarse y quiere también que los apoyemos, los asesoramos, ahí estamos para hacer de la CROC. En las colonias tenemos grupos de mujeres organizadas donde también llevamos la canasta básica a bajo costo. Ahí nada más se necesita que la gente quiera organizarse y quiera pertenecer a la CROC... no pagan nada... La CROC se alimenta de los trabajadores, de las empresas, de los taxis que dan su cooperación o de la propia gestión que se hace. Entonces, si hay cambio de vehículo, cambio los pagos de tenencias y todo lo que es gestión, ahí si ya nos apoyamos.

Con relación a esta información podemos decir que:

1. El campo económico de acción de la CROC es amplio, siempre ha estado en constante alerta para aprovechar las ventajas de ciertos sectores económicos, sobre todo al momento de su auge. Razón por la cual tiene agremiados de diferentes servicios económicos y productivos.
2. Tienen presencia en diferentes agencias del municipio y colonias de la ciudad, sus contactos y relaciones con los colonos no se han limitado sólo a sus rutas de transporte, sino que abarcan todo el territorio asignado por su organización corporativista, creando lazos de apoyo y ayuda mutua con ellos.
3. Al mismo tiempo que apoyan a los colonos con cursos, despensas y trámites, también brindan servicios especializados de asesorías a la población abierta, ya que pueden otorgar apoyo en casos de conflicto y resolución de problemas muy específicos, por lo cual la organización obtiene recursos.

Luis Orea mencionó lo siguiente:

Y yo soy el dirigente estatal del transporte, y está el dirigente estatal de la CROC, es el amigo Ulises Bravo Cruz. Antes era mi amigo David Aguilar Robles, quien dirige todo a nivel estatal. Yo soy el dirigente del transporte. Pero como no nos da tiempo de dirigir todo el Estado, entonces en cada región tenemos un dirigente. En Huautla de Jiménez, Tequixtepec, en Tlaxiaco, La Sierra Mixe, en Valles Centrales, tenemos un dirigente que se enfoca en el transporte. Yo soy el que me pasa la información y las peticiones. Y cuando se necesita ya le hablo al dirigente estatal y él habla con las con las instancias correspondientes para que abran los espacios, los dejen entrar a las oficinas. Nosotros como CROC podemos trabajar en todo el país, porque es de todo el país. Pero, sin embargo, respetamos a los propios liderazgos de su propia región.

Con relación a la información que nos proporciona este líder podemos decir que:

1. Como dirigente ha existido la necesidad de cubrir varias necesidades de gestión y liderazgo. Por ello, cada territorio cuenta con líderes especializados que puedan

cubrir de forma satisfactoria todas las metas y proyectos que como organización tienen.

2. Conviene señalar que el caso específico del transporte ha adquirido un sector de alta demanda de atención a lo largo del tiempo, lo que ha hecho que no sólo en situaciones de conflicto, sino de atención a diferentes intereses y necesidades los líderes también desempeñen funciones de apoyo social en su demarcación territorial.

Luis Orea mencionó lo siguiente:

En Huajuapán existía un mercado muy fuerte de transporte público, porque curiosamente la empresa que prestaba las empresas que prestaban el servicio público de transporte urbano y suburbano, quebraron ante ese episodio que hace rato de una etapa de mucha presencia, de transporte irregular que hubo entre 2005 y 2013, quebraron estas empresas y todas esas rutas que tenían. De donde se alimentaban las empresas, se empezaron a prestar el servicio tipo colectivo con taxis del centro de la ciudad. Esto llevó a que obviamente colapsará la economía de dichas sociedades anónimas y con ello, lamentablemente dejaron de circular. No fue rentable. Y ahora ese servicio público que se prestaba con los urbanos, ahora lo prestan los taxis.

Como reconoce este líder, el periodo de crisis y rompimiento del monopolio del transporte en Huajuapán se puede dividir en dos etapas principales: la primera corresponde a la época de grupos corporativistas y líderes del PRI, mientras la segunda abarca los años 90 y se consolida en la década del 2000 con la apertura del mercado ilegal de transporte conocido como "alternativo". Durante esta última etapa el servicio de transporte urbano de microbuses quebró, dando paso a una nueva era dominada por el transporte colectivo de taxis. Sin embargo, de acuerdo con la investigación realizada en el periodo de estudio se puede agregar otra etapa más, la tercera que refiere a la emergencia de nuevos corporativistas en la época contemporánea como son la Confederación Autónoma de Trabajadores y Empleados de México (CATEM) y la Confederación Internacional del Trabajo (CIT).

En la primera etapa, los grupos corporativistas tradicionales como la Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Revolucionaria de Obreros y

Campesinos (CROC) y la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), bajo el amparo del PRI, ejercieron un control significativo sobre el transporte, actuando como intermediarios entre sus agremiados y el Estado (Schmitter, 1974). En la segunda etapa, la apertura del mercado ilegal de transporte "alternativo" representó una ruptura con el modelo corporativista tradicional y surgió como un frente de resistencia al PRI, reconocido por su orientación de izquierda. La quiebra del servicio de microbuses y la emergencia del transporte colectivo de taxis reflejan una transición hacia una economía más desregulada y competitiva (McCarthy & Zald, 1977). Finalmente, en la tercera etapa, la aparición de nuevos corporativistas como la CATEM y la CIT señala un renacimiento del corporativismo en un contexto contemporáneo, adaptándose a las nuevas dinámicas económicas y políticas de México. Este proceso muestra cómo el transporte en Huajuapán ha evolucionado a través de diferentes formas de organización y resistencia, reflejando cambios en las relaciones de poder y la estructura socioeconómica (1212-1241).

Luis Orea mencionó lo siguiente:

Actualmente tengo a mi cargo una organización de transporte local en Huajuapán de León que se denomina Alianza de Transportistas del Distrito de Huajuapán. Nuestra actividad económica tiene que ver con la prestación de servicios de transporte de carácter municipal, de hacia ello y de carácter distrital en algunas poblaciones que convergen en Huajuapán de León. Esta asociación civil cuenta con 15 años de ser constituida, pero actualmente tenemos cinco años al frente de la misma. De la ciudad tenemos actualmente colaborando con el Sitio Dorados de la Mixteca. Estamos colaborando con el sitio Antonio de León, estamos colaborando con el sitio 23 de Julio, colaborando también con el sitio Cuitláhuac. Asociación Civil. Todas Asociación Civil de aquí del Centro de Huajuapán.

Bueno, pues, nosotros iniciamos en el 2005 con la constitución del sitio Dorados de la Mixteca, con unos 32 compañeros. Actualmente el sitio cuenta con 55 miembros y los demás sitios igualmente cuentan con una cantidad similar de agremiados. En particular, el sitio Cuitláhuac cuenta con una base de 22 concesionarios, es un poco más reducida.

Bueno, es interesante la pregunta, porque cabe destacar que a raíz del proceso de regularización que se vivió en Huajuapán, donde el transporte que se encontraba irregular entre el 2006 y 2013 y ahí hubo una dinámica de participación de diversos actores y de diversos estratos de la sociedad. Anteriormente se estilaba que quien fuera concesionario de transporte público debía ser un chofer venido de reconocimiento de su antigüedad como tal.

A partir de lo anterior podemos decir que los fines principales para la integración de la organización se centraron en el transporte. Sin embargo, tanto la trayectoria y el respaldo de la CNC y del PRI contribuyeron en la obtención de beneficios para la obtención de nuevas concesiones. Lo que logró dismantelar el monopolio del transporte dando paso a nuevas familias y generaciones de concesionarios.

Luis Orea mencionó lo siguiente:

Actualmente los choferes de los sitios encontramos a gente que incluso viene que son jubilados, de alguna actividad de funcionario del gobierno del Estado, o son funcionarios o son exfuncionarios, son ex profesores de alguna escuela. En fin, hay un verdadero collage de todo tipo de actividad económica. De dónde vienen los actuales prestadores de servicio de servicio público de taxi aquí en Huajuapán.

Por medio de esta información podemos decir que:

1. Es necesario señalar que esta organización y sus nuevos agremiados crearon un liderazgo exclusivo para el transporte, de ahí que hayan permitido la incorporación de otras familias al transporte. Como son, por un lado, las familias que ya se dedicaban al transporte, pero no formaban parte de la elite monopolista, y por otro las familias que aprovecharon la posibilidad de incorporación a pesar de dedicarse a otras ramas de la economía para fortalecerse y contar con un gran número de agremiados, logrando tener mayor presencia en las negociaciones realizadas ante las instancias correspondientes.
2. El líder LO no manifestó ningún tipo de apropiación concreta, salvo el tema de transporte y los beneficios económicos que en una época tenía.

Es relevante mencionar que se ha encontrado que la liberación del transporte alternativo en la ciudad y en la región generó un impacto contundente en las organizaciones de corte corporativistas o las que mantuvieron durante décadas el monopolio. Sobre esta situación

Luis Orea mencionó lo siguiente:

Actualmente todavía existen algunos problemas, porque ese proceso de regularización, que nos llevó desde 2005 al 2013, fue tan concreto y práctico que dejó sentadas las bases para que se resolviera de fondo el problema de taxis piratas que se les llamaba o de los irregulares. Más, sin embargo, desafortunadamente, como siempre ocurre, pues la gente que tenía a cargo esa responsabilidad de regularizar no le dio seguimiento porque hubo cambios de gobierno. Y en la actual administración, que estamos por concluir de este gobierno del Estado, volvió a florecer una gran cantidad de sitios, de organizaciones de transporte público irregular, porque obviamente estamos hablando de que no cuentan ni con permiso ni con concesiones. Son facultades estrictas del Gobierno del Estado.

Por medio de esto podemos saber que se reconocen los problemas que trajo consigo la expansión del transporte alternativo, al que han llamado “piratas”, “ilegales”, “cocodrilos”, “payasitos”, así como que han existido esfuerzos por parte del gobierno para promover la regularización del transporte. Sin embargo, los encargados o responsables de los programas de regularización no han dado un seguimiento, de ahí que exista una permanente expansión de transporte ilegal.

En el caso de Elías Martínez se mencionó lo siguiente:

Por la necesidad de la gente, nosotros lo detectamos y vimos. Por ejemplo, vimos que estaban olvidadas colonias que requerían servicio. Por ejemplo, si usted se va por el lado de la Lázaro, ahí hay otro tipo de compañeros taxistas alternativos, como decimos nosotros, que salieron después del 2006, que no pertenecen a sitios unidos ni a la CTM y realmente nosotros empezamos a ver las necesidades de la gente, pues no dé de tener servicio prestó cerca de su casa, subirlos hasta la parte más, más, más, más alejada que había del centro por una módica cantidad que era un colectivo. Así

en aquel tiempo se empezaron a cobrar \$4, \$4 se empezaron a cobrar y \$18 el especial. Entonces, en ese aspecto, con eso trabajamos, pero también se ve que los tiempos van cambiando, ¿no? La situación está, nosotros como Remigio.

En su apreciación, la necesidad de la gente que habitaba en las colonias más alejadas y olvidadas de la ciudad fue el principal motivo que les impulsó a terminar con el monopolio del transporte. Fue así como surgió el transporte alternativo, aquel que ya no formaba parte de la estructura corporativista del PRI y prueba de su acción es que ofrecían un costo de pasaje económico y rápido.

Elías Martínez mencionó lo siguiente:

Ahora bien, nada más empezamos el servicio, lo que era del seguro, hacia el centro no entrábamos a las colonias, empezamos con el Cuiciláhuac LTC y teníamos esa base, pero el compañero que en ese aspecto se llamaba se llama Eugenio Martínez Reyes, él este tenía amistad con el director del seguro y nos tendió una, una, una carta donde podemos hacer base en las afueras del seguro. Entonces ahí empezamos a trabajar y empezamos a trabajar del seguro hacia el centro, porque no tenemos las bases de nuestra ruta y al centro y nos subíamos otra vez al centro y nos subimos el seguro y nos subimos otra vez. Entonces era nuestra ruta, pero después viendo las necesidades y que realmente por acá arriba ya nos empezaban a solicitar el servicio, porque antes de nosotros estaba este Dorados de la Mixteca...

La apropiación del espacio en las colonias fue paulatina. Inicialmente existió la necesidad de dialogar con diferentes actores para acordar la asignación de espacios para ubicar sus bases, ya que no les era posible contar con un espacio en el centro de la ciudad. Como consecuencia, la propia ruta se amplió a colonias vecinas.

Elías Martínez mencionó lo siguiente:

No, no, no, la gente llegaba y nos pedía: “oye, ¿por qué no hacen servicio para la colonia?”, “oye, porque no nos apoyan, porque los taxis que están llegando pues

no nos brindan el servicio como debe de ser”. De todos modos, empezamos a trabajar y realmente cuando tuvimos el conflicto con Dorados de la Mixteca, lo tuvimos aquí en la esquina de los rayos que les decimos entonces para doblar ahí. Ahí tuvimos un pequeño conflicto. Entonces empezamos a negociar, empezamos a hablar. Atrás de la catedral había una base que les interesaba, la “José López Alavés”, entonces todos nosotros estábamos viendo que nos surgía la ruta. Pues implementar la ruta y trabajarla en ese momento. Negociamos la base por la ruta, donde ellos están ahorita, esa base era de nosotros y nosotros nos quedamos con la ruta. Entonces ellos ya salen para las Lázaro y nosotros nos quedamos para este lado con el apoyo de la gente aquí de Bellavista, que realmente solicita mucho nuestros servicios y si usted hace un sondeo con la colonia realmente va a ver el prestigio que tiene Remigio Sarabia aquí, donde en realidad los apoyamos y realmente tratamos.

A pesar de haber presentado conflictos por la apropiación de territorio para la circulación de rutas, la negociación ha sido el eje central entre las organizaciones, logrando acordar tanto la circulación de nuevas, como también la ampliación de las rutas existentes. Al respecto, **Elías Martínez** mencionó lo siguiente:

Si vienen ellos acá vienen realmente cuando es día del niño, él lo que es en diciembre de las posadas nos piden ahí vienen a pedir apoyo y nosotros con gusto lo brindamos... Parte de la colonia, parte de la sociedad que realmente nosotros requerimos ellos y ellos nosotros. Entonces, en ese aspecto es de cómo un acuerdo, porque entra también otro sitio por acá, que es el de Jerónimo, El Carmen, es el que entra también por acá de este lado. Entonces, en ese aspecto somos los dos sitios que trabajamos en esta parte...Sí, esta es la colonia, la insurgente es la que sigue y ahorita nos están solicitando el servicio, nada más que estamos en pláticas porque hay un tramo muy feito para pasar cuando vienen las lluvias, no es que es una barranca, entonces necesitamos ver que se puede hacer ahí, que transmiten un vado que es lo que van a tramitar para que no los puedan pasar, pues es brindarles el servicio porque está un poquito feito. Las unidades tienen que subirles porque si les cuesta mucho, como es terracería les cuesta mucho...

No, nosotros no nos vamos a otra parte. Realmente no hacemos gestiones. A veces apoyamos a las colonias aquí, de la López, apoyamos a la a la Bella Vista o a la militar con nuestra firma y nuestra presencia para que solicite sus obras...

Sí, sí. Existe el apoyo. A veces nos piden las firmas y yo se las doy con todo gusto. Con el beneficio de que también nuestros carros circulen en calles ya mejoradas, pavimentadas y todo, para que no haya ningún problema en ese aspecto. De hecho, las necesidades son grandes. Así es, somos miembros de ellos. Incluso el Comité viene y nos encarga mucho a las niñas y a los niños, a las jovencitas de la seguridad que tienen con nosotros. Incluso nos piden que le echemos un ojito, que están en peligro o algo, las subamos y las llevemos a su casa y nos pagan el pasaje con esa confianza. Así es, sí de hecho tenemos a veces unos problemitas porque sin querer queriendo hay colonias aquí alrededor que son un poquito medias especiales, no en el aspecto de delincuencia, entonces brincan para acá. Hubo un tiempo que hubo algunos robos y nosotros realmente le hablamos a la policía y ha venido la policía y apoyaban y todo eso. O sea, eso es una cosa entre ellos y nosotros, es la forma de cuidarnos, cuidarnos por la parte de la delincuencia, pues.

Con relación a lo antes expuesto podemos ver que existe una relación directa entre los servidores del transporte, las OSC y los representantes de las colonias donde circulan las rutas. La relación existente entre las tres partes conformadas se caracteriza por:

1. Tener una comunicación directa entre todos los involucrados.
2. Ser conscientes de la necesidad de apoyo mutuo.
3. Apoyarse tanto material como económicamente
4. Involucrarse en las diferentes actividades, pueden ser festejos, vigilancia, seguridad y/o gestiones de obras para las colonias involucradas.
5. Abrir rutas en zonas en la periferia y ser sabedores de que los transportistas asumen riesgos y costos que, en el mediano plazo, y por las condiciones socioterritoriales, pueden ser favorables y recuperar lo invertido en sus unidades o desfavorables y perderlo.
6. Construir lazos de confianza entre transportistas y colonos. Un ejemplo es el caso de las familias que no pueden llevar personalmente a sus hijos, ya que solicitan el servicio para trasladar a sus pequeños a las escuelas e inclusive llegan a solicitar que

vigilen a sus hijos en caso de peligro, o bien ante el posible riesgo que observen si los encuentran en algún lugar.

Derivado de esto conviene decir que la construcción de lazos entre colonos y taxistas ha permitido que poco a poco la apropiación del espacio se concretice en la prestación no sólo de servicios, sino también de apoyo para los habitantes. En algunas situaciones, como lo mencionamos con anterioridad, han llegado a desempeñar roles de vigilancia a lo largo de sus rutas de traslado observando a visitantes extraños o sospechosos, o ante la presencia de peligro o alarmas de inseguridad en los que ellos acuden a apoyar y/o informan a las autoridades competentes.

Fermín González mencionó lo siguiente:

Ah bueno, antes con ellos estaban los micros. En ese entonces había puros micros y sí, también como usuarios, pues a veces lo veíamos muy mal. Decíamos muchos que los micros iban bien llenos, parados en las puertas y casi cayéndose. Y entonces, bajo esa misma dinámica, vamos a salir en el transporte público alternativo, se decía entonces. Pero a la ciudadanía, para que tengamos el apoyo de la ciudadanía, tenemos que visitar las colonias. Y todos coincidimos porque queríamos que en ese entonces que nos regularizara, no pedíamos otra cosa más que no regularizara. ¿Y cuál era nuestro fundamento de que nos uníamos? Que cobrábamos más barato. Eso también se le dijo a la ciudadanía, vamos a cobrar más barato este servicio y vamos a hacer el colectivo, porque los micros no se daban abasto. Y los compromisos que fue con las colonias que íbamos a ver, que nos aceptaran para dar servicio, no era de despreciar. Les dijimos vamos a dar el servicio colectivo si el micro se tarda una hora en venir a su colonia. En cinco minutos y hasta un taxi. Son cuatro personas que se tienen que llenar en un coche y en micro tienen que llenar 40 y entonces el micro tarda más. Con nosotros van a tener un servicio más rápido y cómodo. Y todo eso lo vieron bien y les vamos a en ese entonces les cobramos \$3.00 ya en el 2002.

Al monopolio de taxis corporativos de Huajuapán también se sumó la familia Pacheco, los cuales fueron los pioneros del transporte colectivo urbano, brindaron el servicio con

microbuses urbanos, los cuales acumulaban una mala reputación por varios factores, de los cuales sobresale el insuficiente abastecimiento de servicio en las colonias de la periferia y que su servicio era lento y tardado, ya que los traslados entre una unidad y otra demoraban, incluso en algunos momentos se podían tardar hasta una hora, el reto era cubrir las necesidades de las colonias más vulnerables, ya que el objetivo era disminuir los tiempos de traslado y los costos. **Fermín González mencionó lo siguiente:**

Ya estábamos constituidos como sitio, pero necesitábamos fuerza y un respaldo, no nada más de la organización, sino que la ciudadanía nos aceptara. Pues sí, abordar nuestros taxis, porque en ese entonces también había críticas que no se podían subir a taxis irregulares porque eran malandrines, porque eran rateros y porque andan delinquiendo y que únicamente abordaran, porque había spots en la radio que abordaron los sitios concesionados y nada más... Entonces nosotros para eso debíamos tener el respaldo también de la ciudadanía. Entonces y veíamos que estaban los micros. ¿Entonces qué es lo que hicimos como cada presidente de sitio? Pues acudir a las colonias donde íbamos a brindar el servicio, en este caso yo en la colonia. Yo, en mi humilde casa, también estaba en la colonia Lázaro Cárdenas y yo me llevaba con el presidente de la colonia Lázaro Cárdenas, en Los Álamos también tenía conocidos y les dije pues ustedes dennos una solicitud donde ustedes solicitan el transporte, que no somos nosotros los que queremos entrar a la fuerza, sino que ustedes como ciudadanía necesitan ese servicio, dado a que no tienen el servicio como debe de ser. Entonces teníamos reuniones con los comités, los representantes de las colonias nos dan esas solicitudes y nosotros bajo ese argumento al gobierno del Estado, nos lo están solicitando. Y vamos a entrar y estamos trabajando, que ya había un respaldo social y un respaldo social de la ciudadanía, nos estaba aceptando y nos respalda la ciudadanía y mucho el Estado primero ve en la ciudadanía, ¿qué requiere, si la ciudadanía está inconforme, ellos tienen que actuar, pero si la ciudadanía está de acuerdo, bajo qué argumento? Yo también los puedo ver, nosotros lo veíamos en ese entonces así... Si de hecho en ese entonces, como digo, salieron muchos sitios, muchos sitios ya cuando ya estábamos estaban en muchos sitios, la verdad. En ese tiempo estamos contando que eran como 38 sitios irregulares.

Entonces todos nos dimos a esa tarea, a tener pláticas con todos. Si tú quieres correr para tal colonia, ve y preséntate con el comité y habla con el comité, el representante de la colonia y tenías aceptación y que te dieron una solicitud donde ellos te piden y si no pues a buscarle. Y todos hicimos eso, es decir, todos hicimos eso. Un ejemplo en la colonia Lázaro Cárdenas, pues ahí entramos como tres sitios, porque la colonia es grande en donde eran colonias chiquitas, pues nada más iba un sitio y nada más con eso, porque ya no había para más. Pero sí, todos nos dimos a la tarea de buscar esa cercanía con la ciudadanía y los representantes...

Durante el proceso del quebrantamiento del monopolio de transporte se ha ido consolidando un proceso de reasignación del territorio para la circulación de nuevas rutas del transporte alternativo, de lo cual sobresale lo siguiente:

1. La unión con las OSC ha sido el principal respaldo y fuerza en la integración del transporte alternativo.
2. Estratégicamente han apostado a la participación social a través de diálogos en asambleas tanto en agencias como en colonias, lo que ha dado como resultado los acuerdos en la asignación del territorio para las nuevas rutas.
3. La presencia de relaciones y acuerdos directos con presidentes de colonias, estas relaciones brindan un apoyo social ante las autoridades estatales sintiéndose cobijados socialmente.
4. La estrategia de contar con respaldo social ha estado acompañada también de acuerdos y comunicación entre las mismas organizaciones que buscan trabajar en las mismas rutas o en la expansión de estas debido al constante crecimiento y/ o expansión de nuevos asentamientos en la periferia, sobre todo lugares de difícil acceso.

Fermín González mencionó lo siguiente:

Como le comentaba desde hace mucho tiempo, cada uno hizo su trabajo y a base de ese trabajo que hizo cada uno, con sus colonias, ya sea como le comentaba, ir a buscar que nos dieran ese acercamiento hacia ellos, brindando ese servicio y que

ellos nos aceptaran. Todos hicimos cada uno su trabajo. Cuando a nosotros nos reconocen legalmente y a cada uno como es su sitio. En ese entonces no se mencionaba nada de organizaciones... Todos los convenios se hicieron con representantes de todo sitio. No, no se hizo sabe que, a la sección del FNIC le doy tantas condiciones y él sabe cómo reparte, no, quiero a su representante que me firme y qué rutas están haciendo. Ahí se plasmó en ese entonces, tu bajo que estabas corriendo, dando el servicio y no manifestamos a las que tenemos. Entonces... cómo nos sentimos, si sentimos que es de nosotros o. ¿O cómo? Pues la verdad es como una familia... Somos como una familia con las colonias que tenemos, ellos nos respetan, nosotros los conocemos, ellos nos hemos ganado. Como que esa confianza, dice este sitio nos da el servicio y son las personas que no van a cometer un acto de robar o de cualquier otra cosa mala que les afecte como colonos nos afectan, ellos dicen ustedes son los que entran. Si nos vamos a respetar hacemos lo que hacemos como una familia...

De lo anterior se resalta lo siguiente:

1. El proceso de negociación y acuerdos para la creación de nuevas rutas se hizo a través de los transportistas, cada uno buscaba los posibles espacios que quedaban sin cubrir o que necesitan más unidades de servicio, es decir, las negociaciones fueron entre actores y líderes, sin que ello representara acuerdos con alguna organización en específico.
2. Cada sitio de taxis hizo una labor individual de convencimiento y acuerdos con los colonos, diseñaron estrategias individuales para cada territorio donde iban a prestar el servicio de transporte.
3. Al formar parte del proceso de negociación y negociación del acceso a diferentes colonias se ha desarrollado un proceso de apropiación del territorio concreto, haciendo sentir que las colonias que forman parte de las rutas de circulación de sus sitios son parte de su propiedad. Además, las colonias por donde circulan sus rutas sienten que se han integrado como una familia, sintiéndose que son parte de esa gran familia. A lo que **Fermín González respondió:**

Ustedes nos apoyan, nosotros los apoyamos y hasta ahorita todos los sitios respetamos nuestras colonias. Que hay sitios hasta ahorita, hasta la fecha, que han salido irregulares, pero no tienen rutas fijas porque mantener una ruta cuesta también hay que invertirlo. Nosotros en el 10 de mayo pues les damos sus trastecitos a las señoras, cuando piden para sus fiestecitas de sus colonias participamos. Antes se veía mucho lo de la antorcha que hacen carreras de antorchas... Nosotros como transporte le damos a las colonias, pero también coadyuvamos con sus necesidades que ellos tienen, por ejemplo en el fraccionamiento de Los Álamos, cada que ellos tienen un tequio general en su fraccionamiento, nos convocan y nos piden el apoyo, entonces los apoyamos en cierta forma, como que a dar un labor ciudadano, en apoyarlos y en este tiempo de las aguas muchas, muchas calles están en malas condiciones donde son terracería, igual las mismas representantes de las colonias nos dicen, saben que, nos pueden apoyar con un tequio o una cooperación donde vayamos a rascar y ustedes aporten una aportación. En esos apoyos también ayudamos a la ciudadanía, muy independiente de que damos sus servicios como transportistas o un beneficio que nos dan el usuario. También nosotros contribuimos con la misma ciudadanía...

Con relación a su respuesta podemos decir que, inicialmente, en la CROC se integraron a las colonias como parte de un acuerdo buscado por la necesidad de contar con servicio de transporte colectivo, sin embargo, a lo largo del tiempo ha producido una apropiación de sus tradiciones y costumbres, de igual manera han estado contribuyendo, ya que, por ejemplo, han brindado apoyo económico y material en las diferentes fiestas, actividades y eventos.

Durante el tiempo que han brindado el servicio de transporte también han contribuido y coadyuvado en la satisfacción de sus necesidades, contribuyendo y participando en los acuerdos para mejoras en las colonias, llegando a integrarse como un colono más, el cual tiene obligaciones y beneficios. Ambas partes son conscientes que cada una debe y puede obtener algún tipo de beneficio. En términos de la apropiación concreta se han podido identificar los siguientes mecanismos que han dado paso a la apropiación:

1. En particular estos líderes experimentaron la necesidad de buscar un empleo que no necesitara alguna experiencia en cierto oficio o formación académica, por ello el transporte se convirtió en su mejor opción.
2. Las actividades que les permitía sobrevivir y mantener a sus familias fueron el autoempleo, algunos de estos trabajos fueron ser campesino y el otro albañil. Además, conviene señalar que son algunas de las principales actividades productivas a la que se dedicaban los choferes y dueños de taxis.
3. La CROC en Oaxaca creó un sector especializado en atención al transporte de forma territorial.
4. La CROC fue partícipe de una aparente división interna con la desintegración de un nuevo grupo de transportistas. Con ello llegó la posibilidad de incorporar a más agremiados a las filas del corporativo, además de abrir la posibilidad de expandir su territorio de control.
5. El detonante que ha motivado a estos grupos es la obtención de fuentes de empleo y generación de autoempleo, sin embargo, reconocen que el transporte tuvo en la década de los años 80s y 90s uno de los mayores períodos de auge y fuente de riqueza. Actualmente, se encuentra saturada la oferta del servicio, lo que lleva a estas organizaciones a buscar nuevas alternativas para incursionar en actividades económicas, políticas y sociales.
6. El servicio de respaldo, legitimidad y ayuda que otorgan estas corporaciones proviene de los recursos obtenidos por la vía de asesoría, gestión y protección, ya que estos procesos generan ingresos económicos, lo cual, a su vez, sirve para solventar los gastos administrativos y apoyos sociales que se llevan a la población. Cabe mencionar que las actividades de apoyo se observan principalmente antes de los períodos electorales, sin dejar a un lado los beneficios de sus relaciones corporativas clientelares con el partido PRI.
7. Además de los fines institucionales y nacionales para los que fueron creadas la CROC Y CTM, el detonante central de su apropiación concreta fue el control y manejo del transporte de forma territorial. De igual forma, también siguieron trabajando y lucharon para integrar a más agremiados y por abarcar otros servicios y otras ramas de la economía. Uno de sus objetivos ha sido especializarse en

diferentes sectores y ramas económicas para llevar más beneficios a sus agremiados, específicamente han aprovechado los periodos electorales, garantizando un amplio número de votos, con ello negociar más beneficios.

8. Gracias a la visión de los grupos fraccionados en las corporaciones lograron la incorporación legal de dos sitios más en la zona urbana y periferia de la ciudad, uno de los sitios de taxis ofrece un servicio libre, el otro sitio creó una otra ruta centro periferia que se ubica en la zona 1 de análisis.

2.4.3 Apropiación normativa

A través del proceso de apropiación normativa del territorio de Huajuapán y de los mecanismos que esta misma apropiación ha producido, podemos analizar el orden y la eficiencia en la movilidad y transporte. En primer lugar, podemos encontrar la aplicación de reglas, regulaciones y leyes que tutelan la movilidad y el transporte municipal, es decir la normatividad aplicada en esta rama de servicios. En segundo lugar, podemos identificar la implementación de otros mecanismos de normatividad, los cuales han dado pie a un modelo diferente de gobernabilidad en la movilidad en el territorio a través de los "usos y costumbres" y el dominio de las OSC, las cuales han producido y reproducido en dos décadas una forma de administración y control que se basa en prácticas y tradiciones arraigadas a un sistema que reproduce acciones como parte de una comunidad específica del transporte.

Es importante mencionar que estas acciones de control social a través de las OSC han sido relevantes en territorios rurales, particularmente en pueblos indígenas y sociedades tradicionales, ya que por su estructura social y por las estructuras alternas de gobierno informal, la normatividad legal ha llegado a ser menos influyente e incluso se adquiere nulidad. A razón de lo anterior se han podido identificar los siguientes rasgos, los cuales forman parte de una descripción general de esta apropiación normal y alternativa:

1. *Seguridad de circulación vial, señalización y normas de tránsito:* Las diferentes normas para la circulación vial son los límites de velocidad, señalizaciones de tránsito, cruces peatonales y semáforos, las cuales podemos considerar son algunos de los rasgos característicos de apropiación del territorio que comparten con las normas legalmente institucionalizadas. Sin embargo, la obligación institucional de

respetar y hacer respetar los lugares prohibidos para estacionarse, no obstaculizar o prestar servicios en la vía pública, han sido acciones apropiadas por el control alternativo establecido por las OSC, ya que éstas ofertan o respaldan al servicio de transporte público colectivo taxis actuando contrariamente a la normatividad, esto es sin que ningún órgano de gobierno que se haya hecho responsable de implementar la ley, por lo que se observa un ejercicio del poder que atraviesa al transporte colectivo taxis, el cual ha normalizado el actuar de los transportistas bajo la presencia de alguna o todas las siguientes acciones: impunidad, relaciones de cogobierno, proceso de ingobernabilidad, hechos de coacción, entre otros.

2. *Apropiación normativa por “usos y costumbres de las OSC*: las apropiaciones que se han podido destacar son las siguientes: el uso de la vía pública para establecer sus bases de taxis, el uso de banquetas para colocar techos de lámina y lonas, bancos para espera de usuarios, los postes con checadore y la invasión de banquetas para colocar estacionamiento de las unidades de transporte. A partir de estas acciones se ha inferido la presencia de un ejercicio de poder, en la que una, unas o todas ellas han actuado en contra de las acciones gubernamentales. Cabe mencionar que las calles del centro de la ciudad han sido espacios apropiados por las OSC, las cuales han zonificado y regulado el uso de la vía pública de estas calles céntricas creando problemas de movilidad peatonal, por lo que se han presentado accidentes con peatones, motociclistas y ciclistas. Dicho de otra manera, el proceso de apropiación del espacio a través de acciones que superan y excluyen la prohibición para poder estacionar las unidades de transporte público colectivo taxis en ciertas áreas o calles son ejemplos de apropiación normativa alternativa producida por las OSC para gestionar el estacionamiento de sus unidades para la movilidad en el área urbana.
3. *Administración pública del transporte colectivo taxis*: a razón de la inoperatividad de la normatividad que debió haber regido legalmente al transporte de taxis en Huajuapán se produjo un fenómeno de ejecución por parte de los transportistas, el cual puso en marcha sus propias normativas, las cuales han regido en dos décadas, como es el caso de horarios de prestación del servicio, tarifas y las zonificaciones de las rutas. Todas ellas, a pesar de su irregularidad y de actuar fuera del marco de la ley, han sido estrategias esenciales para garantizar una movilidad eficiente y accesible en

el municipio. De acuerdo con las acciones antes descritas, se ha buscado mostrar algunos ejemplos de la apropiación normativa alternativa institucionalizada por las OSC dedicadas al transporte, así como evidenciar el impacto significativo que han tenido en la movilidad y el transporte en el territorio, especialmente en la zona urbana, ya que han establecido reglas y regulaciones que guían y organizan este servicio. De ahí que se haya partido de la concepción de usos y costumbres para hacer referencia a ciertas normas o prácticas de carácter tradicional que han implementado las OSC dedicadas al transporte.

Lo presentado anteriormente se puede traducir como “formas de convivencia social” en las que se incluyen tomas de decisiones al momento de dar solución a los conflictos de los agremiados, ya que actuar en comunidad tiene implícito un respaldo social, ya que a pesar de que las asambleas tienen la libertad de elección de sus líderes, los cuales asumen diferentes roles (el de ser representantes y portavoces de toda la organización), en realidad los líderes o representantes son quienes dirigen el rumbo de las acciones para dejar de depender de las leyes y regulaciones que implanta como normatividad el gobierno en sus diferentes ámbitos de impacto. De la misma forma en que los líderes operan, consideramos que las OSC también actúan como una forma de comunidad en la que se rigen por sus propias normas y tradiciones. Cabe mencionar que las acciones que realizan han llegado a normalizarse dentro de la sociedad, el dominio y el control territorial en materia de transporte e incluso han logrado institucionalizarse socialmente. Además, se reconoce que con ellos y a través de ellos es posible solucionar las necesidades de los habitantes del municipio y de la región mixteca.

A razón de esto el transporte puede ser señalado por el importante rol que juega en la sociedad de Huajuapán, no sólo por el servicio de movilidad, sino también por la gobernabilidad que le brindan las OSC, la cual se basa en el dominio del territorio a través del ejercicio de poder que ejercen los habitantes a través de sus usos y costumbres, ya que por medio de éstas han logrado permear y coexistir con el sistema de gobierno formal, logrando inclusive cogobernar. Sin embargo, las luchas sociales se han arraigado de forma casi permanente, por lo que el desafío ha sido y será encontrar las estrategias determinantes que busquen soluciones desde la estructura y para el largo plazo. Mientras tanto la tarea es generar acciones políticas, sociales y gubernamentales que produzcan menos tensiones entre

el gobierno y las OSC. Por lo que resulta necesario generar prácticas que permitan propiciar acciones de interacción, colaboración y cooperación social efectivas entre las instituciones para garantizar la seguridad y el bienestar de los habitantes de Huajuapán.

Esta es una dimensión que requiere ser observada desde un proceso de abstracción de las relaciones sociales y principalmente de las formas y mecanismos que utilizan para dar solución a los conflictos que se presentan en los territorios que tienen influencias algunas OSC. En este proceso de apropiación se hace referencia a las condiciones con las que se han apropiado las normas, reglas e instituciones que permiten regular las actividades colectivas de cada colonia en la que circulan sus organizaciones. Uno de los aspectos centrales en el tema del transporte es su marco legal, el cual es importante identificar y esclarecer a través de las preguntas: *¿“qué”, “quién”, “cómo” y “cuándo” se aplica la normatividad en Huajuapán?*

De la mano de este objetivo y como parte de las entrevistas semiestructuradas se ha buscado conocer diferentes perspectivas o soluciones a estas preguntas, entre ellas las que tienen las autoridades y servidores públicos. Además, se ha buscado reflejar otra mirada de los resultados de las entrevistas con la intención de reflexionar sobre la apropiación territorial normativa para destacar el grado de relevancia que han adquirido los usos y costumbres locales. En este sentido, a través de los discursos expresados en las entrevistas se ha pretendido captar cómo las OSC en coordinación con los colonos han establecido y aplicado sus propias normativas para gestionar de manera autónoma sus intereses y sus territorios. Las voces de estos líderes proporcionan una comprensión profunda y matizada de las realidades territoriales, subrayando las prácticas exitosas y los desafíos que enfrentan al intentar armonizar las regulaciones formales con las tradiciones y costumbres ancestrales. Por lo que es importante decir que este análisis no sólo pretende fungir como “documento de experiencias”, sino como un instrumento capaz de evidenciar las formas de comunicación que han fortalecido la identidad y cohesión territorial de las colonias y las organizaciones.

2.4.3.1 Entrevistas a servidores públicos

En materia de movilidad se entrevistó al funcionario público José Ángel Vargas Suárez, quien ostenta el cargo de Coordinador regional de la Mixteca de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) del Estado de Oaxaca

José Vargas: *Los grandes acuerdos que se han logrado en materia de movilidad en concesionados, irregulares e ilegales han sido a través de mesas de diálogo. Todos se han sentado en una mesa y han reconocido cuántos taxis tienen cada uno. Entonces, yo creo que el diálogo es primordial, sentar a todos los líderes y que sí llegara a un acuerdo de que ya ni un más, ninguno ilegal y que hiciera un padrón acerca de cuántos son, cuáles son y quiénes son. Y tampoco para acondicionarlo, simplemente un padrón para, y detenerlo, que yo creo que sería el primer paso. Viendo desde un punto muy crítico, las organizaciones radicales han crecido muchísimo. Me atrevo a decir que hoy hay más vehículos ilegales que legales. Yo al día tengo dos máximos de personas que vienen a hacer su pago de impuestos en materia de servicio público y hay un crecimiento exponencial en todas las áreas de modalidad de ilegales, o sea, desde pipas, volteos, taxis. En todas estas hay un crecimiento muy muy muy grande...*

La Secretaría de Movilidad ya no expide concesiones ni da permisos... se ha mantenido a raya porque algo que el subsecretario Mario Alberto nos decía en meses de trabajo de la movilidad es que heredamos, sin lugar a duda, un problema muy grande de que no había un orden. Había, a pesar de que existía el sistema electrónico, no había documentos, o sea, existía el usuario, el concesionario, pero no había ni INE, ni su póliza, ni su factura, nada. Entonces, la visión que tiene el maestro Alejandro Murat y la Secretaría como tal fue bueno, ya está, ya no vamos a otorgar ninguna, pero vamos a dedicarnos a ordenar y a organizar. Y ese ha sido el proceso de estos seis años. En este caso, eso le corresponde a la policía estatal. La policía vial, porque ellos son los encargados de hacer los operativos contra los taxis y bueno, los taxis ilegales. Pero las organizaciones ya no solamente se basan muchas veces en el tema del transporte, se meten a todas las vertientes de comercio en el ambulante y demás. Entonces están muy dispersas y no podríamos. Este, el único mecanismo que ha ocupado la Secretaría de Movilidad es organizar, reagrupar y darle al usuario la información de cómo, de cuál es un taxi seguro y cuáles, cuáles son los taxis que no. Y lo hacen a través de la negociación, porque los taxis irregulares o ilegales que están por ejemplo en algunas agencias lejanas a ellos pintan sus carros y llegan y hablan con la gente oye, no tienes este servicio,

nosotros te lo brindamos y hay como una va creciendo, no... O sea, siempre los líderes tienen pláticas previas, negociaciones, antes de hacer cualquier tipo de movimiento.

Con relación a lo expuesto por el funcionario público conviene decir que más allá de la aplicación de sanciones, infracciones, multas o cargos por violación o incumplimiento de la ley en materia de transporte, ha prevalecido una estrategia de diálogo a través de la exposición de acuerdos con OSC en las mesas de negociaciones y/o colaboración, las cuales han tenido mayor impacto entre los actores gubernamentales y los sujetos de la sociedad civil. De lo anterior, se pueden inferir varias explicaciones, pues ante la interrogante de *¿por qué ha funcionado más el diálogo que la aplicación de la normatividad?* encontramos que:

- a) *Se producen relaciones.* Autoridades y líderes sociales reconocen que a través del continuo diálogo se logra fomentar la construcción de relaciones de confianza entre el gobierno y la sociedad civil con la pretensión de una colaboración no sólo en el corto plazo, sino en el largo plazo, pudiendo abordar los problemas de transporte de forma más efectiva. Por lo tanto, existe una amplia gama de posibilidades para negociar y acordar dentro de lo cual se ubican las relaciones clientelares.
- b) *Resolución pronta y fortuita de los problemas.* Un diálogo adecuado en el momento preciso permite abordar problemas antes de que se conviertan en conflictos mayores. En este sentido, ha prevalecido una estrategia de comunicación abierta para que las partes pueden identificar posibles soluciones que contribuyan a resolver los problemas del transporte en etapas tempranas, sin embargo, en el ámbito normativo se indica que se ha estado evitando la necesidad de intervenciones legales inmediatas y posteriores.
- c) *Participación y organización significativa.* El mecanismo o estrategia que ha permitido reducir y minimizar el conflicto con los transportistas ha sido involucrar en el diálogo a la sociedad civil, es decir, la participación ciudadana en la toma de decisiones pretende lograr lazos y relaciones en un nivel más profundo que simplemente cumplir con leyes establecidas. De alguna manera esto crea un sentido de pertenencia y colaboración, ya que se sienten valorados y considerados en la toma de decisiones que afectan directamente sus vidas.

- d) *Flexibilidad y Adaptabilidad.* Las leyes son documentos formales que pueden ser rígidos y difíciles de cambiar. En cambio, el diálogo permite a las partes involucradas adaptarse y ajustar sus enfoques según las necesidades cambiantes y las situaciones específicas.
- e) *Mantener canales abiertos de comunicación y colaboración.* Cuando el diálogo y la participación de la sociedad civil se descuidan en la aplicación de leyes puede haber consecuencias negativas que afectan tanto la eficacia de las políticas como la relación entre el gobierno y la sociedad. Para los diferentes gobiernos del Estado y del municipio para indicar que ha sido más importante para garantizar atender las necesidades y perspectivas de todos los segmentos de la sociedad antes que la aplicación de las leyes.

José Vargas: *¿El transporte? ¿Por qué el transporte? Yo creo que fue una cuestión social muy curiosa porque Huajuapán fue uno de los lugares donde explotó esa situación y actualmente es muy fácil, relativamente perteneciendo a una organización ilegal, que agarres un vehículo 1998 que te costó \$20,000 y \$2,000 de pintura blanca y luego le pone su sello Vinyl. Ni siquiera pintura y ya lo tienes rotulado e iniciar como una fuente de empleo alterna. El servicio público es directamente a concesionados. ¿Cuáles son los vehículos concesionados? Hay que dejar clara una parte que son los vehículos irregulares, los vehículos regulares y los ilegales. Los ilegales son aquellos que no cuentan con ningún documento, en ningún registro en la Secretaría de Movilidad, que vulgarmente se le conoce, coloquialmente se le conoce como el pirataje. Los irregulares son aquellos vehículos de servicio público que sí cuentan con una concesión, pero les hace falta la póliza de seguro vigente, les hace falta la licencia de chofer, les hace falta la cromática o los colores autorizados para su unidad. Y aparecen los regularizados o los legales que son, que nosotros atendemos a los irregulares y a los legales. Y en ese caso, los legales son aquellos que cuentan con toda su documentación en regla, que van al corriente con sus pagos de tenencias y van al corriente. Esa es la parte de servicio público, que es la parte más complicada de que atienden los módulos, porque no solamente se atiende el tema administrativo, sino que es un tema complicado porque se tiende a través de organizaciones. La mayor parte del servicio público no viene el*

usuario, viene el líder de la organización y viene el tema es que soy líder de la organización, traigo tantos vehículos, necesito que se me atienda y se le de atención. Obviamente se le pide su carta poder y demás, pero no es una atención que tienen acaparada de cierto modo los compañeros de líderes del servicio público. Se intentó, se intentó hacer, se intentó hacer un registro de todos los vehículos irregulares, pero no prosperó debido a que la última vez que el gobierno entregó concesiones fue ese mecanismo y de ahí se pasaron a ser concesionados. Entonces se optó por ya no proceder con ese registro, porque podría tomarse como un malentendido reconocer las unidades que trabajan de manera irregular.

A modo de complementar la información expuesta por Ángel Vargas diremos que los nombres oficiales de clasificación del servicio de transporte público colectivo son:

- a) *Transporte concesionado*: Aquellos que cuentan con los permisos gubernamentales y cumplen con todos los requisitos para la circulación de sus unidades.
- b) *Vehículos irregulares*: Los que cuentan con una concesión, pero les hace falta cubrir sus obligaciones fiscales, de seguridad y las condiciones físicas de sus unidades, como pueden ser la póliza de seguro vigente, la falta la licencia de chofer y la cromática autorizada para su unidad.
- c) *Vehículos ilegales*: Quienes no cuentan con ningún documento, no hay registro alguno de su servicio tanto en la Secretaría de Movilidad como en el gobierno municipal y se les conoce como el pirataje.

Con relación a esto, es importante mencionar que la mayoría de los sitios que no formaron parte del monopolio del transporte se fueron incorporando como transporte alternativo, el cual ha tenido entre sus unidades de servicio a vehículos ilegales e irregulares. Por lo que es una constante observar que de forma permanente salen nuevos sitios de taxis, los cuales captan todo tipo de pasaje y acceso a diferentes rutas, circulan cierto tiempo y desaparecen.

Los líderes de las organizaciones son quienes tramitan o gestionan ante las instancias de gobierno los permisos y/o concesiones, es decir, no existen solicitudes a título personal, sino que las OSC son quienes realizan trámites, mesas de trabajo, negociaciones y acuerdos en caso de ser necesario. Además, la carta poder e identificación del agremiado que desea ser

representado es uno de los requisitos básicos con los que debe contar un líder cuando se presenta ante alguna dependencia de gobierno para realizar algún trámite. A pesar de esto, se han realizado intentos de registro de las unidades piratas que circulan en el municipio, sin embargo, no hay registros oficiales, ni se ha dado seguimiento a dichas acciones. Finalmente, las autoridades competentes han decidido no continuar, por lo tanto, en todo el Estado no hay información ni un aproximado de datos de los vehículos ilegales e irregulares.

José Vargas: *Constantemente vienen los líderes y ellos solicitan que haya un estudio de viabilidad. Todos solicitan eso, para que posteriormente se pueda haber un otorgamiento de concesiones dentro de la ciudad de Huajuapán de León específicamente o incluso de agencias, pero no hay un control como tal. O sea, vienen los líderes...*

Existen pocas solicitudes de regularización de unidades por parte de líderes sociales, algunos de los cuales piden se realicen los estudios pertinentes por parte de las autoridades municipales, ya que resulta necesario contar con estudios de factibilidad o viabilidad avalados por el municipio. A partir de esto existen más posibilidades de lograr contar con las concesiones correspondientes.

José Vargas: *Yo te podría decir, así muy particularmente, que durante el tiempo que es año y medio aproximadamente, se han acercado ocho líderes, porque sinceramente les conviene a ellos estar en la ilegalidad. Y les conviene porque no pagan impuestos, no pagan seguro, no tienen que pintar su vehículo. Entonces ellos a escudarse con un grupo, con un líder que les cobra lo del checadore, unos 20 o 30 pesos al día, pues a ellos les conviene más esa modalidad y no les conviene que se les dé placas, tarjetas, porque aparte la Secretaría de Movilidad cuida que a los usuarios se les brinde el mejor servicio posible y se les pide, en caso de taxi, que sean modelos a partir del 2015 o del 2014, con una prórroga que pide el área de concesiones.*

Cómo podemos ver, la percepción por parte de las autoridades es que los líderes de las organizaciones saben que sus OSC tienen la capacidad de otorgar el respaldo necesario

para circular prestando el servicio de transporte sin concesiones o permisos oficiales e incluso para los ilegales es más conveniente circular sin concesiones, ya que con ello evitan pagar sus obligaciones correspondientes como servicio de transporte colectivo gracias al respaldo de una OSC donde pagan una cuota o cooperación que sale mucho más barato.

José Vargas: *Hay más taxis irregulares, perdón hay más ilegales que regulares. Entonces, si en el Estado hay dos puntos o dos focos rojos, que es el istmo y que es la mixteca, es donde el crecimiento de los taxis ilegales ha proliferado de gran manera. Y parte de lo que ha hecho la Secretaría de Movilidad es a través de los números únicos de concesionarios de hacer propaganda, a través de que siempre va a ser mejor ocupar un vehículo que esté debidamente identificado, no saber quién, quién te subes, quién es el concesionario, quién es el chofer. Y solamente eso se puede hacer a través de un vehículo que está pagando sus impuestos.*

La Mixteca y el Istmo son las dos regiones del Estado de Oaxaca marcados como “focos rojos” debido a la proliferación de taxis colectivos ilegales. En esta región podemos percibir un descontrol, ya que día con día sigue aumentando el número de unidades irregulares circulando en las ciudades, agencias y colonias de estas regiones. La única estrategia que se ha implementado a lo largo de las dos décadas de proliferación de taxis del pirataje ha sido generar concientización en la ciudadanía. Esto ha sido promovido a través de diferentes medios de comunicación donde han exhortado a los usuarios de transporte colectivo taxis a no usar unidades ilegales y han advertido a la población del enorme peligro que representa subirse a unidades no registradas, ya que su seguridad y la de sus seres queridos está en riesgo permanente debido a que son unidades sin seguro para el viajero, aunado al hecho de que no se sabe quiénes son los que conducen las unidades porque no cuentan con gafetes oficiales, así como otros peligros e inseguridad que representan para toda la población usuaria del servicio.

José Vargas: *Es una colaboración, sin lugar a duda, ellos saben quiénes son los líderes. Nosotros también sabemos quiénes son los líderes, que tampoco te voy a mentir que son unos monstruos y que solamente quieren tapar y venir y patear la puerta, porque a veces también tenemos esa idea. Yo cuando llegué a la Secretaría*

de Movilidad, no es que viene el líder de tal y no sé, si no me van a bloquear. Y hay de todo pues, y la verdad son personas que están dispuestas siempre al diálogo, obviamente tienen sus propios intereses, pero siempre hay que mediar.

Con relación a esto es pertinente decir que, tanto los servidores públicos como las autoridades locales y estatales, saben quiénes son los líderes, pues a lo largo del tiempo se ha tenido en algún momento un tipo de acercamiento con cada una de las OSC relacionadas al transporte. Las principales acciones y prácticas sociales por las cuales se les identifica a las OSC y a sus líderes es por tener conductas rebeldes como son: cierre de calles, avenidas, bloqueo de carreteras estatales, nacionales e internacionales, toma de casetas de cobro, así como el cierre de tiendas departamentales y dependencias de gobierno. Sin embargo, no todo el tiempo se cierran al diálogo, pues también ellos están conscientes de la necesidad de conciliar, por lo que su mecanismo de protección y presión es la movilización de sus agremiados para cerrar y bloquear las principales vías de comunicación terrestre.

José Vargas: *Es un tema político sin duda. Entre más agremiados muchos líderes pueden llegar a la cooptación con algunos, con algunos grupos del gobierno o incluso gente que quiera ser candidato de alguna, porque es muy sabido que viene alguna elección, ¿no? Pues tal grupo ya nos está apoyando otro grupo que no está apoyando, entonces ellos ganan más, más que el tema. Entre más agremiados pues tienen esa posibilidad de negociar con como prácticamente con un poder fáctico.*

Lo dicho anteriormente nos convoca a percibir que los servidores públicos en relación con las prácticas y acciones de las OSC relacionadas con el transporte obedecen a un tema político, ya que el capital político de cada organización es lo que le permite tener ciertos privilegios. En este sentido, en la medida que el líder de alguna OSC tenga más agremiados, es como tiene la capacidad de negociar y de ser cooptado. Los periodos electorales son momentos claves para los acuerdos, negociaciones y apoyo para las organizaciones, ya que es cuando pueden lograr beneficios muy específicos. De esta manera han logrado cubrir sus intereses y necesidades.

Derivado de esto podemos ver que la capacidad que tengan las organizaciones para incrementar el número de agremiados será un tipo de proporción directa en la que se puedan

ver reflejados los beneficios otorgados por parte del gobierno o de ciertos grupos políticos a estas organizaciones, logrando así un poder fáctico, es decir, un ejercicio del poder de ciertos sectores sociales, los cuales actúan al margen de las instituciones políticas y gubernamentales ejerciendo su poder basado en sus influencias y en su capacidad de presión ante las autoridades y la sociedad. Así pues, la aparente clave de las OSC está basada en el número de agremiados que logre convocar para cada una de sus prácticas y acciones sociales.

José Vargas: *Yo creo que el pirataje, el servicio ilegal siempre le va a convenir mantenerse, porque su interés no es brindar un servicio al público, su interés muchas veces sus intereses son otros. Participar en cuestiones políticas, campañas, contar con algunos candidatos o personajes de la política para. Sabes que traigo tanto y con eso te puedo apoyar. Realmente ese es el interés y se ve manchado el servicio público a través de otros intereses.*

Por medio de su opinión podemos saber que existe una percepción de que el pirataje o servicio de transporte ilegal es una práctica que seguirá prevaleciendo, pues no se muestra interés para buscar alternativas de solución, sino que se ha convertido en una práctica política necesaria en que los partidos políticos y/o gobierno tienen la necesidad de contar con ciudadanos agremiados a esas OSC para los periodos electorales. En el caso de servidores públicos, se expone la perspectiva y opinión de la Ex Diputada Federal del PRI, quien al momento de la entrevista ostentaba el cargo de delegada del Gobierno del Estado en la zona Huajuapán del Distrito local electoral 06

Ex Diputada Federal, Lic. Yolanda López Velasco: *No, no me acuerdo quién era antes. Su líder no, pero otro líder, por ejemplo, del transporte del que yo recuerdo es el licenciado Germán Ramírez López, ¿no? Pero él pertenece a la CTM, no a la CTM. No sé si sigue perteneciendo a la CTM en su momento, cuando yo tuve más trato con él, pues pertenecía a la CTM...Pues antes era muy muy tranquilo. Si había alguna diferencia entre sitios unidos y CTM, por ejemplo, que era del Lic. Germán. Yo me acuerdo hace muchos años escuchar a mi esposo porque mi esposo fue presidente del Comité Municipal del PRI, sí, este. Y entonces pues de alguna manera las dos*

organizaciones de taxistas pues eran afines al PRI, al Instituto Político del PRI y entonces pues yo recuerdo que mi esposo los acompañaba a las instancias estatales para tener mesas de diálogo, para ver bueno, si a ti te van a liberar tres concesiones, pues a mí también me deben de liberar tres concesiones, pero era entre ellos...

De acuerdo a la información brindada por la Ex Diputada podemos saber que el primer medio de transporte eran los taxis de servicio personal y no, como se podrían pensar, los colectivos; que en el caso del municipio de Huajuapán había varios líderes políticos, dentro de los que sobresalen las organizaciones corporativistas como es el caso de la CTM y el grupo del hermano de un exgobernador de Oaxaca del PRI; que “Sitios Unidos” fue la primera organización del transporte en Huajuapán, los cuales también habían sido militantes del Instituto Político del PRI y que los líderes políticos del PRI acompañaban a los pocos grupos de transportistas, los casos se atendían en mesas de negociaciones con las instancias del gobierno estatal con el fin de hacer un reparto de concesiones entre las partes involucradas, que en su caso eran simpatizantes del PRI.

Ex Diputada: *Ya después de ahí. Yo creo que estamos hablando como de 1993, de los 90 o 1993. Sí, no exactamente, no, no, no, pero sí me acuerdo cómo 1993 sí, y entonces pues, y después ya volvieron, ya empezaron a surgir otros liderazgos de transporte, como Don René Bautista, que ahora es, también lidera una parte del transporte o los taxis. Creo que él más que nada foráneos, foráneos, que ahí es la CROC, no, ya es otra organización. Y luego después de Sitios Unidos. También hubo liderazgos que se fueron abriendo paso, ellos solos, como el licenciado Luis Orea Sandoval, que también tiene una organización. Creo que la organización de él es la Alianza de Transportistas de la Mixteca. Y después, bueno, ya vienen algunos otros ciudadanos que empiezan también a tener su propia organización con dos o tres concesiones liberadas, autorizadas, pues empiezan a formar su organización. Entonces sí ha tenido muchas ramificaciones.*

Como se puede constatar, se identifican otros dos periodos antes de los años 90 en la conformación de organizaciones en el transporte. Por un lado, se integran la Confederación Nacional Campesina (CNC) y la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos

(CROC), ambas organizaciones corporativistas y, por otro, se observa la formación de grupos independientes que no estaban alineados con las estructuras corporativistas tradicionales. Esto sugiere un liderazgo más consolidado en las organizaciones corporativistas, que se traduce en ramificaciones del mismo instituto político, mientras que los grupos independientes empezaban a buscar formas alternativas de representación y movilización.

Ex Diputada: *Sí, o sea, mire, en transporte público sí, es un problema muy fuerte en el Estado, no en sí. La concesión pues tiene determinados trámites, ¿no? Y esa ley ha tenido muchas modificaciones adecuándose a la nueva realidad del transporte, ¿no? Pero también hay organizaciones que se han creado, ¿no? Tal vez, diría yo, sin tener la certeza de eso, de que muchas organizaciones que pertenecen a la izquierda... motivan, “Vénganse, compre su taxi, tal, tal y vámonos a dar el servicio”. ¿No? Entonces así empiezan los taxis irregulares. ¿Y entonces? Pues toda organización se fue llenando de taxis irregulares. O sea, bueno, si tú metes dos irregulares pues yo meto tres y yo pues ahora cuatro y así va, ¿no? De tal suerte que hay una cantidad enorme de taxis en la ciudad.*

Los taxis irregulares tienen sus orígenes en grupos de izquierda, ya que a través de sus organizaciones han motivado la proliferación de transporte ilegal, de manera que en la ciudad y en el municipio se han ido saturando de sitios y rutas de taxis.

Ex Diputada: *Pues sí, los otros pues desde el momento en que, y hasta para el pasajero también es un riesgo, ¿no? O sea, porque si va usted en un sitio que no tiene seguro, pues siempre es lo mismo. O sea, lo que dice, o sea, o sea todo. Yo creo que toda la política de la Secretaría de Movilidad, toda la política va encaminada a él buen servicio al ciudadano en proteger al ciudadano y en proteger también los intereses de los concesionarios. Porque si hay un seguro, pues el seguro se hace cargo de los daños materiales y civiles y lo que lo que pueda pasar. Entonces, en ese enfoque sí reconozco, o sea, el trabajo de la SEMOVI a través de sus diferentes titulares que ha tenido el Gobierno del Estado, porque es un tema complicado.*

De acuerdo con la percepción u opinión de servidores públicos y autoridades, el transporte ilegal representa un riesgo para los usuarios, ya que viajan de forma insegura al no contar con seguro de viajero, situación que hace que los usuarios se encuentren muy vulnerables y sin protección alguna en caso de accidentes.

Ex Diputada: *Pues es que para que pueda la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado, para que pueda liberar concesiones, debe haber una carta, una carta compromiso, una carta aval, una carta como se llame de la autoridad municipal. Sí, esa. Y las autoridades no han dado esa carta... O sea, no es un problema del gobierno del Estado en sí. Sí regula la Secretaría de Movilidad, pero regula la expedición de concesiones. Pero quién debe hacer la petición, avalar es la autoridad municipal... ¿No? Entonces de acuerdo con eso, la autoridad municipal no ha dado esa carta, no ha liberado, si la autoridad no firma esa carta, no hay concesión. Y entonces por eso hay muchos en la lista esperando. Y mientras no se otorgue esa concesión, pues son irregulares...*

A partir de esto podemos decir que en Huajuapán las autoridades se han deslindado de su obligación para realizar estudios de factibilidad y viabilidad del servicio público de transporte colectivo, ya que si cumplieran con esa obligación podrían coadyuvar en la disminución de transporte colectivo ilegal. Además, las autoridades han permitido con su inacción la expansión del transporte ilegal en todo el municipio y han dejado todo en manos del gobierno del Estado, el que a su vez también ha dejado pasar y permitido la expansión de este problema.

Ex Diputada: *Pero. Pero es. O sea, el tema es pues. Yo creo que también la falta de algunas otras oportunidades laborales. ¿Es un tema que va de la mano, no? O sea, aquí en nuestra región, pues no tenemos industrias, no tenemos fábricas, no tenemos maquiladoras, no tenemos pues alguna otra fuente de ingreso. A veces los conductores, los choferes están trabajando en un sitio, en un taxi irregular, pero a veces se quedan sin trabajo y entonces son contratados por los sitios legales. ¿Legales no? Entonces esos cursos yo me he encontrado a estaba aquí, pero qué bueno que ya estás aquí y de alguna manera penetra.*

Con relación a la información que nos presenta Yolanda López podemos decir que es importante señalar que la percepción de “por qué el servicio de transporte ha sido tan demandado” se concretiza en la necesidad de contar con un empleo, es decir, la falta de empleos obedece a la nula presencia de fábricas y actividades económicas. El trabajo de taxista se ha convertido en una viable y rápida opción de emplearse en este municipio debido a la situación de desempleo, ya que el único requisito es saber manejar o tener un vehículo disponible para acordar con alguna organización.

Ex Diputada: *O sea, lo que sí veo que son muy unidos, o sea muy unidos porque un problema que tiene uno ahí van todos y tapan la calle y bloquean y todo, ¿no? Pues hasta para hacer eso se necesita la unidad... A veces, cuando detienen a un pirata, porque así le dicen no... respeta la ruta y no respeta, lo detienen. A pues le toman la carretera federal, toman el centro administrativo, toman el palacio municipal porque se unen todos los, digamos, los piratas, los ilegales, por decirlo de una forma. Se vuelve entonces un problema social.*

Las organizaciones presentes en el transporte alternativo, pirata o ilegal se caracterizan por la unidad de sus agremiados, porque al sentirse violentados acuden todos y se unen, creando una fuerza lista para el ataque frente a quien los detenga en actividades e intereses.

Ex Diputada: *Pues yo creo que ha de haber un, dice el dicho más vale un buen arreglo a un mal arreglo que un buen pleito, ¿no? Y el decir bueno pues o sea pues me hago, o sea ni te molesto y tú tampoco me molestas... el Ayuntamiento, pues dice bueno, pues el tema de concesiones no es mi problema, que se arreglen en Oaxaca, sí, pero Oaxaca bueno, pues podría decir bueno, pues entonces aplico la fuerza pública, para poder quitarlo. Pero es otro, otra, otra dinámica. Y otro tema, otro enfrentamiento. ¿No? Desde el no y desde lo práctico. Porque una cosa es lo que diga la ley y otra cosa es lo que diga la policía estatal. Otra cosa es lo que diga el gobernador, pero otra cosa es aterrizar esa ley en los hechos, aterrizar aquí, o sea, que se permita. Ah, bueno, pues es que eres ilegal. Bueno, pues entonces te tengo que detener.*

Se reconocen rasgos de aparente indiferencia por parte de las autoridades locales y estatales, especialmente de aquellas que han estado al frente cuando se han presentado movilizaciones, bloqueos o conato de enfrentamiento de los grupos organizados en el transporte, es decir, en lugar de aplicar lo establecido por la ley, han preferido establecerse en el diálogo y la negociación con el objetivo de evitar el crecimiento de este problema social.

2.5 Transporte público colectivo: Gobierno del Estado, Congreso del Estado, Municipios, Agencias, ¿Quién gobierna territorialmente la movilidad del TPC?

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca reconoce la importancia de la participación ciudadana en la gestión para cubrir diversas necesidades dentro de su territorio. Para nuestro caso de estudio ha existido la necesidad de la participación ciudadana en la gestión y prestación del servicio de transporte colectivo, ya que la ciudadanía ha buscado los mecanismos necesarios para contar con rutas ilegales de transporte que han podido cubrir esta necesidad con el único interés de satisfacer la necesidad de los habitantes de colonias de la periferia y en particular el cuadrante 1. Dicha situación ha sido la salida a sus necesidades, pues ante la imposibilidad de obtener permisos oficiales, las rutas con destino a este cuadrante 1 han prestado el servicio a pesar de no contar con estos permisos. Cabe resaltar que esto ha podido suceder gracias al apoyo de las OSC, las cuales han logrado apropiarse territorialmente de esta zona y de muchas otras de la ciudad.

Durante el periodo 2000-2020, décadas de análisis de esta investigación, se ha identificado una constante apropiación normativa. En un primer momento, se han producido una regulación comunitaria, ciudadana y social del territorio, es decir, la apropiación es encabezada tanto por los habitantes como por los prestadores del servicio de transporte a través del establecimiento de sus propios usos y costumbres, lo que implica que hayan diseñado sus propios mecanismos e instrumentos de legitimidad local. Dicho de otra manera, han logrado establecer sus propias normas, leyes y regulaciones, las cuales han permitido controlar el uso del suelo y la gestión del territorio, la cual se ubica dentro de una dimensión comunitaria y política de la apropiación del territorio. Del lado del modelo institucional de legitimidad en el ámbito municipal se han podido identificar algunas sanciones específicas relacionadas al uso del suelo particularmente en el tema que nos ocupa, por lo que hacemos

referencia al artículo 43 de la Ley orgánica Municipal 2012¹⁹ donde se especifica que son atribuciones del Ayuntamiento los siguientes aspectos:

- a) Ordenar su territorio municipal para efectos administrativos
- b) El municipio tiene la autoridad para resolver casos en los términos convenientes para la comunidad, tal es el asunto de los casos de concesión de servicios públicos de su competencia. Sin embargo, en este punto se establece la excepción de los servicios de seguridad pública y tránsito, es decir, el Estado de Oaxaca tiene una estructura de gobierno centralizada, lo que significa que el Estado tiene el poder absoluto de tomar las decisiones más importantes en relación con el transporte público.
- c) A través del gobierno del Estado se pueden otorgar concesiones, establecer regulaciones, tarifas y sanciones. En el caso específico de Huajuapán de León, el municipio no tiene la autoridad para tomar decisiones importantes en relación con el transporte, como es otorgar concesiones o establecer regulaciones, ya que estas decisiones están en manos del gobierno estatal.

Haciendo referencia a los antecedentes del periodo, el transporte en Oaxaca estuvo regulado por la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado de Oaxaca, la cual fue creada en el año 2007 como parte de una reorganización administrativa del gobierno estatal. Antes de ese año la entidad encargada de la regulación del transporte en Oaxaca era la Dirección General de Transporte y Vialidad del Estado de Oaxaca. Con la creación de la Secretaría de Vialidad y Transporte se estableció una estructura de gobierno más completa y especializada en el área de transporte que incluyó la creación de diferentes departamentos para la regulación y supervisión de diferentes modos de transporte, incluyendo el transporte de pasajeros y el transporte de carga. Instrumento legal que se complementa con la Ley de Ingresos de cada municipio del Estado.

Finalmente, pudimos encontrar que en los objetivos de las leyes estatales se pone en manifiesto que una de las razones por las que el Estado controla el transporte en Oaxaca es para garantizar la seguridad de los pasajeros y la eficiencia en el uso de las vías públicas,

¹⁹ Huajuapán de León, publicado en el Periódico Oficial número 12 Décima Sección del 25 de marzo del 2017, *Capítulo II, De la Competencia del Ayuntamiento.*

afirmando que los municipios son incapaces de garantizar este derecho y obligación. Por lo tanto, al centralizar la toma de decisiones el Estado declara y asume contar con los medios e instrumentos necesarios que le dan la capacidad para establecer políticas y regulaciones coherentes y uniformes en todo el territorio, lo que puede ayudar a prevenir problemas como la competencia desleal y la falta de cumplimiento de las regulaciones de seguridad.

Sin embargo, a pesar de contar con instrumentos legales, se observa lo contrario en el comportamiento del servicio de transporte y su rol en la vida cotidiana del municipio de Huajuapán, por lo que podemos inferir varias razones por las que algunos transportistas y sus organizaciones pueden seguir operando de manera irregular o ilegal a pesar de la existencia de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado de Oaxaca y sus regulaciones. Por ejemplo, en primer lugar, el Estado se enfrenta a la falta de capacidad y de recursos para hacer cumplir las regulaciones de transporte en todo el Estado, así como la escasa voluntad política y gubernamental para el correcto establecimiento o aplicación de la normatividad vigente.

A pesar de los esfuerzos de cada sexenio gubernamental, a través de las diferentes Secretarías al frente de los asuntos de Vialidad y Transporte, no se ha logrado cumplir con la cobertura en todo el territorio estatal, ya que existen áreas o regiones donde la supervisión y la aplicación de la ley ha sido más débil o ineficiente en su aplicación y seguimiento, lo que permite que los transportistas operen sin cumplir las regulaciones. En segundo lugar, existen condiciones que permiten que se produzcan y reproduzcan mecanismos de corrupción o complicidad de algunos funcionarios públicos con los transportistas ilegales. Esto permite o facilita que se evite la aplicación de las regulaciones de transporte en beneficio de ciertos grupos de interés

Por último, en tercer lugar, se encuentra la presencia de una demanda insatisfecha de servicios de transporte, siendo una de las respuestas más comunes obtenidas en las entrevistas con líderes. Esta situación propicia la posibilidad de incrementar la oferta del servicio, es decir, la proliferación de un mayor número de transportistas. A pesar de los resultados estadísticos que mencionan las autoridades en sus mecanismos de regulación al asegurar que la demanda está satisfecha, la realidad no manifiesta lo mismo, ya que se ha visto una mayor presencia de transportistas ilegales, los cuales están aprovechando la demanda insatisfecha

de transporte en colonias nuevas y de difícil acceso, situación que lleva a aceptar que los taxistas operen sin permisos o concesiones.

Aunque existe un marco legal y las instituciones encargadas de supervisar, vigilar y establecer políticas dirigidas a la Vialidad y el Transporte del Estado de Oaxaca, a la fecha no ha sido posible erradicar la presencia de transportistas operando de manera ilegal debido a una falta de capacidad o voluntad gubernamental para hacer cumplir las leyes, escenario que permite la propagación de la corrupción, entre otros factores y aspectos. Por lo que es importante que se tomen medidas para fortalecer la aplicación de la ley y la supervisión de la regulación del transporte para garantizar la seguridad y la calidad del servicio de transporte en el Estado.

El marco legal del Estado de Oaxaca otorga la autoridad en términos generales al ejecutivo estatal como responsable de la regulación y el control del transporte, mientras que las autoridades municipales se encargan de la operación de los servicios de transporte en sus áreas de jurisdicción. Se pone por caso Huajuapán de León, donde las organizaciones sociales han tenido la necesidad de representar un papel central en la gobernanza del transporte a nivel local e inclusive en toda la región mixteca, los resultados de la investigación de campo arrojan que, en este caso, uno de los hilos que tejen las organizaciones sociales en el diseño de estrategias para el transporte y su consecuente gobernanza ha sido aprovechar cuando se presentan servicios de transporte deficientes o que no se han cubierto zonas donde habita la población más vulnerable.

En este contexto, las OSC han decidido asumir el rol de representar, proteger y autorizar cambios en el servicio de transporte por encima de las políticas de transporte, sobre todo han desarrollado la capacidad casi inmediata de organizar nuevas rutas de servicio para satisfacer las necesidades de la comunidad, todo ello al margen y por encima de la Ley. En consecuencia, aunque el gobierno estatal y municipal son las autoridades responsables de la regulación y el control del transporte en Oaxaca, las OSC han jugado un papel primario en la forma que operan los transportistas, llegando a ser los principales responsables de las condiciones de oferta en el mercado, es decir, las OSC han desempeñado un papel importante en la gobernanza del transporte en la región mixteca. Sin embargo, es importante tener en cuenta que esta situación puede reproducirse o se está reproduciendo en otros sectores y

ramas económicas del municipio y su región, llegando a introducir un estado más grave de ingobernabilidad en el territorio.

Finalmente, ha sido de fundamental ayuda haber detallado el contexto presentado de los sujetos sociales y su vinculación en la apropiación territorial, por lo que resulta necesario destacar desde la mirada de Foucault, algunas de las razones por las cuales fue crucial implicar el análisis histórico en las Organizaciones de la Sociedad Civil:

1. A partir de la tematización de sus orígenes y del análisis del recorrido histórico que han tenido en, por lo menos, los últimos veinte años, ha sido posible rastrear a las Organizaciones de la Sociedad Civil, identificando algunas de las múltiples ideas, instituciones y prácticas que han producido a lo largo del tiempo.
2. A partir del análisis histórico se ha logrado desentrañar algunas posibles estructuras, logrando mostrar cómo se han ido construyendo y cambiando socialmente con el tiempo.
3. Se ha podido identificar cómo han surgido y en qué contextos históricos específicos se desarrollaron ciertas condiciones sociales, políticas y económicas, permite dar cuenta de cómo han dado forma a la producción y circulación de sus prácticas y por lo tanto del conocimiento adquirido.
4. Las prácticas discursivas, como el lenguaje, han sido centrales en este análisis, ya que han sido utilizadas como instrumentos de poder a lo largo del tiempo, lo que ha revelado “el cómo” de ciertos discursos que han sido promovidos, restringidos o transformados en diferentes momentos históricos de su llegada al territorio de Huajuapán.
5. Identificar cómo las tecnologías del poder han ido cambiando a lo largo del tiempo, sobre todo que no sólo son las distintas formas de gobierno, sino más bien que ha sido identificar las prácticas disciplinarias en instituciones como son las OSC. De manera que, a través de este análisis histórico, se ha buscado reflexionar cómo estas tecnologías están en constante evolución y se adaptan para mantener o cambiar las relaciones de poder.
6. Conocer cómo las identidades y subjetividades de los sujetos de las OSC han sido construidas históricamente, nos ha ayudado a comprender el pasado de algunas de sus

formas de ser y de identificarse socialmente a través de los discursos, resistencias y prácticas que han experimentado a lo largo del tiempo.

7. Reafirmando que la historia de las OSC y las resistencias territoriales han forjado una historia que no ha sido lineal, sino que se ha formado a través de discontinuidades, rupturas y cambios radicales, sobre todo en sus territorios de origen y por lo tanto en su historia, lo que ha revelado la complejidad de las relaciones de poder ejercidas en sus territorios a lo largo del tiempo.

CAPÍTULO 3

Relaciones Corporativo-Clientelares: Instrumentos y Estrategias en los Conflictos y Resistencias por el Control Territorial

3.1 El corporativismo: políticas sociales, límites y alcance municipal, partidos políticos, organizaciones

Poniendo la década de los ochenta como etapa de referencia para la reflexión acerca de los alcances del corporativismo a nivel local en el municipio de Huajuapán, es necesario señalar que Cruz (200), menciona que Schmitter refiere a la política mexicana de los años ochenta en un proceso de articulación de intereses de grupos sociales adheridos al corporativismo en México, ya que el corporativismo es visto como un modelo y una forma específica que utiliza el Estado y que sirve como intermediación de intereses, el cual podría ser en el fondo una forma democracia.

Al respecto, es importante mencionar que las relaciones entre las OSC y el Estado Mexicano se convierten en instrumentos que caracterizan la manera en que se desarrollan los procesos políticos, los cuales se pueden identificar de la siguiente manera:

1. Sistema de representación de intereses.
2. “Lugar” en donde las partes constitutivas están organizadas.
3. Categorías jerárquicamente ordenadas y son funcionalmente diferenciadas.
4. Monopolio de representación, control y selección de líderes.
5. Consolidación de la articulación de demandas sociales.

A partir del proceso antes descrito, podemos decir que guarda una relación con el caso del transporte colectivo-taxis, pero que, sin embargo, se encuentran otros rasgos que caracterizan y diferencian sus modos de acción y organización, de manera tal que si analizamos la historia de las OSC desde esta mirada podemos saber cómo es que se han diferentes instrumentos que se han identificados en el desarrollo de algunos procesos políticos, ya que:

1. Representan los intereses de un grupo de ofertantes de servicio de transporte como grupos excluidos y étnicos, los cuales desean contar con un trabajo que sea digno, una opción que no exige formación académica, ni especialidad alguna, salvo saber manejar un auto y contribuir en una fuente económica. Además, estas organizaciones logran auxiliar a los habitantes de las colonias de la zona 1 noroeste que no contaban con medios de transporte para la movilidad cotidiana de las familias ubicadas en esos asentamientos de la periferia de Huajuapán.

2. Las OSC cuentan con una estructura organizativa que tiene sus propios códigos de movilización, apoyo mutuo y apoyo comunitario con los vecinos de las rutas de transporte que cubren.
3. Delimitan sus funciones. Si bien no reconocen que sus mesas directivas son jerárquicas dado a que ellos se identifican como “iguales”, sin embargo, el líder no puede actuar o decidir sin que los agremiados estén informados y conformes con la acción a emprender.
4. El proceso de elección de líderes no está delimitado, ya que los tiempos no siguen el proceso de una asamblea comunitaria, pues mientras un líder realice sus funciones de representación y portavoz, ellos lo mantendrán y por tanto no coinciden con la necesidad de rotar los cargos, por lo que el tiempo, las necesidades y las posibilidades de cada líder definirá sus tiempos de ser representante.
5. Los dueños de autos para el transporte público colectivo-taxis tienen la necesidad de contar con el respaldo de las OSC, ya que por la intermediación de ellas es como logran consolidar la prestación del servicio, de otra forma no existe posibilidad de incursionar en el transporte. Además, a través de estas organizaciones se canalizan y consolidan otras demandas, como son las de servicios básicos de las colonias que atraviesan las rutas del transporte en Huajuapán.

Para complementar lo anterior es necesario traer a colación a Lijphart, (2000), quien considera que en las democracias plurales competitivas²⁰ la sociedad tiene una función importante, ya que existen mecanismos que permiten que la sociedad civil estructure y desarrolle vínculos entre el Estado y la Sociedad, los cuales pueden representar sus intereses y al mismo tiempo tener (o no) roles de intermediación, de los cuales sobresalen:

A) *La participación ciudadana*. Los ciudadanos deben estar involucrados en la toma de decisiones políticas por medio del voto, la asistencia a las audiencias públicas, etc.

²⁰ Lijphart Arend, menciona que el “Pluralismo de grupos de interés de desarrollar al concentrar el poder en manos de la mayoría, ¡El modelo Westminster de democracia establece un modelo de gobierno contra oposición que propicia la competencia y el enfrentamiento! La competencia y el conflicto también son característicos del sistema de grupos de interés típico del modelo mayoritario: un sistema de pluralismo competitivo. Éste contrasta con el corporativismo de grupos de interés, en donde tienen lugar reuniones regulares entre los representantes del Gobierno, los sindicatos de trabajadores y las organizaciones empresariales que buscan acuerdos en materia de políticas socioeconómicas. Con frecuencia, a este proceso de coordinación se le denomina concertación, y los acuerdos alcanzados a menudo se denominan acuerdos tripartitos” (2000: 27).

- B) *La presencia de grupos de presión.* Los cuales son de diferentes sectores, tipos e intereses.
- C) *Las consultas y audiencias públicas.* Aquellos mecanismos que dan oportunidad a la sociedad civil de ser escuchada.

Asimismo, se señala que el corporativismo contrasta los grupos de interés llegando a la concentración de pocos grupos de sectores que para ellos son operativos y favorecen los intereses. Ahora bien, de manera similar a la que señala Lijphart (2000), consideramos que el comportamiento y relaciones que establece el Estado Mexicano con las OSC a través del corporativismo contrastan con los modelos democráticos pluralistas. Dicho de otro modo, existe una amplia evidencia de las formas en que se favorecen a ciertos grupos de interés, particularmente son organizaciones que ejercen el poder y se concentran en crear grandes conjuntos de agremiados. Estas organizaciones son quienes lideran los beneficios gubernamentales, además de la directa conexión y nexos con partidos políticos.

Durante siete décadas el PRI partido oficial encabezó este modelo, donde las organizaciones sociales o grupos de interés en diferentes sectores fueron el único medio para representar intereses, logrando así el fortalecimiento y expansión del corporativismo en todo el país. De ahí que sus formas clientelares de relación y vinculación alcanzaran el territorio local como lo es el caso de Huajuapán, donde las organizaciones corporativas lograron controlar el transporte en el municipio a través de los mecanismos de representación y/o intermediación de intereses, los cuales fueron fundamentales en el monopolio del transporte.

3.1.1 Relaciones históricas en los tres ámbitos de gobierno

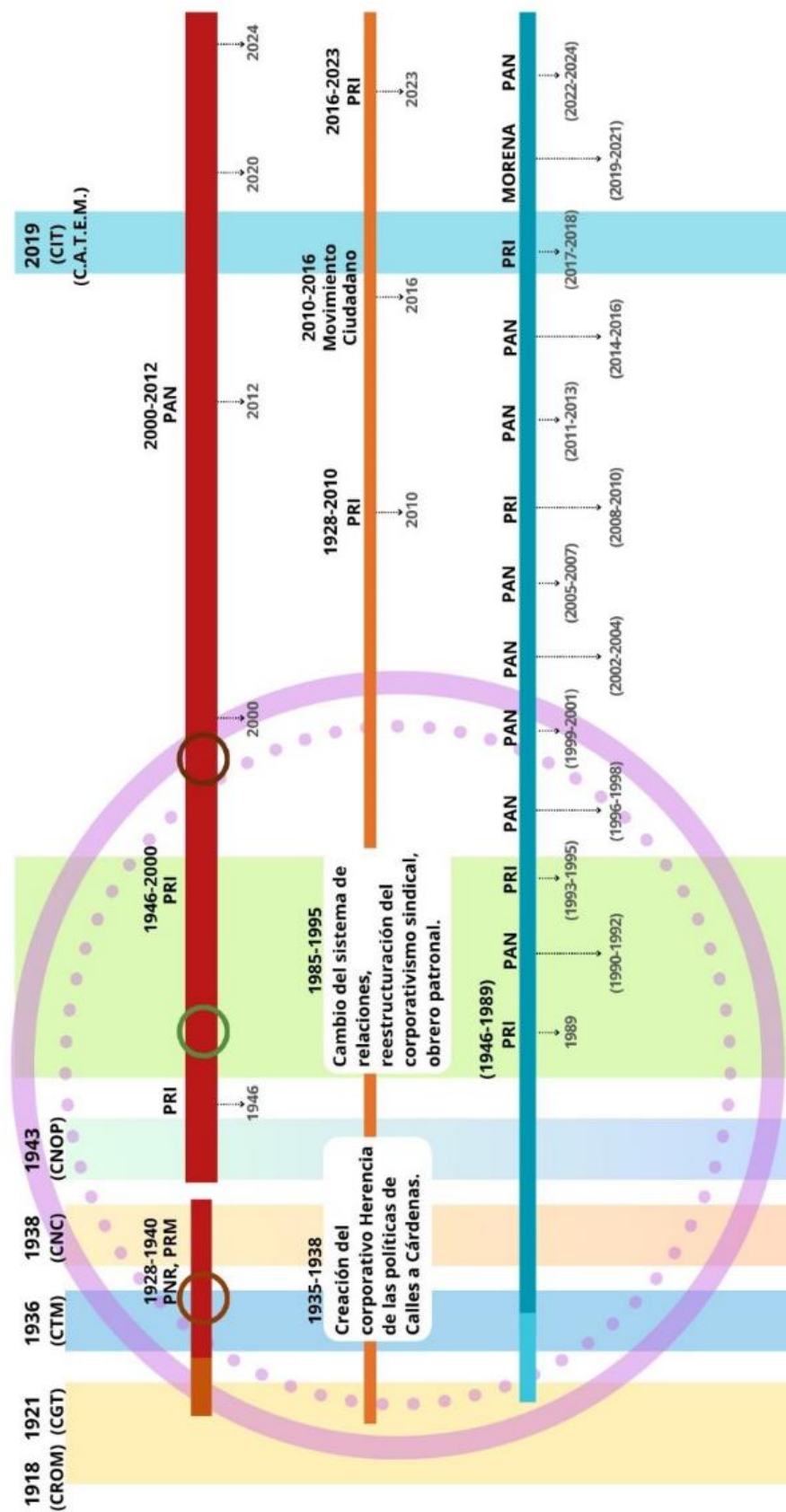
Con relación a lo anterior, consideramos que es necesario analizar la evolución de las relaciones entre partidos políticos y grupos corporativistas, así como su impacto en la gestión del transporte y la apropiación territorial en la ciudad de Huajuapán de León, evolución que data de 1918 hasta 2023, por lo que a través de una línea de tiempo se destacaran los principales actores y eventos que han moldeado estas relaciones de poder de más de un siglo. Asimismo, el análisis que se utiliza parte del enfoque crítico apoyado en las teorías de Michel Foucault, Antonio Gramsci, Pierre Bourdieu y Manuel Castells, autores que nos permiten comprender cómo se han configurado y transformado las estructuras de poder en la región y

particularmente en los grupos excluidos, ya que en ellos se reconoce la capacidad de los corporativos para ejercer su poder.

De ahí que el modelo corporativista haya sido señalado por las OSC como aquellas que se relacionan al transporte público con una finalidad monopolizadora debido a que han limitado la participación ciudadana y restringido durante más de tres décadas la posibilidad de pertenecer al gremio de transportistas. Cabe mencionar que el control de su grupo corporativista contaba con el respaldo absoluto del partido gobernante PRI, pues toda acción que pretendiera intentar adherirse a los taxistas tenía que pasar primero por una lealtad y trabajo al partido. Sin embargo, sucedió que de los mismos grupos corporativistas se dieron rupturas y separaciones, siendo la única forma de ampliar el servicio a otros grupos aún adheridos a corporativos del PRI.

La línea de tiempo²¹ presentada a continuación muestra las relaciones entre los periodos gubernamentales a nivel federal, estatal y municipal en Huajuapán de León, así como su interacción con partidos políticos y grupos corporativistas.

²¹ Elaboración propia tomada de Presidencia de la República. (2001). *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006*. México: Presidencia de la República.; Presidencia de la República. (2007). *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012* México: Presidencia de la República; Presidencia de la República. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*. México: Presidencia de la República; Presidencia de la República. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024* México: Presidencia de la República



Este análisis crítico se enfoca en describir cómo estas relaciones han influido en la configuración del poder territorial y las dinámicas políticas en la región, dentro de las cuales sobresale la evolución de las relaciones entre partidos políticos y grupos corporativistas, mostrando cómo estas alianzas han influido en la configuración del poder territorial. Cabe mencionar que, desde la consolidación del corporativismo, la cual se dio bajo el gobierno del PRI hasta la diversificación política en el siglo XXI, las dinámicas de poder han sido moldeadas por las interacciones entre el Estado, los partidos políticos y las organizaciones sociales, por lo que a continuación mostramos la cronología que han tenido estas relaciones:

- **1918-1940: Fundación y Consolidación de Grupos Corporativistas:**

La Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y la Confederación de Trabajadores de México (CTM) surgieron como principales organizaciones laborales, consolidando su influencia en la política mexicana. Estos grupos jugaron un papel crucial en la estructuración inicial del corporativismo en México, alineándose con el Partido Revolucionario Institucional (PRI) y estableciendo un modelo de colaboración entre el Estado y las organizaciones laborales (Gramsci, 1984). Esta relación estableció las bases para una hegemonía política y social duradera, facilitando el control sobre la infraestructura del transporte y la apropiación territorial.

- **1940-1980: Expansión y Dominio del PRI**

Durante este periodo, la CTM y la Confederación Nacional Campesina (CNC) se consolidaron como pilares del apoyo corporativista al PRI, garantizando la movilización de votantes y el control social. La alianza entre el PRI y estos grupos corporativistas permitió al partido mantener un control casi absoluto sobre la política mexicana. La teoría de la hegemonía de Gramsci (1984) que se expone en *Antología*, explica cómo una alianza permite asegurar el consenso y la estabilidad política, al tiempo que marginaliza las voces disidentes, como es el caso del control del transporte público el cual se ha convertido en una herramienta clave para la apropiación territorial y la gestión del espacio urbano.

- **1980-2000: Crisis y Transformación**

La crisis económica de los años 80 y las reformas neoliberales de los 90's debilitaron el corporativismo tradicional dando lugar a la aparición de nuevos actores y a la fragmentación

del control del PRI. De igual forma, la crisis del corporativismo reflejó las tensiones internas y la incapacidad del modelo tradicional para adaptarse a las nuevas realidades económicas y sociales. Bourdieu (1990) expone en *El sentido práctico*, que en tiempos de crisis los campos sociales se reconfiguran y producen nuevas formas de capital (económico, social y cultural) como determinantes en las luchas por el poder, siendo esta una coyuntura que produce una reconfiguración con capacidad de afectación en la gestión del transporte y la apropiación del territorio.

- 2000-2023 Diversificación y Competencia Política

La alternancia en el poder con la llegada del Partido Acción Nacional (PAN) en 2000 y posteriormente el resurgimiento del PRI, junto con la emergencia de Movimiento Ciudadano y nuevas Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) como la CATEM, han transformado el panorama político. Castells (1997) expone en *La era de la información: economía, sociedad y cultura*, el concepto de "sociedad red", la cual explica cómo las nuevas formas de organización política y social, apoyadas por las redes de información y comunicación, reconfiguran el poder y permiten la emergencia de actores diversos que compiten en el espacio público. Y, sobre todo, que en esta reconfiguración se refleja el control del transporte y la apropiación del territorio con una mayor participación de OSC y colectivos en la lucha por el acceso y la gestión de servicios de transporte.

A través de la línea de tiempo de partidos políticos y grupos corporativistas y su impacto en el transporte y la apropiación territorial en Huajuapán de León se revela una compleja interacción de factores que han moldeado la configuración del poder en la región. Estos efectos tienen implicaciones significativas para la estabilidad, competencia, gobernanza, distribución de recursos e innovación en la comunidad, por lo que comprender estas dinámicas es esencial para desarrollar estrategias que promuevan un desarrollo más equitativo y sostenible en Huajuapán de León.

En otro orden de ideas y continuando con la búsqueda del hilo conductor que permita explicar cómo se han transformado los mecanismos e instrumentos institucionales que buscan el acercamiento a la sociedad civil para representar la voz de las necesidades de la población más vulnerable y gestionar los derechos laborales, podemos decir que el discurso que ha utilizado históricamente ha sido el de “beneficiar a quienes más lo necesitan”, es decir,

a “los pobres”, “los más vulnerables” del cual se pueden distinguir algunas formas de proceder, las cuales presentan cambios y en algunos casos evolucionan las acciones y prácticas.

En la *Tabla 2* presentamos el tipo de sectorización y algunos de sus rasgos, de manera que se muestra la estructura corporativa en Huajuapán de León, destacando los antecedentes, continuidades y evolución de diferentes grupos sociales y económicos hasta el año 2020. Además, se presenta una reflexión sobre cómo esta sectorización refleja las dinámicas de poder y la configuración del territorio en el contexto local de la cual sobresale la continuidad de grupos como los campesinos, obreros, sindicatos, clases medias y empresarios, lo que indica una estabilidad en la estructura social y económica de la región. En este sentido, la inclusión de las clases medias y empresarios sugiere un proceso de diversificación y consolidación de poder económico, donde las clases medias actúan como un puente entre los trabajadores y la élite económica, y en que los empresarios emergen como actores poderosos en la economía local (Foucault, 2002).

Tabla 1. Sectorización Corporativa hasta 2020 en Huajuapán de León, Oaxaca, 2020

Antecedentes	Continuidades	Evolución
Campesinos	Campesinos	Campesinos
Obreros	Obreros	Obreros
Sindicatos	Sindicatos	Sindicatos
Clases medias	Clases medias	Clases medias
	Empresarios	Empresarios
		Colectivos Nacionales e Internacionales
		Organizaciones de la Sociedad Civil, locales, nacionales, internacionales

Elaboración propia, resultado de entrevistas semiestructuradas a líderes de OSC, Huajuapán de León, Oaxaca.

Bajo este contexto se observa también una evolución hacia una mayor diversidad de actores, lo cual refleja los resultados de la globalización y la creciente interconexión entre lo local y lo global. En este sentido, se ha podido encontrar que los colectivos y las OSC representan nuevas formas de organización y resistencia, ya que operan tanto a nivel local como internacional. Asimismo, se puede constatar que tienen la capacidad de influir

significativamente en la configuración del poder territorial utilizando su capacidad para movilizar recursos y ejercer presión política (Foucault, 1976).

En Huajuapán las organizaciones corporativas CROM, CTM, CNC, CROC y CNOP²² fueron las pioneras del transporte público colectivo-taxis integrados por grupos de militantes y líderes del partido oficial PRI, las cuales tuvieron el privilegio de contar con una doble función: la de apoyar a líderes del partido para que pudieran continuar con sus actividades partidistas y la de funcionar como intermediarios de las demandas sociales que exigía la sociedad civil al gobierno. Cabe mencionar que con estas dos funciones se había podido asegurar la integración de un grupo de interés, ya que estas organizaciones no solo representaban a su municipio sino a otros municipios de la región mixteca.

Es a partir del año 2018 cuando se incorpora un nuevo grupo corporativo identificado como parte del modelo corporativista del gobierno en turno. MORENA a través de CATEM incorporó a los servicios de transporte y brindó apoyo a la campaña electoral de la candidata a presidenta municipal, además de las candidatas a la diputación local y federal.

Recapitulando lo escrito, es conveniente decir que el corporativismo en Huajuapán ha trabajado cumpliendo los fines y objetivos para los que fue creado. Más allá del discurso

²² Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM): La CROM surge en 1918 en respuesta a la injusticia social en México, especialmente con los trabajadores. Representó el triunfo del reformismo en el movimiento obrero de México e inició una nueva era del sindicalismo y las relaciones obrero-gubernamentales, configurando una alianza con el Estado y participando en candidaturas políticas (Gobierno de México, 2018; Encyclopedia.com, 2024) (Gob.mx) (Encyclopedia.com).

Confederación General de Trabajadores (CGT): La CGT se caracteriza por su presencia en la industria textil y del transporte, con dos épocas definidas. La primera etapa (1921-1931) muestra su anarcosindicalismo radical, mientras que la segunda etapa (1931-presente) se encuentra integrada a las instituciones del Estado (Paz, 2021). Confederación de Trabajadores de México (CTM): La CTM, con más de 80 años de historia, ha alcanzado importantes conquistas como el derecho de huelga, la libre sindicalización, la jornada de 8 horas, y otros derechos laborales. Esta confederación ha mantenido lazos de apoyo directo con el PRI (CTM, 2020).

Confederación Nacional Campesina (CNC): La CNC, fundada en 1938, es una organización de ejidatarios, comuneros, solicitantes de tierras, asalariados y productores agrícolas. Su objetivo es ayudar a los trabajadores agrícolas en la defensa de sus derechos laborales y escuchar sus propuestas para el desarrollo comunitario (Zeledón, 2018-2023).

Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP): La CNOP se fundó en 1943 y está integrada por múltiples movimientos y agrupaciones sociales, con el propósito de dar voz a los sectores emergentes de la sociedad y representarlos en decisiones políticas y de gobierno (Zeledón, 2018-2023).

Confederación Internacional de Trabajadores (CIT): La CIT, surgida en 1919, es una organización laboral comprometida con la defensa de los derechos laborales y la democracia sindical. Busca empoderar a los trabajadores, negociar colectivamente y proteger los derechos en el lugar de trabajo (CIT, 2022).

Confederación Autónoma de Trabajadores y Empleados de México (CATEM): La CATEM, fundada en 2019, tiene como objetivo reposicionar al empleado y al sindicalismo como una actividad democrática y representativa (CATEM, 2019).

de ser “portavoces”, intermediarios y representar los intereses de grupos sectorizados para que sean escuchadas sus demandas, estos grupos corporativos tienen por objeto atender la necesidad de contar con líderes dirigentes de grupos sociales subordinados a intereses partidistas clientelares que en un principio eran del partido oficial, pero que después se ha extendido a otros partidos, logrando la alternancia del poder político en México desde el año 2000. De ahí la importancia del papel activo que tuvo el Estado en la inclusión de algunos grupos sociales y la exclusión de aquellos que no se alineaban a los intereses del Estado y el Gobierno en todos los ámbitos.

Por consiguiente, la triangulación corporativista de las políticas o prácticas del Estado con los gobiernos estatales y municipales ha tenido efectos de distribución de beneficios económicos derivados de la prestación de servicios públicos. Esto ha podido explicar la importancia que ha tenido la creciente Organización de la Sociedad Civil como medio para resolver las demandas sociales, ya que ha logrado abarcar más campos de acción que el mismo Estado. Es sabido que las OSC están involucradas en negociaciones y acuerdos, sin embargo, la mayoría de estas acciones son de corto plazo o coyunturales, ya que poco es lo que se ha avanzado para que las acciones del Estado y el gobierno local sean cada vez más incluyentes y no se realicen de forma clandestina, es decir, sin dar a conocer a toda la sociedad los acuerdos y negociaciones que en las que entran en juego.

3.1.2 El clientelismo: sus formas y expresiones a nivel municipal

En el caso de Huajuapán hemos podido encontrar ciertas características en el comportamiento de su estructura o sistema de funcionamiento político, ya que es un municipio con alta frecuencia en alternancia política debido a que es muy usual la sucesión de los partidos políticos. Por poner un ejemplo, durante el periodo 2000-2020 cambiaron nueve administraciones municipales de las cuales seis fueron administrados por el PAN, el PRI y MORENA, situación que también ha tenido efectos en la movilidad de líderes e intermediarios de las OSC. Este es un aspecto relevante y que sobresale en el impacto del comportamiento corporativo clientelar.

En el *Esquema 4* intentamos evidenciar el comparativo del comportamiento electoral y de alternancia política. En él sobresale que en el año 2000 se logró abrir un nuevo capítulo en la vida política, pues se decidió terminar con setenta años de gobierno unipartidista,

sistema arropado con una estructura corporativista clientelar, por lo que, tanto en el Estado de Oaxaca como en el municipio de Huajuapán, el comportamiento de alternancia política presentó un escenario diferente en el análisis comparativo de 1980-2020.

Cabe mencionar que en Oaxaca se presentaron tres periodos de alternancia: uno de CONVERGENCIA, uno de retorno del PRI y el último de MORENA, lo que nos hace pensar a la alternancia política como el cambio de poder entre diferentes partidos políticos, la cual tiene profundas implicaciones en la configuración del poder territorial y la gestión del transporte. Según Giovanni Sartori (1994), esta alternancia promueve la renovación de políticas y reduce el clientelismo al introducir nuevas perspectivas y enfoques en la administración pública. De manera tal que la alternancia política podría fomentar y exigir en cierta medida la competencia y la innovación en la gestión del transporte, al tiempo que configura las alianzas de poder y promueve una mayor inclusión y participación ciudadana. Elementos esenciales para una gobernanza más equitativa y sostenible.

El caso de Huajuapán también podría analizarse desde otros dos ángulos. El primero, a partir del municipio, donde los ciudadanos son conscientes de la importancia que tiene la democracia, ejercen su derecho al voto alternando por diferentes fuerzas políticas dando la oportunidad a que diferentes grupos políticos puedan gobernar. Y el segundo, a partir de las contiendas electorales, las cuales son principalmente alianzas opositoras que unen fuerzas para conservar su gobierno o lograr gobernar, ya que con frecuencia los mismos actores políticos se rotan de un partido a otro, es decir, se rotan los cargos entre familiares, líderes políticos, puestos heredados de padre a hijos, etc.

Cabe mencionar que la alternancia política en el municipio no ha sido detonante de las acciones del gobierno local, ya que a pesar de que han existido programas y propuestas a la sociedad de Huajuapán en el periodo analizado, no han existido contribuciones en materia de acciones y políticas públicas locales que atiendan el tema del transporte. Es más, en los planes de desarrollo y desarrollo urbano “Atlas”, no se plantea esta situación desde ningún ángulo en específico, sino que lo que se encuentra redactado es una situación normalizada de funcionamiento de transporte, contrario a lo que se pretende con la alternancia política.

Derivado de esto podemos decir que en el caso específico del municipio no se observan acciones que busquen reducir de forma estructural y operativa las luchas y resistencias de las OSC ante la lucha por la apropiación del espacio territorial de la ciudad de

Huajuapán. En este sentido, la alternancia política es importante en las relaciones de poder porque ayuda a prevenir la consolidación del poder en manos de una sola persona o grupo político debido a que fomenta la competencia política y estimula la participación ciudadana fortaleciendo la legitimidad y estabilidad del sistema político municipal. Sin embargo, en Huajuapán encontramos que la alternancia está acompañada de una circulación o rotación de actores políticos, los cuales, para no perder el poder político en el gobierno municipal, ponen en práctica estrategias como:

- a) Cambio de partido político (se unen al que tiene mayor simpatía en el periodo).
- b) Rotación de familiares y líderes políticos al interior de otros partidos (familias divididas como simpatizantes o militantes de varios partidos políticos en cada contienda).
- c) Creación de monopolios en los cargos de regidores municipales. Existen regidores que han permanecido en más de cuatro administraciones municipales o en que se repiten en el mismo partido, otros casos donde se apropian de algún partido²³ y otros donde rotan a otros partidos según sus intereses particulares.

Como resultado de lo hasta aquí mencionado, es posible inferir que el tema clientelar en Huajuapán es aceptado por los líderes entrevistados y que la alternancia ha posibilitado la rotación de clientes en los tres partidos políticos. Además, cada uno de estos ha continuado la tradición clientelar y la movilidad de actores en los periodos electorales, provocando una mezcla de actores y sujetos sociales que buscan a cualquier precio establecer relaciones clientelares con algún partido político, así como mantener mecanismos que operen a través del intercambio de favores políticos por apoyo electoral.

Este mecanismo puede incluir la distribución de bienes y servicios públicos a cambio de votos, el empleo de amigos y familiares en cargos públicos o la asignación de contratos públicos a empresas afines. En el caso de Huajuapán, la rotación de actores políticos y la creación de monopolios en los cargos de regidores municipales sugieren que podría haber

²³ Víctor Manuel García Nájera, representante del PVEM ha fungido como candidato a presidente municipal, el cual, por el porcentaje obtenido en las elecciones a tenido derecho a una regiduría, este hecho le ha permitido ser regidor por en cuatro ocasiones consecutivas, una por el PRI y tres por el PVEM. De igual forma, la familia Camarillo, los hijos del principal líder de taxistas del PRI han repetido más de una vez los cargos gubernamentales, la familia Pacheco, líderes priistas y los primeros y únicos prestadores de servicio de transporte en microbús (actualmente ya no prestan ese servicio), muchos son los actores en esas condiciones.

una práctica de clientelismo en la que se utilizan los cargos públicos para beneficio propio y de sus allegados. Además, la rotación de actores políticos y la apropiación de los cargos públicos por parte de ciertas familias o grupos puede ayudar a socavar la legitimidad y la estabilidad del sistema político municipal, ya que ha generado cierta desconfianza y descontento entre la ciudadanía que percibe que la política está controlada por una élite y que las decisiones se toman en beneficio propio y no en beneficio de la comunidad.

En consecuencia, las formas clientelares han estado presentes en la política mexicana desde hace décadas y han evolucionado a lo largo del tiempo. Para el caso de Oaxaca, se puede rastrear el surgimiento del clientelismo en la época del Partido Revolucionario Institucional (PRI) que gobernó el país setenta años. Durante ese largo periodo, el PRI estableció grandes redes de lealtades y favores políticos que se tradujeron en el intercambio de beneficios por votos y apoyo electoral.

En Oaxaca, el clientelismo se ha manifestado de diversas formas a lo largo de los años y el que sobresale en todo el Estado es el caso del transporte público en Huajuapán. Se puede observar cómo este fenómeno se ha consolidado en ese sector en particular, sin embargo, sus redes se han ampliado a otros sectores generando una red de lealtades y favores políticos que han permitido a ciertos líderes y empresarios del sector del transporte consolidar un mercado monopólico. El transporte en Huajuapán se ha convertido en un sector altamente politizado en el que los líderes de los transportistas y sindicatos de transporte tienen un gran poder y control sobre el mercado. Esto ha generado una dinámica clientelar en la que los líderes sociales y sindicales, los cuales utilizan su posición de representantes para obtener beneficios y privilegios para ellos y sus allegados, acciones y prácticas que piden a cambio el apoyo electoral y lealtad política. Sin embargo, la lealtad política ya no es un espacio de negociación, sino que el compromiso es coyuntural y temporal: dura lo que duran las elecciones. Algunos grupos ya no ofrecen un compromiso permanente o de adhesión a un movimiento político, sino que se mueven de acuerdo con los acuerdos y negociaciones que se puedan obtener en un periodo determinado.

Entre los beneficios que se han otorgado a los líderes de OSC se encuentran los permisos por acuerdos, luchas, resistencia y apoyo de los colonos de las rutas beneficiadas por este modelo de transporte, condiciones que les permiten operar más rutas y servicios de transporte acompañados de una asignación de contratos públicos para la compra de vehículos

y servicios, además de contar con la posibilidad de controlar y mediar conflictos entre los operadores de transporte y las autoridades municipales.

3.2 El clientelismo y participación política: grupos, familias, partidos políticos y organizaciones

Dentro de la participación política existen muchos campos de acción, uno de los cuales contribuye en el clientelismo es el cacicazgo. Alan Knight & Wil Pansters (2008), identifican tres fases ideales de la historia del cacicazgo:

- Primera, la construcción del liderazgo y transformación de éste en cacicazgo. Un proceso que requirió de un control político, económico y social en áreas geográficas particulares. Cada territorio desarrolló su propia capacidad de hacer uso de la violencia para que se reconociera al cacique como el único líder dentro de su territorio de dominio, todo ello al margen de líderes políticos de niveles superiores. Este proceso sufrió una transformación que más tarde logró configurarse como ejido, sindicatos, organizaciones y movimientos sociales.
- Segunda, periodo que permite la estabilización, así como la reproducción del modelo clientelar.
- Tercera, aparición y presencia de opositores. Lo que dio como resultado un aumento en las disputas clientelares, caracterizando la ruptura del cacicazgo. Estas fases de comportamiento contribuyen a no dejar a un lado el análisis procesal que ha demostrado antecedentes de cacicazgo y su relación con la reproducción del sistema clientelar. De ahí que el análisis sea orientado a partir de un proceso evolutivo y de transformación de los actores y protagonistas, principalmente la observación de sus prácticas, las cuales han contribuido para definir el problema que guarda el clientelismo.

Buitrago (1989), menciona que estas prácticas clientelares han podido demostrar un deterioro en la ética, la moral y los valores sociales por la presencia de corrupción, especialmente producida y reproducida en periodos coyunturales para tener ventajas electorales. Estas dinámicas clientelares son parte de las acciones en las que circulan las relaciones de poder, ya que guardan una relación con el comportamiento cotidiano y normalizado como lo es la

presencia de un mercado que oferta y demanda votos, lo cual más tarde cubrirá el ejercicio de la democracia participativa y de la libre elección de los gobernantes.

3.2.1 La sociedad civil y sus élites en Huajuapán

En la normalidad y cotidianidad que se vive en las ciudades urbanas se puede pasar por alto que los hechos sociales no son aislados, ya que guardan relaciones directas e indirectas entre todos los habitantes de un determinado territorio y, sin embargo, cada contexto permite explicar el porqué de cada comportamiento de manera aislada e individual. En este sentido, el estudio de las familias que han figurado históricamente en el ámbito gubernamental y económico de Huajuapán de León es crucial para entender las relaciones de poder y la configuración del territorio, ya que la influencia de estas familias no solo se refleja en la política local, sino también en la economía y la sociedad en general.

En la *Tabla 3* se presenta una lista de familias que han jugado un papel preponderante en el ámbito gubernamental y económico de Huajuapán de León basada en las actas de cabildo y el archivo municipal del período 2000-2020. La inclusión de estas familias en el estudio responde a la necesidad de comprender cómo los lazos familiares influyen en la política local y en la distribución de poder y recursos. Al respecto, es conveniente señalar que Pierre Bourdieu argumenta que el capital social y el capital cultural son fundamentales para entender cómo se perpetúan las estructuras de poder en la sociedad (Bourdieu, 2008), por lo que consideramos que en el contexto de Huajuapán de León estas familias poseen no sólo capital económico, sino también redes sociales y culturales que les permiten mantener y expandir su influencia. Sin embargo, la concentración de capital social y cultural en estas familias puede limitar la movilidad social y perpetuar las desigualdades, ya que las oportunidades de acceso a recursos y poder se restringen a un círculo cerrado.

Así mismo, Putnam (2003) expone que el capital social entendido como las redes de confianza y reciprocidad es crucial para el funcionamiento de la democracia. Las redes familiares en Huajuapán de León pueden generar altos niveles de capital social dentro de sus círculos, pero al mismo tiempo pueden excluir a otros grupos y limitar la participación democrática más amplia. Sin embargo, mientras que el capital social dentro de las familias poderosas puede fortalecer su cohesión y capacidad de acción, también puede erosionar la

confianza y la reciprocidad en la comunidad en general, afectando negativamente la participación democrática y la equidad en la gestión de recursos.

Consecuentemente, estas familias no sólo representan la continuidad y estabilidad en la política local, sino que también reflejan las complejas redes de relaciones que afectan la gestión del transporte y la apropiación territorial. La concentración de poder en estas familias puede perpetuar prácticas clientelares y corporativistas, limitando la movilidad social y la equidad. Al analizar su influencia podemos identificar tanto los desafíos como las oportunidades para una gobernanza más inclusiva y equitativa en la región.

Tabla 2. Familias que históricamente han figurado en el ámbito gubernamental y económico 2000-2020²⁴

-Niño de Rivera	-Rosales Olmos
-Aramburo García	-Alvares Arredondo
-Ríos Abascal	-Flores López
-Moran Madrazo	-Pacheco López
-González García	-García Manzanares
-Santibáñez Moran	-Pérez Castro
-Maza	

Con relación a la tabla anterior es conveniente destacar a las élites de la clase alta y empresarial, así como las familias que históricamente también han ocupado posiciones privilegiadas en el gobierno municipal y que además continúan figurando en el periodo 2000-2020. Dentro de estas familias sobresalen aquellas de origen español, comerciantes de ganado caprino, empresarios prestadores de bienes y servicios. En conjunto, estas familias podrían clasificarse como una oligarquía, es decir, un pequeño grupo de personas que detentaban el poder económico y político en Huajuapán, reconocidos como personas adineradas dueñas de

²⁴ Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 1999-2001; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2002-2004; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2005 – 2007; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2008 – 2010; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2011 – 2013; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2014 – 2016; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2017 - 2018; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.

los predios y casas con mejor ubicación, los cuales eran principalmente propietarios del primer cuadro de la ciudad y a su vez los más importantes proveedores de servicios comerciales.

Los resultados de la investigación arrojan que trece familias integraban las más importantes élites del municipio, jugando un papel fundamental en la estructura del gobierno municipal. Las preferencias por diferentes partidos políticos permiten dividir a estas familias en dos grupos: en primer lugar, el bloque priista (PRI) que representa el 53.85% y, en segundo lugar, el bloque panista que representa el 46.15%, con equivalencia a seis familias, como se muestra en la tabla siguiente.

Tabla 3. Partidos políticos y la élite de trece familias en el gobierno municipal, 2000-2020

3	Familias	%
7	PRI	53.85
6	PAN	46.15
		100.00

Elaboración propia tomada de (*idem*).

En la tabla anterior se examinan las implicaciones de esta distribución en la dinámica de poder local, la gestión del transporte y la apropiación territorial. Lo que nos sugiere que la alternancia política puede llevarnos a una reconfiguración de las políticas de transporte, afectando la accesibilidad y la calidad de los servicios. Las redes de información y comunicación juegan un papel crucial en la configuración del poder y la gestión del transporte, facilitando la inclusión de nuevos actores y la implementación de políticas innovadoras. Respecto a esto, David Harvey (2008) en *El derecho a la ciudad*, discute cómo las decisiones urbanísticas reflejan y perpetúan las relaciones de poder.

Ejemplo de ello es la administración local influenciada por estas familias, la cual tiene un impacto directo en la manera en que se apropia y se gestiona el territorio, ya que estas pueden influir en las decisiones sobre el uso del suelo, la planificación urbana y la distribución de recursos territoriales. Sin embargo, la llegada de nuevas administraciones puede representar una oportunidad para revisar y reformar políticas de uso del suelo y

transporte, promoviendo una gestión más equitativa y sostenible del territorio. Henri Lefebvre (2013) en *La producción del espacio*, argumenta que el espacio es una construcción social que refleja las relaciones de poder y la hegemonía de ciertas clases sociales.

La influencia de la élite familiar en Huajuapán de León tiene profundos impactos en la concentración del poder, la gestión del transporte, la apropiación territorial y la movilidad social. Estas familias a través de redes clientelares y corporativistas consolidan su control y limitan la participación democrática y la equidad. Al mismo tiempo, su presencia dominante puede resultar en una resistencia al cambio y a la innovación, afectando negativamente el desarrollo sostenible y equitativo de la región. Es crucial analizar y entender estas dinámicas para promover una gobernanza más inclusiva y justa. La continuación de estas prácticas por parte de autoridades familiares de líderes del transporte subraya la necesidad de reformar y diversificar las estructuras de poder locales para fomentar una administración más transparente y orientada al bien común.

Asimismo, se ha podido encontrar que algunas autoridades son familiares de líderes del transporte, quienes están vinculados con organizaciones que ofrecen servicios de transporte público colectivo-taxis. Entre estos líderes destacan diez, ocho afiliados al PRI y dos al PAN, quienes no sólo poseen una influencia y trascendencia histórica derivada de los orígenes corporativistas del transporte colectivo en el municipio, sino que también mantienen el privilegio heredado de las familias que monopolizan el transporte. Estas familias continúan ejerciendo su poder como autoridades en el gobierno municipal.

Como se ha dicho, los líderes del transporte fueron una pieza clave en las relaciones que se producen entre gobierno municipal, la sociedad civil y los partidos políticos, de ahí que el PRI reforzará las relaciones corporativas clientelares a través de líderes que mantienen una relación directa con los ciudadanos. La movilidad de las personas resulta ser un eje central en las prácticas de los partidos ya que el transporte es uno de los servicios básicos más importantes en una sociedad, debido a esto los diferentes actores que operan este servicio están en contacto directo con la ciudadanía, sus alcances son sumamente importantes al momento de las elecciones. Tanto es así que la influencia de los primeros taxistas del municipio y la región mixteca fueron liderados por Germán Ramírez, hermano del gobernador Priista Heladio Ramírez López durante el periodo 1986-1992.

Justamente son los años ochenta los que se han tomado como referencia de los primeros antecedentes del servicio de TPC en Huajuapán, ya que a partir de esta década se da el gran “boom” del transporte y, como ya se ha mencionado, fueron organizaciones corporativistas alineadas al PRI las que monopolizaron el transporte y permitieron que pocas familias alcancen altos niveles de riqueza, así es como se visibiliza y entra en escena otra élite social en el municipio.

La naciente élite se caracterizó por monopolizar el transporte a través de organizaciones corporativistas. Estaba representada por tres familias priistas: Ramírez López, Camarillo Bautista y Pacheco Ramírez. Las dos primeras se dedicaron al TPC-Taxis y la tercera innovó el mercado con un nuevo modelo de servicio. Con esta familia se impulsaron rutas de microbuses que ofrecían el servicio de forma circular por toda la mancha urbana. Sin embargo, con el constante crecimiento que experimentó el territorio a partir de la década de los noventa, provocó que una década y media después los microbuses fueran desplazados por taxis piratas que hacían más rápido y eficiente el servicio a las colonias que se estaban asentando en la periferia de la ciudad.

Se debe agregar que en Huajuapán además de la élite de clase alta también se han producido otras concesiones, particularmente en la cabecera municipal. Finalmente, para fines de esta investigación se han clasificado tres grupos en los que se cataloga la dación de servicios:

1. *Élite de clase alta*: empresarios y comerciantes de origen español y criollos (García, González, Peral, Santibáñez, Maza, Arredondo, Aramburo). Sobresale la crianza y exportación de ganado caprino y los comercios distribuidores en toda la región de diversos bienes y servicios. En este mismo grupo encontramos a familias que contribuyen únicamente en el financiamiento de las campañas, las cuales se integraban a los cargos de elección popular y habían heredado su influencia política y continúan vigentes en los cargos públicos actuales.
2. *Élite intelectual*: los hijos de la clase alta que empezaron a brindar servicios especializados, entre los que encontramos: abogados, contadores, médicos, profesores. De igual forma, surgen otros intelectuales, los hijos de campesinos y obreros que integran una nueva cúpula.

3. *Élite mixteca*: proveniente de las agencias y de otros municipios, integrada por una clase en ascenso (empresarios y comerciantes de diferentes municipios).

La venta y distribución de diversos bienes y servicios los convirtió en las nuevas familias acaudaladas del municipio. De las familias foráneas surgieron los dos grandes líderes del transporte (Germán Ramírez, Enrique Camarillo, Pacheco López). De igual forma, estos grupos estaban integrados principalmente por profesionistas (profesores principalmente). Con el paso del tiempo se fueron convirtiendo en grupos adinerados y, paralelamente, se integraron a las esferas del gobierno municipal.

Por consiguiente, hemos encontrado que 1) el territorio de Huajuapán ha sido gobernado y dirigido principalmente por familias que provienen o se han trasladado al primer cuadrante de la ciudad, 2) grandes extensiones del municipio están concentradas en unas pocas familias, las cuales han formado parte del alto crecimiento de la actividad económica, y 3) se han concentrado también la gran mayoría de los servicios públicos y control político de la región.

3.2.2 Élite política vs Líderes Sociales

Identificar la integración de élites ha permitido señalar quiénes son los principales actores y sujetos que han sentado las bases del comportamiento social en Huajuapán, dentro de los cuales se encuentran las familias que han heredado sus privilegios e influencia formando una élite política integrada por un selecto grupo de familias que han ejercido su poder y han tenido gran influencia en la toma de decisiones gubernamentales, económicas y territoriales. Una parte de este grupo ha ocupado altos cargos públicos, mientras la otra parte continúa liderando el mercado de bienes y servicios.

En segunda instancia, se han identificado a líderes políticos con relaciones en partidos políticos como el PRI, PAN y MORENA, los cuales han tenido la capacidad de influir en las opiniones, acciones y prácticas clientelares. La parte de la sociedad civil sigue siendo liderada por representantes sociales e incluso muchos de ellos han sido líderes informales que aprovechan las demandas sociales. Además, estos líderes son portavoces de los problemas de marginación y rezago que acompañan al crecimiento de la ciudad.

La *Tabla 5* proporciona una visión de los presidentes municipales y sus periodos de gestión en Huajuapán de León, desde 1999 hasta 2021, junto con los partidos políticos a los que pertenecían. Este análisis crítico examina las implicaciones de estos cambios de liderazgo en la administración local, la gestión del transporte y la apropiación territorial. Además, se reflexiona sobre las dinámicas de poder y los efectos de la alternancia política en el municipio, relacionándolos con los temas socioterritoriales.

Es importante señalar que durante los periodos analizados se observa una alternancia predominante entre el PAN y el PRI, con una reciente incursión de MORENA en 2019. El PAN tuvo una presencia dominante en la administración municipal con cinco periodos consecutivos (1999-2007, 2011-2016). El dominio del PAN durante estos años podría haber permitido una implementación consistente de sus políticas, no obstante, fue llevado a la consolidación de redes clientelares y corporativistas, limitando la innovación y la competencia.

Según Max Weber (1994) en *Economía y sociedad: esbozo de sociología comprensiva*, la autoridad tradicional y el carisma de los líderes pueden perpetuar estas redes, manteniendo el poder en manos de unos pocos, lo que supone que la alternancia política puede fomentar la renovación de políticas y reducir el clientelismo al introducir nuevas perspectivas y enfoques en la administración pública (Dahl, 1989).

La elección de Juanita Cruz en 2019 marca la entrada de MORENA en la administración local. La llegada de MORENA podría representar un cambio significativo en las políticas locales y la gestión del transporte. Este cambio puede reflejar una respuesta a las demandas sociales y una búsqueda de mayor equidad y justicia social. La inclusión de nuevos actores políticos puede fortalecer el capital social y fomentar una mayor participación democrática (Putnam, 2000). En este orden de ideas, se puede señalar que se hacen presentes las redes de influencia familiar, ya que varias de las familias mencionadas en la *Tabla 3* han tenido miembros en cargos municipales, indicando una continuidad de poder e influencia.

Tabla 4. Presidentes municipales y periodos de gestión municipal de Huajuapán de León 1999-2021

#	Periodo	Presidentes Municipales	Partido gobernante
1	1999-2001	Bernardo Barragán Salazar	PAN
2	2002-2004	Ramona González García	PAN
3	2005-2007	Procopio Martínez Ramírez	PAN
4	2008-2010	Marta Elsa García Manzanares	PRI
5	2011-2013	Francisco Círego Villagómez	PAN
6	2014-2016	Luis de Guadalupe Ramírez	PAN
7	2017-2018	Martín Aguirre Ramírez	PRI
8	2019-2021	Juanita Cruz Cruz	MORENA

Elaboración propia tomada de (*idem*)

Cabe mencionar que en las elecciones municipales prevalecen las alianzas y coaliciones entre los partidos PRI, PAN y PRD. En diferentes contiendas electorales rotan la titularidad del partido que pretende llegar al gobierno municipal, por lo que en esta parte del proceso de análisis hacemos referencia al comportamiento político electoral en los tres ámbitos de gobierno: local, estatal y federal. A través de ellos se han encontrado algunos rasgos distintivos, especialmente en las formas que adquieren en los periodos electorales.

Si bien, cuando los ciudadanos de Huajuapán eligen partidos alternos, buscan propiciar cambios, es decir, que sean otras familias las que accedan a los cargos municipales. De acuerdo con el comportamiento electoral del periodo sí se logra la alternancia de partidos, sin embargo, los cambios de partido no necesariamente permiten el cambio de las familias, ya que algunas rotan de partido y otros heredan los cargos, lo que hace que no haya alternancia ni cambios en el poder.

Ahora bien, la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones a través del voto alterno demuestra que los electores si pretenden generar cambios al momento de elegir a sus gobernantes. Por este hecho se supondría que los representantes de los partidos tendrían que haber sido cautelosos en la resolución de demandas sociales debido al permanente tránsito partidista. Este proceso de ascensión, modificación o conservación del poder viene acompañado de otros rasgos distintivo que estudiamos del periodo 2000-2020:

- a) Se ha observado un incremento en la llegada de nuevas familias al gobierno municipal, los cuales no provienen de élites locales, sino que son emigrantes de otros municipios, por lo que incursionan nuevos actores en el ejercicio del poder. Esta situación ha provocado una mayor competencia en las prácticas clientelares, así como la búsqueda de nuevas formas de proselitismo político, la presencia de nuevas prácticas gubernamentales y de gestión del voto.
- b) Se confirma la participación casi permanente de algunas familias en los cargos públicos, lo que incluye a presidentes municipales. Este grupo de actores ha sido partícipe de los resultados de la vida económica, política y social del municipio.

Los regidores que han logrado estar en más de una administración. Como autoridades electas se encontraron a nueve personajes, de los cuales sobresalen los dos partidos que han gobernado el municipio. Lo que suma tres regidores del PAN y tres provenientes de las filas del PRD. De igual forma, el PRI tiene dos regidores que se han mantenido en los cargos y, por último, el PVEM mantiene únicamente a un personaje emanado del PRI el cual ha acaparado el cargo desde que llegó a ese partido. A continuación, se ilustra de mejor manera en la *Tabla 6*:

Tabla 5 Personajes que han fungido como regidores en más de dos administraciones municipales 2000-2020

Número	Partido político	Autoridad municipal
1	PAN	Diego Vázquez Rosario
2	PAN	Jaime Silva Hernández
3	PAN	Alfredo Loranca Abad
4	PRD	Marcos Avendaño Bautista
5	PRD	Pablo Crespo de la Concha
6	PRD	Víctor Hugo Espíndola Galicia
7	PRI	Ithalivi Salazar López
8	PRI	Enrique Camarillo Ramírez
9	PVEM	Víctor García Nájera

Elaboración propia tomada de (*idem*).

A partir de la información anterior, podemos decir que las familias que han prevalecido casi de forma permanente en el gobierno, tanto a nivel estatal como en el federal, son la familia López, los cuales han ampliado y creado su propia red a partir de sus familiares (hijos, primos, sobrinos, tíos), logrado obtener así sus cargos como diputados, regidores y/o funcionarios públicos en las diferentes áreas de gobierno; la familia Martínez Ramírez, los cuales han logrado que dos hermanos y el hijo de uno de ellos fueran presidentes municipales. Cabe mencionar que uno de ellos ha logrado dos veces el cargo de presidente municipal, además, padre e hijo han ostentado cargos de diputados locales y federales; los Martínez se han convertido en la familia con más quejas públicas debido a que existe evidencia de que se han apropiado no sólo del gobierno municipal, sino también de muchos predios, la población reconoce que todo lo han logrado gracias a sus relaciones clientelares, por otra parte, sus prácticas han sido dirigidas desde el Partido de Acción Nacional, por lo que se resalta que las elecciones contenidas y ganadas han sido por la vía de alianzas con diferentes partidos, los cuales no necesariamente son los mismos: PRI, PVEM, PRD, ALIANZA y CONVERGENCIA.

En particular, la familia Martínez suma rasgos que señalan que el cacicazgo y/o élites del municipio han incorporado a nuevas familias, por lo que quedaron atrás las familias adheridas al sistema productivo, comercial y profesional, y, en su lugar, la nueva élite política dio paso a nuevos actores, quienes ahora son propietarios de grandes extensiones de tierras. Esta familia surgió de campesinos y obreros perspicaces que lograron aprovechar otras oportunidades para generar riqueza, sobre todo gracias a las oportunidades que les dio una relación partidista.

Gracias a la eficacia de su liderazgo, los logros de emprendimiento y prácticas clientelistas gozan de estos privilegios, principalmente en la rama inmobiliaria, por ejemplo, ser dueño y titular de una de las cuatro notarías más prominentes de la región mixteca. En suma, podemos decir que los presidentes y regidores municipales han dejado de ser de una clase exclusiva de familias adineradas, pues han surgido nuevas formas, clases y estructura de actores que han contribuido a la creación de nuevas familias, grupos de poder y formas de ejercicio de este, sobre todo influido en la transformación y gestión del territorio.

3.2.3 Relaciones entre los cargos públicos y el transporte

Llegado a este punto podemos observar que, aunque el clientelismo conserva y sigue reproduciéndose en la sociedad moderna, la mayoría de las prácticas del viejo modelo, es decir, la corrupción, el gasto del erario para financiar las redes clientelares, así como las conexiones y vinculación, y el fenómeno de cacicazgo han ayudado a identificar territorialmente la nueva estructura de las relaciones clientelares (Buitrago, 1989).

Respecto a los nuevos líderes políticos es relevante decir que provienen de una parte de la sociedad que ha forjado nuevas formas de salir de la pobreza y marginación, como resultado de lo cual han dejado atrás su estatus en un sector social excluido (donde tampoco contaban con cercanía a las élites de la clase alta e intelectual). Estos líderes fueron construyendo su propio modelo de inserción. Asimismo, es importante decir que en las ocho administraciones municipales prevalece la presencia de regidores que tienen relación directa con el transporte público colectivo-taxis, de los cuales se han encontrado diez familias de las más influyentes en este sector. Llama la atención que el PRI es el partido con mayor presencia de autoridades municipales relacionadas con el transporte, el cual concentra el 80%. Además, se ha encontrado que líderes y miembros tienen descendencia familiar y al mismo tiempo provienen de filas corporativistas.

En la *Tabla 7* se muestra la relación de regidores vinculados al servicio de transporte en Huajuapán de León entre los años 2000 y 2020, la cual es desglosada por partido, gobernante y períodos específicos. A partir de esta información podemos examinar cómo la afiliación política de los regidores influye en la gestión del transporte y la apropiación territorial, ya que se evidencian las implicaciones de estas relaciones en el contexto de la dinámica de poder local. Mediante esto podemos inferir que la influencia de los regidores vinculados al servicio de transporte en Huajuapán de León tiene importantes implicaciones en la gestión del transporte y la apropiación territorial, de la cual sobresale la prevalencia del PRI en este ámbito, ya que sugiere e ilustra una consolidación del poder y la influencia en la toma de decisiones relacionadas con el transporte.

Tabla 6. Regidores relacionados con el servicio de transporte 2000-2020

Partido gobernante	PAN	PAN	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	MORENA	Periodo
Periodo	1999-2001	2002-2004	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016	2017-2018	2019-2021	2000-2020
PAN	0	0	1	0	0	1	0	0	2
PRI	2	0	2	0	0	2	2	0	8
PRD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	0	3	0	0	3	2	0	10

Elaboración propia tomada de (*idem*).

El análisis de las dinámicas de poder en Huajuapán de León presentada anteriormente no sólo revela la constancia de algunos partidos políticos en el poder, sino que también permite revelar cómo las conexiones familiares y sociales influyen significativamente en la gestión del transporte público y en la toma de decisiones políticas, ya que los regidores mantienen una relación directa con el sector del transporte, sea esta por parentesco con líderes del transporte o por su propia posición como líderes dentro del mismo.

La tabla siguiente proporciona una visión detallada de cómo los vínculos familiares y las lealtades políticas se entrelazan, siendo capaces de crear y consolidar una estructura de poder en la que las relaciones personales juegan un papel crucial. La prevalencia de estas conexiones dentro de los partidos PRI y PAN pueden sugerir cómo el capital social y el nepotismo es capaz de influir en la política local y en la gestión de servicios públicos esenciales. Además, muestra a los nombres de los regidores destacados por su relación con el transporte, indicando su afiliación política y por ende la naturaleza de su relación o parentesco.

Como resultado, se ha podido encontrar que los actores sociales representan un monopolio en varios servicios, uno de ellos, y de los más productivos económicamente, fue el transporte. Entre los apellidos pioneros encontramos a los siguientes: Ramírez López (Hermano del exgobernador), Camarillo Gatica (líder priista y representante del más grande grupo de transporte en el municipio), Familia Pacheco (líderes y activistas del PRI). De las familias mencionadas se abren varias corrientes que más tarde hacen contrapeso a los grandes beneficiados del transporte.

Las *Tabla 8* y *9* proporcionan una visión detallada de la asignación de regidurías relacionadas con el transporte y la movilidad en el gobierno municipal de Huajuapán de León

durante el periodo 2000-2020, asimismo presentan información sobre los presidentes municipales, los partidos políticos en el poder y los regidores asignados en áreas clave como movilidad, vialidades y transporte, lo que nos permite comprender cómo la política local y la distribución de responsabilidades influyen en la gestión del transporte y la planificación urbana en Huajuapán de León.

**Tabla 7. Regidores que sobresalen por su relación con el transporte
2000-2020**

Partido político	Relación y/o parentesco	Nombre de la autoridad municipal
PRI	Hija de líder social del PRI	Ithalivi Salazar López
PRI	Sobrino de Exgobernador Heladio Ramírez y sobrino de líder de transporte	Martín Aguirre Ramírez
PRI	Hijo de Líder de transporte	Enrique Camarillo Ramírez
PRI	Líder de transporte	Luis Orea Sandoval
PRI	Líder de transporte	Enrique Camarillo Bautista
PRI	Líder de transporte	Antonia Pacheco López
PRI	Hijo de Líder de transporte	Manuel Antonio Ramírez Pacheco
PRI	Esposa de Líder transporte	Antonia Salazar Montesino
PAN	Hija de Líder de transporte	Elizabeth Herrera
PAN	Hermana de Líder de taxista	Leonila Hernández Arroyo

Elaboración propia con base en resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal en el trabajo de campo, información cotejada con medios de comunicación electrónico del municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

De acuerdo con lo anterior, hay que mencionar que la asignación de regidurías relacionadas con el transporte y la movilidad ha variado en Huajuapán de León entre el año 2000 y el año 2020, reflejando la influencia de diferentes partidos políticos en estas áreas clave. La variabilidad en la asignación de estas responsabilidades puede haber llevado a una falta de continuidad en las políticas de transporte, afectando la planificación y la eficiencia administrativa, por lo que consideramos que entender estas dinámicas es crucial para promover una gestión del transporte más inclusiva, equitativa y sostenible.

Tabla 8. El transporte y la asignación de regidurías del gobierno municipal de Huajuapán de León 2000-2020

Partido gobernante	PAN	PAN	PAN	PRI	PAN	PAN	PRI	MORENA
Periodo	1999-2001	2002-2004	2005-2007	2008-2010	2011-2013	2014-2016	2017-2018	2019-2021
Presidente municipal	Bernardo Barragán Salazar	Ramona González García	Procopio Martínez Ramírez	Marta Elsa García Manzanares	Francisco Círigo Villagómez	Luis de Guadalupe Ramírez	Martín Aguirre Ramírez	Juanita Cruz Cruz
Regidores asignados								
Partido político asignado	PRD	PRD	PAN	PRI	PRI	PRI	PRD	PRI
Movilidad y vialidades				Wenceslao Rodríguez Salazar	Willsanive Sandoval Velasco		Víctor Hugo Espíndola Galicia	Alejandro Rosales Olmos
Vialidad y Transporte	Marcos Avendaño Bautista	Víctor Hugo Espíndola Galicia	Leonila Hernández Arroyo			Fidel López González		

Elaboración propia tomada de (*idem*).

3.4 Marco Jurídico: un instrumento que permea el análisis de las relaciones de poder

¿Qué papel juega el marco jurídico en el análisis del ejercicio del poder? Para poder responder esta pregunta consideramos que son varios los caminos a recorrer y a los que hay que recurrir para acercarnos a las posibles respuestas. Sin embargo, es importante resaltar que se ha requerido reflexionar brevemente una noción teórica sobre el poder, es decir, poner en la mesa de análisis las principales posiciones teóricas al respecto.

Escárcega (2017), menciona que resulta necesario señalar a la teoría jurídica clásica para comprender el marco jurídico, pues en ella se ha planteado la teoría de que el poder descende del Estado y al mismo tiempo es producto de un contrato social representado en la Ley. No obstante, algunos críticos como Michel Foucault, Louis Althusser y Antonio Gramsci, argumentan que el poder no siempre se ejerce mediante un acuerdo de acciones entre individuos o grupos, sino que también puede ser impuesto coercitivamente. Por ejemplo, Foucault (1980), sostiene que el poder se ejerce de manera capilar y a través de microprácticas, Althusser (1970), afirma que el Estado es un aparato ideológico que perpetúa

la hegemonía de las clases dominantes, Gramsci (1971), reconoce que el poder puede ser ejercido coercitivamente cuando es necesario.

Estos críticos descartan la idea de que el Estado sea simplemente un espacio neutral donde se producen diversas disputas y sostienen que en realidad responde a los diferentes intereses de las desiguales clases sociales. En segundo lugar, se menciona a la teoría estructuralista, la cual refiere al poder sólo en términos institucionales y se reduce al marco legal donde se fundamenta al Estado y a sus instituciones como entes representativos. En otras palabras, se le restringe únicamente a la capacidad que tiene para “hacer obedecer la ley”. En tercer lugar, se encuentra la aportación del marxismo, la cual se centra en la atención de las relaciones sociales y el campo de la lucha de clases. Por lo que a partir de estas teorías podemos observar cómo los diferentes intereses se manifiestan en las distintas clases sociales, hecho que se convierte en el centro de atención de las relaciones de poder.

Por último, señalamos la postura de Michel Foucault y la posmodernidad, postura que se ha tomado para esta investigación, la cual nos permite reconocer que las relaciones de poder emergen, atraviesan y se incrustan en todas las relaciones sociales, es decir, están en todas partes. De tal manera que lo podemos hallar en lo cotidiano y en lo más normalizado, ya que es ahí donde se puede visibilizar el ejercicio del poder. Además, una de sus características es que el ejercicio del poder es inestable, indeterminado y, sobre todo, es transitorio; esto quiere decir que no está situado en un solo lugar, en una autoridad o en alguna institución, sino que oscila entre las personas (Foucault, 1980).

A esto se debe agregar que Foucault acuña la idea de que el poder no es algo que se adquiere o comparte, no se conserva, no se compra, no se traspasa, sino que en todo caso se ejerce. De ahí que se piense al poder como un ejercicio o una praxis de las acciones de uno sobre las acciones de otros, ya que encuentra que las relaciones de poder traen consigo una serie de símbolos y cuentan con diversos campos de lucha, lo que da como resultado una red de procesos de dominación que, sin embargo, conducen a una resistencia (Foucault, 1980).

Aunque no es el eje central de este análisis hablar del poder y del marco jurídico desde la perspectiva clásica, consideramos necesario traerlo a colación para fundamentar la importancia que juega en el papel básico de análisis del ejercicio del poder, ya que es a través de él que se pueden observar algunos de los instrumentos que utiliza el poder, como son las instituciones o más bien los mecanismos que ejercen el poder institucionalmente, a saber: las

reglas, las normas y los límites dentro de los cuales se puede llevar a cabo dicho ejercicio, pues es a través de estas leyes y regulaciones de las instituciones es que se ejerce el poder.

De la mano de esto es como hemos podido considerar que el marco jurídico ayuda en el análisis y caracterización de las relaciones de poder, ya que proporciona un conjunto de principios y procedimientos que aseguran que se realice una acción dentro de los límites establecidos por la ley. Esto implica que quienes detentan el poder, ya sean funcionarios públicos, líderes políticos o cualquier otra persona en una posición de autoridad, estén sujetos al mando de la ley, por lo que deberían actuar conforme a ella.

El marco jurídico también establece mecanismos de control y rendición de cuentas para asegurar que el ejercicio del poder se realice, ya que a pesar de que su función se evidencie o se muestre de “manera transparente”, logra internalizarse y normalizarse debido a que proporciona vías legales para la protección de sus intereses, las acciones individuales y colectivas, con aparente resolución de conflictos y disputas entre los diferentes sujetos políticos y sociales, son guiadas hacia sus objetivos.

En resumen, el marco jurídico puede fungir como un punto de referencia crucial para realizar el análisis del ejercicio del poder, ya que se encuentra incrustado a través de algunos estándares y principios necesarios que permiten evaluar su legitimidad, legalidad y posible justicia. Aspecto que nos hace preguntarnos qué importancia han tenido los instrumentos legales que no han logrado la gobernabilidad esperada, ya que el comportamiento en la oferta de transporte colectivo-taxis se ha manifestado una permanente resistencia y desacato a la autoridad. Dicho lo anterior, resaltamos que en este apartado hemos referido a las Leyes dentro del ámbito del Derecho Positivo Mexicano, el cual debe ser entendido como aquel Derecho Legislado donde se establece que la ley debe tener las siguientes características:

- a) Ser justa, equitativa e igual para todo (Piña, 2017).
- b) Ser bilateral, es decir, debe considerar que la relación jurídica tiene que darse necesariamente entre dos sujetos: uno activo y otro pasivo (Piña, 2017).
- c) Es general, no debe tener tendencia o preferencia con una persona o caso particular (Piña, 2017).
- d) Es obligatoria, definitivamente no debe ser una invitación, sino que debe ser un mandato. De hecho, cuando se promulga una ley se señala: «Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento» (Ley del Diario Oficial

de la Federación, 1986). En México, cuando se promulga una ley, se establece que debe ser obligatoria y no meramente una invitación. La "Ley del Diario Oficial de la Federación" instruye que las leyes se deben imprimir, publicar, circular y cumplir debidamente (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1986) (Piña, 2017).

- e) Es coercitiva, lo que quiere decir que si alguno de sus mandatos no es cumplido espontáneamente deben ser obligados y es legítimo el uso de la fuerza para que acaten la ley puntualmente. Justamente, ante este escenario hemos buscado también algunas de las posibles respuestas del “por qué” funciona de manera ilegal el transporte, es decir, ellos no tienen la necesidad de acatar la normatividad del transporte (Piña, 2017).

Resulta conviene recordar que en esta investigación se parte de la idea de que el poder se ejerce, pero también de la intención de traer a colación otras teorías y señalar su presencia en nuestro análisis debido a que ambas permiten un análisis contextual que nos ha llevado a relacionar la complejidad del tema. Tal es el caso de las vertientes desarrolladas entre la teoría de la legitimidad de la orden propuesta por Max Weber y, por otro lado, el pensamiento crítico de Michel Foucault.

Si bien, es cierto que este último no se enfocó en la legitimidad del poder, sino que se dedicó a demostrar cómo se ejerce el poder, lo que incluye relaciones sociales y las prácticas discursivas, nos ha servido de base para evidenciar el contexto del ejercicio de poder en la sociedad moderna. Por lo que el análisis de las prácticas discursivas en Huajuapán de León, basado en entrevistas semiestructuradas con líderes sociales y políticos de las OSC, nos permite revelar y evidenciar cómo el poder se ejerce y se negocia a través del lenguaje y las interacciones sociales, ya que las OSC utilizan el discurso para legitimar sus demandas, resistir las políticas gubernamentales y movilizar a la comunidad.

Estas prácticas que podríamos denominar, siguiendo a Foucault, “discursivas” reflejan y refuerzan las dinámicas de poder local, subrayando la importancia del lenguaje como herramienta de control social y resistencia. La legitimidad del orden es analizada desde dos aspectos que ha evidenciado la razón por la que Weber (1944), sostenía que el cumplimiento de las leyes depende en gran medida de la legitimidad de las autoridades que las promulgan y que las aplican, es decir, la legitimidad debería basarse en la aceptación

voluntaria de las normas jurídicas y del reconocimiento de la autoridad, sobre todo cuando existe resistencia. De ahí que Weber mencionara que uno de los síntomas de la falta de legitimidad de las autoridades es la percepción de que las leyes no son justas, ni tampoco adecuadas para las necesidades y demandas de la población. Por ello consideraba que las leyes y las normas no deben ser algo fijo e inmutable, sino que deben ser flexibles, lo que indica que pueden cambiar y evolucionar en respuesta a las demandas y las necesidades de cada sociedad (1944).

Al igual que Weber, Foucault cuestiona la legitimidad del poder, razón que lo llevó a enfocarse en el poder entendiéndolo como una práctica y en tanto práctica permea en todos los aspectos de la vida, ya que se ejerce de manera cotidiana: lo hace a través de mecanismos o instrumentos que pueden ser la vigilancia, la normalización y la disciplina. Justamente en este entramado es que surge la necesidad de hacer un análisis más profundo de las relaciones que guardan y que motivan las prácticas y acciones de apropiación del territorio por parte de las organizaciones adheridas al servicio de transporte colectivo-taxis para diseñar políticas más eficaces y sostenibles en el tiempo.

Cabe mencionar que la legitimidad del orden depende de la aceptación de las normas jurídicas y el reconocimiento de la autoridad. Según Weber (1944), esto es crucial para el cumplimiento de las leyes, especialmente ante la resistencia, ya que nos sugiere que las leyes deben ser flexibles y adaptables a las necesidades sociales. Foucault (1980), por su parte, entiende el poder como una práctica que permea todos los aspectos de la vida cotidiana a través de mecanismos como la vigilancia y la normalización. Este enfoque resalta la necesidad de analizar las relaciones de poder y las prácticas de apropiación territorial para diseñar políticas más eficaces y sostenibles.

3.5 Políticas públicas implementadas, continuidades, alcances y ámbitos de impacto en materia de TPC

El cada vez menos eficiente papel de las políticas públicas para el desarrollo y crecimiento de las ciudades ha obligado a reestructurar el análisis de su impacto, es decir, replantear cuáles son las mejores acciones y herramientas que puedan orientar y potencializar la labor gubernamental. En este panorama se ha encontrado que existen diferentes modelos teóricos que han contribuido al conocimiento y desarrollo de algunos mecanismos que han sido

eficientes en las políticas públicas. A partir de lo que plantea Ives Meny (1992), hemos encontrado tres:

- El primero tiene un enfoque social, ya que da prioridad al individuo y al pluralismo social desde una perspectiva funcionalista para dar respuesta a las demandas sociales.
- El segundo atribuye al Estado la posición de ser instrumento al servicio de una clase o grupos específicos.
- El tercero se enfoca en interpretar y traducir los desequilibrios y equilibrios desarrollados entre la sociedad, el Estado y el gobierno.

Cabe mencionar que cualquiera de los tres grupos implica la práctica acompañada de acción focalizada por parte del Estado y de sus instituciones. Cuando los gobiernos no muestran importancia para implementar programas que deriven de un análisis integral y socioterritorial que más tarde se convierta en una política pública, se está ante una aparente presencia de gobiernos que no desarrollan políticas públicas para resolver un problema específico, como es el caso del transporte público colectivo. De manera que el papel del Estado en Oaxaca y en el municipio de Huajuapán se reduce a un aparente observador, creando problemas de gobernabilidad y paz social.

Como consecuencia o efecto de esto se presentan situaciones de permanente conflicto social, ya que el desorden en el escenario urbano y territorial provoca la invasión de espacios territoriales para fines habitacionales, los cuales han tenido presencia en las vías primarias y secundarias de la ciudad. Lo anterior ha tenido efectos de inseguridad en la movilidad de los habitantes. De igual forma, esta realidad permite incrementar los indicadores de ingobernabilidad y control social, ya que por la presión que ejercen las OSC relacionadas al transporte resultan ser las más beneficiadas, principalmente por sus prácticas de presión, resistencia y de lucha social. Sin embargo, la pérdida de confianza en el gobierno por su papel inerte es la más normalizada, ya que los habitantes son conscientes de la inoperatividad e indiferencia del gobierno para abordar el problema de ilegalidad del transporte.

A partir de lo antes mencionado, resulta necesario señalar la ideología corporativa en el esquema de políticas públicas de Ives Meny (1992), quien menciona que Schmitter define que el corporativismo es un sistema de representación de grupos ante el Estado, lo que supone que existe una relación vertical mediatizada por una organización con un rol fundamental. A

su vez, señala dos problemas básicos por resolver en el tema de las políticas públicas y la relación OSC-Estado, ya que desde su perspectiva son el resultado de un compromiso entre grupos competidores (transportistas alineados a grupos corporativos del PRI) y los portavoces de los grupos afectados (transportistas separados de grupos primarios corporativos y nuevos grupos sociales históricamente desplazados, presencia de nuevos grupos corporativos relacionados ahora con MORENA y/o excluidos de estos beneficios).

Por lo que el primer problema fue identificar quiénes y cuáles eran las organizaciones que formaban parte de estos grupos centrales que han ejercido el control. Sin embargo, el reto aún mayor ha sido señalar los intereses corporativistas que han estado detrás de la falta de eficacia y eficiencia de las políticas públicas que, en este caso, se evidenciará en los estudios socioterritoriales a partir de la movilidad y del transporte. Por lo que el segundo problema a resolver radica en confirmar los modelos de organización y representación local, así como caracterizar el rol que representan dentro del sistema político mexicano.

Lo antes expuesto implica hablar de políticas públicas relacionadas a un sistema neocorporativista o pluralista. De hecho, Ives Meny (1992) menciona que en los sistemas pluralistas la organización de los intereses es voluntaria, sin embargo, también hay elementos de coacción como lo es la afiliación a ciertas organizaciones o grupos de interés. En éstos el Estado puede intervenir de forma indirecta para producir y estructurar algunos intereses en específico, modelo que básicamente no se identifica con el caso de estudio, pero que en relación a las características neocorporativistas encontramos que se desarrolla en un intercambio entre el Estado y las Organizaciones, ya que el Estado confiere seguridad jurídica a la presencia de monopolios, asegurando políticas internas a las OSC y también asegura que las políticas acordadas sean aplicadas y respetadas, creando un acuerdo bilateral.

Dentro del neocorporativismo se encuentran muchas ramificaciones para operar, sin embargo, nos referimos a la ruta que ha llevado a la representación bajo la vía de exclusividad de algunos grupos, tal es el caso de la administración del territorio, la movilidad y el transporte. Tanto en Oaxaca como en Huajuapán se ha desarrollado una numerosa, creciente y constante creación de organizaciones, hechos que han trascendido hasta el límite de sus capacidades, lo que significa que han permitido ceder el control del Estado a las OSC, desarrollando así una constante pugna y lucha para la satisfacción de sus propios intereses.

Ante este panorama ha sido necesario especificar los instrumentos legales que están estipulados para gobernar en materia de transporte. Por ejemplo, se han encontrado algunos que dan evidencia de la presencia de políticas públicas desarrolladas de forma muy general, los que a su vez cuentan con muy escasas estrategias para resolver los problemas del transporte público colectivo-taxis. Para ello, ha sido necesario analizar algunos instrumentos de los cuales sobresalen: planes estatales del gobierno de Oaxaca, planes municipales de Huajuapán, así como informes de gobiernos respectivos al periodo de estudio 2000-2020.

En la *Tabla 9*, presentada anteriormente, se ilustran las acciones del gobierno en materia de transporte colectivo, así como el Plan de Desarrollo Municipal y de Desarrollo Urbano, en esta veíamos que durante los periodos de los gobernadores Ulises Ruiz (2004-2010) y Gabino Cue (2010-2016) las acciones en materia de transporte público colectivo en Oaxaca fueron limitadas y enfocadas a la infraestructura vial general. Aspecto que nos permite indicar que ante la falta de políticas específicas para el transporte colectivo se puede reflejar una omisión significativa en la gestión de movilidad urbana, perpetuando problemas de acceso y eficiencia en el servicio, lo que sugiere una oportunidad perdida para mejorar las condiciones de transporte público en un periodo crítico de crecimiento urbano y necesidad de modernización.

En contraste a estos gobernantes, la administración de Alejandro Murat (2016-2022) fue capaz de introducir varios programas y normativas dirigidos específicamente a mejorar el transporte público colectivo. Iniciativas como "Sin placas no me subo", la Norma Técnica nt-oax-semovi-06-2020 y "Transporte confiable" demuestran un enfoque más estructurado y comprometido con la regulación y eficiencia del servicio. Estos esfuerzos representan un avance significativo hacia la modernización del sistema de transporte, sin embargo, también revelan la necesidad de una continuidad y sostenibilidad de las políticas públicas para asegurar que estos avances se mantengan y se desarrollen a largo plazo.

La administración de Alejandro Murat representa un cambio positivo hacia una gestión más inclusiva y eficiente del transporte público. Sin embargo, es fundamental criticar que muchas de estas políticas, aunque bien intencionadas, requieren una implementación coherente y evaluaciones continuas para asegurar su efectividad. La falta de seguimiento y adaptación puede resultar en iniciativas que no logran cumplir con sus objetivos a largo plazo, por lo que es importante mencionar que para el análisis socioterritorial y de las relaciones de

poder en Huajuapán de León, es esencial reconocer cómo las políticas de transporte influyen en la movilidad y la accesibilidad de los ciudadanos, así mismo, que las iniciativas recientes deben ser evaluadas no solo por su implementación, sino también por su impacto en la equidad y la inclusión social. Con relación a esto, consideramos que el enfoque de Foucault en las prácticas discursivas puede ayudar a entender cómo estas políticas se articulan en el discurso gubernamental y cómo son percibidas y resistidas por las comunidades locales. Esto permitirá diseñar políticas de transporte más efectivas y sostenibles, que realmente respondan a las necesidades de la población.

Por lo que se refiere a la *Tabla 10*, se presenta un análisis de los Planes de Desarrollo Municipal (PDM) y de Desarrollo Urbano (PDU) de Huajuapán de León enfocándose en la problemática diagnosticada en materia de vialidad y transporte, así como las acciones y reglamentos implementados entre 2014 y 2016. Este análisis examina las principales problemáticas identificadas y las acciones propuestas para abordar estos desafíos, destacando la efectividad y las áreas de oportunidad en la planificación urbana y el transporte público. Sobre todo, destaca la necesidad de una planificación urbana y de transporte más integral y coordinada en Huajuapán de León.

Tabla 9. Principales acciones del gobierno del Estado de Oaxaca en materia de Transporte público colectivo 2000-2020

Gobierno Estatal	Informes de gobierno	Secretaría	Programa		Objetivos
Ulises Ruiz	2004-2010	COTRAN	Sin información de	transporte colectivo	Informa sobre el tratamiento de afluentes, ampliación y modernización de vialidades, libramientos, puentes vehiculares y carreteras
Gabino Cue	2010-2016	COTRAN SEVITRA	Sin información de	transporte colectivo	Sobresale: “en nuestro afán de servir a Oaxaca, hemos tenido errores e insuficiencias, pero también ha sido clara nuestra disposición de corregir auto críticamente el rumbo y subsanar con humildad nuestros yerros” Informa solo obras de infraestructura en los 6 años de gobierno.
2016-2022		Desarrollo urbano y ordenamiento territorial	Plan	estratégico sectorial	
Alejandro Murat	2016-2022	SEMOVI	1.- “Sin placas no me subo”	Región de Valles Centrales	Dirigido a aquellos taxis concesionados que por alguna razón no hubieran cumplido con el trámite correspondiente.

2.- Convenio de colaboración con las agencias de autos de la ciudad de Oaxaca de Juárez	A fin de incentivar el registro en el Estado de 2 mil vehículos nuevos en promedio que salen emplacados de las agencias.
2.- Norma Técnica nt-oax-semovi-06-2020 “Cédula de Evaluación al Desempeño del Transporte Público en Modalidad de Colectivo”	Instrumento diseñado para la medición de la eficiencia y suficiencia de las rutas del transporte público colectivo, que consta de cuatro criterios (operativo, administrativo, cumplimiento de las medidas sanitarias y estado de las condiciones físicas y mecánicas de la unidad)
3.- “Transporte confiable”	Definir y aplicar acciones que permitan conformar un sistema de transporte público regulado y ordenado, Que satisfaga las necesidades de movilidad en el Estado, con criterios de calidad y eficiencia
4.- Sitio Confiable	Actualizar administrativamente los sitios, así como garantizar que los taxis brinden un servicio de calidad a los usuarios.
5.- “Curso “Normatividad para una movilidad segura e incluyente”.	Que los participantes conozcan los lineamientos que establece la SEMOVI para que realicen de manera eficiente, cómoda y segura sus servicios, al tiempo que desarrollen actitudes de calidad y calidez hacia los usuarios

Elaboración propia a partir de los Informes de gobierno 2010, 2016, 2020-2022 del Estado de Oaxaca, tomado de H. Ayuntamiento Constitucional. (2010). *Informe de gobierno, Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2008 - 2022.

El análisis de los planes de desarrollo y las regulaciones en Huajuapán de León nos hizo revelar una brecha entre la identificación de problemas y la implementación de soluciones efectivas. Si bien, el Reglamento de Vialidad de 2015 introduce importantes medidas de regulación, la falta de propuestas concretas en los planes de desarrollo urbano subraya la necesidad de una planificación más integral y proactiva.

Para mejorar la movilidad y el transporte en Huajuapán de León es esencial que las autoridades no sólo identifiquen problemas, sino que también desarrollen y ejecuten estrategias específicas y sostenibles. Esto incluye la colaboración con las OSC y la comunidad para asegurar que las soluciones propuestas sean prácticas y efectivas. El enfoque en la regulación debe ir acompañado de esfuerzos para mejorar la infraestructura y los servicios de transporte público.

Tabla 10. Planes de Desarrollo Municipal y de Desarrollo Urbano de Huajuapán de León, Oaxaca., 2000-2020.

PMD	PDU	Problemática diagnosticada	Acciones
	2014-2016	Vialidad y transporte 1.- Descripción de vialidades regionales, primarias y secundarias 2.- Zonas de conflicto vial: a) servicios públicos centralizados, b) aglomeración de bases de transporte, c) tránsito lento por rutas circulación de vehículos 3.- Bases del servicio de taxis en el centro de la ciudad	Sin propuestas
	Reglamento de vialidad 2015	Art. 62 XLIV. Realizar ascenso y descenso de pasaje en lugares no autorizados. (Vehículos del servicio público de transporte). XLV. Conducir sin licencia o permiso específico para el tipo de unidad. LVII. Prestar servicio público de transporte de pasajeros o de carga sin contar con la concesión, permiso o autorización. Art. 87 XXVII. En cualquier lugar a los vehículos del servicio de transporte público que no cuente con ruta fija; TÍTULO V, DEL TRÁNSITO DEL TRANSPORTE PÚBLICO CAPÍTULO PRIMERO: DE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS V. Exhibir en lugar visible la identificación del conductor, la cual deberá contener fotografía reciente, nombre completo, datos de la unidad, ruta y número telefónico para quejas; VII. Quedan obligados a revisiones físico-mecánicas periódicas, de acuerdo con los programas o calendarios que establezcan las autoridades competentes VIII. Circular únicamente por las vías autorizadas por la autoridad municipal. XII. El conductor deberá portar su licencia de conducir vigente y portar la tarjeta de circulación vigente del vehículo, en original o copia certificada ante notario, las placas de circulación de la unidad deberán portarse en el sitio que el fabricante de esta haya destinado para tal fin. CAPÍTULO TERCERO DE LOS SITIOS Y TERMINALES ARTÍCULO 114.- Los vehículos destinados al servicio público de pasajeros y/o carga, solo podrán estacionarse para prestar servicio público en sus sitios respectivos, previamente autorizados por la autoridad competente. ARTÍCULO 115.- La Jefatura de Vialidad Y Movilidad Municipal, dentro de su jurisdicción está facultada para emitir la factibilidad correspondiente ante la autoridad competente, para la supresión o cambio de ubicación de los sitios que constituyan algún problema relacionado con la organización o planeación de la vialidad. (la sanción correspondiente que establezca la Ley de Ingresos Municipal en vigor y el presente Reglamento)	

Elaboración propia con base en resultados de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal en el trabajo de campo, información cotejada con medios de comunicación electrónico del municipio de Huajuapán de León, Oaxaca tomada de XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> y GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/> (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

3.5.1 El conflicto desde el espacio urbano

La ciudad de Huajuapán puede ser vista como un lugar donde se concentran los problemas y conflictos de diferentes sectores. Sin embargo, el tema de transporte es el escenario en el que se ha podido observar la mayor presencia de conflicto y lucha social, lo que coloca a la ciudad como un espacio de concentración económica y política. A razón de esto, las OSC se han

convertido en una fuerza política y social que puede llegar a desafiar y transformar los espacios urbanos a través de sus movilizaciones.

De acuerdo con los antecedentes históricos de los procesos de urbanización en Huajuapán, se infiere que han sido influenciadas y/o condicionadas por aquellas formas particulares que han producido las OSC a través de sus luchas. Espinosa (2000), como se citó en Tarrés Barraza (2014), menciona que las demandas urbanas que representan estas luchas siguen produciendo y reproduciendo actores y sujetos con características específicas, esto sugiere que las tramas de relación social se renuevan y que la esfera pública de la ciudad se hace más compleja, lo que se traduce en un proyecto analítico que permanece abierto para seguir produciendo estrategias para superar dicotomías como el fenómeno clientelar pasivo frente a protestantes activos. De ahí que los actores reflejan que han producido racionalidad múltiple con escenarios superpuestos bajo condiciones en permanente cambio.

Por otra parte, Melucci (1999) menciona que la acción colectiva refleja el resultado de una tensión que causó disturbios en el equilibrio del sistema social, en este sentido la tensión produce ciertas creencias que suelen ser generalizadas, pero sobre todo que logran movilizar a la acción. Con ello se busca un nuevo equilibrio del sistema, ya que la complejidad de la acción colectiva es justamente lograr ligar las conductas de carácter conflictivo a la estructura que presenta cierta sociedad, lo que se implica explicar al mismo tiempo cómo se forman, se manifiestan y cuáles son aquellas nuevas creencias e identidades producidas durante y después de la tensión.

Desde la perspectiva de Melucci (1999), la acción colectiva no resulta ser únicamente una respuesta a una situación de injusticia, sino que resulta ser un proceso de construcción de identidades y solidaridades, lo cual permite una redefinición de las relaciones sociales y políticas. Para el caso de la movilidad del transporte en Huajuapán se puede decir que los sitios de transporte que operan en la ilegalidad han estado construyendo una identidad y una solidaridad en torno a su actividad o servicio, de esta manera están redefiniendo las relaciones que guardan los usuarios de transporte con las autoridades.

De ahí que la acción colectiva sea un proceso dinámico y de constante cambio. Además de que la acción colectiva que han construido las OSC relacionadas con el transporte en Huajuapán guarda un patrón preestablecido, como lo es la resistencia a las leyes y reglamentos de transporte. Sin embargo, las acciones de las OSC presentan circunstancias

específicas que exigen observar las dinámicas y las formas específicas de resistencia y lucha que emergen en torno a la movilidad y no simplemente aplicar teorías o modelos preestablecidos. Al respecto habrá que decir también que la participación de las organizaciones sociales en el proceso de urbanización es un tema complejo, ya que estos temas han sido abordados desde diferentes perspectivas críticas cómo son los autores de Henry Lefevre, David Harvey, Manuel Castells, Saskia Sassen, Edward Soja y Arnstein Sherry. Algunos de los temas que sobresalen son:

- *Marginación y Exclusión:* en algunos casos, dicha participación se presenta como un aparente maquillaje que trata de cubrir las imperfecciones, decadencias y marginación social que existe al interior de la ciudad, donde la participación de algunas organizaciones busca legitimar el proceso de urbanización, pero sin abordar los problemas internos reales. Algunas participaciones pueden formar parte de acuerdos y/o negociaciones para el logro de objetivos de ciertas organizaciones, estos grupos se mezclan entre sí a sus agremiados y asisten los eventos políticos para el inicio de obras, o bien para la inauguración de obras urbanas de algunas colonias o agencias en el municipio. La presencia de estos grupos suele tener una relación directa con partidos políticos en el gobierno, pero también encontramos la contraparte, es decir, aquellos grupos que buscan desestabilizar los eventos del gobierno para ejercer presión sobre sus demandas, logrando llegar a negociaciones.
- *Intereses políticos y económicos:* en esta forma de participación se encuentran ciertos rasgos que manifiestan intereses políticos y económicos. Este proceso segrega más a las organizaciones, ya que no todas pueden ser beneficiadas al mismo tiempo. La capacidad de negociación puede determinar qué grupos son excluidos o incorporados a los beneficios demandados. De igual forma, la presencia de manipulación por intereses de grupos específicos termina en la imposición de decisiones que no necesariamente representan los intereses de las mayorías.
- *Desigualdades económicas:* la participación ciudadana puede estar influenciada por ciertos grupos que dominan el territorio, algunos de estos agentes son promotores de bienes raíces. La presencia de grupos económicamente poderosos limita la capacidad de influencia de las OSC. La fuerza de las prácticas y acciones de las organizaciones

quedan desprotegidas y lejos de contar con posibilidades de entrar en la lucha por defensa de algún territorio, es decir, el poder económico les limita el acceso a los mecanismos de participación.

- *Falta de recursos y capacidades:* dentro del grupo de OSC no todas tienen la misma capacidad económica para participar de forma efectiva en algunos procesos determinantes de la urbanización. Un aspecto relevante tiene que ver con el acceso a la información privilegiada a la que no todas las organizaciones tienen acceso, otra tiene que ver con que existe la presencia de organizaciones que no cuentan con los recursos, pero que, sin embargo, no siempre es por la inexistencia de ellos, sino porque los mecanismos de captación económica no siempre son canalizados de forma directa a la organización, pues muchos recursos no son auditados ni se sabe el fin último de ellos. De igual forma, existen participaciones que gradualmente han logrado mayor inclusión del Estado para la obtención de recursos y apoyo necesario para su presencia social.
- *Falta de coordinación:* las OSC pueden presentar obstáculos al interior y al exterior, los cuales tienen relación con los mecanismos de coordinación y cooperación entre ellas, situación que puede desatar una especie de conflictos y reducir las posibilidades de actuar como frente para el logro de objetivos, como son las luchas y/o resistencias ante ciertos mecanismos que el Estado intente implementar, ya que la participación de algunas organizaciones terminará en conflicto por falta de organización y acuerdos entre los involucrados. Muchas son las barreras y desafíos que deberán librar para evitar reducir sus capacidades efectivas para trabajar y fortalecer sus recursos.

3.6 ¿Cómo se producen formas de apropiación territorial, aquellas que se articulan al servicio público de transporte colectivo del municipio de Huajuapán de León, y que tienen como base relaciones corporativas clientelares entre representaciones sociales y el Gobierno?

A partir de una observación socioterritorial y del análisis relacional se buscó responder y describir una de las posibles respuestas a la pregunta de investigación planteada en esta investigación desde la perspectiva teórica del poder de Michel Foucault. Sobre la base de las

condiciones anteriores, se fue examinado el “cómo” del poder, así como la manera en que operaba a través de tres ejes centrales, a saber, instituciones, discursos y prácticas sociales. Así pues, se fue atravesando el tejido hasta ir destacando la importancia de concebir cómo las estructuras de poder son capaces de influir en la formación del conocimiento y en la regulación de la sociedad en diferentes aspectos del tejido social.

Recordemos, “el poder circula”, “está incrustado en el tejido social”, “está en todos lados”, “son relaciones que se dan a través de flujos de información”, “se ejerce con acciones” sobre otras acciones, “produce sujetos y verdades”, “es múltiple”, por eso tiene una compleja articulación, normaliza las acciones a través del discurso y las disciplinas, pero sobre todo utiliza mecanismos que pueden ser de sujeción, explotación y dominación, lo que lleva al uso de la fuerza, es decir, utiliza formas de resistencia al sometimiento, a la sumisión y la desigualdad. A partir de este análisis de las relaciones de poder se intentó observar aquellas relaciones corporativo-clientelares que se dan entre el territorio de Huajuapán en el cuadrante noroeste (zona 1), las organizaciones de la sociedad civil (OSC), el transporte colectivo-taxis, el gobierno y los usuarios de las rutas y sitios existentes en la mancha urbana de la ciudad. Cabe decir que el contexto histórico de las 21 OSC tiene antecedentes de rupturas, continuidades y discontinuidades que han adquirido nuevas formas de relacionarse, crear alianzas, uniones, fragmentaciones, etc., todas ellas arraigadas en el contexto social y territorial a través de los recursos de movilidad.

Con relación a esto podemos decir que el ejercicio del poder y la apropiación territorial se ha producido a través de las OSC de forma simbólica, es decir, las representaciones sociales de las OSC y los diferentes discursos y producción de verdades, en su forma concreta, se encuentran en las prácticas sociales, las luchas y resistencias; en su forma normativa, se han encontrado los usos y costumbres de grupos indígenas que han luchado en defensa del territorio por siglos y también los instrumentos de poder institucionalizado a través del marco jurídico.

Teniendo presente que el ser humano se encuentra inmerso en un sin número de relaciones de producción y de significación, es evidente que se le considere como parte del tejido de relaciones de poder muy complejas. Razón que permitió analizar estas relaciones de poder a través de las resistencias o luchas, es decir, a partir de las acciones que hacen posible a través del comportamiento de los sujetos en respuesta a que las relaciones de poder

se inscriben comportamientos que no son del todo aceptados, sino, incluso, problematizados. Algunos ejemplos de esto es que prohíben, constriñen, amplían o reducen, incitan, seducen, dificultan, facilitan e inducen. De ahí que las relaciones de poder, según Foucault, sea una acción sobre la acción, o bien, sobre acciones eventuales, actuales, presentes o futuras.

Las resistencias a la desigualdad, explotación y sumisión han sido la bandera de las OSC en el territorio de Huajuapán. Justamente ellas fueron nuestro punto de partida, ya que son los mecanismos que nos permitieron observar cómo se manifiestan estar en contra de los diferentes tipos de poder. Además, ante la pregunta de ¿por qué se dan las resistencias de estas OSC? la respuesta es que, desde la Teoría de Foucault, ellas funcionan como una especie de catalizador químico, es decir, resultan como evidencia de las relaciones de poder, ya que en ellas se inscriben, por lo que fue más pertinente descubrir los puntos de aplicación, así como los métodos que han utilizado a partir de los planteamientos de Foucault.

Las luchas sociales cuestionan el estatus del individuo, buscan en todo momento romper lazos con otros, ya que se oponen a los efectos del poder. Luchan porque cuestionan el modo en que circula y funciona el saber, por lo tanto, las luchas sociales de las OSC relacionadas al transporte público colectivo taxis están en constante rechazo, denunciando su praxis porque se oponen a los mecanismos de dominación, explotación y de sometimiento a otros, buscan combatir todo lo que para ellos los ata como una manera de sujeción contra formas de subjetividad y de sumisión.

3.6.1 Análisis de poder

Para analizar estas relaciones de poder corporativo-clientelar y la apropiación territorial vinculadas al servicio de transporte colectivo-taxis, se requirió de las cinco características centrales para analizar el poder propuestas por Michel Foucault, (1988) como son:

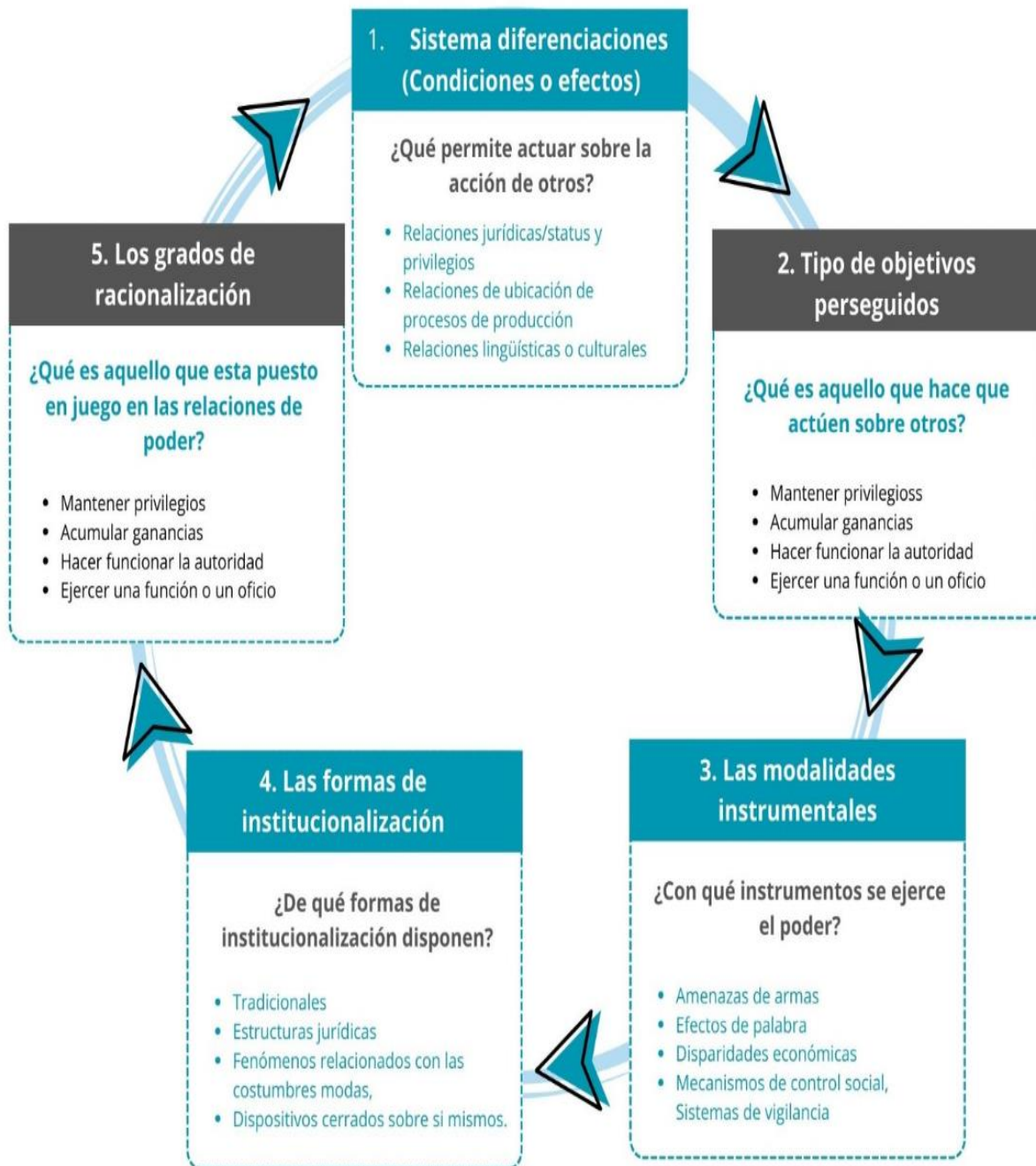
1. El método de diferenciaciones (condiciones o efectos).
2. Los tipos de objetivos perseguidos.
3. Los grados de racionalización.
4. Las formas de institucionalización.
5. Las modalidades instrumentales.

A través de estas líneas conductoras o ejes de observación se buscó dar respuestas y generar conclusiones de nuestra investigación. Al relacionar movilidad, marco legal, gobierno, OSC y apropiación del territorio, se pudo comprender cómo el poder se ejerce, se negocia y se resiste en el contexto de Huajuapán de León. Asimismo, que este enfoque permite diseñar políticas más efectivas y sostenibles que respondan a las necesidades de la población, promoviendo una mayor equidad y justicia social.

De la mano de esto podemos decir que el análisis del poder se enriquece al considerar estos componentes de manera integral y multidisciplinaria. Cada elemento se relaciona con los demás en un ciclo continuo de interacción y negociación del poder. Este enfoque permite una comprensión más profunda de cómo el poder se ejerce y se reproduce a través de diversas prácticas y relaciones sociales.

Esquema 2. Análisis del poder²⁵

²⁵ Elaboración propia tomada de Foucault, M. (1988). El sujeto y el poder. *Revista Mexicana de Sociología*, 3, (50), 3-20. <https://perio.unlp.edu.ar/catedras/cdac/wp-content/uploads/sites/96/2020/03/T-FOUCAULT-El-sujeto-y-el-poder.pdf>.



3.6.2 El sistema de diferenciaciones

Los sistemas que permiten actuar a los líderes, representantes y activistas que personalizan a las OSC sobre las acciones de restricción y acceso a ser beneficiados por una concesión o permiso para ofertar el servicio de transporte público colectivo-taxis son los siguientes:

1. El servicio de transporte en Huajuapán según la investigación de campo realizada nos remonta a los años sesenta, cuando las relaciones Partido (PRI)-Sistema-Estado-Sociedad Civil vinculan y articulan a los diferentes sectores sociales en una dinámica de apoyo a grupos de interés, los privilegiados por el sistema, los elegidos para brindar diferentes servicios públicos, tal es el caso del transporte en Huajuapán, con fines de intercambio electoral.
2. Las relaciones económicas en la apropiación de las fuentes de riqueza en diferentes sectores económicos como es el transporte colectivo-taxis y su selecto grupo de familias que podían controlar y disponer a quien sí o a quién no se le permitía entregarse al servicio.

En consecuencia, se infiere que toda relación de poder tiene diferenciaciones que pueden ser al mismo tiempo sus condiciones y efectos. Tales como exclusión social, abuso de autoridad, marginación y pobreza, ubicación de procesos de producción o actividad comercial, así como la producción y reproducción de nuevos ricos y pobres del municipio. Asimismo, se ha podido observar que lo que permite que las acciones de los sujetos (OSC) tengan condiciones para que actúen sobre la acción (dominación, sometimiento, desigualdad) de otros se encuentre a través de tres mecanismos de acción:

- *Relaciones jurídicas y tradicionales (estatus y privilegios)*: El modelo corporativista clientelar ha sido un instrumento creado por el propio Estado, el cual se incrusta a través del sometimiento desigualitario de instrumentos de control como son las concesiones de transporte. Por otro lado, los instrumentos de lucha social, resistencia y protección colocados en el tejido social por parte de las OSC han permitido la creación o diseño de estrategias de racionalidad para alcanzar el objetivo de transitar el territorio sin otro dispositivo de control que no sea el de las propias organizaciones.

- *Relaciones económicas:* Las OSC se han encontrado en una lucha por la apropiación de recursos como es el uso de suelo para la libre circulación del territorio de Huajuapán a través del servicio de transporte colectivo-taxis.
- *Relaciones lingüísticas o culturales:* Las raíces históricas de las OSC tienen una identidad de pueblos originarios o grupos indígenas hablantes de la lengua mixteca y Triqui, ubicados en la mixteca oaxaqueña.

En el esquema e ilustración siguiente se visualiza la problemática del transporte público colectivo en Huajuapán de León, destacando las áreas de conflicto vial y la aglomeración de bases de taxis en el centro de la ciudad. Las imágenes ilustran la concentración de taxis en las áreas centrales, reflejando los desafíos en la movilidad y la gestión del espacio urbano. Desde la perspectiva de Michel Foucault, las regulaciones y prácticas de movilidad son mecanismos a través de los cuales se ejerce el poder (Foucault, 2002). La gestión del transporte público y la regulación de espacios urbanos reflejan cómo se controla y ordena la vida diaria de los ciudadanos. Las prácticas discursivas que sustentan estas regulaciones y la resistencia de las OSC frente a estas normas son cruciales, por lo que la implementación efectiva de los reglamentos y la colaboración con las OSC son esenciales para mejorar la movilidad y la accesibilidad en la ciudad al promover una gestión urbana más equitativa y eficiente.

1.Sistema de diferenciaciones (condiciones o efectos)

¿Qué permite actuar sobre la acción de otros?

a. Relaciones jurídicas y tradicionales de status y privilegios

- Corporativismo
- Concesiones de transporte
- Respaldo de OSC



b. Relaciones económicas en la apropiación de riqueza

- Servicio de transporte



c. Relaciones lingüísticas o culturales

- Grupos indígenas
- Lengua mixteca y triqui



3.6.3 El tipo de objetivos perseguidos

Los objetivos perseguidos por las OSC en relación con los sistemas de transporte son cuatro, los cuales actúan sobre la acción de otros y pueden identificarse en tres etapas:

Objetivos:

1. Mantener privilegios

Las acciones instrumentadas a través de las relaciones corporativista-clientelar han otorgado el privilegio a un grupo de transportistas adherido a corporaciones institucionalizadas, creando un monopolio del transporte durante varias décadas. De igual manera, los instrumentos de lucha y la pertenencia a una OSC han permitido que se produzcan nuevas relaciones con instrumentos no institucionalizados por el gobierno, convertidos en instrumentos de orden social colectivo. En ambos casos han sido mecanismos de control para conservar su participación brindando un servicio de transporte y tránsito en el territorio sin inconvenientes ni restricciones legales.

2. Acumular ganancias

Se ha encontrado un modelo de servicio de transporte dual con una lucha permanente por el control territorial, el cual se presenta a través de la gestión del espacio y la movilidad. El hecho es que en el caso de las OSC estas han logrado tener ahorros y por lo tanto mayores ganancias porque se ahorran no pagar seguros, impuestos, revisiones, entre otros. Sin embargo, el ciclo sigue y por ello pagan cuotas de protección y solidaridad con sus organizaciones.

3. Hacer funcionar la autoridad

Las organizaciones con sus acciones han hecho funcionar otro instrumento de resistencia, el cual ve por el control territorial de las rutas y sitios de taxis.

4. Ejercer una función o un oficio

Ser dueño de un taxi o ser taxista son de las funciones y servicios más accesibles, además es una de las mejores opciones para sobrevivir en una ciudad donde existen muy pocas opciones de empleo.

Etapas:

- **Primera etapa (1960-1970)**

Encontramos a los privilegiados por el corporativismo en un par de familias (CTM, CNC, CNOP). En Huajuapán fueron los pioneros que lograron exclusividad en el transporte y, por

lo tanto, gozaban de un estatus económico por arriba de la media, donde además fungían como representantes del partido oficial con fines clientelares, situación de inclusión selectiva.

- **Segunda etapa (1980-1990)**

Segregación de los mismos grupos clientelares del partido oficial lograron crear nuevos bloques de contraataque en el servicio. Eran los mismos, pero ahora con otras redes clientelares al servicio del sistema, etapa de gran boom económico de los taxistas, ya que los dueños podían ser señalados como “los ricos del pueblo”.

- **Tercera etapa (2000-2020)**

Periodo de inserción de nuevos actores sociales de izquierda con sentimientos de exclusión económica, social y fuerte rechazo al partido oficial por todas las décadas de olvido y pobreza en la que los ha mantenido el sistema. En este contexto, se hacen visibles y comienza una nueva etapa de empoderamiento de la sociedad civil, las OCS son ahora la forma de representación social de los excluidos, de los olvidados, los pobres, los marginados y oprimidos, llega el momento de ellos. A partir del año 2000 toman las calles, colonias y agencias también excluidas del modelo de transporte. En esta etapa, la demanda está casi satisfecha en todo el territorio, ahora se habla de sobrevivencia en el servicio de transporte, así también saltan dudas acerca de los fines de los recursos obtenidos por la vía de líderes, representantes y activistas que representan y protegen los intereses de quienes no gozan de permisos o concesiones gubernamentales.

El esquema e ilustración siguiente destaca cuatro áreas principales relacionadas con la movilidad urbana y el transporte público colectivo: 1. Mantener privilegios, 2. Acumular ganancias, 3. Hacer funcionar la autoridad y 4. Ejercer una función o un oficio. Estas áreas reflejan diferentes dinámicas de poder y prácticas discursivas en la gestión del transporte y la planificación urbana.

2 Tipo de objetivos perseguidos

¿Qué es aquello que hace que
actúen sobre otros?

I. Mantener privilegios

- Relación corporativista-clientelar
- Pertenecer a una OSC
- Conservar su taxi y transitar sin concesión

II. Acumular ganancias

- Monopolio de transporte
- Gestión del espacio y la amovilidad.
- No pagar seguros, impuestos, revisiones, entre otros.

III. Hacer funcionar la autoridad

- Control territorial de las rutas
y sitio de taxis

IV. Ejercer una función o un oficio

- Dueño de un taxi, se taxista,
líder o representante

3.6.4 Las modalidades instrumentales

Las modalidades instrumentales bajo las cuales se ejerce el poder, así como los instrumentos esenciales en el ejercicio del poder son 5 y a continuación los describimos:

1. La permanente amenaza de confrontación social en forma de violencia en las calles, carreteras y espacios públicos. Detonante que se especifica al mencionar que, si no se logran los objetivos, se llegará a las últimas consecuencias, es decir, el riesgo de cobrar vidas, muchas de ellas de población civil indefensa y no involucrada en los hechos.
2. El discurso y los diferentes sujetos y actores sociales. Por un lado, el gobierno local municipal quién se repliega argumentando que es un tema estatal y no le compete dar solución a las demandas, sin embargo, la Ley municipal especifica claramente las facultades municipales sobre su territorio. Por otro lado, encontramos el discurso de las OSC que se sienten excluidas de las políticas de gobierno estatal-municipal, grupos que se abanderan como voz de los pueblos originarios o grupos indígenas que representan a la exclusión, la pobreza y la marginación. Además, el discurso de la ciudadanía está dividido en aquellos que no dependen al 100% del servicio de transporte público colectivo-taxis, los que expresan muy bajito su sentir y la población que de forma privada murmuran el hartazgo de cierre de calles, carreteras, oficinas de gobierno, empresas privadas. En este contexto, encontramos en su mayoría a los empresarios, los profesionistas, los burócratas, población de paso. Por último, tenemos aquellos beneficiados por estas resistencias de las OSC, ya que gracias a ellas pueden contar con el servicio de transporte y con la posibilidad de participar en el comercio informal y otras ramas comerciales que protegen estas OSC.
3. Las disparidades económicas de los miembros y/o simpatizantes de las OSC y los habitantes de las colonias que representan y prestan servicios. Es el caso de colonias y agencias de la periferia, principalmente asentamientos irregulares con alto riesgo para las familias asentadas, los cuales son señalados porque su irregularidad representa altos costos en la instalación de servicios básicos, por lo tanto, son espacios donde por las características propias del terreno permiten poca y a veces nula accesibilidad, colocándolos en el entorno territorial de estos asentamientos. Asimismo, encontramos otra característica que coexiste, el escenario, como ya se

mencionó, es un territorio inapropiado para asentamientos humanos, sin embargo, se encuentran principalmente viviendas en proceso de construcción donde prevalecen los materiales como tabique. A pesar de los altos costos de los techos de concreto, existe alta presencia de este tipo de techos, además de los de lámina es común encontrar en estas colonias el contraste de algunas residencias totalmente cercadas y con grandes extensiones de terreno construido con todos los acabados en la construcción.

4. Los mecanismos más o menos complejos de control y vigilancia. El territorio cubierto por estas colonias y sus habitantes han producido sus propios mecanismos de control y vigilancia. Acciones y prácticas que suman el apoyo de transportistas para evitar en lo posible la invasión de espacios y también por seguridad de los habitantes. Es de subrayar el hecho de que estas colonias han instrumentado e imitado algunos mecanismos como la construcción de fraccionamientos residenciales. Un caso específico es el de la colonia Volcanes, localizado en el cuadrante de análisis. Su ubicación permite el acceso rápido e inmediato, razón por la que han colocado rejas en los principales accesos al cerro donde se ubican, cuentan con un sistema de vigilancia vecinal y tienen la característica de ser señalados como una colonia de choque, apoyados por grupos de izquierda (PRD-MORENA y alianzas). Uno de los argumentos es que se han visto obligados a ello porque se localizan en el libramiento norte de la ciudad y tienen el riesgo que el turismo de paso entre a su territorio.
5. Existen otros testimonios que justifican este tipo de prácticas, por ejemplo, se señalan los más sobresalientes: a) proteger a los habitantes de la colonia de sus enemigos, b) evitar el acceso a cobradores de tiendas departamentales con quienes han adquirido diferentes productos, como son el equipamiento básico de sus viviendas.
6. Reglas explícitas o no, permanentes o modificables, las OSC y su participación en el territorio ha sido fundamental en el acceso al transporte y por lo tanto la posibilidad de movilidad para realizar sus actividades de empleo o actividad de servicios o comercial a la que se dediquen. Las colonias alineadas a organizaciones sociales tienen sus propios mecanismos y reglas explícitas para su correcto y eficiente funcionamiento. De acuerdo con los testimonios recogidos en las entrevistas podemos señalar los siguientes:

- Disponibilidad para llamados en paros, plantones, resistencias o luchas sociales, demandas de servicios, apoyo a partidos/candidatos, daños/agresiones a agremiados o simpatizantes y a llamados de apoyo de otras organizaciones.
- Apoyo económico para las luchas o movilizaciones que se requieran y para mejoras de las condiciones de sus territorios, entre otros.
- Exclusividad y selección de personas o familias, principalmente de origen indígena, familiares de habitantes, líderes sociales o políticos que estén dispuestas a apropiarse de sus usos, costumbres, tradiciones y demandas sociales, los terrenos no pueden ser vendidos a personas que no estén de acuerdo con las reglas y reglamentos internos, muchos de ellos no escritos, pero sí establecidos de palabra, reforzados con hechos.

Estas 5 modalidades instrumentales las podemos resumir de la siguiente manera:

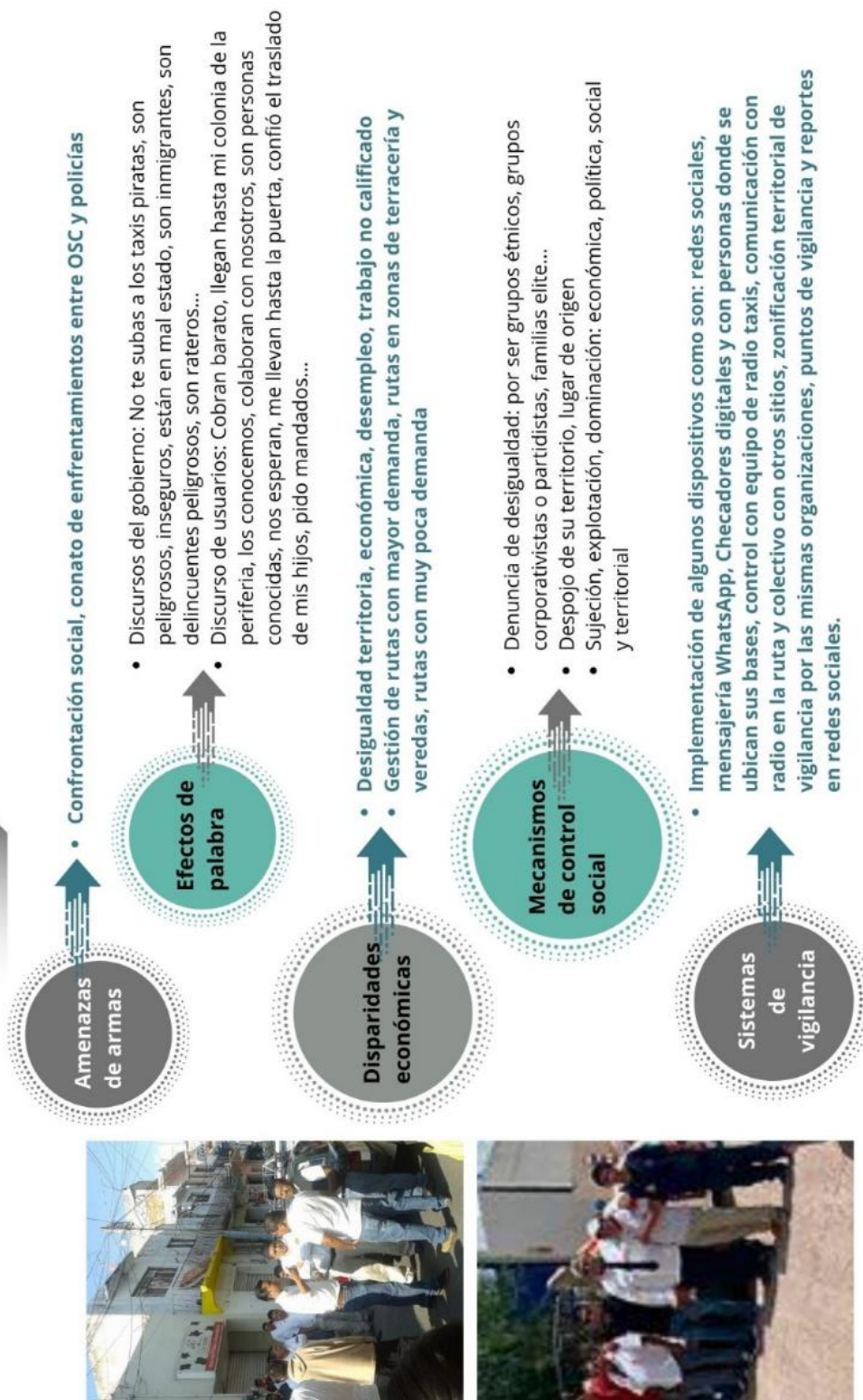
1. **Amenazas de arma:** A lo largo de la historia de las organizaciones pioneras han existido diversas y variadas luchas sociales, cada una de ellas ha representado una forma de confrontación social, y/o conato de enfrentamientos entre OSC y policías. Las amenazas han estado presentes y las acciones violentas también han manchado de rojo estos movimientos, muchas vidas se han perdido en este camino
2. **Efectos de palabra:** Los discursos son instrumentos de poder con el que se ejerce el poder, en este caso se pueden señalar dos detonantes centrales: 1. *Discursos del gobierno:* “No te subas a los taxis piratas”, “son peligrosos e inseguros”, “están en mal estado”, “son inmigrantes”, “son delincuentes peligrosos”, “son rateros”. 2. *Discurso de usuarios:* “Cobran barato”, “llegan hasta mi colonia de la periferia”, “los conocemos”, “colaboran con nosotros”, “son personas conocidas”, “nos esperan”, “me llevan hasta la puerta”, “confío el traslado de mis hijos”, “pido mandados”, etc.
3. **Disparidades económicas:** Las luchas de las OSC obedecen a la resistencia que han tenido a la desigualdad territorial, económica, desempleo, trabajo no calificado, por ello la gestión de rutas de control social han sido su mayor demanda, además las condiciones que ellos enfrentan satisfacen necesidades de población vulnerable y olvidada, ya que son rutas en zonas de terracería y veredas, rutas con muy poca demanda.

4. **Mecanismos de control social:** Las OSC tienen desde sus luchas históricas una larga lista de denuncias de desigualdad, uno de los mecanismos por los que se sienten sometidos es por las grandes desigualdades que provoca el ser grupos étnicos, grupos corporativistas o partidistas, familias élite. Otro más tiene que ver con la lucha permanente para evitar el constante despojo de su territorio, expulsión y segregación de sus lugares de origen. Lo anterior se resume en una resistencia a la sujeción, explotación, dominación, en todos los sectores de la vida económica, política, social y territorial.
5. **Sistemas de vigilancia:** La Implementación de algunos dispositivos como son: redes sociales, mensajería WhatsApp, checadores digitales y con personas donde se ubican sus bases, control con equipo de radio taxis, comunicación con radio en la ruta y colectivo con otros sitios, zonificación territorial de vigilancia por las mismas organizaciones, puntos de vigilancia y reportes en redes sociales.

En el esquema e ilustración siguiente se evidencian cómo las relaciones de poder, las políticas de transporte y la movilidad urbana se interrelacionan en Huajuapán de León, Oaxaca. Las imágenes muestran interacciones clave entre los líderes de transporte, las autoridades municipales y los ciudadanos, destacando la complejidad de la gestión del transporte público en la ciudad.

3. Las modalidades instrumentales

¿Con qué instrumentos se ejerce el poder?



3.6.5 Las formas de institucionalización

Las formas de institucionalización pueden estar mezcladas en diferentes disposiciones, como son:

1. *Formas tradicionales:* Los usos y costumbres en el Estado de Oaxaca como en el resto del municipio, en este caso Huajuapán, no es la excepción. El antecedente histórico de resistencia de los pueblos mixtecos sobresale por la presencia de unos de los pueblos originarios con mayores luchas sociales del Estado (comunidad Triqui), comunidades que conservan sus lenguas originarias, en esta región sobresalen los pueblos de origen mixteco. Al hablar de tradiciones, se puede señalar el desacato permanente a las normas jurídicas institucionales, las cuales toman poca importancia al cumplimiento de las leyes institucionales, esto aún fuera de sus territorios. En ellos prevalecen los usos y costumbres de sus pueblos originarios en todos los sentidos (económicos, políticos, culturales, sociales).
2. *Las estructuras jurídicas:* Como ya se mencionó en el primer capítulo, son un parteaguas en la vida social, política y económica en la forma de vida de miembros/simpatizantes de las OSC. Sus raíces históricas les impiden llegar a acuerdos institucionales, pues deben ser acuerdos locales según cada pueblo, municipio, colonia, sector económico. Si es un obstáculo a sus intereses, éstas deberán ser ignoradas, sin embargo, desafortunadamente la mayoría de los entrevistados coincide en que el marco jurídico en Oaxaca y Huajuapán solo sirven para excluir, violentar y abusar de los más vulnerables.
3. *Fenómenos relacionados con la costumbre o modos de vida:* Sobresale como forma de vida la resistencia, una dinámica de obligar al gobierno a través de la tenacidad para obtener beneficios, es decir, parece un juego donde el gobierno se desentiende de sus obligaciones en una dinámica donde si no piden las cosas a través de bloqueos y lucha social, entonces el gobierno estatal-municipal se desentiende de sus obligaciones que por ley le corresponde brindar a los habitantes. Las OSC han encontrado en la lucha social, la resistencia desde sus antecedentes históricos una forma para obtener obras públicas, beneficios sociales, inclusión en actividades, ofertar servicios en condiciones de ilegalidad, sólo por mencionar el caso del transporte.

4. *Formar sistemas muy complejos dotados de múltiples aparatos:* Por ejemplo, el rol o papel del Estado en la implementación de un sistema político permeable, capaz de configurar un modelo de alianza corporativa-clientelar que busque en sus fines su permanencia en el poder político, mecanismos clientelares que regulan las formas de ser y actuar de los grupos sociales organizados, llegando a crear instancias de control y regulación. Cabe mencionar que son los dispositivos aquellos que producen verdades y que son colocados en discursos para poder ejercer el poder a través de diversas prácticas y estructuras que trabajan juntas.
5. *Tradicionales usos y costumbres:* Formas de instrumentalización que permiten que las relaciones de poder se ejerzan. Las subjetividades que producen traen consigo las relaciones que están integradas en redes complejas como son: los lazos familiares, el compadrazgo, los representantes de ceremonias de religiosidad (mayordomías, cofradías), los comités de fiestas profanas, el liderazgo de grupos indígenas, los grupos y organizaciones de agencias y colonias, grupos de hermandades, gremios, festivales escolares, la militancia o simpatizante partidario, entre muchos otros más.
6. *Estructuras jurídicas, Leyes y Reglamentos de Tránsito Estatal:* Se encuentran los instrumentos de control oficial como los que enlistamos a continuación:
 - Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca. En vigor desde 1969 hasta 2012-2013.
 - Ley de Tránsito, Movilidad y Vialidad del Estado de Oaxaca, 2017. Encargada de regular el transporte público y privado, la movilidad y la seguridad vial en el Estado.
 - Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, 2019. Movilidad sustentable, movilidad en bicicleta, uso del transporte público y no motorizado.
 - Dependencias de gobierno. Coordinación de Transporte del Estado (COTRAN) 2011, Secretaría de Vialidad y Transporte (SEVITRA) 2012.
 - Secretaría de Movilidad (SEMOVI) 2019.
 - Ley de Movilidad del Estado. Elaboración de planes y programas municipales de movilidad, creación de consejos municipales de movilidad y requisitos específicos para los municipios.

4. Las formas de institucionalización

Tradicional
Usos y costumbres:

- Lazos familiares
- Compadrazgo
- Representantes de ceremonias de religiosidad (mayordomías, cofradías)
- Comités de fiestas profanas
- Liderazgo de grupos indígenas
- Grupos y organizaciones de agencias y colonias
- Hermandades
- Gremios
- Festivales escolares
- MMilitancia o simpatizante partidario



Leyes y Reglamentos de Tránsito estatal

1. La Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca, en vigor desde 1969 hasta 2012-2013
2. Ley de Tránsito, Movilidad y Vialidad del Estado de Oaxaca, 2017 (regular el transporte público y privado, la movilidad y la seguridad vial en el estado).
3. Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, 2019 (movilidad sustentable, la movilidad en bicicleta, uso del transporte público y no motorizado)

Dependencias de gobierno

1. Coordinación de Transporte del Estado (COTRAN) 2011
2. Secretaría de Vialidad y Transporte (SEVITRA) 2012
3. Secretaría de Movilidad (SEMOVI) 2019



Requisitos específicos para los municipios establecidos en la Ley de Movilidad del Estado.

1. Elaboración de planes y programas municipales de movilidad
2. Creación de consejos municipales de movilidad

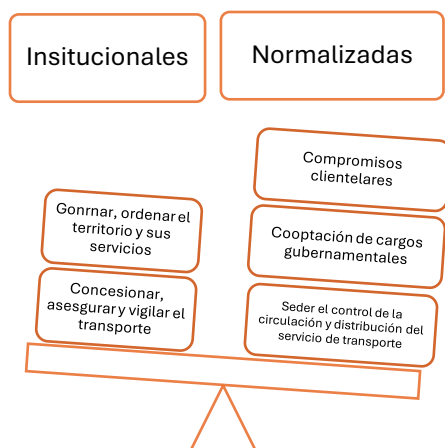
el Estado de Oaxaca, destacando los cambios en las secretarías responsables y las leyes y reglamentos implementados desde 1994 hasta 2021. Además, las imágenes reflejan la celebración y los logros alcanzados en la formalización del transporte público colectivo.

3.6.6 Los grados de racionalización

Haciendo referencia a una especie de juego de las relaciones de poder acompañados de un complejo y variado campo de posibilidades para su instrumentación, es posible observar que la eficacia de los instrumentos controladores del sistema político oaxaqueño no han podido o no han querido establecer estrategias de negociación y acuerdo de largo plazo, ya que existe una continua presencia de acuerdos coyunturales de corto plazo que no resuelven el problema, sino que sólo calman la molestia y la enfermedad continúa su curso de deterioro social.

Los instrumentos como el corporativismo, el clientelismo, la cooptación y el cogobierno no han desarrollado otros escenarios que prevean la ruptura de no gobernar para todos, sino gobernar solo para intereses específicos y para ciertos actores y sujetos sociales. En consecuencia, una vez explorado los cinco ejes básicos de análisis del poder y su ejercicio, encontramos que no puede ser analizado como un solo hecho aislado, no es tampoco el resultado de datos institucionales, en este contexto el método de Foucault refiere al análisis de una estructura que se mantiene o se rompe, que también se elabora, produce transformación, se organiza y ajusta los procedimientos acordes al o las situaciones que se observen, como se muestra a continuación.

La figura siguiente muestra las disposiciones institucionales y normalizadas en la gestión del transporte público en Huajuapán de León. En ésta se destacan las acciones institucionales como gobernar, ordenar el territorio, concesionar, asegurar y vigilar el transporte. Asimismo, frente a las prácticas normalizadas que incluyen compromisos clientelares se destaca la cooptación de cargos gubernamentales y ceder el control de la circulación y distribución del servicio de transporte.



Desde una mirada socioterritorial, el gobierno en su forma política tiene la autoridad de asegurar la vigilancia, el orden, la circulación, el desplazamiento y/o movilidad de los habitantes y/o visitantes de la ciudad y municipio de Huajuapán. En materia de servicio de transporte, el gobierno tiene al interior sus propias prácticas, algunas institucionales, algunas ya normalizadas, entre las cuales se encuentran:

- a) Compromisos clientelares con las OSC que les obliga al consecuente pago.
- b) Cooptación de cargos y puestos dentro de la esfera gubernamental.
- c) Privilegio de tomar decisiones que involucran, afectan o benefician a la población de forma directa e indirecta, especialmente gestionando apoyos dirigidos exclusivamente a colonias con las que pactaron acuerdos.

Con relación a esto es pertinente decir que Foucault (2006), menciona que para Maquiavelo el objeto o blanco del poder se materializa a través de dos cosas: un territorio y la gente que lo habita (población). Esto sugiere que los instrumentos o fines de las prácticas y acciones de

gobierno afectan directa o indirectamente a población y el territorio, lo cual podemos constatar en los siguientes ejemplos:

- Aquellos que necesitan de un servicio de transporte porque no cuentan con los medios para adquirir uno propio.
- Los que requieren de fuentes de empleo para la manutención de sus familias.
- Los que lideran organizaciones sociales para satisfacer fines individuales y colectivos.
- Los actores políticos que buscan clientes electorales.
- La sociedad civil se organiza para negociar beneficios e intereses particulares y colectivos.
- La población que son afectados por el secuestro de calles, carreteras, oficinas, empresas, etc.
- El territorio que ocupan las colonias beneficiadas con el transporte ilegal/irregular.

La ciudad de Huajuapán y su población han sido aprehendidas y entrelazadas por el gobierno en una relación espacio-poder-gobierno, donde la ciudad pudo fungir como un modo de relaciones que condicionan y acondicionan el territorio en función de ese tejido de relaciones de poder. Por tanto, este tipo de estudios asume que se trata de descifrar algunas de las prácticas que se observan y se encuentran normalizadas. Dichas referencias ayudan a confirmar la presencia de una posible estructura de poder y relaciones de poder, lo que a su vez implica el reconocimiento de puntos de partida temporales o espaciales, por lo que fue necesario comprender los procesos sociales relacionados con el contexto histórico de Oaxaca y Huajuapán.

El territorio del cuadrante 1 noroeste es campo de acción de las relaciones de poder expresadas en su estructura social asimétrica y desigual, los sujetos y actores sociales que han intervenido en el territorio son históricamente identificables ya que, por un lado, su ubicación hace que forman parte de la periferia de la ciudad, de los asentamientos recién conocidos y otros que aún se encuentran en proceso de reconocimiento institucional, por otro, su población hace que encontramos relación con OSC y su estrecha identidad con los pueblos originarios o comunidades indígenas.

En tal sentido, es complejo el señalamiento de la realidad cambiante, sin embargo, las manifestaciones específicas y particulares ya mencionadas con anterioridad permiten visualizar aspectos particulares y concretos de las formas de vida. Además, tanto en los saberes como la identidad local, encontramos una manifestación espacial del poder, la cual puede ser fundamentada a partir de las relaciones sociales mencionadas, acompañadas también de estructuras simbólicas que acompañan a los espacios y a las OSC involucradas en el transporte.

En este contexto, aunque resulta complejo señalar la naturaleza de una realidad cambiante, las manifestaciones específicas y particulares previamente mencionadas nos permiten vislumbrar aspectos concretos de las formas de vida en Huajuapán de León. Además, tanto en los saberes como en la identidad local se evidencia una manifestación espacial del poder, fundamentada en las relaciones sociales y las estructuras simbólicas asociadas a los espacios y a las Organizaciones de la Sociedad Civil involucradas en el transporte.

Con relación a la racionalización, conviene decir que es la parte del discurso que crea verdades a través del conocimiento y las subjetividades en el tejido social para que se arraigue desde diferentes contextos. Este conocimiento racionaliza y organiza el saber en una época determinada y se mueve en diferentes campos, como pueden ser (refiriendo a nuestra investigación) las Organizaciones de la Sociedad Civil, Unidades de transporte y Sitios de Taxistas. Asimismo, la racionalización necesariamente implica la creación de razonamientos objetivos para medir, estandarizar y evaluar la eficacia de lo que se quiera racionalizar. Para ello se han usado instrumentos como la radio local, las redes sociales y diferentes medios de comunicación. Los mecanismos de resistencia ante la racionalización acerca del transporte alternativo son:

- Ajustar horarios para el servicio de acuerdo con las necesidades.
- En caso de requerir trasladar las pertenencias por ser muchas o muy pesadas, las llevan hasta la puerta de su casa. Además, en caso de que algunos de sus usuarios requieran trasladarse en horarios de riesgo, madrugadas o muy tarde, pasan a sus domicilios por ellos.
- Realizan servicio de entrega y recepción de niños en las escuelas, los dejan en sus casas, aprovechan para ofertar mandados y diferentes tipos de traslado de

pertenencias hasta los domicilios o en las calles de la ruta, de igual forma, han diseñado servicios particulares en casos o situaciones especiales.

- Función del costo eventual (económico, reacción, resistencia). Hasta la fecha el discurso en relación con los costos ha sido desde tres mecanismos de instrumentalización:
 - *Oficial*: Todos los taxis no concesionados, son inseguros, piden no arriesgar su integridad física y la de sus seres queridos. No cuentan con seguro de viajero, se desconoce quiénes son los conductores y dueños para exigir cuando exista algún percance o daño al usuario.
 - *OSC*: Somos parte del pueblo y conocemos sus necesidades, vamos al lugar más inseguro y abrimos rutas y veredas para ir por cada usuario.
 - *Usuarios*: Tenemos necesidades diversas, vivimos en zonas muy solas y de difícil acceso, sobre todo en temporadas de lluvia, es muy difícil transitar, ellos van por nosotros.

En el *Esquema 5* se muestran los campos de acción y las estrategias de resistencia de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) y otros actores involucrados en el transporte público de Huajuapán de León, Oaxaca. Las imágenes siguientes son capaces de manifestar las dinámicas de poder en juego, subrayando los métodos utilizados por estos actores para influir en las políticas de transporte y en la gestión urbana.

5. Los grados de racionalización

¿Qué es aquello que se pone en juego en las relaciones de poder?



Campos de acción

- Organizaciones de la Sociedad Civil: nombres, siglas, colores, sedes-
- Unidades de Transporte: colores, números de control, nombre del sitio.
- Radio Local, redes sociales, medios de comunicación.

Modelo de transporte ajustado a las necesidades del usuario, por ejemplo:

- Ajustar horarios para el servicio de acuerdo a las necesidades.
- En caso de requerir trasladar las pertenencias por ser muchas o muy pesadas, las llevan hasta la puerta de su casa.
- En caso de ser horarios de riesgo, madrugada o muy tarde, pasan a sus domicilios por ellos.
- Realizan servicio de entrega y recepción de niños en las escuelas y los dejan en sus casas.
- Realizan mandados y traslados de pertenencias hasta los domicilios o en las calles de la ruta.
- Realizan servicios particulares en casos o situaciones especiales.

Eficacia de los instrumentos

Certeza de los resultados

Hasta la fecha el discurso en relación a los costos ha sido:

- Oficial: Todos los taxis no concesionados, son inseguros, piden no arriesgar su integridad física y la de sus seres queridos. No cuentan con seguro de viajero, se desconoce quienes son los conductores y dueños para exigir cuando exista algún percance o daño al usuario.
- OSC: Somos parte del pueblo y conocemos sus necesidades, vamos al lugar más inseguro y abrimos rutas y veredas para ir por casa usuario.
- Usuarios: Tenemos necesidades diversas, vivimos en zonas muy solas y de difícil acceso, sobre todo en temporadas de lluvia, es muy difícil transitar, ellos van por nosotros.

Función del costo eventual (económico, reacción, resistencia)

CAPÍTULO 4

Transformaciones socioterritoriales a partir de la movilidad, relaciones de poder y el transporte colectivo: hallazgos del estudio de caso

4.1 Desplazamiento de las personas: una necesidad inherente en la ciudad.

La movilidad y el transporte son una pieza central en la calidad de vida de la sociedad moderna. El impulso de los sistemas de transporte ha sido esencial para afrontar los desafíos contemporáneos. En este sentido y de acuerdo con los datos del INEGI (2020), sobresale el uso de transporte colectivo, el cual atiende principalmente dos destinos: uno con dirección al centro de trabajo y otro al lugar de estudios. La población usuaria presenta los siguientes tiempos de desplazamiento:

1. El 45.8% de la población utilizó un colectivo como principal medio de transporte para acudir a su lugar de trabajo.
2. El 71.2% de la población utilizó un colectivo como principal medio de transporte con destino a su centro de estudios.

En términos generales, el 50% de la población en Huajuapán usa el transporte colectivo como medio de transporte para asistir al trabajo y al colegio. Además, estos resultados arrojan otros comportamientos en lo relativo al tiempo, ya que en uno el tiempo promedio que dedican las personas en esta ciudad para desplazarse a sus lugares de trabajo es de 24.8 minutos, mientras que el 74.5% de la población que requiere movilidad tarda menos de una hora en el traslado, y el tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios fue de 17.7 minutos.

Esto nos indica que no hay centralidad en los espacios educativos, sino que, más bien, hay una distribución espacial de los mismos, por lo que las distancias tienden a ser más cortas, aunado a que las rutas de circulación sean zonas con menor congestión de tránsito. Aparentemente, podría parecer que los tiempos de desplazamiento son aceptables, pero habría que tener en cuenta que las distancias promedio son cortas, lo cual podría evidenciar áreas de congestionamiento vial y falta de vías alternas para la movilidad. De ahí que sea necesario implementar y fortalecer la planeación urbana, así como los proyectos de infraestructura y políticas de movilidad.

Es prioritario y urgente dar los primeros pasos para abordar los desafíos que la movilidad va generando, por lo que urge garantizar que las personas puedan acceder a sus lugares de destino de manera eficiente, lo que contribuirá a una mayor satisfacción de la población y al desarrollo sostenible de la ciudad. Además, en materia de movilidad, es importante relacionar la densidad de la población, su ubicación, distribución y equipamiento

urbano, así como otras disponibilidades, como es el caso de los medios de transporte, ya que en el municipio de Huajuapán, de acuerdo a los resultados de disponibilidad de bienes obtenidos por el INEGI 2020, se encontró que para la movilidad o desplazamiento el 41.1% de la población cuenta con automóvil o camioneta, el 16.2% dispone de una motocicleta o motoneta y el 16.2% posee una bicicleta.

4.1.1 Importancia del Transporte público colectivo.

El grado de importancia que ha tenido el transporte público colectivo en la ciudad de Huajuapán va más allá del mero hecho de ser un servicio básico para la movilidad de los habitantes, ya que supera el hecho de la necesidad prioritaria de trasladar a los habitantes y visitantes debido a que sus componentes y operatividad han evidenciado diferentes formas en las que se cruzan relaciones de poder corporativas-clientelares.

Además, este fenómeno ha configurado la dirección, rumbo y funcionamiento del municipio y su cabecera urbana, ya que estas relaciones han sido fundamentales para la evolución y desarrollo de diversas prácticas y acciones sociopolíticas que han sido vividas durante el periodo 2000-2020. En este lapso, para la gran mayoría de las ciudades del mundo, el transporte ha tenido un impacto significativo en la eficacia y eficiencia de la movilidad en las personas, especialmente para las actividades económicas debido a que ha resultado ser una variable importante en los parámetros de la calidad de vida.

Sin embargo, en algunas ciudades medianas, como el caso de estudio, se ha identificado la incapacidad de los gobiernos para afrontar los retos del transporte e incluso se han visto reducidas las políticas y acciones de gobierno en lo referente a movilidad y transporte debido al permanente crecimiento de la ciudad y por la insuficiencia de recursos, los cuales traen consigo una constante y creciente demanda de infraestructura básica para el transporte colectivo. Además, hemos podido constatar que ciudad requiere políticas urbanas más eficientes para la movilidad, en particular las relacionadas a las unidades de transporte público colectivo-taxis, debido a que de eso dependerá la eficiencia y eficacia de la circulación en su territorio. Por ende, es prioritario dar cobertura a las necesidades de infraestructura básica, especialmente en calles, avenidas, bulevares, carreteras, puentes, etc.,

Describir y analizar la movilidad en las ciudades tiene diversas implicaciones por la complejidad de la forma en la que se ha producido su estructura urbana y especialmente

gracias a los mecanismos utilizados para su planeación urbana. Sin embargo, en este caso se ha observado una deficiencia e inclusive ausencia de planeación urbana, situación que ha dejado a un lado el tema del transporte y por ende no ha sido un tema prioritario en la toma de decisiones de políticas urbanas y de infraestructura.

Las ciudades de tamaño medio, como es el caso de la Ciudad de Huajuapán de León, se enfrentan a variados retos, ya que el análisis de la oferta de transporte disponible ha requerido y exigido conocer quiénes son los que ofertan el servicio, en qué condiciones han resuelto la implicación legal y cuál cobertura territorial en los diferentes puntos de la zona urbana. Del análisis de la oferta de transporte colectivo utilizado por la población urbana sobresale la necesidad de reducir los tiempos de desplazamiento, además se requiere de un trabajo conjunto de diálogo y reflexión entre el gobierno, los habitantes, usuarios y transportistas, para cubrir eficazmente las necesidades.

Es importante decir que la historia reciente del transporte en la ciudad ha brindado escenarios para reflexionar y problematizar el modelo de movilidad, de ahí que se haya encontrado que: no hay diversidad en los medios de transporte público, sin embargo, las personas que tienen la necesidad de moverse lo hacen de acuerdo a sus posibilidades o condiciones de vida, como son: ir caminando, andar en bicicleta, usar motocicleta, hacer puentes de piedras, etc., sin embargo, lo que más ha prevalecido es el uso de automóviles dentro de las cuales se encuentran aquellas personas que brindan servicio de transporte público colectivo-taxis y que logran la movilidad de sus familias y de las demás personas.

En esta dinámica se debe tener en cuenta que las ciudades son espacios que se encuentran en constante movimiento y cambio territorial, por lo que los habitantes están propensos a buscar opciones de traslado para llegar a sus lugares de trabajo o estudio. Esto indica que cada elección de transporte refleja la necesidad de satisfacer, la cual no es sólo la distancia física, sino también la comodidad, el costo y la accesibilidad. A partir de lo anterior, es necesario analizar y cuestionar la infraestructura y las políticas urbanas de esta ciudad.

4.1.2 Oferta de transporte público en Huajuapán de León.

El transporte público colectivo presenta ciertas particularidades en su constitución y en su estructura. Existe un modelo de participación atípica por parte de algunos actores y sujetos sociales que influyen en los procesos de organización y configuración territorial para la

prestación del servicio. La cabecera municipal de Huajuapán representa el principal centro urbano de la región norte del Estado de Oaxaca, lo cual quiere decir que es la más importante ciudad central de la región mixteca gracias a las condiciones de infraestructura en su territorio y su conectividad con el transporte colectivo taxis en el centro de la ciudad. Dentro de esto sobresale la ubicación estratégica de las bases en las calles y vialidades con mayor conectividad para entrar y salir.

Cabe enfatizar que por “entradas” y “salidas principales” nos referimos al palacio municipal (norte), al parque central (sur), al mercado (este) y a la catedral (oeste). Estas calles en las que se encuentran dichos establecimientos históricamente han sido las que se ocupan como bases de taxis, llegando a concentrar 80 bases de transporte en el año 2020. En el *Mapa de la distribución de las bases de transporte público en Huajuapán de León, Oaxaca*, la simbología utilizada para las bases es: Estatal Federal: 11b, Municipal Federal: 21b, Con destino federal: 15b, Urbana Municipal: 7b, Urbana con destino general: 25b, Total: 79b.

Esto nos puede mostrar que la distribución espacial de las bases de transporte público está concentrada en el centro de la ciudad y en las áreas adyacentes a las principales vialidades. Además, que las bases federales están ubicadas estratégicamente para conectarse con rutas intermunicipales y estatales, y que las bases municipales y urbanas están más dispersas, facilitando el acceso dentro de la ciudad. De la mano de esto, es de suma importancia señalar que la multiplicidad de autoridades involucradas en la gestión del transporte puede reflejar luchas de poder y negociaciones entre diferentes niveles de gobierno con las cuales podemos establecer una relación de poder, ya que la gestión de estas bases implica decisiones sobre la asignación de recursos y servicios, acción que puede estar influenciada por intereses políticos y económicos.

Al respecto, Foucault destaca que las prácticas de poder se manifiestan en las decisiones cotidianas que afectan la vida de las personas (Foucault, 2006), pues con el punteo de bases de transporte público establecidas en el centro de la ciudad de Huajuapán se ha podido demostrar qué tipo de aglomeración existe en este espacio, además de identificar quiénes son, así como los nombres de los sitios que ocupan las bases que se han establecido a través del tiempo en el centro de la ciudad.

Finalmente, es relevante señalar que la aplicación de la perspectiva de análisis de Michel Foucault, particularmente expuestas en *Seguridad, territorio, población*, ofrece una

mirada crítica sobre cómo las políticas de transporte y la organización del espacio urbano pueden ser entendidas como estrategias de control y gestión de la población. La planificación y regulación del transporte son componentes clave de la gestión territorial, ya que las decisiones sobre la ubicación de bases de transporte y las rutas afectan la estructura urbana, aunado al hecho de que el uso del espacio público para bases de transporte y rutas de tránsito es una forma de ejercer el poder, ya que las decisiones sobre el uso del espacio público pueden beneficiar a ciertos grupos mientras excluyen a otros, creando tensiones y conflictos.

MAPA DE BASES DE TRANSPORTE PÚBLICO EN HUAJUAPAN DE LEÓN



- ## SIMBOLOGÍA
- BASES TRANSPORTE PÚBLICO
 - URBANA CON DESTINO
 - URBANA GENERAL
 - FORÁNEA MUNICIPAL
 - FORÁNEA ESTATAL
 - FORÁNEA FEDERAL
 - CALLES
 - DIVISION TERRITORIAL
 - Manzanas

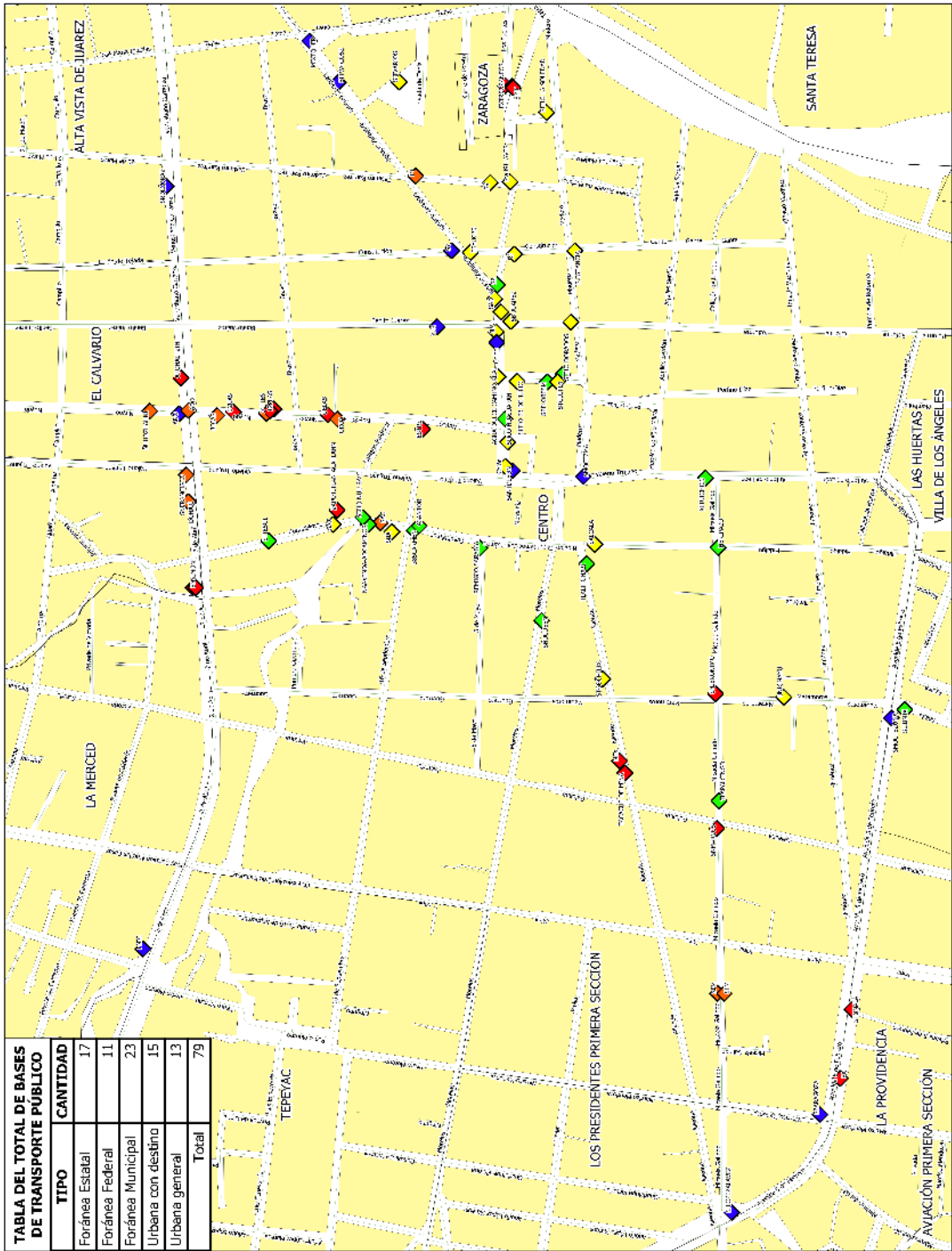


TABLA DEL TOTAL DE BASES DE TRANSPORTE PÚBLICO	
TIPO	CANTIDAD
Foránea Estatal	17
Foránea Federal	11
Foránea Municipal	23
Urbana con destino	15
Urbana general	13
Total	79

Respecto a los principales transportes públicos colectivos se encontraron: líneas de autobuses, camionetas tipo suburban, camionetas de carga y unidades de taxis tipo sedán, los cuales han ofertado servicios de traslados abarcando territorio a nivel local, municipal, así como a nivel regional, estatal y nacional, sin mencionar las empresas gestoras de servicios de traslados especiales a nivel nacional e internacional.

Es importante señalar que ha sido necesario diseñar algunos criterios para clasificar las rutas de transporte, las cuales se catalogan en función de la ruta que ofertan como se muestran a continuación:

- a) Aquellas rutas que atienden únicamente en el interior de la mancha urbana.
- b) Las que su destino final es en la periferia y conurbados
- c) Las rutas foráneas han sido clasificadas en dos, las que viajan a toda la república y
- d) Las que solo transitan en el Estado de Oaxaca
- e) Las que son taxi libre, es decir, pueden circular sin una ruta específica y son libres de brindar el servicio que les solicite un usuario.

La clasificación de las rutas de transporte público colectivo-taxis en Huajuapán de León ha sido una herramienta esencial para la organización y comprensión de la movilidad tanto en el municipio como en la región. De ahí que la información de la *Tabla 1* nos permita proporcionar una estructura clara y detallada de las diferentes rutas.

Tabla 1. Criterios de clasificación de las rutas de transporte público colectivo- taxis que ofertan sus servicios en el municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2020.

Zona	Categoría de rutas	Criterios
A	Urbano	Las rutas que tienen destino definido a colonias, unidades habitacionales y fraccionamientos de la ciudad, dentro de los límites urbanos.
B	Conurbado	Las rutas que tienen destino definido abarcan colonias y terminan en las Agencias Municipales y/o Policía, las cuales forman parte de la mancha urbana de la ciudad, son conurbadas.
C	Foráneas federales	Las rutas que tienen como destino diferentes estados del país.
D	Foráneas estatales	Las rutas que tienen como destino diferentes localidades y municipios del Estado de Oaxaca.
E	Libres	Las rutas de los taxis colectivos son libres de circular por toda la mancha urbana, así como en las agencias, no necesariamente son legales.

Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.

A partir de la clasificación del servicio de transporte en las cinco modalidades se enlistan la oferta y los destinos que se tienen:

- a) *Foránea Federal*: es ofertada por 11 empresas prestan servicios a toda la República Mexicana;
- b) *Foránea Estatal*: 21 empresas con destino a diferentes municipios del Estado.
- c) *Conurbano y Urbano*: El 60% de las empresas establecidas ofertan servicios a nivel municipal, es decir, circulan en zonas conurbadas, urbanas y libres, en total se localizan 48 bases con estos destinos.
- d) *Urbano y Conurbano*: Es importante señalar que el 45.00% de las rutas son exclusivamente para el servicio del territorio urbano y conurbano.
- e) *Libre*: Como parte de los servicios de transporte público se encuentran los taxis libres, aquellos que brindan servicios particulares no colectivos, los cuales representan un 15.00% del total.

La *Tabla 2* presenta un resumen de la oferta total de servicios de transporte público en Huajuapán de León para el año 2020. Este análisis permite entender la distribución y la proporción de las diferentes modalidades de transporte público disponibles en la ciudad, lo cual es fundamental para evaluar la efectividad y accesibilidad del sistema de transporte. Por tanto, la diversidad en las modalidades de transporte asegura que las necesidades de movilidad de diferentes grupos de la población sean atendidas adecuadamente y permita una cobertura más amplia tanto en áreas urbanas como en zonas rurales y conurbadas.

Tabla 2. Concentrado de la oferta total de servicios de transporte público en Huajuapán²⁶ de León, 2020.

Modalidades	Bases de servicio	%
Urbano	19	23.75
Conurbado	17	21.25
Foránea Estatal	21	26.25
Foránea Federal	11	13.75

²⁶ Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021

Libres	12	15.00
	80	100.00

Con relación a esta información, encontramos que el transporte local que brinda servicio urbano es el de mayor oferta, con un 23.75%. Así mismo se encuentra el servicio conurbado, con 21.25%. Esto representa un total de 36 rutas que dan cobertura a la demanda dentro de la mancha urbana, las cuales tienen como destino definido a las colonias, las unidades habitacionales y fraccionamientos de la ciudad. En la *Tabla 3* se muestra una clasificación detallada de las rutas de transporte público colectivo-taxis urbano y conurbados en Huajuapán de León para el año 2020. Estas rutas están organizadas según los cuadrantes de los límites urbanos de la ciudad, lo que facilita la comprensión de la distribución espacial del transporte y su impacto en la movilidad urbana.

Tabla 3. Rutas de transporte público colectivo-taxis urbanos-conurbados, según los cuadrantes de los límites urbanos de la Ciudad de Huajuapán de León, año 2020.

Número	Ubicación Zona	No. Rutas	Clasificación	Criterios
Zona 1	Noroeste	13	Urbano-conurbado	Rutas con dirección al norte y el oeste de la ciudad
Zona 2	Noreste	5	Urbano	Rutas con dirección al norte y el este de la ciudad
Zona 3	Suroeste	11	Urbano-conurbado	Rutas con dirección al sur y el oeste de la ciudad
Zona 4	Sureste	7	Conurbado	Rutas con dirección al sur y el este de la ciudad

Las rutas tienen como origen el centro de la ciudad (Palacio municipal) de Huajuapán a partir de lo cual se generaron los cuadrantes, tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2021). *Censo Municipal de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2019-2021.

Otro aspecto importante por resaltar es el hecho de que la mayor oferta de servicio de transporte está orientada hacia el norte (noroeste, noreste) de la ciudad, lo que nos permite inferir que existe más demanda de rutas para que presten servicio hacia esa parte de la mancha urbana, como también se puede observar en el mapa de subpolígonos siguiente. Durante las décadas 2000-2010 y 2010-2020 en los análisis que se han hecho ha sido especialmente

notable esa expansión, haciéndonos inferir que dicha expansión ha sido impulsada por la disponibilidad de terrenos, ya que estas áreas no han sido destinadas a usos agrícolas, sino que se han transformado en zonas y centros donde el crecimiento urbano de la ciudad ha resultado en una diversificación significativa en el uso del suelo.

A pesar de que esa zona debería ser destinada a la preservación ecológica, la zona oeste presenta una topografía montañosa que limita su desarrollo agrícola y urbano tradicional, por lo que las zonas establecidas son principalmente asentamientos informales, también conocidas como colonias irregulares ubicadas en las periferias y áreas de difícil acceso a la ciudad. Estas áreas se enfrentan constantemente a desafíos críticos debido a la falta de infraestructura básica, servicios públicos y regulaciones urbanísticas, de los cuales destacamos la necesidad de medios de transporte, por lo que resulta irrelevante si el transporte que llega a su territorio es legal o ilegal.

En el mapa que se muestra a continuación se puede observar la división en subpolígonos del área urbana de Huajuapán de León, Oaxaca. Es importante precisar que este tipo de mapa es crucial para entender la distribución espacial de las diferentes zonas de la ciudad, así como identificar áreas de crecimiento, zonas de riesgos y la disponibilidad de infraestructura de servicios, por lo que la descripción del mapa a través de su simbología y clasificación permite identificar:

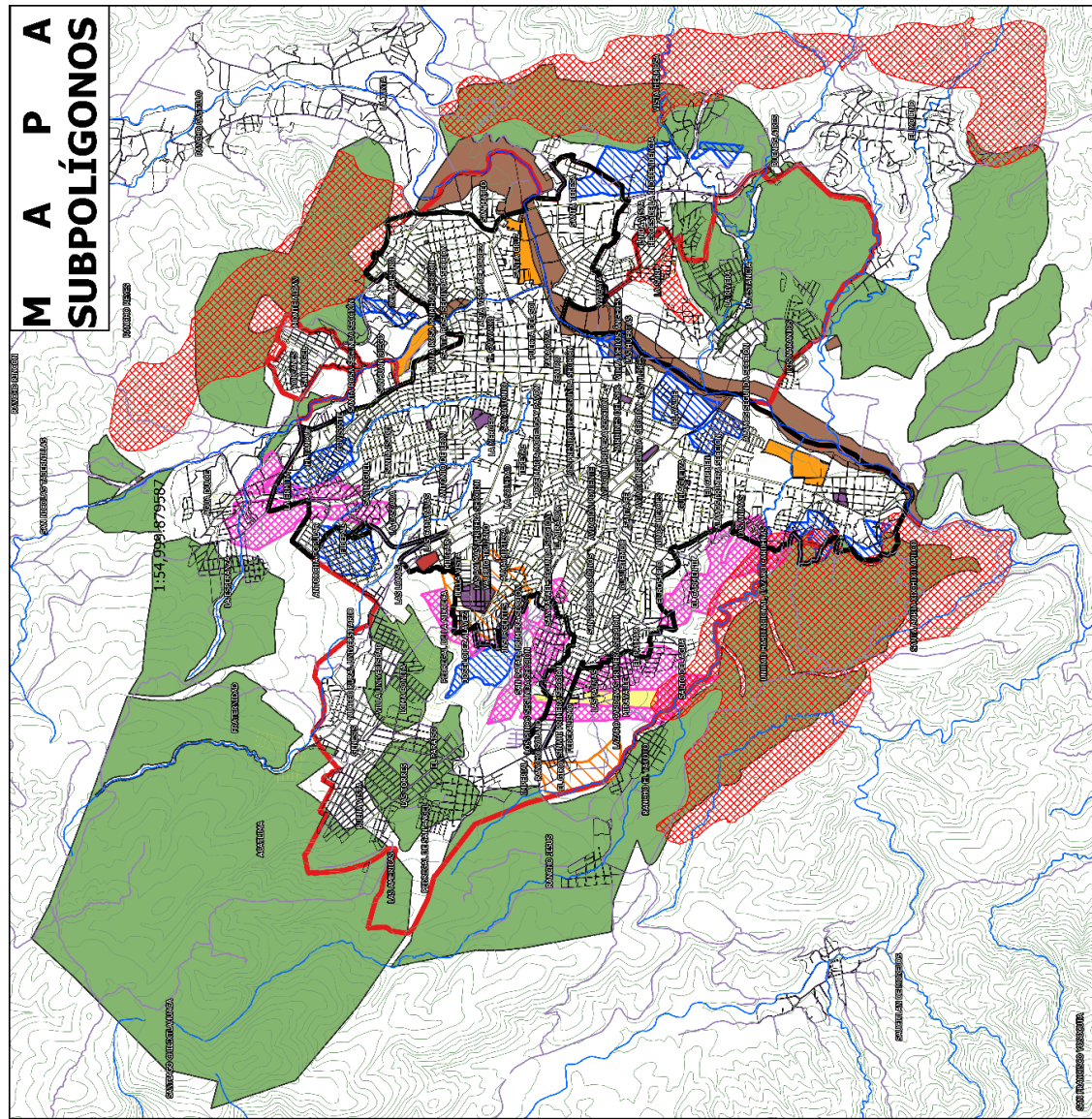
1. *Infraestructura de Servicios*: Representada por diferentes símbolos y colores que indican la ubicación de servicios esenciales como agua potable, drenaje, electricidad, y otros.
2. *Vialidades*: Muestra las principales vías de comunicación y su conexión con diferentes partes de la ciudad.
3. *Zonas de Riesgo*: Identificadas en áreas con patrones de sombra, indicando zonas propensas a desastres naturales o con otros riesgos significativos.
4. *Propuestas de Inversiones*: Áreas destacadas para inversiones futuras, que pueden incluir desarrollo urbano, comercial o de infraestructura.
5. *Áreas de Crecimiento Urbano*: Delimitadas en el mapa para identificar las zonas que están en proceso de urbanización o planificadas para el desarrollo futuro.

En lo que se refiere a la distribución espacial se encuentran los siguientes rasgos. El centro de la ciudad se destaca como el núcleo de actividad urbana, con una alta densidad de servicios

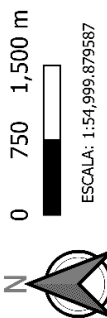
y conexiones viales. Las áreas periféricas ayudan a mostrar los espacios con una menor densidad de infraestructura, pero incluyen áreas designadas para crecimiento y desarrollo futuro. Las zonas verdes y de riesgo son identificadas claramente, mostrando áreas que deben ser preservadas o manejadas con precaución debido a su vulnerabilidad.

Llegados a este punto toca reflexionar acerca de la planificación urbana. El mapa de subpolígonos permite visualizar la estructura actual de la ciudad y planificar el desarrollo futuro de manera ordenada. Además, revela una concentración significativa de infraestructura y servicios en el centro urbano, lo que subraya la centralidad de esta área en la vida diaria de los ciudadanos. Esta centralización, sin embargo, conlleva una serie de desafíos relacionados con la congestión y la presión sobre los recursos urbanos.

La planificación y gestión territorial, evidenciadas a través de las áreas designadas para crecimiento urbano y las propuestas de inversión, reflejan una estrategia de desarrollo que busca equilibrar la expansión con la preservación de zonas vulnerables. Esta estrategia está alineada con las teorías de Foucault (1977) sobre el control y la gestión del territorio como formas de ejercer el poder, ya que las decisiones sobre dónde y cómo expandirse, así como qué áreas proteger, son manifestaciones claras de la dinámica de poder puesto en juego, donde el espacio y los recursos son gestionados para maximizar el beneficio colectivo y minimizar los riesgos.



M A P A SUBPOLÍGONOS



ESCALA: 1:54,999,879,587

SIMBOLOGÍA

- ALIMETRIA**
 - COTAS
 - RIEGO, VALLADO Y SANEAMIENTO
- HIDROGRAFÍA**
 - RIEGO
- INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS**
 - MANZANAS
 - MANZANAS
- VIAS DE COMUNICACION**
 - VIALIDAD
 - VIALIDAD
- VITALIDADES**
 - VITALIDADES
- SUBPOLÍGONOS**
 - SUBPOLÍGONOS
- PROPUESTA NUEVAS ZONAS**
 - PROPUESTA NUEVAS ZONAS
- ZONA DE VULNERABILIDAD Y RIESGO**
 - ZONA DE VULNERABILIDAD Y RIESGO
- CENTRO URBANO**
 - CENTRO URBANO
- ÁREAS DE CRECIMIENTO**
 - ÁREAS DE CRECIMIENTO
- Equipamiento Urbano**
 - EQUIPAMIENTO URBANO

Cuadro de áreas de crecimiento a corto plazo	
NOMBRE	SUPERFICIE
A CORTO PLAZO	384521.49
A CORTO PLAZO	361759.21
Superficie= 646,280.7 m2	

Cuadro áreas de crecimiento a mediano plazo	
NOMBRE	SUPERFICIE
A MEDIANO PLAZO	440894.03
A MEDIANO PLAZO	131862.18
A MEDIANO PLAZO	85985.7
A MEDIANO PLAZO	195956.6
A MEDIANO PLAZO	371357.8
A MEDIANO PLAZO	798613.93
A MEDIANO PLAZO	666596.5
Superficie= 2,535,073.73 m2	

Cuadro de áreas de crecimiento a largo plazo	
NOMBRE	SUPERFICIE
A LARGO PLAZO	74227.48
A LARGO PLAZO	128860.85
A LARGO PLAZO	42370.35
A LARGO PLAZO	62152.65
A LARGO PLAZO	96107.13
A LARGO PLAZO	48005.54
A LARGO PLAZO	376605.77
A LARGO PLAZO	208180.41
A LARGO PLAZO	19741.57
A LARGO PLAZO	85031.1
A LARGO PLAZO	248433.21
A LARGO PLAZO	16802.44
Superficie= 1,577,522.5 m2	

Por otro lado, se puede observar que prevalecen las viviendas económicas o viviendas de interés social, desarrollos que son constituidos principalmente por asentamientos informales que representan un reto continuo en términos de urbanización y desarrollo sostenible. Es importante señalar que a pesar de que ha existido la facilidad que han otorgado los dueños de esos predios y a pesar del riesgo que representan sus terrenos han sido invadidos por organizaciones sociales, por lo que ha sido mejor negociar pequeños pagos y/o acuerdos de pago a largo plazo. Esto se menciona con la finalidad de responder a por qué estos centros no son zonas agrícolas y por qué no tienen potencial para serlo.

4.2 Transporte colectivo-taxis: zona de análisis

Es importante señalar que para realizar este análisis fue necesario seleccionar la zona de estudio y al mismo tiempo fue necesario especificar qué destino de las rutas de transporte son las que se deberían analizar, por lo que a través de la investigación de rutas realizada se encontró que 36 son los destinos de transporte que brindan el servicio exclusivamente dentro de la mancha urbana, que dentro del cuadrante sobresalen las zonas 1 y 3, las cuales tienen aproximadamente la misma cantidad de rutas (13 y 11 respectivamente). Sin embargo, aunque la diferencia de rutas es mínima, se ha definido otro aspecto central relacionado con la cantidad de unidades que se movilizan en cada zona, añadiendo otro criterio de selección de la zona.

Algunos de los supuestos que se podrían señalar respecto a este panorama de oferta de rutas de transporte en cada zona son los siguientes: 1) La zona 1 noroeste es el cuadrante con mayor oferta de transporte público colectivo-taxis urbanos y conurbados. 2) En dirección contraria ocupa el segundo lugar la zona 3 suroeste. 3) La mayor oferta de transporte se dirige al Oeste de la mancha urbana, en direcciones contrarias, hacia el norte y con dirección al sur. Derivado de este orden de ideas, encontramos que en la zona 1 noroeste 4) 13 son las rutas que conectan a esta zona con el centro de la ciudad.

La *Tabla 4* presenta un desglose detallado de los trece sitios y rutas del transporte colectivo-taxis en el cuadrante 1, zona 1 noroeste de la ciudad de Huajuapán de León para el año 2020. Este análisis permite comprender la organización y la categoría de las rutas de transporte, destacando su impacto en la conectividad y movilidad de esta área específica de la ciudad. Sin embargo, para siete de estas rutas sus destinos no son exclusivos, ya que sus

trayectos son más amplios y circulares, atraviesan diversas colonias y, pese a ello, también tienen una zona apropiada, la cual es señalada como “destino final”.

Tabla 4. Total, de sitios y rutas del transporte colectivo-taxis cuadrante 1, zona 1 noroeste, Cd. De Huajuapán de León, 2020.

Cons.	Nombre del sitio	Destino	Categoría
1	Taxis Sitio Agua Dulce Camino Real	Agua Dulce	Conurbado
2	Taxis Sitio José López Alavez-Agua Dulce	Agua Dulce "Deshuesadero"	Conurbado
3	Taxis Sitio José López Alavez-Agua Dulce	Agua Dulce	Conurbado
4	Taxis Sitio Agua Dulce	Agua Dulce	Conurbado
5	Taxis Sitio Zaragoza	Fovissste	Urbano
6	Taxis Sitio 23 De Julio	Acatlima	Conurbado
7	Taxis Sitio Remigio Sarabia	José López Alavez	Urbano
8	Taxis Sitio Naa Xeendaa Guelaguetza	Reforma	Urbano
9	Taxis Sitio Acatlima	Acatlima	Conurbado
10	Taxis Sitio Universidad Acatlima	Acatlima	Conurbado
11	Taxis Sitio Nuu Savi	Reforma	Urbano
12	Taxis Antorcha	Fidepal, Antorcha	Urbano
13	Taxis Sitio Tierra del Sol	Antonio de León, Fidepal, CECYTE	Urbano

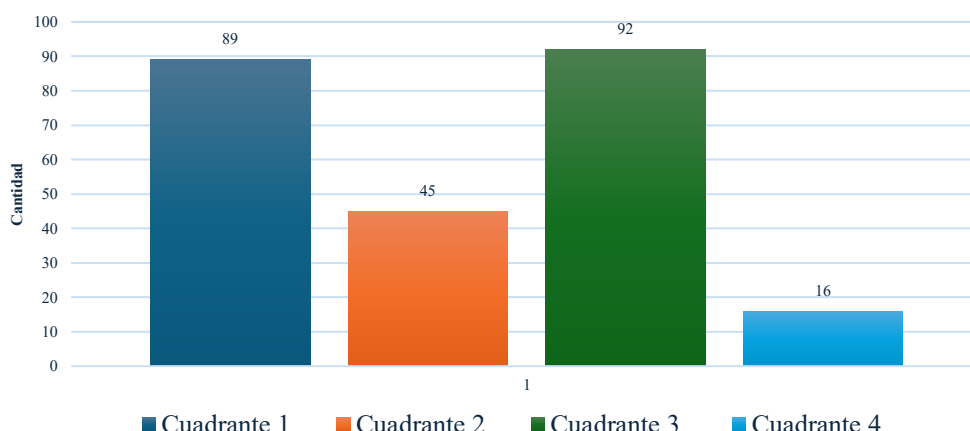
Primer censo de transporte H. Ayuntamiento de Huajuapán de León, Oaxaca. Dirección de catastro y obras públicas tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2021). *Censo Municipal de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2019-2021.

Respecto a estas trece rutas se observó que seis son urbanas y siete conurbadas. Recordemos que las urbanas son aquellas que llegan a los límites administrativos de la ciudad de Huajuapán y que las conurbadas son aquellas que están unidas a la mancha urbana, pero son territorios pertenecientes a otro territorio. Así, por ejemplo, las agencias municipales conurbadas en esta zona son las agencias de Agua Dulce y Acatlima, las dos se han convertido en centros operadores de gran actividad en las ramas de educación y comercio. A razón de esto podemos ver que la oferta de transporte en Huajuapán ha estado influenciada por una diversidad de factores y relaciones de poder que interactúan entre sí. Estos factores y relaciones han contribuido en el modelo de disponibilidad y de calidad de los servicios de transporte en la totalidad de las zonas de la ciudad.

4.2.1 Zona 1 noroeste

La *Gráfica 1* subraya la importancia de una planificación urbana equitativa y bien distribuida en la que las autoridades deben abordar las disparidades actuales en la distribución de recursos y servicios para garantizar una calidad de vida justa y accesible para todos los habitantes de la ciudad.

Gráfica 1. Equipamiento Urbano por Cuadrantes de la Mancha Urbana de la H. Cd. de Huajuapán de León



Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.

Algunos de los factores clave en la oferta y demanda de transporte público colectivo de la zona 1 noroeste son los siguientes:

1. *Densidad demográfica*. Como ya se había mencionado en uno de los apartados, esta zona concentra 29 AGEB urbanas, las cuales albergan a un total de 24,800 habitantes, siendo la de mayor densidad con un 44% de toda la población. De acuerdo con estos datos inferimos que a mayor densidad de población en cada cuadrante, mayor será la demanda de transporte colectivo-taxis, por lo que este resultado responde a la interrogante de por qué esta zona es la que cuenta con el mayor número de rutas.
2. *Infraestructura vial*. Como podemos ver en el gráfico, la zona 1 es la segunda en importancia y disponibilidad de vías de tránsito, ya que cuenta con una longitud de aproximadamente 14,514.77 m. Esta zona ha sido beneficiada, ya sea por planificaciones o en respuesta a intereses de algunos agentes sociales. Esto deriva del

hecho de que contar con acceso fácil y de rápida conexión al transporte público permite a los habitantes tener una mejor oferta de servicios.

3. *Demanda de transporte.* Independientemente de la densidad de la población, es importante contar con demanda de transporte, ya que este aspecto puede ser determinante en la oferta, pues a medida que existe una demanda significativa de transporte en la zona aumenta la probabilidad de contar con más opciones y cantidad de servicios, lo que se traduce en un aumento de la oferta.
4. *Actividad económica.* Como se mostró en el gráfico, la zona 1 y 3, es decir, el poniente de la ciudad concentra la mayoría de las actividades económicas y oficinas que prestan servicios públicos. Sin embargo, conviene señalar que la zona 1 es una zona proyectada para albergar más empresas comerciales, catalogando como la de mayor expansión comercial y por ende la de mayor atracción e inversionistas, lo que permitirá seguir incrementando la demanda de transporte.

A partir de esta información podemos ver que la oferta de transporte en la zona 1 ha sido el resultado de una compleja red de intereses de carácter demográfico, geográfico, económico, político y tecnológico que se han orientado a esta parte del territorio. Sin embargo, estos factores y relaciones pueden variar con el paso del tiempo y sobre todo en la medida en que se cambien los intereses, circunstancias y necesidades. No obstante, estos factores han sido determinantes para que esta zona sea atendida por las 13 rutas de colectivo-taxis, colocándola como la de mayor oferta de transporte en la ciudad.

Cabe resaltar que cada ruta de taxis tiene respaldo de una OSC, situación que nos llevó a emprender el trabajo de campo con estas organizaciones. De acuerdo con la información obtenida en el trabajo de campo, lo cual incluye el recorrido y trazado con GPS de cada ruta, se obtuvieron los siguientes resultados: el tiempo promedio de viaje redondo en las rutas urbanas en 2020 era de 25 minutos; los tiempos de viaje se ampliaban en condiciones de mayor actividad cotidiana y de mayor afluencia al centro de la ciudad, lo que nos hace inferir que el tiempo de viaje puede variar significativamente según diversos factores, entre los que se pueden señalar: el nivel de congestión del tráfico, la hora del día, la velocidad promedio y las condiciones de la vía de tránsito (calle, avenida, carretera).

En una ciudad o momento congestionado la velocidad del tráfico cambia y suele ser bastante baja debido a las paradas frecuentes, los semáforos, la congestión y otros obstáculos. Sin embargo, se ha encontrado que los 24.8 min que señala haber obtenido el INEGI 2020, es muy cercano al tiempo promedio de 25.2 minutos obtenidos en el trabajo de campo. En lo respectivo a las rutas de transporte, el mapa siguiente muestra la mancha urbana con las diversas rutas que hay, así como la distribución y conectividad del sistema de transporte, por lo que este mapa es esencial para clasificar la distribución y conectividad de las rutas del sistema de transporte. Además, estas rutas cubren diversas áreas de la ciudad, extendiéndose desde el centro urbano hacia las zonas periféricas, asegurando la conectividad entre las diferentes agencias y colonias, logrando una cobertura geográfica total, ya que las rutas convergen en el centro de la ciudad, extendiéndose hacia áreas periféricas y conurbadas, facilitando el acceso a servicios esenciales y mejorando la integración regional.

Estas rutas también representan una forma de apropiación territorial, ya que definen cómo se utilizan y conectan los diferentes espacios dentro de la ciudad. De ahí que el transporte público desempeñe un papel crucial en la estructuración del territorio de esta ciudad, inclusive con la capacidad de ir influenciando el desarrollo urbano y la distribución de la población. Es preciso señalar que la planificación y gestión de las rutas de transporte colectivo también refleja relaciones de poder en la ciudad, la cual puede verse reflejada en la toma de decisiones sobre dónde establecer rutas, cómo regular el transporte y quién tiene acceso a estos servicios. En este sentido es como las relaciones de poder tienen un impacto profundo en el sistema de transporte público, influenciando la planificación, distribución y operación de las rutas de transporte, en general, tienen la capacidad de configurar y reconfigurar el servicio y las relaciones en el territorio.

0 1 2 km
ESCALA
1:26,628.87461
WGS 84 UTM ZONE 14

[illegible]

Con base en el mapa anterior, conviene señalar que las distancias recorridas en la zona 1 noroeste son en promedio de 7,083 metros, siendo la colonia Lázaro Cárdenas la más alejada, ya que se ubica a 12,331 metros del centro de la ciudad. De igual manera, las colonias Fidepal y las Palmas son de las rutas con mayor distancia, en promedio recorren 9 mil metros. Como referencia aproximada de una ciudad congestionada, un automóvil podría tardar de 15 a 25 km/h, esto significa que en condiciones normales de tráfico un auto puede recorrer 1 kilómetro en aproximadamente 2 minutos. Sin embargo, estos valores son sólo estimaciones generales y pueden variar ampliamente según las condiciones específicas del tráfico en cada ciudad y en ese momento particular. En este sentido, se ha identificado que en la zona 1 noroeste y el sitio Tierra del Sol son rutas con mayor tiempo de traslado, con una duración en promedio de 37 min. Por el contrario, la ruta de menor tiempo es Antorcha Campesina con un promedio de recorrido de 16 minutos.

Como resultado de estas estadísticas, se tiene una diferencia de más del 50% de tiempo recorrido, aunque su movilidad es en la misma zona. Al respecto es importante resaltar los siguientes aspectos:

- a) La ruta primera abarca más colonias, las cuales son en su mayoría de reciente creación, por lo que la población está más dispersa y por ende conlleva mayor tiempo de traslado.
- b) La segunda tiene como prioridad la colonia del movimiento de Antorcha Campesina, organización que les ha respaldado y de la cual también forman parte, esta ruta tiene sus recorridos más lineales y atienden únicamente a quienes circulan en el trayecto, es decir, únicamente por su ruta trazada, ya que ellos no se movilizan al interior de las colonias.

El mapa que se muestra a continuación refleja el análisis del mapa de rutas del transporte público colectivo urbano en Huajuapán de León revela la complejidad de gestionar un sistema de transporte que equilibre necesidades espaciales, sociales y económicas. La distribución de las rutas impacta directamente en la accesibilidad y equidad de la ciudad.

4.3 Legal o ilegal, ¿qué ha funcionado en el transporte público colectivo-urbano taxis?

Bajo la premisa de que la movilidad de las personas en sus territorios depende de la capacidad que tienen de moverse de un lugar a otro de forma eficaz y eficiente, se concluye que la movilidad es un eje fundamental en la sociedad moderna, tanto en territorios rurales como en urbanos, ya que facilita y agiliza las actividades cotidianas de los individuos. El fenómeno del transporte colectivo también posibilita la movilidad de las personas para trasladarse a sus lugares de empleo, negocios, educación, atención médica, servicios sociales, entre muchos más. En consecuencia, en función de la eficiencia de la movilidad se pueden facilitar o dificultar las actividades cotidianas y necesarias para el impulso y desarrollo de las actividades económicas y sociales de una ciudad o comunidad.

Sin embargo, sí existe una mala, deficiente o inexistente infraestructura de transporte público, representa una variable que coadyuva en incrementar la brecha entre las personas que tienen acceso a vehículos privados y las que dependen del transporte público, por lo que el sistema de transporte público colectivo-taxis de Huajuapán y de acuerdo con la información y datos obtenidos de las entrevistas a los líderes de las organizaciones que los respaldan, nos han ayudado a obtener la siguiente información.

Aproximadamente, y como mínimo, circulan 100 unidades en cada zona urbana, esto sin contar las unidades que también circulan en esas direcciones, pero su destino es conurbado, ni el transporte de cada agencia municipal y de policía. Si apelamos a un ejemplo, sumando las rutas 18 urbanas y 17 conurbadas, 13 sitios de taxis con servicio libre, que en 2020 tenían 48 rutas que brindan el servicio a la mancha urbana consolidada, encontramos que se estiman alrededor de 25 unidades de cada ruta, lo que suma 1,200 unidades que ofertan el servicio de taxis legales (regulares e irregulares). Lo anterior sin contar las unidades que circulan de forma ilegal, de ahí que los líderes estimen que circulan más de 3 mil unidades de transporte colectivo-taxis.

Estos datos forman parte del argumento que dan los líderes al señalar que existe un 50% de transporte legal, regular o irregular y el otro 50% de transporte ilegal o pirata. Sin embargo, es común observar que todos los meses nacen nuevos sitios ilegales, los cuales tienen corta presencia y desaparecen, salen con nombres y colores diferentes, pueden durar días, semanas o meses, lo cual se convierte en un fenómeno normal y cotidiano que obedece a diferentes circunstancias y fines, entre los cuales se pueden inferir los siguientes: los

tiempos electorales, las festividades en las colonias o barrios, algunos programas gubernamentales y sociales, la feria municipal, diferentes luchas sociales por demandas hechas por pobladores de las colonias, agencias o en la región, entre otros más como es el caso de reparto o cambio de territorio del narcotráfico. Algunos de estos temas son identificados, pero no señalados por la colectividad.

De igual forma, se ha observado que las políticas públicas diseñadas y puestas en marcha por las autoridades locales de Huajuapán deben tener en cuenta que es prioridad producir un buen sistema de transporte, especialmente con los siguientes aspectos a cumplir: disponibilidad, seguridad y confianza, movilidad y relaciones de poder. Del primero conviene decir que el transporte ha permitido a lo largo de la historia el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, este trayecto tiene que ser suficiente, disponible para toda la población y sobre todo ser confiable y seguro. Estos aspectos son fundamentales en las políticas y planeación del transporte, más aún cuando en esta ciudad el transporte está fuera del control de las autoridades locales y estatales, por lo que es necesario ejercer la autoridad para regular el transporte. No obstante, esto no significa asumir un costo político que no han estado dispuestos a asumir las autoridades en turno, incluso las condiciones corporativo-clientelares podrían concientizar a los líderes sociales para brindar servicios seguros, confiables y de calidad. Sin embargo, para lograrlo se requiere voluntad política y social.

Respecto al segundo, es importante recordar que el transporte público colectivo-taxis se ha producido en dos fases, la primera a partir del monopolio de transporte por parte de organizaciones corporativas clientelares y de grupos de familias de los líderes políticos del PRI y la segunda por parte del arribo y apropiación territorial del transporte por parte de organizaciones de la sociedad civil (OSC), que son políticamente de ideología de izquierda (PAN, PRD). Esto deja ver que la planeación del transporte se ve afectada por relaciones políticas, tanto de derecha y de izquierda, y por ende por relaciones de poder. Además, el hecho de que sean posturas antagónicas presupone que su producción ha sido mediante una forma anárquica o en todo caso de rebeldía frente al “poder” establecido, aunque esto no quiere decir que sea necesariamente negativo, ya que ha permitido que se cumpla con el objetivo de dar movilidad a la población más vulnerable, es decir, aquella que no tenía posibilidades de contar con el servicio debido a las malas condiciones de sus vialidades o falta de ellas, servicio que se ha convertido en unidades tipo taxis o unidades de transporte

colectivo que, además de propiciar la movilidad, han logrado reducir el tiempo de espera para el traslado, haciendo que el desplazamiento sea más rápido. De la mano de esto, que se podría considerar como “beneficioso” o “positivo” del sistema de transporte que no es legítimo, existe una gran variedad de características que se han desarrollado en la oferta de colectivo-taxis, algunas de las más importantes en las dos formas en las que se hacen presentes: concesionarios y piratas.

4.3.1 Transporte concesionado

En la *Tabla 5* se describen las dos modalidades de transporte público colectivo-taxis concesionado que ofertan en el municipio, siendo el que cuenta con los permisos correspondientes según lo que ordena el marco jurídico establecido para todo el territorio de Oaxaca. Cabe mencionar que las concesiones son directamente autorizadas por el gobernador a través de las diferentes instancias gubernamentales a cargo del servicio de transporte público colectivo. Las características de las condiciones físicas de las unidades son: tarifas, horarios, control vehicular (letreros, colores, números).

Tabla 5. Modalidades de transporte público Concesionarios Colectivo-Taxis y Taxis Huajuapán de León, Oaxaca, 2020.

Servicio de Taxis (Personal-Especial) Concesionarios (Legales/Regulares, irregulares)	Servicio de taxis (Colectivo) Concesionarios (Legales/Regulares, irregulares)
Son vehículos sedán de transporte público que ofrecen un servicio particular o personal. Ofrecen la recepción y entrega de pasajeros en diferentes ubicaciones de la ciudad e inclusive fuera de ella. Además, cuentan con una base.	Son vehículos de transporte público que ofrecen servicio colectivo en modelos de autos sedan tipo taxis, ofrecen el servicio en una base de recepción de usuarios, tienen una ruta establecida.
La disponibilidad del servicio es de 24 horas, los siete días de la semana, lo que permite a los pasajeros acceder al servicio en cualquier momento y hora del día. Cuentan con número de contacto y una base.	El servicio que ofertan tiene un horario promedio establecido de 6:30 am a 9:30 pm, de lunes a viernes, los sábados y domingos los horarios varían dependiendo de la demanda y fechas.
Cuentan con acuerdo de tarifas fijas, para calcular la tarifa del viaje hay dos variables: dentro de la ciudad y en la periferia o zonas conurbadas. Además, existe una opción libre que es cuando son destinos fuera del municipio.	Cuentan con acuerdo de tarifas fijas, sus tarifas dependen de la ubicación-destino, sin embargo, existe una tarifa para la ciudad y otra para la periferia y/o zona conurbada. Particularmente en los casos de las agencias de policía y municipales.

Los conductores en su mayoría están regulados y deben contar con una licencia de chofer para operar como taxistas. En algunos sitios los conductores utilizan uniforme.	Los conductores suelen ser los dueños, pero también contratan a conductores. En algunos sitios los conductores utilizan uniforme.
Están obligados a contar con unidades limpias, además de que las unidades deben recibir el mantenimiento obligatorio para proporcionar un servicio cómodo y seguro para los pasajeros.	Están obligados a contar con unidades limpias, además de que las unidades deben recibir el mantenimiento obligatorio para proporcionar un servicio cómodo y seguro para los pasajeros.
Es un servicio que suele llevar a los pasajeros desde su ubicación actual hasta el destino señalado, puede ser cercano o lejano.	Es un servicio de transporte colectivo con capacidad de seis personas (5 pasajeros y el chofer). Sin embargo, es común verlos transitar con seis o siete personas.
El vehículo debe estar marcado con letreros o colores distintivos que los hacen fácilmente identificables en la calle, además de los números de concesión y unidad. Cuentan con placas concesionadas.	El vehículo debe estar marcado con letreros o colores distintivos que los hacen fácilmente identificables en la calle, además de los números de concesión y unidad. Cuentan con placas concesionadas.

Elaboración propia (2022). Entrevistas semiestructuradas a líderes de transporte (2022).

4.3.2 Transporte pirata

Otro de los servicios de transporte que se ofrecen son los denominados “taxis piratas”, los cuales no cuentan con los permisos requeridos legalmente para circular ofertando el servicio de transporte en el territorio. Por tal razón sus características no son homogéneas, parten de la informalidad y adaptan sus propios diseños y control de acuerdo con sus intereses y acuerdos con las organizaciones que les representan. En la *Tabla 6* se describen las dos modalidades de transporte público personal/colectivo pirata que ofertan en el municipio.

Tabla 6. Modalidades de transporte público Piratas Colectivo-Taxis y Taxis
Huajuapán de León, Oaxaca, 2020.

Servicio de Taxis (Personal-Especial) Piratas/ilegales	Servicio de taxis (Colectivo) Piratas/ilegales
Son vehículos sedán de transporte público que ofrecen un servicio particular o personal, ofrece la recepción y entrega de pasajeros en diferentes ubicaciones de la ciudad e inclusive fuera de ella, algunos no cuentan con una base y alternan el servicio. Algunas unidades que forman parte de sitios concesionarios dicen estar en espera de programas de gobierno para concesionar sus unidades.	Son vehículos de transporte público que ofrecen servicio colectivo en modelos de autos sedan tipo taxis, ofrecen el servicio en una base de recepción de usuarios y tienen una ruta establecida. Sin embargo, pueden alternar el servicio. Algunos no cuentan con una base. Además, algunas unidades forman parte de sitios concesionarios dicen estar en espera de programas de gobierno para concesionar sus unidades.

La disponibilidad del servicio es variable, algunos circulan las 24 horas, los siete días de la semana y se puede acceder a ellos en cualquier momento y hora del día, pero dado que no cuentan con una base establecida, no hay forma de contactarlos como sitio.	El servicio que ofertan tiene un horario promedio establecido de 6:30 am a 9:30 pm de lunes a viernes, los sábados y domingos los horarios varían dependiendo de la demanda y fechas.
Se sujetan algunas veces al acuerdo de tarifas establecidas en el municipio, sin embargo, sus tarifas son variables, muchas veces son más bajas y otras muy elevadas.	Tienden a sujetarse al acuerdo de tarifas establecidas en el municipio, sus tarifas dependen de la ubicación-destino, sin embargo, suelen ser extremos y cambian a tarifas bajas o altas.
Los conductores no están regulados ni cuentan con una licencia de chofer para operar como taxistas.	Los conductores no están regulados ni cuentan con una licencia de chofer para operar como taxistas.
Nadie vigila sus unidades, en su mayoría: no suelen estar limpias, se observa la necesidad de mantenimiento a las unidades, no es un servicio cómodo ni seguro para los pasajeros. Por otro lado, existe una minoría de unidades que son nuevos, algunos de lujo y algunos limpios y con mantenimiento adecuado.	Nadie vigila sus unidades, en su mayoría: no suelen estar limpias, se observa la necesidad de mantenimiento a las unidades, no es un servicio cómodo ni seguro para los pasajeros. Por otro lado, existe una minoría de unidades que son nuevos, algunos de lujo y algunos limpios y con mantenimiento adecuado.
Es un servicio que suele llevar a los pasajeros desde su ubicación actual hasta el destino señalado, puede ser cercano o lejano.	Es un servicio de transporte colectivo con capacidad de seis personas (5 pasajeros y el chofer) sin embargo, es común verlos transitar con siete personas.
El vehículo esté marcado con letreros o colores distintivos, aun así a veces es difícil identificarlos en la calle ya que a veces están sin placas y sin número.	El vehículo esté marcado con letreros o colores distintivos, aun así a veces es difícil identificarlos en la calle ya que a veces están sin placas y sin número.

Elaboración propia a partir de las entrevistas semiestructuradas a líderes de transporte llevada a cabo en el año 2022.

Como resultado de la caracterización del servicio de transporte público modalidad taxis, se puede resaltar que el estado y diseño físico de las unidades es lo que prevalece, por lo que se resume de la siguiente forma:

- 1) Es un transporte con modelos de auto tipo *sedán*.
- 2) Tienen baja capacidad para traslado, máximo cinco pasajeros, pero algunas veces se dan seis: tres pasajeros en la parte trasera, dos en el asiento del copiloto, más el conductor. Sin embargo, es común observar que se trasladan seis personas.
- 3) Las cajuelas de las unidades son de gran beneficio, ya que les permite trasladar más equipaje de cada usuario.
- 4) Las marcas de autos más usados son de la marca NISSAN, especialmente el modelo Tsuru, también sobresale la marca Hyundai, del cual se usa un poco más el modelo

atos. Sin embargo, existe una gran variedad de modelos y marcas, de hecho, también circulan unidades nuevas que son versiones de lujo.

- 5) La elección de los modelos y del año de la unidad se centra en el ahorro de combustible y en el costo de las piezas, así como del servicio de mantenimiento.
- 6) Es común observar unidades de modelos y años muy atrasados, por lo que sus condiciones físicas no están en óptimas condiciones.
- 7) Los colores de las unidades tienen que ver con los logos de las organizaciones que los representan.
- 8) Es común que como parte de la imagen de las unidades se integre el logo de la OSC a la que perteneces o que les representa, como es el caso de FENIC, FIOB, CODEP, MULT, CNOP, CROC, CNC, entre otras.
- 9) En relación con los nombres de los sitios y/o rutas, adquieren relevancia los nombres de algunos líderes fundadores.
- 10) Algunos taxis piratas circulan con unidades en condiciones deplorables, sin embargo, se convierten en la única opción de movilidad, especialmente en asentamientos irregulares y de nueva creación, ya que son territorios sin servicios públicos básicos y sus calles son improvisadas, lo que las convierte territorio de difícil acceso.
- 11) Subirse a un taxi pirata implica para el usuario no saber quién le traslada, tampoco hay opción de reportar el servicio recibido, por lo que se convierten en opciones de movilidad incierta e insegura.
- 12) Al interior de algunos sitios y rutas de taxis concesionarios existen unidades que están reconocidas por la organización y se camuflan, es justamente este punto el que también pone en disputa a otras rutas de transporte porque hay un exceso de oferta de transporte, lo que se traduce en bajos ingresos para el resto de los sitios o rutas cercanas.
- 13) Existen algunos sitios donde sus conductores utilizan uniforme en sus horarios de servicio. En su mayoría son sitios de colectivos que están concesionados.
- 14) Algunas rutas de sitios tienen como destino final asentamientos de difícil acceso y donde sólo vive una o dos familias en toda la zona, razón por la que acuerdan con los choferes y líderes que usaran el servicio, pero si aceptan llevarlos hasta sus domicilios o bien a un lugar más cercano.

- 15) En algunos casos, sí es necesario que la ruta modifica sus horarios lo hacen, ya que existen usuarios que requieren horarios especiales, por lo que son flexibles para alterar algunos horarios establecidos.
- 16) El servicio de las rutas con mayor competencia oferta un servicio de transporte individualizado, es decir, son flexibles para cambiar la ruta cuando un usuario requiere lo lleven a la puerta de su casa, siempre y cuando se ubique a un par de calles de su ruta oficial y forme parte de su zona de influencia.
- 17) Las tarifas son establecidas en asambleas de las diferentes OSC que ofertan el servicio de transporte colectivo-taxis en todo el municipio, ellos acuerdan los incrementos y las fechas de instrumentación.
- 18) Las diferentes OSC y sus líderes representantes se reúnen para negociar acuerdos para resolver algunas zonas del territorio, sin embargo, con frecuencia han surgido nuevas organizaciones o grupos organizados que alteran los acuerdos, en consecuencia, se llegan a generar enfrentamientos y/o disputas por el territorio.
- 19) Se han distinguido tres rasgos normativos en el transporte colectivo-taxis: a) los concesionarios (legales/regulares/irregulares), b) los ilegales (piratas), y c) los mixtos, es decir, concesionarios que también cuentan con unidades ilegales.

Debido a las características antes mencionadas resulta necesario visualizar el futuro desplazamiento de las personas. Para ello es importante implementar programas integrales que conformen una red de transporte eficiente e incluyente, el cual facilite la vida cotidiana de las personas que requieran ir a trabajar, estudiar, realizar compras, asistir a servicios de salud, financieros, administrativos, de entretenimiento y mucho más. Por lo que a continuación enlistamos algunos programas que consideramos relevantes de implementar:

1. *Activación económica:* El servicio de transporte público es determinante para el impulso en toda la actividad económica del municipio y la región. Gracias a la conexión terrestre que atraviesa la ciudad de Huajuapán, la convierte en un centro operador de distribución de mercancías, generando una economía activa y atractiva a la inversión.
2. *Daño al medio ambiente:* El constante crecimiento demográfico de la ciudad, el mayor uso del automóvil y transporte, así como su constante expansión urbana, ha

traído consecuencias desastrosas en materia de recursos naturales, uno de los impactos más latentes y críticos es la escasez de agua. De igual manera, la contaminación en general ha llevado poco a poco a encender focos de atención prioritaria, por lo que resulta necesario priorizar políticas y obras públicas que promuevan sistemas de transporte público eficiente y sostenible, como el uso de la bicicleta, menos autos particulares y más transporte público, además de volver a caminar.

3. *Planeación urbana*: Los medios de transporte público y privado deben ser prioridad en la planificación urbana de Huajuapán, ya que son parte fundamental del desarrollo futuro de la ciudad considerando la disponibilidad, eficiencia y eficacia del transporte público.
4. *Transporte eficiente*: El sistema de transporte en la medida que sea eficaz y eficiente podrá mejorar las condiciones de movilidad de los usuarios urbanos, a razón de que es necesario reducir tiempos, mejorar la seguridad y disponibilidad del servicio. Sin embargo, mientras no exista certeza de quiénes y cuántos son los dueños de las unidades de transporte, la movilidad de los habitantes podría estar en constante riesgo y/o peligro para los usuarios. Además, resulta necesario una planificación urbana que considere la importancia que representa el transporte, por ende, se debería destacar la necesidad de buscar soluciones y alternativas innovadoras en materia de movilidad.

4.3.3 Condiciones de funcionamiento del transporte

Con la finalidad de centrar la atención en el análisis específico de las rutas de transporte de la zona 1 noroeste resulta fundamental comprender la dinámica de funcionamiento para buscar los mecanismos de mejora en la eficiencia y la accesibilidad del sistema de transporte urbano. Por lo que en la *Tabla 7* se proporciona un análisis detallado de los servicios de transporte público en la zona 1 noroeste de Huajuapán de León. En esta tabla se presenta información clave sobre cinco rutas específicas de taxis colectivos, incluyendo los nombres de los sitios, los horarios de operación, la duración del viaje de ida y vuelta, el costo del pasaje, la distancia recorrida y el color de las unidades de transporte, la cual nos hará comprender la accesibilidad y la eficiencia del sistema de transporte público en esta área específica.

Tabla 7. Zona 1 noroeste. Transporte público urbano colectivo-taxis, 2020.

Cons.	Nombre del sitio	Horario de la ruta	Duración de la ruta (viaje redondo)	Costo del pasaje	Distancia (Metros)	Color de la unidad
1	Remigio Sarabia	07:00AM-09:00PM	22 minutos	\$ 6.00	6,451	Naranja/Blanco
2	Naa Xeendaa Guelaguetza	7:10AM-10:00PM	29 minutos	\$ 5.00	6,162	Vino Con Blanco
3	Ñuu Savi	06:30AM-09:00PM	22 minutos	\$ 5.00	5,495	Rojo/Blanco/Amarillo
4	Antorcha	8:00am-10:00pm	16 minutos	\$ 6.00	6,444	Amarillo Franja Roja
5	Tierra Del Sol	7:00AM-10:00PM	37 minutos	\$ 6.00	9,284	Amarillo

Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2021). *Censo Municipal de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2019-2021.

Como podemos ver, la zona 1 noroeste es atendida en materia de movilidad y transporte público colectivo por 5 sitios de taxis que corresponden a 5 rutas. Se ha encontrado que tres rutas atienden a nueve colonias y dos circulan a través de seis colonias, así como que algunas de ellas son transitadas y ofrecen transporte a más de una colonia en común. Como se ha afirmado, en total los cinco sitios de taxis brindan movilidad a 18 colonias y sus rasgos característicos son:

1. Todas tienen su base en la calle Cuauhtémoc. Ubicada en una calle paralela al palacio municipal, mercado, parque y catedral, los cuales se ubican en el centro de la ciudad. Esta vía de comunicación es una de las principales calles de salida del centro.
2. Cuatro de las cinco rutas circulan por la Colonia Merced. La diferencia son las calles de circulación, sin embargo, todas tienen en común la avenida 2 de abril o paseo internacional. En esta colonia se ubican dos espacios de gran afluencia: un parque de esparcimiento y deportes, ahí mismo se encuentran instaladas algunas oficinas del ayuntamiento municipal, y una de las dos tiendas departamentales de Aurrera.
3. Las colonias que han sido atendidas por tres de las rutas señaladas son: Tepeyac, Antonio de León, Militar y San Miguel. Conviene señalar que estas colonias forman parte del radio principal de atención de los siguientes espacios:
 - Centros de Desarrollo Comunitario, el cual brinda capacitación para el trabajo a través de talleres de diferentes especialidades.

- Secundaria Técnica, la segunda más grande en población estudiantil del municipio.
4. La colonia San Miguel es una de las principales colonias de asentamientos irregulares respaldada por OSC. Resultado de un proceso de invasión del terreno municipal que albergó durante décadas el primer espacio de destino final de la basura recolectada en la ciudad, una vez que fue clausurado inició un proceso de invasión de familias que ocuparon el espacio y empezaron a lotificar. Además, improvisaron viviendas llegando a ser habitadas en su primera etapa por más de 60 familias.
 5. Dos rutas tienen como destino las colonias Fidepal y Fidepal Lázaro Cárdenas, éstas son colonias limítrofes del espacio conurbado o periurbano, ya que colinda con la agencia municipal de Agua Dulce y Acatlima.
 6. Las colonias periféricas de la mancha urbana son el destino final de las cinco rutas de transporte colectivo taxis. Dos sitios se dirigen a la colonia Reforma, otros dos a la colonia Fidepal y Antorcha, y un sitio a la colonia José López Alavés.
 7. Los cinco sitios son: Remigio Sarabia, Naa Xeenda Guelaguetza, Ñu Savi, Antorcha y Tierra del Sol.
 8. Las tarifas de las cinco rutas son de \$5.00 en 2020. Es conveniente señalar que la distancia no es el parámetro de esta tarifa, ya que una recorre aproximadamente 6,162m., mientras que la segunda recorre 5,495 m. Estas tarifas son acuerdos internos de las organizaciones que los respaldan, la cual no se unió al acuerdo que determinaba la tarifa general de las demás organizaciones y sitios de taxis.
 9. Las rutas de Antorcha, Tierra del Sol y José López A., si se ajustaron al acuerdo general y cobraban una tarifa de \$6.00.
 10. La colorimetría que sobresale son el color amarillo, rojo y vino, también los colores blanco y naranja. Estos colores los representa en sus luchas, por ello tienen relación directa con la identidad de sus OSC.

Este análisis proporciona algunos aspectos más que suman para lograr una visión detallada del transporte público en la zona noroeste de Huajuapán de León, contribuyendo al entendimiento de cómo se organizan y opera el servicio de transporte en esta área urbana. Además, esta información es valiosa para estudios sobre la accesibilidad y eficiencia del

transporte público. La variabilidad en los horarios, costos y distancias destaca la necesidad de políticas que aborden la equidad en el acceso al transporte público. Estos hallazgos pueden informar a los planificadores urbanos y responsables de políticas en la implementación de mejoras en el sistema de transporte, promoviendo una movilidad más eficiente y accesible para todos los ciudadanos. Por otra parte, la *Tabla 8* permite extraer conclusiones significativas sobre el sistema de rutas urbanas de taxis en la zona 1 noroeste de Huajuapán de León, y al contextualizar estos hallazgos con la situación específica del transporte en esta ciudad, se revelan dinámicas exclusivas y complejas:

1. *Cobertura amplia y diversificada*: Cada sitio de taxis cubre múltiples colonias y áreas habitacionales, lo que indica una amplia cobertura del servicio de transporte. Por ejemplo, el sitio "Taxis Sitio Remigio Sarabia" abarca nueve colonias diferentes, lo que asegura una buena conectividad entre diversas zonas. Esta amplia cobertura es fundamental en una ciudad donde un alto porcentaje de taxis circulan sin concesiones ni permisos del gobierno estatal y municipal.
2. *Gestión por Organizaciones de la Sociedad Civil*: Las OSC gestionan la circulación de los taxis y los protegen de cualquier intervención del Estado, institucionalizando su control y creando sus propias normas, reglas y costos. Este modelo, aunque opera al margen de la ley, parece funcionar para proporcionar cobertura de transporte en zonas de alta vulnerabilidad. Según Castells (1999), la sociedad civil tiene la capacidad de autogestionarse y suplir las deficiencias del Estado en ciertas áreas, lo cual es evidente en el caso de Huajuapán de León.
3. *Centralización y Coordinación Eficiente*: La ubicación de las bases de taxis en la calle Cuauhtémoc centraliza la operación de los servicios y facilita el acceso a los usuarios. Esta concentración, gestionada por las OSC, permite una mejor coordinación entre diferentes rutas, así como una respuesta más rápida a las necesidades de transporte de la población, ya que, al operar fuera del control estatal, las OSC han podido adaptarse más rápidamente a las necesidades cambiantes y específicas de la comunidad. De hecho, Harvey (2013) sostiene que las estructuras alternativas de gestión pueden surgir en respuesta a las necesidades no satisfechas por las instituciones formales, ofreciendo soluciones innovadoras y adaptativas.

**Tabla 8. Rutas urbanas de la zona 1 noroeste, Ciudad de Huajuapán de León,
Oaxaca, 2020.**

Cons.	Nombre del sitio	Cobertura	Destino	Ubicación de la base
1	Taxis Sitio Remigio Sarabia	1-Colonia Centro 2-Colonia Los presidentes Primera Sección 3-Colonia Tepeyac 4-Colonia La Soledad 5-Colonia Antonio de León 6-Colonia Militar 7-Unidad Habitacional Bella Vista 8-Unidad Habitacional Las Palmas Tercera Sección 9-Colonia José López Alavéz	Col. José López Alavez	5 De mayo Esq. Cuauhtémoc
2	Taxis Sitio Naa Xeendaa Guelaguetza	1-Colonia Centro 2-Colonia La Merced 3-Colonia Reforma Segunda Sección 4-Colonia Reforma Primera Sección 5-Colonia Santa Isabel 6-Colonia San Miguel	Reforma	Cuauhtémoc
3	Taxis Sitio Ñuu Savi	1-Colonia Centro 2-Colonia San Antonio 3-Colonia La Merced 4-Colonia Reforma Primera Sección 5-Colonia Reforma Segunda Sección 6-Colonia Santa Isabel	Col. Reforma	Cuauhtémoc
4	Taxis Sitio Antorcha	1-Colonia Centro 2-Colonia Fidepal 3-Colonia La Merced 4-Colonia Antonio de León 5-Colonia Militar 6-Colonia Fidepal Lázaro Cárdenas 7-Colonia Tepeyac 8-Lotificación en Desarrollo La Cascada 9-Colonia San Miguel	Fidepal Antorcha	Cuauhtémoc
5	Taxis Sitio Tierra Del Sol	1-Colonia Centro 2-Colonia La Merced 3-Colonia Tepeyac 4-Colonia Antonio de León 5-Lotificación en Desarrollo La Cascada 6-Colonia Militar 7-Colonia San Miguel 8-Colonia Fidepal 9-Colonia Fidepal Lázaro Cárdenas	Antonio De León-Fidepal-Cecyte N	Cuauhtémoc

Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2021). *Censo Municipal de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2019-2021.

4.4. El espacio urbano y las relaciones transporte-origen-destino de los usuarios.

El análisis de las *Tablas 7 y 8* proporciona una visión integral Huajuapán de León, ya que nos conecta directamente con la estructura urbana y las relaciones de transporte, su origen y el destino de los usuarios. La presencia de escuelas ha sido prioritaria porque no sólo impacta en la educación, sino en la actividad económica y en la construcción y fortalecimiento de la estructura comunitaria. El transporte colectivo-taxis y el establecimiento de comercios relacionados con la demanda de los estudiantes para insumos educativos, tecnología y materiales se extienden a necesidades de alimentación, vestuario y otros comercios. Por lo que las características que mejoran las condiciones de vida de la población requieren de medios de transporte para la movilidad de los habitantes. Según los datos del INEGI (2020), un alto porcentaje de la población escolar asiste diariamente a la escuela, lo que demanda un sistema de transporte público o privado eficiente.

Asimismo, la infraestructura básica y la activación económica en las principales vías de comunicación favorecen positivamente a la población relacionada con diversas ramas comerciales y de servicios. Esto es parte de la vida social y económica cotidiana de la ciudad, especialmente durante los periodos de crecimiento urbano que aumentan la población y la demanda de servicios. Por lo anterior, se infiere que en la zona ha sido prioritaria la presencia de escuelas, lo cual no sólo tendría impacto en la educación ya que estas instituciones desempeñan roles cruciales en la construcción y fortalecimiento de la estructura en comunidad, pero también en la actividad económica, por ejemplo, el caso del transporte colectivo-taxis, así como el establecimiento de comercios relacionados con la demanda de los estudiantes en materia de una gran variedad de insumos para la educación (útiles escolares, tecnología, materiales). De manera similar, se podría expandir la necesidad de satisfacer la demanda de alimentación, vestuario, entre otras opciones de comercios.

En líneas generales, estas características podrían permitir a su vez mejorar las condiciones de vida de la población, además, por otro lado, este equipamiento requiere prioritariamente el uso de medios de transporte, particularmente la movilidad de personas que asisten a la escuela, de acuerdo a los datos del INEGI 2020: a) 91% de población de 3 a 5 años, b) 95% de la población de 6 a 14, y c) 47.4% de población de 15 a 24 años, debido a esta información se infiere que estos rangos de población asisten a la escuela diariamente,

por lo que definitivamente requieren medios para su desplazamiento, este puede ser transporte público o privado.

A su vez, se ha encontrado que la presencia de infraestructura básica ha hecho posible la activación de la vida económica en las principales vías de comunicación en donde se han ubicado, de manera que tendría la posibilidad de favorecer de forma positiva a toda aquella población que tenga relación con diferentes ramas comerciales y de servicios. Lo señalado hasta aquí forma parte de cotidianidad de la vida social y económica que el espacio y sus habitantes adquieren a lo largo de su historia, en especial en los periodos que se experimenta un crecimiento de la ciudad, el cual en mayor o menor medida ha estado acompañado por un incremento en la población.

Con relación a las características económicas y su relación con la movilidad y el transporte público, se encontró que el 64.1% de la población está clasificada como población económicamente activa, es decir, son todas aquellas personas que tienen relación directa en la producción y distribución de los bienes y servicios de consumo, son las personas en edad de trabajar, por lo que se encuentran involucradas en actividades económicas. Por lo que en este municipio más de la mitad de la población genera recursos a través de alguna actividad económica, lo que a su vez se relaciona con la movilidad y la necesidad de transporte de las personas para realizar día a día su actividad productiva.

Además, resulta imprescindible la movilidad y el transporte para lograr la participación de la población como fuerza laboral, lo que, a su vez, también podría brindar más oportunidades de generar un impacto positivo en la cohesión social, es decir, contar con una fuente de empleo, brinda posibilidades de mejorar las condiciones y calidad de vida de las familias. La necesidad de desplazamiento a los centros de empleo según el SUN es una de las causas principales de movilidad, las OSC de Huajuapán han sido conscientes de la necesidad de contar con medios de transporte público colectivo que sea eficiente y accesible, aspectos que determinan la capacidad de las personas para llegar a los centros de empleo. Por lo tanto, las OSC han buscado mecanismos que les permita contar con un sistema de transporte público eficiente puede facilitar el acceso a oportunidades de trabajo y reducir el tiempo de viaje para la población económicamente activa.

Las OSC que ofertan el servicio de transporte colectivo taxis han comprendido los siguientes aspectos relevantes del servicio que ofertan:

- Brindar servicio de transporte colectivo en automóviles tipo familiar de pequeña capacidad, para acortar la espera en abordar,
- Contar con rutas directas y cortas para reducir tiempos de traslado, por lo que, un transporte público rápido y eficiente podría incidir en la calidad de vida al reducir los tiempos de viaje diarios, permitiendo que las personas pasen menos tiempo en el tráfico y más tiempo en actividades significativas,
- Reconocen que los patrones de movimiento de la población se han adecuado a sus rutas de traslado, las cuales giran en torno a dos espacios centrales: su lugar de residencia y su lugar de trabajo o estudio.

Aunado a esto, también ha sido necesario que los prestadores del servicio de transporte colectivo-taxis continúen actualizando y diseñado un sistema de transporte público cada vez más eficiente, y que además sea accesible, aspecto que podría ser crucial para los usuarios con ingresos más bajos, permitiéndoles acceder a empleos sin incurrir en costos significativos de transporte. Por ende, el crecimiento de la superficie de la ciudad de Huajuapán a lo largo de las dos décadas 2000-2020 ha tenido un impacto sustancial en aspectos tanto urbanos, como sociales, por ello, deberá ser necesario diseñar y aplicar políticas públicas participativas que permitan impulsar un sistema de transporte público eficiente, lo que podría ser clave para abordar los diferentes desafíos urbanos, que además contribuyan para mejorar la calidad de vida de los habitantes y usuarios de transporte público colectivo-taxis.

4.4.1 El transporte colectivo-taxis y la relación con las actividades comerciales de la ciudad.

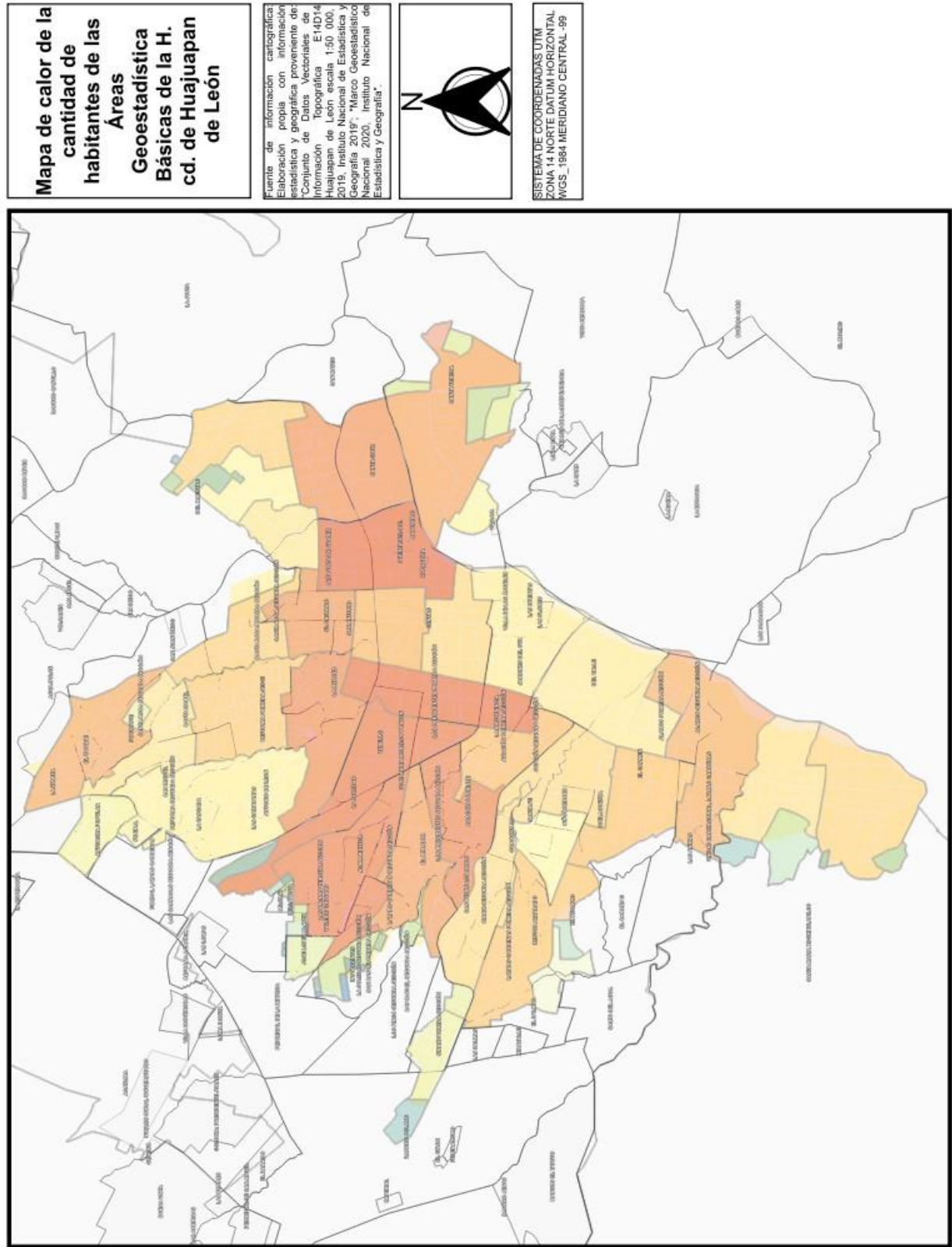
Los tres mapas mostrados anteriormente son mapas de calor del sector empresarial en Huajuapán que revelan algunos patrones significativos que indican concentración de empleo en ciertas áreas de la ciudad. Estas áreas, destacadas en colores más intensos, indican una mayor actividad económica y una posible accesibilidad y conectividad más eficientes en términos de transporte y movilidad. Este hallazgo es coherente con las teorías de la geografía económica, que sugieren que las concentraciones empresariales tienden a desarrollarse en zonas con mejores infraestructuras y mayores oportunidades de mercado (Krugman, 1991).

Cabe agregar que el análisis de mapas de calor permite examinar cómo los individuos y las organizaciones utilizan y controlan los espacios geográficos, ya que según Lefebvre (1991), el espacio no es sólo un contexto físico, sino que es un producto social que refleja las relaciones de poder y los procesos económicos. Aspecto que nos hace considerar que el mapa de calor puede interpretarse como una representación de las dinámicas económicas y sociales en Huajuapán de León, mostrando áreas de mayor concentración empresarial y empleo.

Así pues, los mapas de calor que se muestran a continuación han permitido revelar áreas geográficas de la ciudad de Huajuapán donde hay una concentración significativa de empresas con un gran número de empleados, áreas donde la fuerza laboral es más dispersa, así como la cantidad de habitantes en la zona o área estadística. Además, ayuda a comprender dónde se encuentran los centros de empleo más grandes y, por lo tanto, puede influir en las estrategias gubernamentales y de las OSC, ya que esta información es crucial para la planificación y la toma de decisiones sobre la ubicación y rutas de traslado del transporte público colectivo-taxis.

Entre las principales lecturas de este mapa, se ha encontrado que las rutas de transporte público colectivo-taxis están vinculadas a las principales calles, avenidas y bulevares donde se encuentran establecidas las más importantes empresas comerciales de la ciudad. De ahí que el análisis haya arrojado los siguientes resultados:

- La distribución de empleados en toda la ciudad es un parámetro clave para la planificación de infraestructuras y servicios, espacialmente los servicios de transporte público, de salud y educación. Las autoridades gubernamentales, las OSC, y las empresas pueden utilizar estos datos para anticipar y abordar las necesidades de reducción de gastos, de tiempos y contar con la seguridad necesaria en la movilidad y transporte de cada día.
- El centro de la ciudad alberga los principales servicios comerciales y de servicios (Catedral, Mercados, Palacio municipal, oficinas gubernamentales, bancos, telefonía, entre otros) además de concentrar las bases de rutas de taxis que van a los diferentes cuadrantes (Norte, Sur, Este y Oeste).



- El segundo sector comercial se encuentra contiguo al centro de la ciudad, ha fungido como la central de abastos de frutas, verduras, legumbres y abarrotes. Cabe señalar que es el más importante de la ciudad y la región, llamado Mercado Zaragoza. Además, a lo largo de la calle principal y de sus alrededores se ubica una gran variedad de establecimientos comerciales.
- El tercer sector comercial se encuentra a lo largo de las principales vías de circulación que conectan a los cuatro cuadrantes de entrada y salida de la ciudad, de las cuales destacan las siguientes:
 - a) Carretera internacional panamericana 190 con dirección a la capital del Estado que atraviesa la ciudad y que al cruzar como vía municipal recibe un nombre local como “Boulevard Paseo Internacional” o “Dos de abril y Carranza”.
 - b) Avenida 5 de febrero que conecta al centro con el entronque al norponiente de la ciudad con dirección a la CDMX.
 - c) Boulevard Tierra del Sol que conecta al sur y sur poniente de la ciudad, con salida a la costa chica Oaxaqueña y la llamada región Triqui de Juxtlahuaca.
- El cuarto sector se ubica al norponiente de la ciudad con dirección a la CDMX, zona en la que se están ubicando empresas comerciales como: LALA, CORONA, PEPSI, entre otras. Desarrollo que, además, está impulsando un acelerado crecimiento.

Con relación a lo anterior, resulta necesario retomar algunos principios del *Modelo de Núcleos Múltiples* de Harris & Ullman (1945) para desarrollar una descripción integradora del crecimiento de la ciudad de Huajuapán. Por lo que siguiendo algunos de los criterios de estos teóricos se ha podido encontrar que es un modelo muy flexible, el cual da la apertura a la presencia de zonas múltiples sin una ubicación específica, como se ha señalado en el caso del espacio central. En este modelo se hace énfasis en cómo los nuevos asentamientos van absorbiendo a los asentamientos pequeños que se encontraban alrededor, logrando así la expansión de la mancha urbana. Asimismo, se toma en cuenta que el crecimiento de la ciudad hace más complicado llegar al centro de la ciudad, razón por la cual la ciudad de Huajuapán comienza a adquirir una nueva dinámica de actividad política, cultural, social y económica.

Asimismo, es de suma importancia resaltar los rasgos del modelo hecho para ciudades latinas, el cual resalta que a partir del año 1950 estos países han experimentado un crecimiento demográfico exponencial y un proceso de desarrollo industrial, por lo que podemos ver que en esta época las ciudades tienen rasgos de crecimiento y desarrollo en común, como son:

- El centro de las ciudades actúa como centro comercial o de negocios.
- A lo largo de las vías primarias de circulación se desarrollan actividades comerciales.
- Existen vías alternas de circulación, lo que evidencia que el colapso de tráfico se concentra en el centro de la ciudad.

Con relación a la información anterior y dado a que la ciudad de Huajuapán está en constante crecimiento, hay tres aspectos centrales que deberán vigilarse en esta expansión:

1. Debido a que la ciudad está rodeada de zonas de inminente vulnerabilidad por el tipo de suelo que prevalece, hay un peligro latente en los asentamientos que siguen asentándose en esos espacios.
2. Cada vez más se van excluyendo los espacios verdes, de manera que son casi nulos los espacios verdes al interior de la mancha urbana. Si bien, se han delimitado zonas de reserva ecológica, se observa que se están habitando dado a la tendencia de construcciones de uso habitacional.
3. El problema ambiental y de escasez de agua podría tornarse cada vez más complejo e irremediable debido al crecimiento.

Respecto a estos puntos algunos especialistas consideran el compromiso de influir en el diseño y planificación de la ciudad de Huajuapán en un futuro a través de la planificación urbana acompañada de estudios geográficos. De la mano de esto consideran que se deberá examinar cómo las estructuras físicas y las políticas espaciales afectan a las colonias y comunidades que poco a poco las manchas urbanas van absorbiendo comunidades. Por lo que, además, debería diseñarse una relación armónica del territorio, es decir, una relación entre el diseño planificado y la vida cotidiana. También, en este proceso se ha podido identificar que las luchas sociales tienen entre sus ejes de demandas a los debates sobre la participación comunitaria en el diseño urbano, ya que cada día la sociedad de Huajuapán es más consciente de que las autoridades y organizaciones sociales deben comprender e incluir

las dinámicas sociales para crear espacios más inclusivos y sostenibles. Con la finalidad de brindar los mecanismos apropiados para la sostenibilidad y la calidad de vida de los habitantes se consideran los siguientes aspectos:

- Conocer las condiciones y posibilidades específicas de cada zona en materia de movilidad de los habitantes. Lo que implica incluir los flujos del transporte que transitan entre diferentes áreas de la ciudad y conocer la utilización de las rutas de transporte público.
- Identificar y caracterizar cuál ha sido la distribución socioeconómica. Dentro de estas variables se encuentran los niveles de accesibilidad al transporte público y su influencia en la distribución socioeconómica de la población, ya que se ha observado cómo las áreas de mayor circulación o movilidad en materia de transporte público pueden atraer actividades comerciales y servicios, y cómo esto afecta los precios de la vivienda y los patrones de desarrollo.
- Diseñar e implementar políticas públicas donde se tome en cuenta la participación ciudadana. Por lo que resulta necesario investigar y realizar procesos de consulta pública, audiencias o iniciativas de participación ciudadana en relación con la planificación urbana y el transporte público. A partir de lo cual se sabrá si las opiniones y preferencias de los residentes han influido en las decisiones tomadas por las OSC.
- Analizar las políticas y regulaciones que han implementado para medir el impacto logrado para el desarrollo urbano y el transporte público. Esto incluye revisar planes de desarrollo urbano, regulaciones de zonificación e incentivos para el uso del transporte público y la inversión en infraestructuras.
- Estructurar programas específicos para las posibles tendencias futuras. Mediante un análisis de las tendencias actuales, como la tecnología, la movilidad sostenible y el crecimiento demográfico, se tomarán herramientas que permitan saber cómo podrían influir o tener alcance en la futura transformación de la ciudad y el transporte público.

4.4.2 Modelo de ciudad

Para realizar el modelo de ciudad ha sido necesario analizar la ciudad de Huajuapán desde el punto de vista de los patrones y modelos de usos de suelo urbano desarrollados a lo largo de la historia. Por lo que ha surgido la necesidad de argumentar:

1. Los diferentes modelos teóricos presentados han tenido la intención de lograr que algunos de sus postulados hayan sido complementarios y no contradictorios, es decir, al ser un análisis local-particular de una ciudad no es necesariamente un prototipo de los modelos, por lo que se hizo el ejercicio de destacar únicamente los aspectos deseables y acordes a la especificidad del crecimiento de la mancha urbana de Huajuapán.
2. La toma de decisiones en el contexto particular de la ciudad de Huajuapán, ya que algunos de los modelos fueron más aplicables a la especificidad de su contexto urbano. De ahí que se haya descrito la ciudad de Huajuapán a partir de la comprensión del contexto local y de la capacidad de los modelos para explicar los patrones observados.
3. Complementar la lectura de la ciudad a través de los diferentes aspectos y características específicas para la ciudad de Huajuapán, lo cual ha permitido reconocer que los modelos suelen tener algunas limitaciones en sus propuestas, de ahí que haya sido necesario utilizar aspectos necesarios de cada uno de ellos, es decir, resulta necesario aceptar que la realidad local no simple, sino más bien compleja, diversa y diferente.
4. Reconocer que cada perspectiva tiende a ser temporal, ya que algunos modelos ayudarían a describir la evolución a través de su historia, mientras que otros podrían adaptarse a las realidades de su estado actual, pero también de tendencias futuras, teniendo siempre presente que la realidad no es estática, sino dinámica.
5. Señalar aspectos centrales de varios modelos ha pretendido reforzar el objetivo planteado en la investigación, además del contexto urbano de Huajuapán, así como mostrar la necesidad de integrar congruentemente las diversas perspectivas.

Conviene señalar que de acuerdo con las tres vertientes planteadas por Haesbaert (2011), a saber: política, cultura y economía, el territorio de Huajuapán hizo posible observar, bajo las siguientes concepciones alineadas al modelo de movilidad y transporte, lo siguiente:

- a) *Política*: Las relaciones de espacio y poder se evidencian a partir de la idea de que el territorio se concibe como un espacio delimitado y controlado, en el cual están inscritas las relaciones de poder. Cabe mencionar que el ejercicio del poder no sólo tiene que ver con el poder político del Estado, sino que atraviesa a las instituciones, como es el caso de las OSC, las cuales han desarrollado gran influencia en el manejo, control y dominio en su relación con el transporte.
- b) *Cultural*: La dimensión simbólica- cultural del espacio, en la que el territorio es visto como un resultado de la apropiación simbólica, tiene sus bases en el conflicto, las luchas y las resistencias de la sociedad. En el caso del Transporte Público Colectivo Taxis y sus mecanismos de apropiación a través de operatividad de la movilidad y su consecuente asignación de rutas de transporte, se evidencia que tanto en la ciudad, como en el resto del territorio municipal y regional se reproduce esta apropiación simbólica.
- c) *Economía*: Se puede resaltar la relación que guardan las actividades económicas del territorio con la actividad comercial prevaleciente, la cual evidencia las relaciones con el transporte a través de la forma en la que los colectivos-taxis satisfacen la demanda del comercio y del usuario al ponerlos en contacto y facilitarles su llegada a las zonas comerciales establecidas en la ciudad.

Podemos decir que el análisis que se ha observado con la propuesta de Haesbaert (2011) resalta que el territorio de Huajuapán presenta aspectos centrales, los cuáles han sido detonantes para su desarrollo y crecimiento urbano. Dentro de estos aspectos sobresale el ejercicio del poder a través de las representaciones sociales de tipo colectivo, como ha sido el caso de la constante reproducción de Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), lo que implica que territorialmente las OSC han creado sus propias condiciones y mecanismos para actuar y delimitar la configuración socioterritorial del transporte. Consecuentemente, el ejercicio del poder que se cruza a través de la movilidad y el transporte ha producido mecanismos que han logrado ser normalizarlos en aspectos centrales como son:

- a) Las OSC relacionadas al TPC-taxis son quienes han decidido la disponibilidad o libertad para el acceso y circulación del transporte a lo largo y ancho de todo el territorio municipal. El control y fronteras invisibles de acceso forman parte de las capacidades que las OSC han producido y apropiado del territorio. En este sentido, las relaciones de poder territoriales han producido identidades colectivas, las cuales han producido un proceso de identificación o clasificación del actuar individual y en colectividad.
- b) La producción de apropiación del espacio simbólico, proceso que ha estado acompañado de luchas sociales, resistencias y conflictos por el reparto de las rutas de todo el territorio, ha sido fundamental en el diseño que han implementado las OSC para lograr el dominio, control y configuración del transporte. Se ha observado un sentido relacional entre el territorio y las luchas sociales que en él se gestan, es decir, el reparto o asignación de territorio ha sido relacionado con una diversidad de fines y objetivos tanto sociales y políticos, como económicos. En este sentido, la movilidad y el transporte como eje rector en la apropiación del espacio de manera simbólica, concreta y normativa a través de la implantación de mecanismos de negociación con la sociedad y el gobierno ha incrustado en un proceso constante de relaciones y ejercicio de poder desde la movilidad y el transporte.
- c) La creciente relación que ha existido entre el desarrollo comercial del centro de la ciudad y la centralidad del transporte colectivo-taxis, es decir, el asentamiento de sus bases tanto en el centro de la ciudad, como en las nuevas zonas de actividades comerciales.

Cómo es posible ver, la necesidad de desplazamiento de la población trae consigo una relación íntima con la satisfacción de las necesidades básicas, como es el caso de los centros educativos, centros de trabajo, mercados o centros de comercio, ya que se requiere de movilidad y transporte. En este sentido las rutas de transporte juegan un papel central y vinculado a esto se encuentran en una gran variedad de relaciones de poder: poder económico, comerciales, político, sociedad y de gobierno, por lo que podemos inferir que no hay separación entre las relaciones de poder y la apropiación simbólica, concreta y normativa que han producido tanto la colectividad, como las OSC.

De hecho, Sack y Raffestin (como se citó en Haesbaert, 2011) sostienen que el territorio visto desde una perspectiva relacional está inmerso en relaciones sociohistóricas y de poder. Lo que significa que el espacio es también político y debe ser visto como un fenómeno dinámico y conectado, donde la desigualdad de condiciones influye en el ejercicio del poder. Esto indica que el espacio no sólo es geográfico o territorial, sino político, lo cual hace que el territorio no solo sea observado de una forma simple, estática o cuadrada, sino que más bien se vea su carácter relacional por su carácter de movilidad e interconexión entre todos los componentes del tejido social, donde la desigualdad de condiciones marca la diferencia en el ejercicio del poder.

Asimismo, se pueden agregar otros elementos complementarios que provienen de la propuesta teórica de Henry Lefebvre (2013), quien argumenta que la producción social del espacio no es simplemente un contenedor pasivo, sino que es producido socialmente. Lo cual se puede hacernos visible que la sociedad, a través de sus prácticas diarias, contribuye a la construcción y significado del espacio. De la mano de esto, Lefebvre desarrolla la idea de un espacio percibido (*perceived space*), un espacio concebido (*conceived space*) y un espacio vivido (*lived space*). Elementos que representan diferentes dimensiones de la experiencia espacial.

Cabe mencionar que el caso del transporte colectivo-taxis de Huajuapán evidencia esta triada y muestra la importancia de la apropiación del espacio por parte de las OSC, ya que ilustra la forma en la que se lleva a cabo la posesión simbólica y concreta de los destinos terrestres de sus rutas. De ahí que influya en la forma en que se vive y percibe el espacio, pero también las relaciones sociales, políticas y económicas. Si bien, algunas críticas a este tipo de análisis de Lefebvre han sido “ser demasiado abstracto y conceptual”, nos lleva aceptar que en nuestro papel de investigadores tiene cierto grado de dificultad en la aplicación directa o práctica en este apartado del análisis urbano y en la planificación del espacio de Huajuapán. A continuación, desarrollamos con mayor amplitud los tres elementos desde los cuales Lefebvre argumenta que se puede concebir y analizar el territorio y la sociedad:

1. *Espacio Percibido*: Este espacio corresponde a la forma en que las personas perciben y experimentan el espacio a través de sus sentidos. Incluye las impresiones sensoriales y la manera en que se representan mentalmente los lugares. De acuerdo con el sondeo

rápido de entrevistas, se encontró que los habitantes, comerciantes, choferes y líderes perciben a los prestadores del servicio de transporte de la siguiente manera:

- Ha llegado a formar parte de sus comunidades en las colonias.
- Los conductores conocen los domicilios de la mayoría de los usuarios.
- Se integran a las actividades, festividades, aniversarios, eventos y seguridad de las colonias que forman parte de sus rutas de servicio.
- Brindan apoyo a las familias del territorio y se cuidan entre sí.
- Conocen cada rincón de las colonias, calles, privadas, entronques, pasadizos, conexiones, lugares emblemáticos, zonas de resguardo y de peligro también.
- Se sienten protegidos en su territorio porque se conocen y cuidan entre sí, distinguen autos y personas extrañas.
- Se identifican como parte de su espacio y lo sienten suyo, se han apropiado de todo el territorio, de sus limitaciones y sus ventajas de ser aceptados e identificados como parte de ellos.

Esto evidencia que cada colonia cuenta con su propia idea de espacio percibido, ya que ellas son quienes han construido y transformado sus propias representaciones mentales de su entorno. Lo que incluye una clara ubicación y conocimiento espacial, ya que guardan también la memoria del lugar y cómo sus percepciones han afectado o beneficiado el comportamiento colectivo del lugar. A pesar de contar con similitudes, también se han descubierto diferencias significativas en la percepción del espacio entre los diversos actores y sujetos que habitan o circulan en el mismo espacio, lo anterior también podría estar influenciado por la diferencia de culturas y contextos socioeconómicos.

2. *Espacio Concebido*: Se refiere al espacio tal como ha sido planificado y diseñado por aquellos que han tenido el poder de influir en la configuración del entorno, entre los cuales destacan los especialistas urbanos, pero sobre todo los agentes de cambio como son los dueños de bienes raíces, especuladores, líderes políticos y/o sociales, así como las autoridades gubernamentales de las diferentes administraciones municipales, estatales y federales, ya que son ellos los principales actores que legalmente pueden concretizar el uso o usos del suelo. Sin embargo, las OSC también han jugado un

papel central en la elección de los nuevos asentamientos, los cuales usualmente son irregulares.

3. *Espacio Vivido*: Se refiere al espacio tal y como es experimentado y habitado por las personas en su vida diaria. Situación que incluye las prácticas espaciales y las interacciones sociales de cada zona y colonia. De ahí que las personas que habitan en la Zona 1 den significado a su entorno y se identifiquen a través de las interacciones sociales y culturales que realizan a lo largo del año, aspectos que definitivamente influyen en la apropiación del espacio.

Otro de los hallazgos que se han descubierto es la presencia de patrones significativos en el comportamiento colectivo, es decir, el actuar racional que han ejecutado para la implementación de mecanismos y estrategias que han permitido una movilidad territorial a través del modelo de transporte colectivo-taxis, por lo que los habitantes de las colonias han estado conscientes de la relevancia que adquiere el comprender las dinámicas sociales y culturales en lo referente al diseño de políticas urbanas y la planificación de sus espacios locales. Finalmente, la tríada conceptual de Lefebvre proporciona un marco analítico valioso para entender la complejidad de la experiencia espacial desde diversas perspectivas, aunado al hecho que ayuda a comprender la interacción entre el espacio percibido, concebido y vivido, y ofrece una comprensión más completa de cómo se produce y se experimenta el espacio en la vida cotidiana.

4.4.3 Desafíos geográficos y de movilidad urbana

Para simplificar algunos puntos clave sobre la relación entre las zonas de empleo y el transporte, se presentan los siguientes hallazgos en las entrevistas e información geoestadística, donde se pueden señalar las siguientes relaciones entre transporte público colectivo-taxis y el equipamiento urbano de la ciudad:

1. Al aprovechar la estructura, diseño y crecimiento de la ciudad de Huajuapán, las organizaciones y los transportistas han diseñado diversas estrategias en sus rutas para priorizar el rápido acceso y conectividad de los usuarios, se les ha dado particular importancia a los casos de usuarios con destino al trabajo y escuela, seguido por los traslados para realizar compras a diferentes ramas comerciales y de servicios.

2. La proximidad y accesibilidad a las zonas de empleo, escuelas, mercados y comercio has sido prioridad en la conformación de las rutas de transporte, por lo que se ha establecido un servicio colectivo personalizado por cada usuario, facilitando el acceso y agilizando el tiempo de desplazamiento de los trabajadores hacia y desde sus lugares de trabajo.
3. Para la planificación del desarrollo de infraestructuras de transporte resulta prioritario establecer convenios y acuerdos de voluntades entre las OSC, el gobierno y las empresas locales, ya que juntos pueden colaborar para mejorar vías terrestres de comunicación, optimizar y hacer más eficientes las rutas de transporte público, tomando en cuenta la necesidad, cada vez más demandante, de desarrollar estacionamientos.
4. La planeación de infraestructura y modelo de transporte debe considerar la importancia de la sostenibilidad, buscando otras formas y medios de traslado, como podría ser fomentar el uso de modos de transporte más ecológicos y reducir la dependencia del transporte privado.
5. El centro de Huajuapán ha sido la principal área con una alta concentración de empleo, razón por la que se han experimentado problemas de congestión de tráfico. Es necesario que sociedad, gobierno y colectividad puedan comprender y abordar estos problemas para garantizar que los usuarios de transporte puedan llegar a sus lugares de destino de manera eficiente, ya que a pesar de que las distancias son cortas, el tiempo de traslados es demasiado y muy lento.

4.5 Infraestructura urbana y características territoriales del transporte público municipal (urbano, conurbado, aglomeración, foráneo municipal)

Analizar la infraestructura urbana y las características territoriales de una ciudad mediana como Huajuapán nos ha exigido observar los elementos principales que dan forma a la vida de sus habitantes de manera territorial, pero que además tienen la capacidad de determinar su calidad de vida personal y social. Estos aspectos son esenciales para entender cómo evoluciona y se desarrolla una comunidad en crecimiento, y cómo enfrentar los desafíos que surgen en su camino hacia un futuro sostenible y próspero. De la mano de esto, es importante señalar que las ciudades medianas han desempeñado un papel crucial en la perspectiva

urbana, ya que no se les puede catalogar como metrópolis, lo cual hace referencia a su gran tamaño, ni tampoco como pueblo, ya que no es tan pequeña como las comunidades rurales. En todo caso, está en una posición intermedia que brinda una oportunidad única para encontrar un equilibrio entre la expansión urbana y la preservación del entorno natural, entre el desarrollo económico y la calidad de vida de sus ciudadanos. Por lo que a lo largo de esta investigación exploramos de forma general cómo la infraestructura urbana y las características territoriales de una ciudad mediana influyen en la vida cotidiana de sus residentes. Asimismo, examinamos cómo las decisiones sobre vivienda, transporte, espacios y servicios públicos impactan en la movilidad, el bienestar, la seguridad y la sostenibilidad ambiental en estas áreas urbanas intermedias. Cabe mencionar que para realizar el análisis de la infraestructura urbana de Huajuapán se ha buscado considerar elementos generales que van desde el abastecimiento de agua y energía, hasta el transporte, la vivienda y los espacios públicos.

4.5.1 Equipamiento urbano y la movilidad

Como se puede ver en el siguiente mapa de equipamiento urbano, la mancha urbana ha crecido de forma desordenada, situación que ha obligado y obliga a futuras administraciones municipales a desarrollar una planificación y gestión adecuadas para equilibrar el crecimiento del territorio con la sostenibilidad y calidad de vida de los habitantes. En este sentido, es importante considerar el proceso de expansión urbana desde dos ejes centrales de impacto: el impacto urbano y el impacto social.

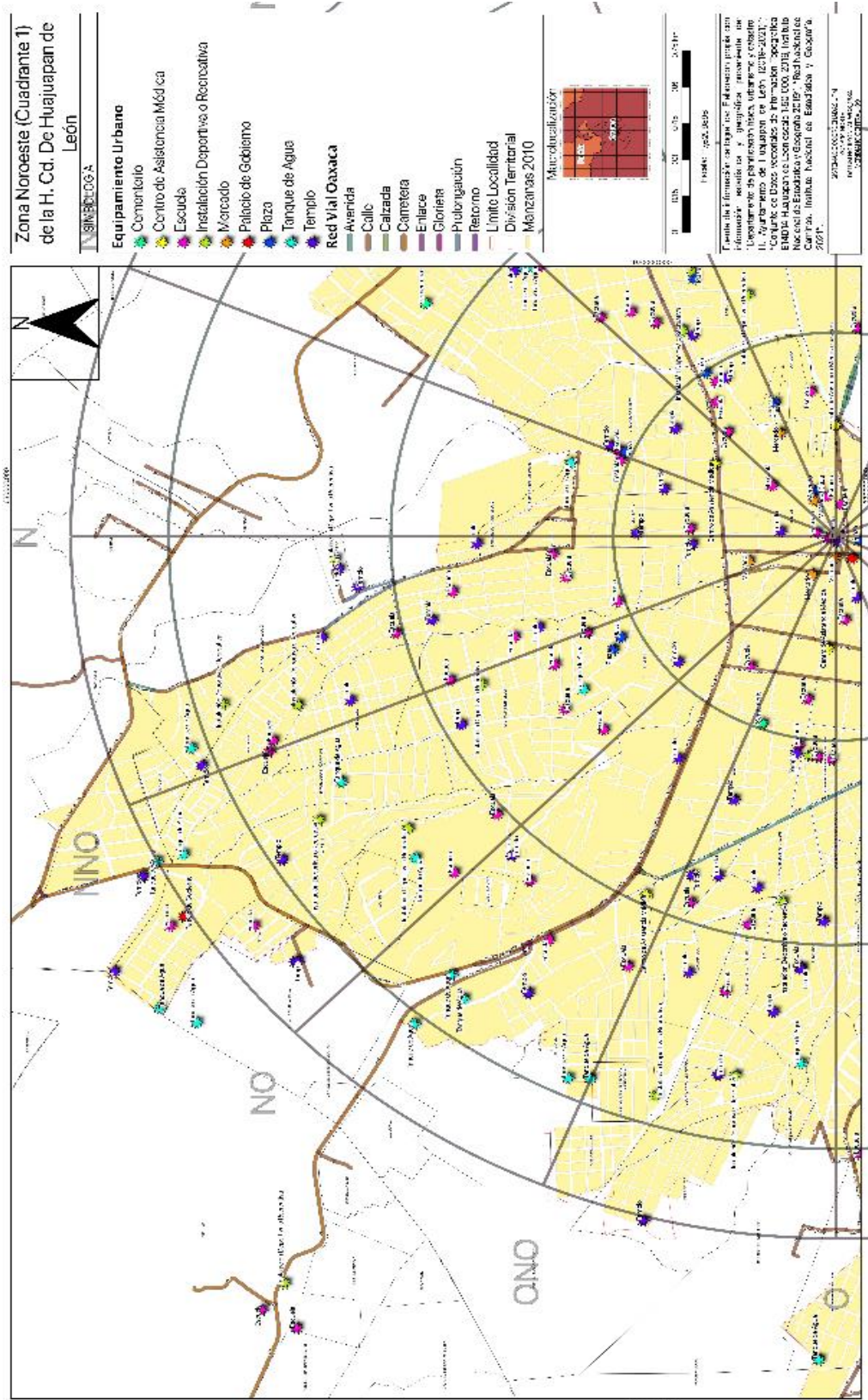
Cabe mencionar que el crecimiento desordenado revelado en el mapa de equipamiento urbano subraya la urgencia de implementar estrategias que mejoren la distribución de los servicios urbanos y optimicen la infraestructura existente. Por lo que abordar tanto el impacto urbano, que incluye la distribución espacial de los servicios, como el impacto social, que afecta directamente la calidad de vida de los residentes, es esencial para lograr un desarrollo urbano sostenible. Además, es pertinente mencionar que la inversión gubernamental requiere eficiencia y eficacia para destinar los recursos financieros que demanda de forma natural la expansión y mantenimiento de infraestructuras como calles, avenidas, puentes, servicios públicos y sistemas de saneamiento, derivado del crecimiento de la población, ya que a pesar del impacto e importancia que esto representa, las políticas

gubernamentales del periodo en cuestión no consideraron la relevancia de la planeación urbana en la movilidad, dejando a un lado las políticas de reordenamiento y mejoras al transporte público.

La expansión de la superficie de la ciudad implica cambios en el uso de suelo, de ahí que se hayan definido las características que representan los cuadrantes de la ciudad y su equipamiento. En nuestra zona de estudio se ha podido encontrar que se encuentran la mayoría de los servicios básicos necesarios, sin embargo, ha sido necesario caracterizar la zona para contar con un panorama general de las condiciones en las que viven los habitantes desde dos ópticas: económica y social, ambas relacionadas al sistema de transporte.

Este mapa ilustra la distribución del equipamiento urbano en la zona noroeste de Huajuapán de León, destacando la variedad y ubicación de servicios esenciales para la comunidad. La disposición de estos servicios sugiere una planificación urbana que busca facilitar el acceso a recursos vitales para los residentes, por lo que la información geoespacial proporcionada es crucial para entender la infraestructura de la zona y planificar futuros desarrollos urbanos. De igual forma, el análisis comparativo del equipamiento urbano de la *Tabla 9* entre los cuadrantes 1 y 3 revela algunas diferencias notables: el cuadrante 3 cuenta con un mayor número de centros de asistencia médica, palacios de gobierno, plazas y templos, lo que sugiere una mayor concentración de servicios públicos y religiosos, mientras el cuadrante 1 destaca por tener más instalaciones deportivas o recreativas y tanques de agua, lo que puede indicar una mayor orientación hacia el ocio y la infraestructura hídrica.

Estas diferencias en el equipamiento urbano reflejan la necesidad de una planificación equilibrada para asegurar que ambos cuadrantes ofrezcan una calidad de vida similar a sus habitantes, atendiendo a sus necesidades específicas y potenciando el desarrollo sostenible de la región.



Como mencionamos anteriormente, ha sido necesario caracterizar los cuadrantes y especificar el equipamiento que poseen, por lo que a continuación enlistamos algunos de estos:

Tabla 9. Comparativo de equipamiento urbano de las dos principales zonas del cuadrante territorial. 2020.

		Cuadrante 1	Cuadrante 3
No.	Nombre del Dato Geográfico	Cantidad	Cantidad
1	Cementerio	1	2
2	Centro de Asistencia Médica	2	6
3	Escuela	29	31
4	Instalación Deportiva o Recreativa	9	4
5	Mercado	2	1
6	Palacio de Gobierno	1	3
7	Plaza	2	5
8	Tanque de Agua	17	9
9	Templo	26	31
Total		89	92

Elaboración propia tomada de H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.

Con relación a la tabla anterior se puede concluir que todas las rutas de transporte público colectivo, incluyendo taxis, tienen como punto de inicio y retorno el centro de la ciudad. Lo cual genera un impacto mayor en las vialidades que transitan, lo que ha llevado a la necesidad de mejorar y ampliar estas infraestructuras para garantizar un tránsito más eficiente y sostenible.

De las cuatro zonas en las que se divide la ciudad, las zonas 1 (noroeste) y 3 (noreste) concentran la mayoría de los servicios educativos y religiosos. La zona 1 noroeste, en particular, cuenta con veintinueve escuelas de diferentes niveles y veintiséis templos que representan diversas religiones. Esta alta disponibilidad de infraestructura sugiere una relación directa con el desarrollo social, económico y el bienestar emocional de la población. Al considerar los ejes de impacto urbano y social, se puede observar que la infraestructura educativa y religiosa no solo promueve el desarrollo humano y social, sino que también fortalece el tejido comunitario, por lo que la planificación urbana debe enfocarse en equilibrar el crecimiento territorial con la sostenibilidad y la calidad de vida de los habitantes.

En otro orden de ideas, a lo largo del periodo 2000-2020, los planes municipales de desarrollo en Huajuapán de León han mostrado una atención variable al tema del transporte. Algunas de estas administraciones no consideraron este rubro de manera significativa a pesar de la creciente necesidad de movilidad y los problemas asociados con un sistema de transporte público caracterizado por la ilegalidad y el conflicto. Esta falta de prioridad en la planificación refleja un sesgo influenciado por relaciones de poder clientelares que afectan las decisiones de gestión urbana. Como señala Castells (1977), las decisiones urbanas a menudo reflejan las relaciones de poder existentes, donde los intereses de ciertos grupos prevalecen sobre el bien común.

- **Periodo 2000-2003**

No se registraron propuestas específicas relacionadas con la movilidad urbana y el transporte.

- **Periodo 2003-2006**

No se registraron propuestas específicas relacionadas con la movilidad urbana y el transporte.

- **Periodo 2006-2009**

No se registraron propuestas específicas relacionadas con la movilidad urbana y el transporte.

- **Periodo 2009-2012**

Durante este periodo no se implementaron iniciativas significativas en relación con la movilidad urbana y el transporte. Sin embargo, se observó un incremento en los problemas de congestión y la necesidad de mejorar la infraestructura vial.

- **Periodo 2012-2015**

En este periodo se reconocieron los problemas de movilidad, pero no se presentaron soluciones concretas. La proliferación de taxis colectivos y la falta de rutas seguían siendo problemas prominentes.

- **Periodo 2015-2018**

Durante este periodo se identificó un aumento en los problemas de movilidad urbana, incluyendo accidentes, congestión vial en horas pico, y la proliferación de taxis colectivos urbanos y foráneos. Las iniciativas propuestas incluyeron: transporte público municipal más eficiente y eficaz, reordenamiento y ampliación de rutas de transporte público y plan integral de movilidad urbana.

Estas propuestas reflejan la búsqueda de una respuesta directa a la creciente demanda y los problemas de movilidad, alineándose con los ejes de impacto urbano y social al intentar

mejorar la eficiencia del transporte y reducir la congestión vial, situación que no ha sido posible resarcir. Lefebvre (2013) destaca que el espacio urbano es un producto social que refleja las relaciones de poder y los procesos económicos, lo que se observa en la necesidad de reorganizar y mejorar el transporte público.

- **Periodo 2018-2021**

En este periodo, se registraron falta de vías adecuadas para el ingreso y salida de vehículos entre el centro y la periferia de la ciudad. Según Harvey (2008) en *El derecho a la ciudad*, la accesibilidad y calidad de los servicios urbanos son esenciales para el bienestar social y el desarrollo económico, lo que justifica la necesidad de estas nuevas rutas.

El análisis de las administraciones entre 2000 y 2020 en Huajuapán de León ha logrado evidenciar un esfuerzo continuo pero inconsistente por mejorar la movilidad urbana frente al rápido crecimiento poblacional y vehicular. Las propuestas enfocadas en la eficiencia del transporte público y la reordenación de rutas son pasos esenciales hacia un desarrollo urbano sostenible. Sin embargo, la falta de prioridad en este rubro, influenciada por relaciones de poder y clientelares, así como el control ejercido por organizaciones de la sociedad civil y el gobierno del estado, ha limitado la efectividad de estas iniciativas. De la mano de esto es crucial que las futuras administraciones integren el impacto urbano y social en sus planes de desarrollo para asegurar un entorno más habitable y funcional para todos los ciudadanos.

En la *Tabla 10* veremos las acciones gubernamentales en materia de transporte, dentro de las cuales hay propuestas, programas y estrategias para hacer más funcional la movilidad y el crecimiento y desarrollo poblacional.

Periodo gubernamental	Contexto municipal	Propuestas y programas
2017-2018	El crecimiento urbano y poblacional de la Heroica Ciudad de Huajuapán de León, ha provocado el incremento de vehículos y la demanda de medios de transporte público. Así también, se han incrementado los problemas relacionados con la movilidad urbana como accidentes, falta de estacionamientos y de áreas específicas de carga y descarga en establecimientos comerciales, congestiónamiento vial en horas pico, falta de medios masivos de transporte y proliferación de taxis colectivos urbanos y foráneos. El crecimiento urbano y poblacional ha provocado el incremento de vehículos y la demanda de medios de transporte público. Además, se han incrementado los problemas relacionados con la movilidad urbana como accidentes, falta de estacionamientos y de áreas específicas de carga y descarga en establecimientos comerciales, congestiónamiento vial en horas pico.	Programa: 1. Transporte público municipal más eficiente y eficaz 2. Reordenamiento y ampliación de rutas de transporte público 3. Plan Integral de Movilidad Urbana
2019-2021	Movilidad y transporte 1.- Registro de 52 sitios de taxis urbanos y 32 sitios suburbanos.	Sin propuestas
2019-2021	Una de las principales problemáticas que existe es que no están habilitadas vías que sirvan para ingreso y salida de vehículos que pretenden circular del centro hacia la periferia de la ciudad y viceversa.	
	Estrategia 3. Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios. Línea de acción 3.1. Crear 6 rutas de transporte público hacia el Centro de Justicia y Centro Administrativo (antes central camionera), incluyendo en estas sedes las oficinas de la colonia Santa Rosa más oficinas municipales, descongestionando el centro de la ciudad y dedicando el Palacio Municipal a la Presidencia Municipal, recepción de actos solemnes y sesiones de Cabildo, de igual forma las instalaciones del ex reclusorio destinarlas para la promoción cultural y venta artesanal, que permita liberar las calles donde se establecen estos vendedores.	

Elaboración propia tomada H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2002-2004; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2005 – 2007; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2008 – 2010; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2011 – 2013; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2014 – 2016; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2017 – 2018; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 – 2021; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2005 – 2007; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2014 – 2016; H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.

4.6 El cómo del poder y sus relaciones: más allá del sistema jurídico, las relaciones que cruza la apropiación del territorio en la movilidad y transporte del Estado de Oaxaca y su impacto en el municipio de Huajuapán.

A partir de los trabajos teóricos de Michel Foucault, particularmente en su obra *Vigilar y Castigar* (1975) donde analiza y ejemplifica cómo el poder se ejerce en la sociedad, tomamos como modelo su muy peculiar examinación de la disciplina y la vigilancia que se utilizan en las instituciones para mantener el orden social y controlar la conducta de los individuos. Además del hecho importantísimo de que sostiene que el poder no es simplemente un recurso que poseen ciertos individuos o instituciones, sino que está presente en todas las relaciones sociales y se ejerce de forma difusa y descentralizada, ya que este esquema nos permite captar otros mecanismos no jurídicos que limitan al poder en las sociedades, buscando en los extremos, en los límites, allí donde los efectos se producen, atraviesan, constituyen y caracterizan al cuerpo social.

En el curso impartido en el Collège de France en 1977 titulado *Defender la sociedad*, Foucault (2001) menciona que el poder no es simplemente una estructura o entidad fija, sino que más bien es un proceso dinámico y relacional que se ejerce en todas las relaciones sociales. Esto quiere decir que en lugar de centrarse en la legitimidad del poder, Foucault se concentra en cómo se ejerce el poder a través de técnicas o mecanismos específicos que ponen en acción los individuos y las instituciones. Para captar estos mecanismos existen dos posibles caminos: el primero consiste ceñirse a las reglas jurídicas y el segundo consiste en ceñirse a los efectos que ese poder produce al ejercerlo. En esta segunda opción centramos la atención para captar los mecanismos que van más allá de la realidad jurídica, pues en esta investigación más que interesarnos en el marco legal, se intenta analizar al territorio como un escenario o como un medio para ayudar a descubrir la producción de múltiples relaciones de poder.

De la mano de esto, este apartado se logrará enfocar en las condiciones de operatividad del marco jurídico de Oaxaca y el municipio de Huajuapán de León, así como en las leyes y reglamentos aplicables. Estas condiciones son relevantes porque permiten gobernar el territorio. Sin embargo, nuestro interés principal no es evidenciar la legitimidad del poder, sino mostrar las formas de dominación que se producen al ejercer dicho poder y sus efectos territoriales. Para este análisis, utilizamos el método propuesto por Michel

Foucault, el cual incluye cuatro precauciones para captar las formas de ejercicio del poder (Foucault, 2002):

- **Primera precaución:** Analizar las formas de poder en su mínima expresión y a nivel local. En el caso de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) relacionadas con la movilidad y el transporte público colectivo (Taxis), se seleccionó la zona 1 noroeste de Huajuapán de León. Esta zona se caracteriza por un desarrollo urbano particular con implicaciones específicas en la movilidad y el acceso al transporte público. Se observó que las OSC ofrecen servicios de transporte sin permisos oficiales, cubriendo la demanda de la comunidad asentada. Este fenómeno se alinea con los estudios socioterritoriales que examinan cómo las comunidades locales se organizan y responden a las necesidades de movilidad a pesar de las restricciones legales.
- **Segunda precaución:** Analizar el poder desde su ejercicio y no sólo identificar quién lo tiene. Esto implica observar prácticas cotidianas y visibles, como el modelo de negocio de las OSC que ofrecen transporte en la zona. Es crucial recordar los antecedentes históricos que dieron forma a estas prácticas. En los estudios socioterritoriales implica observar cómo las relaciones de poder y las relaciones sociales influyen en la configuración del espacio urbano y en la prestación de servicios esenciales como el transporte.
- **Tercera precaución:** El poder no es un fenómeno homogéneo y centralizado, sino que circula en cadena y a través de redes. Los individuos involucrados en el transporte público colectivo tienen antecedentes históricos y se organizan en OSC obteniendo beneficios diversos a través de su liderazgo y participación política. Los estudios socioterritoriales consideran cómo estas redes de poder y relaciones sociales moldean el territorio y afectan el acceso a los servicios públicos.
- **Cuarta precaución:** Analizar el poder desde sus efectos más inmediatos y locales, en lugar de partir de un centro de poder y sus extensiones. Esto implica observar los mecanismos imperceptibles y sus historias específicas, analizando las prácticas diarias y tácticas de funcionamiento. En el contexto del transporte significa entender cómo las prácticas cotidianas y las tácticas de las OSC influyen en la movilidad y la configuración territorial.

Estas precauciones nos permiten entender cómo se ejerce el poder en el servicio del transporte público en Huajuapán de León y cómo las OSC han intervenido para satisfacer las necesidades de movilidad de la comunidad, a pesar de operar fuera del marco legal. Los estudios socioterritoriales ayudan a contextualizar estos fenómenos dentro de una visión más amplia de cómo las relaciones de poder y las prácticas sociales configuran el espacio urbano y la prestación de servicios.

A partir de lo anterior, es importante mencionar que ha sido nuestro objetivo analizar cómo actúan los fenómenos sociales desde las técnicas y los procedimientos de poder para mostrar cómo se desplazan, en qué sentido se extienden y/o se modifican en sus tácticas o procedimientos, hasta llegar a encontrar algo que indique cómo se logra expandir como una especie de poderes más generales y ampliados, es decir, hasta encontrar cómo llegan a la obtención de más diversidad en sus beneficios.

Por tal razón se prioriza observar desde el fondo, desde abajo, a partir del cómo se estructuran los mecanismos de control, aquello que les ha permitido a los transportistas actuar de la manera que les es más conveniente. Dando como resultado la necesidad de lograr la exclusión del derecho individual para preponderar los intereses colectivos, ya que al adherirse a una organización se brindan posibilidades de trabajar en alguna ruta de transporte por el solo hecho de pertenecer a una colectividad.

Por otro lado, los vecinos de la ruta elegida son los únicos que permiten la circulación de un sitio de taxis, sin la necesidad de que existan acuerdos y/o negociaciones con autoridades estatales o municipales. Los instrumentos que se utilizan en torno al servicio del transporte colectivo taxis obedecen a una lógica de poder que radica en cubrir primero sus propias necesidades como organización y posteriormente en garantizar la permanencia en la organización.

Para el caso de estudio, estos mecanismos han sido observados en el periodo 2000-2020, el cual representa un momento coyuntural, ya que en estas décadas se produjeron cambios tanto nacionales, como estatales y municipales, logrando ser un periodo que suma una larga lista de transformaciones sociales y políticas nacionales y también en el Estado de Oaxaca, dichas transformaciones tienen las características de que se volvieron económicamente rentables y políticamente eficientes. En suma, las relaciones del poder corporativas clientelares se han observado a través de las técnicas o mecanismos de

sometimiento que se ponen en acción a través de las OSC, perpetuándose en la vida cotidiana del tejido social y yendo más allá de la legitimidad de las leyes o normas.

4.6.1 Técnicas y mecanismos de sometimiento

A partir de la aproximación hecha a los instrumentos jurídicos del transporte en Oaxaca se han podido encontrar algunos rasgos críticos, los cuales han permitido caracterizar el esquema de funcionamiento y operatividad del transporte colectivo-taxis en el municipio de Huajuapán durante el periodo 2000-2020, el cual ha reflejado un funcionamiento casi invisibilizado y firmemente normalizado, ya que es producido y reproducido a la luz de todos, sin embargo, eso “normalizado” también ha pasado por encima de la ley.

Entonces, ¿qué opciones podemos encontrar cuando la ley no es suficiente para someter a la sociedad a la obediencia de reglamentos? Sin lugar a duda, existen varias técnicas y mecanismos de sometimiento que se pueden utilizar cuando la legitimidad no es suficiente para lograr la obediencia social y colectiva. Algunas de ellas incluyen la coerción, manipulación de la información y cooptación.

1. *Coerción.* Esta técnica se basa principalmente en el uso de la fuerza, la amenaza de violencia, todo ello, para obligar a las personas a cumplir con las demandas de un grupo o la autoridad en cuestión. Por ejemplo, los gobiernos pueden usar la policía o el ejército para reprimir las manifestaciones de las OSC y para retirar de circulación a los colectivo-taxis.
2. *Manipulación de la información pública y privada.* Las autoridades tienen la capacidad de manipular la información de los medios de comunicación, por un lado, para controlar la narrativa, y por otro lado, limitar el acceso a la información que pueda cuestionar su autoridad. Esto puede incluir la censura de los medios de comunicación o la promoción de propaganda relacionada al tema de transportistas.
3. *Cooptación.* Las autoridades consiguen tratar de cooptar a los líderes o grupos mediante acuerdos para recibir beneficios o incentivos, como la promoción a puestos o cargos públicos, o todos aquellos espacios de poder o que brindan el acceso a recursos y financiamiento, es justamente desde esta mirada donde enfocamos las relaciones de poder corporativas clientelares.

Es importante señalar que el uso de estas técnicas tiene consecuencias, muchas de ellas están orientadas a los intereses de ciertos grupos de poder, logrando afectar a la sociedad al provocar una inestabilidad política en el territorio, tanto en el corto como en el largo plazo. De ahí que la principal consecuencia lleve a socavar la confianza en las instituciones y en la democracia. De igual forma, en lugar de recurrir a técnicas de sometimiento, el aparato gubernamental, a través de las políticas públicas, pueden diseñar otras medidas para abordar los problemas de seguridad y confianza en la población. Algunas opciones pueden incluir:

- Fortalecimiento de las instituciones. Una de ellas puede ser la aplicación efectiva de la autoridad a través del marco jurídico existente, incluyendo la mejora de la capacitación y la supervisión de las fuerzas de seguridad.
- Promoción de la transparencia y la rendición de cuentas en todas las áreas de gobierno a fin de reducir la corrupción. Estas acciones podrían aumentar la confianza de la población en las instituciones.
- Participación ciudadana, diálogo abierto, inclusivo y constructivo entre el gobierno y la sociedad civil. Resulta necesario en conjunto gobierno y sociedad abordar los problemas subyacentes y encontrar soluciones sostenibles a largo plazo.
- Inversión en educación y desarrollo económico para reducir las desigualdades sociales y promover el bienestar y la seguridad de la población.

Derivado de lo anterior, es importante enfatizar que para poder cumplir con todo esto se debe dar solución a los problemas de seguridad y confianza. Dicho de otro modo, estos mecanismos en todo momento deben ser respetuosos de los derechos humanos y de los valores democráticos. Sin embargo, las relaciones de poder son algo que permea la vida cotidiana, descartando la posibilidad de que se limitan únicamente a la legitimidad de las leyes o normas, por lo que no están siempre en concordancia con la legitimidad jurídica. En el caso del desacato de la ley por parte de las OSC del transporte colectivo taxis en Huajuapán, es posible que se esté facilitando una situación en la que los prestadores del servicio estén utilizando ciertas técnicas o mecanismos de sometimiento para ejercer el poder en contra de la autoridad o el marco jurídico existente.

Por lo que es importante tener en cuenta que, desde la perspectiva de Foucault, el poder no se ejerce únicamente desde arriba hacia abajo, sino que también puede darse de manera horizontal y en forma de red. En cualquier caso, es necesario abordar los problemas profundos que están generando esta situación de conflicto y buscar soluciones que promuevan el bienestar y la seguridad de la población en general sin necesidad de recurrir a técnicas de sometimiento que puedan tener consecuencias negativas en el largo plazo.

Cuando las leyes no son suficientes para lograr el cumplimiento de las normas, consiguen nacer y reproducirse diferentes técnicas o mecanismos de sometimiento para ejercer el poder y con ello controlar a la población. No obstante, las técnicas de sometimiento señaladas no son sostenibles a largo plazo, ya que pueden generar una mayor resistencia por parte de la población, lo que puede llevar a un aumento de la resistencia e incluso a una anarquía.

Lo ideal sería que se incorporarán técnicas que prioricen sacudir los profundos problemas que están generando la falta de cumplimiento de las leyes, por lo que resulta forzoso escudriñar soluciones que sean sostenibles a largo plazo y que promuevan el bienestar de la población en general. De alguna manera consideramos que estas soluciones pueden incluir el fortalecimiento de las instituciones, la transparencia, la participación ciudadana y el diálogo constructivo entre el gobierno y la sociedad civil, principalmente en acciones, políticas y prácticas de carácter integral e incluyente en diferentes ámbitos que vayan desde lo económico, hasta lo cultural, pasando por lo político y social.

4.6.2 Hacer lo inverso a lo que el Derecho dicta

Observar en lo general el marco jurídico del transporte colectivo-taxis de Huajuapán, ha permitido exponer las condiciones en las que se instrumentan los mecanismos de poder, ya que en esta investigación se ha buscado analizar las relaciones de poder desde los niveles primarios, para mostrar cómo se deslizan y expanden sus procedimientos, así como también los mecanismos de control, exclusión y represión. Observando a los agentes reales (las OSC relacionadas al transporte), como son los operadores materiales, se han analizado y evidenciado sus estructuras y formas de sometimiento, encontrado la permanente aplicación de los dispositivos de control tan reforzados por Foucault, ya que son necesarios para aplicar las tácticas de dominación.

De acuerdo con el pensamiento de Foucault (2001), el discurso de la disciplina es ajeno a la Ley, ya que porta un discurso en el que se estructuran códigos que no son los de la Ley, sino los de la normalización. A diferencia de la ley, la normalización disciplinaria tarde o temprano se contrapone a un sistema jurídico debido a los mecanismos de poder que no son estáticos, sino más bien son novedosos e instrumentales. Dicho de otro modo, la normalización se identifica por ser un proceso en el cual las sociedades modernas establecen y promueven estándares de comportamiento, pensamiento y apariencia, pero que también excluyen a todos aquellos que no se ajustan a estos estándares. De ahí que, para Foucault, la normalización sea parte de un proceso más amplio de disciplina social que tiene como objetivo regular y controlar la conducta social.

La normalización es una herramienta importante para ejercer el poder en las sociedades, ya que establece y promueve la creencia de que ciertos valores y comportamientos son "normales". Por ejemplo, en el caso del transporte, la única y principal vía para ofertar el servicio es a través de la colectividad y de la pertenencia o adhesión a una OSC, ya que si se está fuera de la organización es más fácil ser sometido a las sanciones marcadas por la Ley, por lo que la pertenencia a las OSC no solo aumenta las posibilidades de no salir afectado física y económicamente de la prestación de servicios, sino que permite transgredir la ley y hacer una nueva ley.

Actuar con mecanismos de resistencia como cerrar calles, carreteras, someterse a mecanismos clientelares, es la mejor forma de ser y pertenecer al transporte colectivo-taxis, ya que este fenómeno está presente en casi todas las esferas de la sociedad, por lo que resulta necesario adaptarse a ciertos estándares de comportamiento, pensamiento y apariencia que se consideran "normales".

El marco jurídico existente en Oaxaca y Huajuapán que ha intentado gobernar el transporte y la movilidad, frecuentemente se ha encontrado en tensión debido a las constantes y diversas prácticas locales implementadas por las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC). Este conflicto legal resalta las discrepancias entre la ley formal y las regulaciones que emergen de las costumbres y la autogestión. Dichas organizaciones han establecido un marco de acción que ha estado desafiando las normativas legales tradicionales, adoptando en su lugar prácticas que reflejan sus propias estructuras de gobernanza y sistemas de creencias.

A lo anterior se suman algunos de los hallazgos de las entrevistas con líderes de las OSC indígenas cómo son sus percepciones y estrategias profundamente arraigadas en un conocimiento contextual y cultural, que se traduce en una fuerte influencia sobre la movilidad y el transporte local. De esto sobresale que estos líderes no sólo gestionan servicios dentro de sus territorios establecidos, sino que también articulan demandas y negociaciones con el gobierno, buscando legitimar sus operaciones y expandir su impacto en otros territorios y acciones sociales.

Por lo que podemos concluir que esta investigación subraya la necesidad de un enfoque más integrador y consciente de las realidades locales en la formulación de políticas de transporte. Es fundamental que el marco jurídico reconozca y se adapte a las peculiaridades socioculturales y económicas de las comunidades indígenas, permitiendo una colaboración efectiva que refuerce tanto la gobernabilidad como la sustentabilidad del transporte urbano y rural.

CONCLUSIÓN

A lo largo de esta investigación se ha intentado comprender la complejidad del comportamiento humano dentro del campo de los estudios socioterritoriales y la movilidad. Haber elegido por caso a Huajuapán de León ha sido una experiencia participativa, ya que la investigación permitió trascender el análisis académico logrando convertirse en una travesía directa en las realidades de este municipio, siendo un factor necesario reconocer que el territorio no solo representa un espacio físico, sino que también encarna lo social a pesar de que se hayan encontrado en constante transformación.

Haber conducido el análisis a partir de las tensiones entre los diferentes sujetos y actores que han configurado y controlado el territorio nos permitió destacar el papel crucial de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), especialmente en lo que concernió a la identificación de cómo las OSC han impactado en las estructuras de poder y de las prácticas de apropiación territorial, por lo que se buscó exponer y evidenciar cómo las relaciones de poder y las dinámicas socioterritoriales influyen en la movilidad y en la apropiación del territorio en Huajuapán de León.

Uno de los efectos buscados ha sido evidenciar el papel que ha jugado la movilidad, ya que no ha sido solo un medio de desplazamiento por parte de los ciudadanos y los transportistas, sino que ha funcionado como un eje transversal donde convergen prácticas corporativo-clientelares, desigualdades espaciales y resistencias locales. Por lo que en este trabajo se pudo demostrar que las OSC han tenido la capacidad de gestionar, controlar y gobernar el transporte colectivo, ya que con su presencia satisficieron necesidades inmediatas, pero también reprodujeron y reconfiguraron relaciones de poder capaces de moldear el acceso al territorio.

De la mano de esto vimos que las prácticas de apropiación territorial han demostrado que las OSC han adoptado estrategias concretas, normativas y simbólicas con la finalidad de robustecer el control que tenían en el territorio para el transporte colectivo. De manera tal que durante más de dos décadas han controlado y establecido la ubicación de bases estratégicas de taxis en puntos clave del municipio, como son las principales vías de comunicación, calles céntricas, escuelas, mercados y terminales. Veíamos que, de este modo, aunque ilegal, aseguraban su control, poder y dominio territorial mediante acuerdos informales entre diversos actores, de los cuales destacan los colonos de los lugares donde transitan las rutas.

En el ámbito simbólico se atestiguó que estas organizaciones refuerzan su control y presencia mediante prácticas que consolidan su legitimidad ante la comunidad, por ejemplo, los transportistas adheridos a las organizaciones se integran con facilidad en las agencias y colonias donde prestan sus servicios, de manera que llegan a formar parte de la organización de eventos locales y de las actividades comunitarias o festivales, logrando así poder integrarse a estos espacios en momentos de gran significado para la vida social y cultural del servicio de transporte, manifestándose así la apropiación territorial simbólica. Asimismo, vimos que las acciones de estos sujetos han sido acompañadas de un discurso de apropiación, ya que se presentan no solo como proveedores de transporte, sino también como defensores de los derechos de las comunidades frente a la ingobernabilidad del sistema estatal y municipal. Por lo que pudimos comprobar que la apropiación simbólica les ha permitido mantener el apoyo comunitario e inclusive mantener el servicio, ya sea de manera informal o ilegal.

Asimismo, en el ámbito concreto, comprobamos que las organizaciones han establecido bases estratégicas e informales de los colectivos-taxis, especialmente en puntos o nodos vitales como son los espacios de alta concentración poblacional (mercados, escuelas, zonas comerciales y de servicios) con la finalidad de forjar centros de encuentro estratégico para los habitantes, pero también de consolidar su papel como actores indispensables para la movilidad del municipio, ya que además han desarrollado la capacidad de diseñar rutas específicas y alternas, las cuales están adaptadas a las necesidades particulares de los usuarios, lo que en cierta medida refuerza su control territorial y exclusividad operativa en esas áreas. Reconcomiendo un impacto que va más allá de los límites territoriales

En el caso del proceso de apropiación normativa observamos que las OSC poseen una notable capacidad de negociación con las autoridades estatales y locales permitiéndoles asegurar los permisos de circulación informal y concesiones. De igual manera, han hecho uso de sus relaciones corporativo-clientelares con la finalidad de obtener tolerancia operativa en rutas y bases no reguladas o ilegales, y con la de asegurar sus intereses. Esto también logró influir en la creación de reglamentos locales de transporte que favorecen su operación, como la fragmentación de rutas que promueve la disputa entre los propios transportistas. De modo que, en los casos de conflictos por rutas o concesiones, las OSC han logrado retrasar o detener procesos legales mediante bloqueos o presión social, mostrando cómo utiliza su influencia

para moldear las normas en beneficio propio. De esto se dedujo que el uso de estrategias combinadas logró que estas organizaciones operaran el transporte, pero que también se consolidara y legitimara su control territorial y de movilidad en un contexto de ilegalidad y desigualdad, ya que simultáneamente no sólo gestionan rutas y servicios, sino que actúan como intermediarias entre la ciudadanía y las autoridades, adaptándose a un contexto de informalidad y marginación para garantizar su legitimidad social y sostenibilidad operativa.

Al referir al análisis de la movilidad y el sistema de transporte público colectivo desde la perspectiva socioterritorial podemos decir que fue una experiencia que permitió interactuar con los principales líderes y operadores del sector de transportes en Huajuapán de León a través del trabajo de campo, el cual incluyó el recorrido del territorio en las mismas unidades de taxis que utilizan los usuarios diariamente, facilitando el levantamiento de rutas que fueron procesadas en un sistema de información geográfica. Al respecto es importante resaltar que este trabajo no estuvo exento de obstáculos, ya que, al intentar formalizar el acceso a la información a través del Ayuntamiento Municipal, los líderes del transporte se negaron a colaborar, lo que obligó a registrar los recorridos de manera independiente y sin el consentimiento de los operadores de los colectivos-taxis.

En función de lo planteado y más allá de los reportes técnicos, este acercamiento vivencial nos permitió revelar una dimensión humana y territorial que va más allá de la información y las cifras, facilitando experimentar y observar de cerca no solo las incomodidades físicas que enfrentan los usuarios dentro de algunas unidades, sino también la precariedad de las vías y la falta de accesibilidad que caracteriza a ciertos territorios del municipio. Estas condiciones lograron reflejar una movilidad profundamente desigual y un territorio marcado por su vulnerabilidad y la ausencia de seguridad.

Con relación a esto pudimos inferir que el territorio en Huajuapán no es simplemente un espacio físico estático, sino que más bien es un escenario vivo y en movimiento donde se reflejan desigualdades, luchas y resistencias, pero también donde se gestan transformaciones y adaptaciones constantes. Esta experiencia en el transporte público y privado no solo permitió ampliar la perspectiva como investigadora, sino que dejó una marca imborrable en el desarrollo profesional y personal, reafirmando que comprender el territorio y su movilidad es, en esencia, comprender las historias humanas que se tejen en el espacio y la lucha cotidiana por una mejor vida.

Desde una perspectiva que grandes teóricos como Foucault, Lefebvre, Harvey, Castoriadis y Castells logran sostener, esta investigación no pretende quedarse únicamente en la abstracción de conceptos, sino más bien enraizarlos en la cotidianidad de quienes afrontan desigualdades, luchan por la movilidad y negocian espacios de poder. Al respecto, vale la pena recordar que si algo se ha podido aprehender en este camino es que las relaciones que damos por sentadas entre gobierno, territorio y movilidad, pueden, deben y seguirán transformándose.

Por lo que se refiere a Foucault, se pudo explicar cómo los sistemas de vigilancia permiten reforzar las jerarquías sociales mediante la disciplina. Aplicado al caso de Huajuapán vimos cómo las bases de transporte operadas por las OSC funcionan como espacios disciplinarios que materializan el poder de estas organizaciones y del gobierno local, estableciendo espacios donde ubicarse, pero, sobre todo, quién accede al transporte y en qué condiciones. La supervisión tácita que implementan cotidianamente, así como la imposición de normas no formalizadas por parte de las OSC permiten reproducir jerarquías y exclusiones en el sistema de movilidad y transporte, lo cual responde a los intereses y las estructuras de las relaciones corporativo-clientelares. De esta manera las OSC logran consolidarse como agentes negociadores de concesiones, establecimiento de rutas y definición de puntos estratégicos, robusteciendo así su control sobre el territorio.

Por otra parte, también nos permitió comprender la forma en que opera la gestión de la vida colectiva mediante prácticas políticas que debieran regular aspectos esenciales como la movilidad, a saber: operan en un contexto de incumplimiento legal y clientelismo, asumiendo el papel de reguladoras en ausencia de una biopolítica formal efectiva. Este “vacío legal” nos ayudó a evidenciar cómo las relaciones de poder locales definen los límites del acceso al transporte y con ello perpetúan desigualdades socioterritoriales. Dentro de este orden de ideas, debe señalarse que, a partir del pensamiento de Foucault, se ha permitido reflexionar y evidenciar que el poder no es estático, sino que siempre está en movimiento y fluye en redes relacionales, en las cuales las OSC actúan a un tiempo como agentes de resistencia, produciendo y reproduciendo el sistema corporativo-clientelar. Además, el pensamiento de Foucault permite hacer más evidente cómo las OSC participan en la microfísica del poder, de manera que se puede demostrar que no son exclusivas de

instituciones formales, sino que están en todas partes: en la interacción cotidiana de los actores.

Ahora bien, a partir de la investigación se ha podido destacar que la movilidad no es solo un recurso técnico-operativo, sino un espacio de disputa donde las relaciones de poder fusionan lo simbólico y lo material. De ahí que se amplíe la perspectiva tradicional de la movilidad urbana al incluir el análisis las relaciones de poder. Es decir, conectar la movilidad con la configuración del territorio se puede comprender como el corporativismo-clientelar, ya que tiene la capacidad de estructurar no solo el transporte, sino de controlar el uso del espacio y de su accesibilidad.

Como resultado de esto, las OSC muestran una apariencia de agentes de resistencia, pero al mismo tiempo han consolidado su capacidad de reproducir mecanismos de poder excluyentes debido a sus negociaciones corporativo-clientelares. De ahí que este hallazgo obligue a futuras investigaciones a plantear la necesidad de revisar críticamente el rol de las OSC y observarlas no solo como agentes intermediarios del poder estatal, sino como agentes políticos que continuamente están configurando el territorio, contribuyendo a los contextos de desigualdad estructural. De la mano de esto es importante decir que fue sobresaliente utilizar este enfoque dado que nos permitió saber cómo las relaciones de poder y resistencia no operan sólo en espacios disciplinarios o sectoriales exclusivos, como lo son las instituciones que se encuentran en edificios o en espacios arquitectónicos fijos, sino que incluso están en la calle o en cualquier “lugar” no necesariamente fijo, ya que están profundamente entrelazados y son co-constitutivos.

A partir de los argumentos de Lefebvre acerca de que el espacio urbano es una construcción social influida por fuerzas políticas y económicas se ha podido encontrar que para el caso de Huajuapán el transporte público refleja estas tensiones, priorizando los intereses de las OSC y los transportistas sobre las necesidades colectivas. Por ejemplo, la asignación desigual de rutas y bases favorece únicamente a ciertos grupos. Además, Lefebvre señala que el espacio urbano es una construcción que refleja relaciones de poder, por lo que nuevamente podemos ver en el caso de Huajuapán cómo la presencia de políticas de movilidad, o su ausencia, son capaces de reflejar estas relaciones al reproducir desigualdades espaciales.

De la mano de esto cupo considerar a Harvey a través de su afirmación de que el acceso al espacio urbano es un derecho fundamental, ya que para el caso de la movilidad en el territorio de Huajuapán este derecho está condicionado, pues las OSC son las que controlan la accesibilidad produciendo resistencias y tensiones sociales. En tal sentido, Harvey también analiza cómo las resistencias locales pueden perpetuar desigualdades o transformarlas. Sin embargo, en Huajuapán las OSC tienen el potencial de convertirse en agentes de cambio si adoptan principios de transparencia e inclusión, utilizando su capacidad para continuar estableciendo nuevas rutas como un medio para promover la justicia espacial y la equidad territorial.

Por lo que refiere a Castoriadis, fue imprescindible considerar la argumentación de que las instituciones reflejan imaginarios sociales mediante los cuales logran perpetuar desigualdades o transformarse en motores de cambio. Aplicado al caso de Huajuapán veíamos cómo las OSC operan como instituciones que reproducen imaginarios de control territorial mediante prácticas corporativo-clientelares. Aunado al hecho de que tienen el potencial de reconfigurar estos imaginarios, pero deben orientarse hacia la eficacia y eficiencia del servicio, tanto para los transportistas, como para los usuarios, por lo que fue necesario adoptar nuevas prácticas que sean más profesionales e inclusivas.

Dentro de este marco teórico logramos evidenciar que la teoría de la sociedad red de Castells logró proporcionar elementos para entender cómo las OSC vinculan sus operaciones y alianzas a través de diversas redes sociales, económicas y políticas, ya que desde su enfoque sobresalen las formas que adquieren las resistencias en contextos locales, por lo que se pudo demostrar que las OSC locales hacen uso de las redes informales para organizar, designar, aperturas y coordinar rutas de transporte, principalmente cuando deben movilizar recursos y establecer alianzas estratégicas con transportistas y líderes comunitarios.

Asimismo, a través de este análisis se pudo revelar que estas redes son dinámicas y pueden fungir como un vehículo tanto de resistencia como de perpetuación de las desigualdades (del poder). Además, estas OSC han podido establecer redes activas con transportistas, autoridades locales y líderes comunitarios, permitiendo gestionar recursos en aproximadamente un 80% de las zonas urbanas y periféricas de Huajuapán. Cabe señalar que estas redes facilitaron el robustecimiento de las estrategias de resistencia frente a la ineficacia estatal, sin embargo, sus acciones dependen de alianzas clientelares para sostenerse. Por esta

razón logramos inferir que las OSC en Huajuapán de León han demostrado ser sujetos clave en la organización del Transporte Público Colectivo (TPC), logrando posicionarse como intermediarios cruciales entre el Estado y la ciudadanía, actuando en un espacio donde el gobierno a menudo es ineficaz o ausente.

Con relación a esto pudimos ver que las OSC no sólo proveen servicios, sino que también ejercen poder al negociar con autoridades locales y alinear sus operaciones con las demandas de la comunidad, ya que esta capacidad de negociación y adaptación refleja un manejo sofisticado del poder, alineado con la teoría de Foucault. Sin embargo, la dependencia de estas negociaciones a menudo refuerza las dinámicas clientelares, perpetuando desigualdades estructurales y limitando el potencial transformador de las OSC.

Los resultados de esta investigación nos llevaron a visualizar las dinámicas y estrategias de ejercicio del poder por parte del transporte público durante el periodo 2000-2020 mediante un enfoque transversal que cruzó disciplinas como la sociología, la planificación urbana, la geografía política y el derecho. En este sentido, el estudio revela que las OSC, lejos de ser actores secundarios, han desempeñado un papel central como mediadoras de poder, ya que han utilizado diversas estrategias de negociación con la intención de gestionar recursos, pero sobretodo de controlar la movilidad del transporte público colectivo taxis en el territorio. Un claro ejemplo de esto se identificó en los sistemas de transporte, donde se logró evidenciar que el 100% de los prestadores de servicio se encontraban adheridos a una OSC. Asimismo, se pudo demostrar la complicidad habida con partidos políticos y con las autoridades locales, relación que ha utilizado mecanismos corporativos-clientelares y que refuerza las desigualdades estructurales en la distribución de recursos y accesibilidad al transporte. Además, los instrumentos de resistencia utilizados lograron consolidar la gestión permanente de nuevas rutas, beneficiando a los asentamientos más vulnerables.

A partir de todo esto es como en el desarrollo de la investigación se pudo reafirmar que el transporte público colectivo-taxis ha operado como un modelo de control dual, lo que implica la presencia de sujetos como las OSC, las cuales asumen la operatividad que permea las relaciones de poder. Dicho de otra manera, la gestión de las OSC es normalizada, pues la ausencia de regulación por parte del Estado ha permitido un alto grado de control de las OSC, logrando consolidar su rol de mediador territorial. Sin embargo, estas dinámicas a su vez

siguen causando conflictos en la distribución de recursos y accesibilidad al servicio de transporte. Este hallazgo acentuó la necesidad de generar políticas públicas que consideren que la participación de las OSC tiene un doble proceder: por un lado, actúan como solucionadoras de problemas inmediatos y por otro actúan como perpetuadoras de desigualdades, ya que producen una forma de resistencia y también una forma de adaptación permanente al sistema corporativo-clientelar.

Esta dualidad por parte de las OSC nos permitió evidenciar que la continuidad del servicio de transporte también ha perpetuado la fragmentación, dificultando la coordinación entre actores. Por lo que se llegó a considerar que una posible solución para superar esta dualidad podría ser la creación de consejos ciudadanos de transporte que incluyan a OSC, transportistas y usuarios en la toma de decisiones, además del uso de sistemas de monitoreo digital, lo que facilitará e ira fomentando la transparencia y la rendición de cuentas. Así pues, parte de las contribuciones epistemológicas del estudio ha sido reflexionar sobre cómo la investigación ha permitido una mayor comprensión de la movilidad para destacar su comportamiento como un fenómeno influenciado por componentes sociales (las OSC) y sociopolíticos (el clientelismo).

Con relación a esto se llegó a evidenciar que las OSC facilitaron la creación de rutas periféricas, pero también que estas acciones estuvieron condicionadas por relaciones corporativo-clientelares, mismas que limitaron y condicionaron su alcance transformador. Además, a lo largo de la investigación se pudo demostrar que las OSC no gestionan servicios únicamente, sino que también negocian diferentes recursos que van desde los de carácter simbólico hasta los económicos, colocándolas dentro del sistema que perpetua las desigualdades de las que se resisten. De la mano de esta investigación sobre la gestión de recursos y servicios se logró abordar que más que “el qué” o “el quién” del poder o el funcionamiento de este se centró en “el cómo” de estas prácticas de poder, ya que a través de esto se pueden institucionalizar prácticas en contextos de pobreza extrema y marginación.

Esta exploración complementó el funcionamiento de las OSC, ya que se pudo evidenciar cómo además es capaz de institucionalizar formas de resistencia y adaptación en entornos desfavorecidos. Como muestra de esto, las OSC operan principalmente en áreas donde el Estado es ineficaz o ausente, es decir, donde hay vacíos de gobernabilidad que les otorgan un control significativo sobre sectores clave como el transporte y el comercio

informal. Este análisis también ha podido evidenciar que estas organizaciones controlan nodos estratégicos del comercio informal, especialmente mercados y calles comerciales, consolidando su influencia en la economía local.

Uno de los desafíos presentes en esta investigación fue la realización de las entrevistas con los líderes de las OSC, así como con algunos actores clave en el sistema de transporte público, ya que mucha información y datos obtenidos implicaban sensibilidad política y en algunos casos eran encubiertas. Como resultado, las entrevistas revelaron que las relaciones entre las OSC, las autoridades locales, partidos políticos y los transportistas están manifiestas por convenios que no siempre son visibles, pero que constituyen profundamente la operación del transporte. Por ejemplo, algunos líderes de las OSC aceptaron que la toma de decisiones para asignar las rutas y concesiones ha estado condicionadas por presiones políticas y económicas. También fue evidente la presencia de sesgos en las respuestas, principalmente en temas relacionados con temas clientelares y conflictos internos, lo que hizo necesaria la necesidad de triangular información para garantizar la objetividad y profundidad del análisis.

A raíz de lo expuesto resulta evidente que estas relaciones de poder tienen raíces históricas profundas en la cultura política mexicana, donde las relaciones clientelares han sido una forma de control social y político. De ahí que las OSC, a pesar de su resistencia, operen dentro de las condicionantes clientelares para asegurar su éxito y supervivencia. Aspecto que nos permitió enfatizar la persistencia de estructuras tradicionales de poder y la necesidad de un enfoque crítico que dismantelara y evidenciara estas relaciones desiguales con la finalidad de problematizar esta situación que tanto afecta al territorio y a la población.

En este contexto, el impacto territorial de las OSC se puede manifestar en la capacidad para controlar no solo sectores clave como son el transporte, sino también en el comercio informal. Uno de los ejemplos tomados ocurre en los últimos cinco años del periodo de investigación, donde además se ha promovido el establecimiento de puntos de venta en mercados locales formales, principalmente impulsando redes de la economía informal. Estas acciones, aunque responden a necesidades inmediatas de conectividad, también generan tensiones territoriales, ya que sus decisiones suelen priorizar zonas de interés estratégico, dejando a otros en desventaja, sin embargo, también han promovido la economía local de las familias que no cuentan con posibilidad de un empleo formal.

De los planteamientos expuestos hemos podido constatar que las OSC han tenido la capacidad para influir en la configuración del espacio urbano, lo que se alinea con la teoría de Lefebvre sobre la producción del espacio. Teoría que nos permite evidenciar cómo las OSC co-crean el espacio urbano a través de sus prácticas simbólicas, materiales y normativas, redefiniendo continuamente el uso del territorio. Así, por ejemplo, se apropian simbólicamente cuando las OSC redefinen los espacios urbanos a través de eventos comunitarios, festividades locales y prácticas culturales. La cual no es una apropiación neutral, ya que está orientada a consolidar su legitimidad como actores clave en el desarrollo urbano, reflejando al mismo tiempo las tensiones con las regulaciones locales que en algunos casos son desafiadas o reinterpretadas en función de sus propios intereses. Por medio de esto llegamos a considerar que las OSC se convierten en agentes que moldean el espacio urbano desde múltiples frentes, operando como mediadoras entre el poder formal y las necesidades comunitarias.

Asimismo, consideramos que su influencia se manifiesta tanto en la infraestructura, como en los servicios que gestionan normativamente, pues en este último aspecto demuestran sus capacidades para desafiar y negociar las regulaciones y políticas locales, buscando siempre su mayor beneficio. De igual manera, a partir de las prácticas de la OSC se logra introducir la idea de “legitimidad territorial”, la cual es comprendida como un escenario en constante movimiento en un territorio donde convergen intereses comunitarios, normativos y políticos.

A partir de una perspectiva crítica, encontramos relevante resaltar que el Estado y el gobierno local deben promover políticas públicas que vayan más allá de la simple implementación, ya que deben trascender la regulación y enfocarse en reconstruir la confianza entre la ciudadanía y las instituciones. Por lo que fue necesario producir estrategias y mecanismos transparentes que evidenciaran la ausencia de estos debilitando la legitimidad del gobierno estatal y local con la finalidad de ver la injerencia que las OSC tienen y sobre todo problematizar a fin de hacer reflexionar sobre las políticas deben ser formuladas y ejecutadas con la participación real de las comunidades, asegurando que las voces de los ciudadanos sean activas, especialmente los más vulnerables.

Sin embargo, en el caso del transporte, a pesar de los ingresos potenciales que el Estado podría recibir mediante la formalización de permisos y concesiones, ha representado

un desafío crítico, ya que hay varias razones por las cuales el Estado no ha integrado formalmente a las OSC en el sistema de transporte, ya que hacerlo implicaría una reestructuración significativa del sistema administrativo, político y de gobernanza del transporte. No obstante, consideramos que esto podría ser un proceso complejo y costoso que el Estado puede no estar dispuesto a asumir y, por otra parte, consideramos que tanto las OSC como los taxistas pueden resistirse a la formalización debido a la pérdida de control y autonomía que esto les da, y sobre todo porque perderían su fuente de ingresos principal, así como su capacidad de control y negociación, pues los taxistas podrían enfrentar mayores costos y regulaciones más estrictas. Esto evidencia que tanto las relaciones clientelares como los intereses políticos influyen en la decisión del Estado, ya que sus redes de poder pueden ejercer una influencia considerable sobre los actores políticos, lo que dificulta la implementación de cambios que puedan perjudicar sus intereses.

Con relación a lo mencionado, pudimos encontrar que la capacidad del Estado para implementar y hacer cumplir nuevas regulaciones es limitada por la falta de recursos y personal adecuado para supervisar y gestionar un sistema de concesiones formal, lo que también puede impedir la adopción de estas medidas. Por ejemplo, se identificó que los organismos estatales que se encargan de la regulación del transporte carecen de los recursos tecnológicos necesarios para monitorear las operaciones en diferentes áreas ya sean urbanas, periurbanas y rurales. Ahora bien, esta ausencia de supervisión fomentó un sistema autónomo donde las OSC y transportistas operaron con poca o ninguna intervención estatal, perpetuando desigualdades en la accesibilidad y calidad del transporte. Dicho con otras palabras, el modelo corporativo-clientelar logro actuar con una barrera estructural para la formalización de sistemas de transporte, resaltando la necesidad de diseñar incentivos económicos y políticos para promover la formalización, garantizando que esta transición no afecte negativamente a los actores más vulnerables.

Por otra parte, la investigación reveló cómo el marco jurídico-normativo del estado de Oaxaca no ha tenido la capacidad de configurar ni de regular o influir en la organización y operación del servicio de transporte público colectivo-taxis. Sin embargo, esta incapacidad de aplicación en lo normativo ha permitido que el servicio esté dominado por estructuras de poder informales, lo que hace evidente que esas estructuras de poder hayan llegado más allá de lo que corresponde a los marcos jurídicos, ya que la operatividad del servicio de colectivo-

taxi encarna la ilegalidad, configurado un modelo de apropiación territorial en la movilidad y el transporte e impactando tanto a las comunidades indígenas como a la población en general. Este aspecto nos introdujo a la noción de "poder territorial informal", lo cual nos permitió describir cómo las OSC y los transportistas reconfiguran la movilidad en ausencia de un marco jurídico efectivo.

Ahora bien, con relación a la gobernabilidad del transporte público colectivo en Huajuapán podemos decir que está caracterizada por un modelo mediante el cual sobresale el control dual, donde el Estado y las OSC comparten de manera desigual la capacidad de gestionar y regular, pues mientras el Estado mantiene un poder formal pero limitado, casi invisible, las OSC ejercen un control operativo compartido, legitimado y expansivo, ya que de manera permanente siguen gestionando el día a día del transporte y negociando con actores locales para resolver conflictos inmediatos. Un ejemplo lo podemos aprehender en la falta de alineación entre las políticas estatales y las prácticas de las OSC, lo cual ha permitido la fragmentación del sistema. Con relación a esto hemos podido inferir que estas prácticas han resaltado las formas o procesos mediante el cual las OSC se han ocupado de ese vacío de poder, pero también evidencia los retos a los que enfrentan una vez que se reproduce una gobernanza compartida, la cual ha dependido principalmente de acuerdos informales.

En otras palabras, aunque el Estado tiene el poder formal para implementar políticas y regulaciones, las OSC son quienes en la práctica ejercen un control práctico y operativo más significativo. De igual manera, logramos ver cómo esta dualidad puede llevar a conflictos y descoordinación, afectando en un futuro la eficiencia del sistema de transporte.

De la mano de lo anterior, hemos podido constatar cómo las OSC han desarrollado una mayor capacidad de respuesta a las necesidades inmediatas de los taxistas y usuarios de transporte, sobre todo por su eficiencia para estar adaptándose rápidamente a demandas locales como la creación de nuevas rutas, la resolución de conflictos y la gestión de recursos. Esta capacidad de adaptación característica de las OSC plantea la necesidad de un modelo de gobernanza colaborativa que involucre al Estado, las OSC, los transportistas y la comunidad, a fin de garantizar la inclusión de todas las voces en la toma de decisiones y el diseño de políticas públicas.

Por medio de lo expuesto logramos inferir que la gobernanza que implica la colaboración entre diversos actores (incluyendo el Estado, las OSC, los taxistas y la

comunidad) para gestionar y regular el sistema de transporte de manera inclusiva y equitativa, no ha logrado dar pasos firmes para mejorar y promover la participación de todos los actores involucrados, razón que nos hizo considerar que 1) sería necesario incluir la creación de espacios de diálogo y negociación donde se expongan y negocien sus necesidades y preocupaciones, así como su posible solución; 2) profesionalizar el sector del transporte mediante programas de capacitación para los transportistas, enfocándose en la seguridad, atención al cliente y mantenimiento de vehículos.

Con relación a esto pudimos llegar a considerar que los líderes de las OSC pueden y deberían ser capacitados en liderazgo inclusivo y gestión de conflictos promoviendo un enfoque participativo y equitativo en la gestión del transporte; así como que los políticos deberían enfocarse en promover políticas de justicia social que aborden las desigualdades estructurales y aseguren una distribución equitativa de los recursos para incluir las necesidades y posibles satisfacciones de toda la comunidad. Un claro ejemplo de esto son las políticas de transporte, las cuales deben reconocer y respetar la diversidad cultural y los usos y costumbres de las comunidades indígenas. Sin embargo, esto implica un enfoque intercultural que valore las prácticas y conocimientos tradicionales.

Finalmente, es así como concluimos que las OSC no sólo han demostrado con sus prácticas que cuentan con la capacidad de gestionar recursos y servicios vitales, sino que también se han convertido en agentes especializados en la negociación, a tal grado de desafiar las estructuras de poder a través de prácticas adaptativas y de resistencia en un contexto donde la pobreza, la marginación y las relaciones clientelares han sido la base y el fundamento. Por lo que esta investigación consigue proponer una visión crítica de la gobernanza urbana al que pone de manifiesto las complejas interacciones entre el Estado, las OSC y la ciudadanía. De ahí que se ofrezca una nueva perspectiva sobre la producción del espacio y la justicia espacial, de lo cual sobresale la capacidad de las OSC para adaptar y resistir dentro de un entorno desigual, subrayando la resiliencia y el potencial transformador de la sociedad civil en la configuración de ciudades para producir acciones más justas e inclusivas.

Esta tesis, fundamentada principalmente a partir de la epistemología contextualista, pudo integrar un análisis reflexivo acerca de los procesos socioterritoriales y de movilidad para el caso de Huajuapán de León, Oaxaca. Sin embargo, también logra reconocer la necesidad futura para incorporar a otras perspectivas teóricas complementarias, como la

epistemología de la complejidad de Morin (1990), que nos propone la necesidad de comprender la realidad en su totalidad, reconociendo las interrelaciones y la multidimensionalidad de los fenómenos sociales. Bajo esta premisa fue importante señalar que las OSC no sólo deben ser observadas como entidades aisladas, sino como partes de un sistema complejo e interconectado, ya que a través de ellas se ha podido apreciar la utilización de estrategias de resistencia y adaptación.

De la mano de esta teoría se consigue complementar y enriquecer la aproximación contextualista, sugiriendo que futuros estudios podrán beneficiarse de un enfoque que combine ambas perspectivas, pues así se podría lograr una comprensión más profunda de las dinámicas socioterritoriales y de movilidad, abriendo nuevas posibilidades para la formulación de políticas públicas más integrales y adaptativas capaces de manejar la complejidad y la diversidad de las ciudades contemporáneas. Finalmente, esta investigación ha representado no sólo un esfuerzo académico, sino también un ejercicio de aprendizaje participativo mediante el cual se ha podido reflexionar acerca de las realidades que enfrentan día a día las personas en lo referente a la movilidad dentro de su territorio.

Dicho de otro modo, este trabajo ha dejado una experiencia y vivencia única que nos permitió entender que detrás de cada ruta de transporte, de cada acto de negociación y de cada decisión, hay un proceso histórico de historias de lucha, resistencias y también de resiliencia y esperanza por un futuro más inclusivo que promueva mejores condiciones. Por lo que este trabajo deja la evidencia de que los cambios son posibles cuando se levantan las voces de la comunidad, pero que además de que sean escuchadas se logra un ejercicio, aunque sutil, de justicia y equidad. Por este motivo, más allá de los datos, información, mapas y reflexiones teóricas, este proceso reafirmó la constante necesidad de seguir cuestionando, aprendiendo y aportando al conocimiento social y territorial.

Por último, queda abierto el escenario para futuros investigadores, así como para los tomadores de decisiones, que son sujetos políticos y agentes de cambio, para continuar profundizando en estos temas, en los cuales siempre será necesario incorporar enfoques interdisciplinarios que integren la voz de las comunidades a fin de que se respeten las particularidades locales. En este sentido, comprender las relaciones de poder y sus efectos en la movilidad es un paso crucial hacia la construcción de la realidad social.

ÍNDICE

De gráficas, tablas, figuras, mapas y esquemas

Capítulo 1: Huajuapán de León Oaxaca: contexto socioterritorial

- Gráficas

Gráfica 1. Crecimiento demográfico, Huajuapán de León, Oaxaca. 1950-2020.....	35
Gráfica 2. Comparativo de las tasas de crecimiento demográfico del periodo 1950-2020: México, Oaxaca, Huajuapán de León.....	36
Gráfica 3. Crecimiento de la población de Huajuapán de León asentada en espacio urbano-conurbado 1960-2020.....	39
Gráfica 4. Porcentaje de población en la zona urbana y rural 1960-2020, Huajuapán de León Oaxaca.....	42

- Tablas

Tabla 1. Denominaciones de la división territorial y organización política y administrativa del municipio de Huajuapán de León, 2020.....	28
Tabla 2. Denominación política y categorías administrativas para el Estado de Oaxaca.....	29
Tabla 3. Comportamiento del crecimiento de la población de Huajuapán de León ubicado en espacio urbano y rural 1960-2020.....	41
Tabla 4. Indicadores de prosperidad en Huajuapán de León, Oaxaca, 2018.....	48
Tabla 5. Superficie territorial por cuadrante o zona de la ciudad de Huajuapán de León en 2020.....	64
Tabla 6. Total, de habitantes por AGEB en la zona urbana, Huajuapán de León, 2020.....	65
Tabla 7. Principales Violaciones y Sanciones relacionadas al transporte público colectivo, año 2012.....	71
Tabla 8. Principales Violaciones y sanciones relacionadas al transporte público colectivo, año 2020.....	72

Tabla 9. La Ley de Ingresos del Municipio de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, 2020	78
--	----

- Mapas

Mancha Urbana y Categorías Administrativas de la División Territorial de la H. Ciudad de Huajuapán de León.....	26
---	----

Mancha Urbana y Categorías Administrativas de la División territorial de la H. Ciudad de Huajuapán de León.....	33
---	----

Índices de Ocupación (COS-CUS) de la H. Ciudad de Huajuapán de León.....	52
--	----

Mapa de Límite de localidad de Huajuapán de León.....	55
---	----

División Ejidal H. Cd. de Huajuapán de León.....	58
--	----

Transporte Público Colectivo Urbano-Taxis.....	62
--	----

- Esquemas

Esquema Emergencia indígena América Latina.....	79
---	----

Derechos de las poblaciones indígenas.....	81
--	----

Capítulo 2: Procesos de apropiación territorial: el rol de las Organizaciones de la Sociedad Civil

- Tablas

Tabla 1. Décadas en que inician la prestación de servicio de transporte colectivo-taxis de las OSC en Huajuapán de León, Oaxaca.....	89
--	----

Tabla 2. Origen territorial de la OSC establecidas en el municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020.....	92
---	----

Tabla 3. Organizaciones pioneras y fraccionadas que ofertan el servicio de transporte público colectivo-taxis en la zona 1 noroeste 2000-2020 Huajuapán de León, Oaxaca.....	95
--	----

Tabla 4. Actividad económica de los agremiados de las OSC establecidas en el municipio de Huajuapán de León, Oaxaca, 2000-2020.....	104
---	-----

Tabla 5. Tipo de actividades económicas a las que se dedican los agremiados de las OSC 2020.....	106
Tabla 6. Organización colectiva de transporte en las OSC presentes en Huajuapán, 2020..	108
Tabla 7. Relación de las OSC con los Partidos Políticos activos en Huajuapán, Oaxaca 2020	111
- Esquema	
Esquema 1. Redes de integración y desintegración de organizaciones y de la sociedad civil.....	.88

Capítulo 3 Relaciones Corporativo-Clientelares: Instrumentos y Estrategias en los Conflictos y Resistencias por el Control Territorial

- Tablas	
Tabla 1. Sectorización Corporativa hasta 2020 en Huajuapán de León, Oaxaca, 2020.....	186
Tabla 2. Familias que históricamente han figurado en el ámbito gubernamental y económico 2000-2020.....	194
Tabla 3. Partidos políticos y la élite de trece familias en el gobierno municipal, 2000-2020	196
Tabla 4. Presidentes municipales y periodos de gestión municipal de Huajuapán de León 1999-2021.....	200
Tabla 5. Personajes que han fungido como regidores en más de dos administraciones municipales 2000-2020.....	201
Tabla 6. Regidores relacionados con el servicio de transporte 2000-2020.....	204
Tabla 7. Regidores que sobresalen por su relación con el transporte, 2000-2020.....	205
Tabla 8. El transporte y la asignación de regidurías del gobierno municipal de Huajuapán de León 2000-2020.....	206

Tabla 9. Principales acciones del gobierno del Estado de Oaxaca en materia de Transporte público colectivo 2000-2020.....	214
---	-----

Tabla 10. Planes de Desarrollo Municipal y de Desarrollo Urbano de Huajuapán de León, Oaxaca., 2000-2020.....	216
---	-----

- Esquemas

Esquema 1. Relaciones corporativas clientelares y los periodos de administración gubernamental a nivel Federal, Estatal y Municipal.....183

Esquema 2. Análisis del poder.....	223
------------------------------------	-----

1. Sistemas de diferenciaciones.....	226
--------------------------------------	-----

2. Tipo de objetivos perseguidos.....	229
---------------------------------------	-----

3. Las modalidades instrumentales.....	234
--	-----

4. Las formas de institucionalización.....	237
--	-----

Figura. Instituciones normalizadas.....	239
---	-----

5. Los grados de racionalización.....	243
---------------------------------------	-----

Capítulo 4: Transformaciones socioterritoriales a partir de la movilidad relaciones de poder y el transporte colectivo: Hallazgos de un Estudio de Caso.

- Gráficas

Gráfica 1. Equipamiento Urbano por Cuadrantes de la Mancha Urbana de la H. Cd. de Huajuapán de León.....	259
--	-----

- Tablas

Tabla 1 Criterios de clasificación de las rutas de transporte público colectivo-taxis	251
---	-----

Tabla 2. Concentrado de la oferta total de servicios de transporte público en Huajuapán de León 2020.....	252
---	-----

Tabla 3. Rutas de transporte público colectivo-taxis urbanos-conurbados Mapas según los cuadrantes de los límites urbanos de la Ciudad de Huajuapán de León, 2020.....	253
Tabla 4. Total, de sitios y rutas del transporte colectivo-taxis cuadrante 1, zona 1 noroeste, Cd. De Huajuapán de León, 2020.....	258
Tabla 5. Modalidades de transporte público Concesionarios Colectivo-Taxis y Taxis, Huajuapán de León, Oaxaca.....	267
Tabla 6. Modalidades de transporte público Piratas Colectivo-Taxis y Taxis Huajuapán de León, Oaxaca.....	268
Tabla 7. Zona 1 noroeste. Transporte público urbano colectivo-taxis, 2020.....	273
Tabla 8. Rutas urbanas de la zona 1 noroeste, Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca, 2020	276
Tabla 9. Comparativo de equipamiento urbano de las dos principales zonas del cuadrante territorial. 2020.....	296
Tabla 10. Acciones gubernamentales en materia de transporte, Huajuapán de León, Oaxaca 2000-2020.....	299
- Mapa	
Mapa de distribución de las bases de transporte público en Huajuapán de León.....	250
Mapa de subpolígonos del área urbana de Huajuapán de León.....	256
Mapa de rutas de transporte de Huajuapán de León.....	262
Rutas de Transporte Público Colectivo Urbano-Taxis.....	264
Mapa de calor de la cantidad de la cantidad de habitantes de las AGEBS.....	282
Mapa de calor del sector empresarial de Ciudad de Huajuapán de León, 2020.....	284
Mapa de Zona Noroeste (Cuadrante1).....	296

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anderson, A. (2004). Democracia en México: transición hacia un corporativismo social. *Espiral*, 1 (X), 11-44.
- Bagatella, J. (2012). Gobernabilidad: Validez/Invalidez o moda del concepto. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. 57, (216), 9-23.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-19182012000300001&lng=es&tlng=es.
- Barraza, E. (27 de enero de 2007). *Oaxaca en llamas: Memoria de un conflicto magisterial-2006*. Rastreator. <https://barriozona.com/oaxaca-en-llamas-memoria-de-un-conflicto/>
- Barraza, Ma. Luisa Tarrés. (n.d.). Actores, escenarios y tiempos para comprender formas del clientelismo y acción colectiva, en M. L. Barraza (2014). Arenas de conflicto y experiencia colectiva. *Horizontes utópicos y dominación*, XXXIV, (101), 298-527.
- Bartolomé, M. (1996). *Antropología y política en México*. UNAM.
- Bengoa, J. (2009). ¿Una segunda etapa de la emergencia indígena en América Latina? *Cuadernos de Antropología Social*, 29, 7-22
- Bobbio, N. (1985). *Estado, Poder y Gobierno*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Buitrago, F. (1989). El sistema político del clientelismo. *Análisis político*, (18), 8-32.
- Burdet, M. (11 de mayo de 2018). *Patrones y modelos de uso del suelo urbano*.
<https://www.geographycasestudy.com/urban-land-use-patterns-and-models/>
- Camou, A. (2001). *Gobernabilidad y democracia. Cuadernos de divulgación de la Cultura Democrática*. México: Instituto Federal Electoral.
- Cancelado, H. (2007). Gobernabilidad y ciudadanía. *Departamento de Antropología y sociología. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá*, 2, (3), 7-11.
https://www.academia.edu/43633398/Gobernabilidad_y_ciudadan%C3%ADa_por_Henry_Cancelado_2001_
- Cansino, C. (2009). *El evangelio de la transición y otras quimeras del presente mexicano*. México: Debate.
- Castells, M. (2014). *La cuestión urbana*. España: Siglo XXI.
- Castillo, G. (1985). Corporativismo, democracia y poder en México. *Estudios Políticos*, 4 (1), 5-13.
- Castillo, L. A., Méndez, A. G., & Rosales Reyes, P. (2019). Patrimonio cultural potencial turístico en la Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca. *Revista De Investigación Académica Sin Frontera: Facultad Interdisciplinaria De Ciencias Económicas Administrativas- Departamento De Ciencias Económico Administrativas-Campus Navojoa*, (29). <https://doi.org/10.46589/rdiasf.v0i29.215>

Castoriadis, C. (1975). *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona: Tusquets Editores.

Castoriadis, C. (1997). El imaginario social instituyente. *Zona Erógena*, (35), 1-9.

Confederación Autónoma de Trabajadores y Empleados de México (CATEM). (2023). *Nosotros CATEM*. Recuperado de <https://www.catem.mx/nosotros>

Confederación Regional Obrera (CROM). (s.f.). *Historia*. Recuperado de <https://cc.crom.org.mx/seccion/historia?l=historia>

Confederación de Trabajadores de México (CTM). (2024). *Sitio web de noticias y comunicación de la CTM*. Recuperado de <https://ctmoficial.org>

Confederación Internacional de Trabajadores (CIT). (26 de agosto de 2019). Sitio web de noticias y comunicación de la CIT. [Estado de Facebook]. Recuperado de: Confederación Internacional de Trabajadores CIT. | Facebook.

Congreso del Estado de Oaxaca. (1990). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. Oaxaca, México.

Congreso de la Unión. (1992). *Decreto por el que se modifica el artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Diario Oficial de la Federación.

Congreso del Estado de Oaxaca. (1992). *Ley Agraria del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (1992). *Modificación al Artículo 2: Nación pluricultural*.

Congreso del Estado de Oaxaca. (1994). *Ley Orgánica de la Procuraduría para la Defensa del Indígena del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México.

Congreso del Estado de Oaxaca. (1995). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca*. Oaxaca, México.

Congreso del Estado de Oaxaca. (1998). *Ley de los Derechos de los Pueblos Indígenas del Estado de Oaxaca*. Oaxaca, México.

Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (2012). *Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca*. Oaxaca: Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (2020). *Ley Municipal para el Estado de Oaxaca (LMEO)*. Oaxaca: Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca

- Consejo de Defensa de los Derechos del Pueblo (CODEPOAXACA). (2024). *Consejo de Defensa de los Derechos del Pueblo (CODEP)*. Recuperado de <http://codepoaxaca.org>
- Cruz, J. M. (2005). *Sobre el concepto de corporativismo: una revisión en el contexto político mexicano actual*. Rastreator. <http://blilo.juridicas.unam.mx/bjv>
- D'Eramo, D, E. (2017). Gobernabilidad, gobernanza... en definitiva, el Estado. *Administración Pública y Sociedad (APyS)*, (3), 126-135. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/APyS/article/view/15314>.
- David, H. (2007). Las grietas de la ciudad capitalista. Cuadernos del CENDES, 131-138.
- Delgado, J. (2007). *Métodos y técnicas de investigación cualitativa en las ciencias sociales*. España: Síntesis.
- Díaz, H. (1991). *Autonomía Regional. La autodeterminación de los pueblos indios*. México: Siglo XXI.
- Díaz, J. H. (2001). *Reclamos de Identidad: la formación de las organizaciones indígenas en Oaxaca*. México: Porrúa.
- Directorio de empresas en México, (2023). *Registro de Organización Nacional de Proletarios en Lucha (ONPL) Asociaciones y Organizaciones civiles*. Recuperado de [Organización Nacional De Proletarios En Lucha \(mexicoo.mx\)](http://Organización Nacional De Proletarios En Lucha (mexicoo.mx))
- Echevarría, K. (2004). *Objetivar la gobernanza: funciones y metodología. Una aproximación a la objetivación del análisis institucional de indicadores de gobernabilidad*. Madrid: IX Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública.
- Escárcega, R. (2017). El poder y el síntoma. Las relaciones de poder más allá de la lógica de guerra. *Congreso Nacional de Investigación Educativa*, I, (XIV) 1-10.
- Fernanda, T. (2011). Territorio y lugar: Potencialidades para el análisis de la constitución de sujetos políticos: El caso de un movimiento de desocupados en Argentina. *Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Geografía, Revista de estudios geográficos*, 7, (7), 209-238. <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/GEOv07n07a11>
- Foucault, M. (1980). *Microfísica del poder*. Madrid: Edissa.
- Foucault, M. (1988). El sujeto y el poder. *Revista Mexicana de Sociología*, 3, (50), 3-20. <https://perio.unlp.edu.ar/catedras/cdac/wp-content/uploads/sites/96/2020/03/T-FOUCAULT-El-sujeto-y-el-poder.pdf>.
- Foucault, M. (2001). *Defender la Sociedad*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Foucault, M. (2002). *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio, población: Curso en el Collège de France (1977-1978)* Argentina: Fondo de Cultura Económica.

Frente Indígena de Organizaciones Binacionales (FIOB). (2020). *Por el respeto a los derechos de los pueblos indígenas*. Recuperado de <https://www.fiob.online/cronologia-de-fiob>

Frente Popular Revolucionario. (4 de marzo de 2023). *Documentos básicos aprobados por el VI Congreso Nacional Ordinario*. Recuperado de http://frentepopularmx.org/Documentos_basicos_FPR_VI_CNO.cdr

Friedmann, J. (1966). *Política de desarrollo regional: un estudio de caso de Venezuela*. Cambridge: The MIT Press.

García, R. (2005). Crecimiento demográfico y transición urbana: el caso de la ciudad de Santander, 1752-1930. *Investigaciones Históricas*, (25), 117-160. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/663756>

GAVEC Noticias. (n.d.). *Página del autor IGABE*. Recuperado de <http://igavecnoticias.com/author/igabe/>. (Consulta realizada entre 2000 y 2020).

Gómez, M. (2001). La Teoría Relacional de la Sociedad. *Revista Internacional De Sociología*, 59, (28), 5-44. <https://doi.org/10.3989/ris.2001.i28.741>

González, R. (Noviembre, 2013). *El sistema social relacional del poder. Un referente teórico para el estudio del poder*. Trabajo presentado en el XI Congreso Internacional de Análisis Organizacional. Universidad EAFIT Medellín, Colombia.

González-Varas, I. (2014). *Las ruinas de la memoria*. México: Siglo Veintiuno Editores.

Guevara, P. (1998). *Crítica a la teoría del poder de Foucault*. Venezuela: Universidad Central de Venezuela.

Guzzini, S. (2015). El poder en Max Weber. *Relaciones Internacionales*, (30), 97-15. <https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2015.30.005>

H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2005 - 2007.

H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2014 - 2016.

H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan de Desarrollo Urbano, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.

- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 1999-2001.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2002-2004.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2005 - 2007.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2008 - 2010.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2011 - 2013.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2014 - 2016.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2017 - 2018.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2000). *Plan Municipal de Desarrollo, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019 - 2021.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2010). *Informe de gobierno, Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2008 - 2010.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2016). *Informe de gobierno, Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2014 - 2016.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2020a). *Atlas municipal de riesgos, peligros naturales, Heroica ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México, H. Ayuntamiento 2019-2021.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2020b). *Informe de gobierno, Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2019 - 2021.
- H. Ayuntamiento Constitucional. (2021). *Censo Municipal de Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca*. México: H. Ayuntamiento 2019-2021.
- H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (30 de noviembre de 2010). *Título Segundo del Territorio y de la Población Municipal. Capítulo 1: De la Integración del Territorio y de las Categorías Municipales. Artículos 15 y 17*. Periódico Oficial del Estado de Oaxaca.
- Haesbaert, R. (2011). El mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8, (15), 9-42.

Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

Heras, J. (1964). *La sociedad política, estructuras de poder y sentido*. Asentada en el binomio medio-fin. Revista de estudios políticos, (137), 69-94.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2048177>

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”. (2016). *Doctorado en Estudios Socio Territoriales, Eje: Gestión Socio Territorial. Antología, tópicos: territorio, movilidad, patrimonio y turismo*.

Instituto Estatal Electoral y de Participación Ciudadana de Oaxaca. (2019). *Catálogo de municipios sujetos a este régimen, método de elección y las principales características de sus sistemas*. Oaxaca, México.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1950). *VII Censo General de Población 1950*. Recuperado de [Séptimo Censo General de Población 1950 \(inegi.org.mx\)](https://inegi.org.mx/inegi/consultas/censos/censo1950.aspx)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1960). *VIII Censo General de Población 1960*. Recuperado de [VIII Censo General de Población 1960 \(inegi.org.mx\)](https://inegi.org.mx/inegi/consultas/censos/censo1960.aspx)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1970). *IX Censo General de Población 1970*. Recuperado de [IX Censo General de Población 1970 \(inegi.org.mx\)](https://inegi.org.mx/inegi/consultas/censos/censo1970.aspx)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1980). *X Censo General de Población 1980*. Recuperado de [X Censo General de Población y Vivienda 1980 \(inegi.org.mx\)](https://inegi.org.mx/inegi/consultas/censos/censo1980.aspx)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1990). *XI Censo General de Población 1990*. Recuperado de [XI Censo General de Población y Vivienda 1990 \(inegi.org.mx\)](https://inegi.org.mx/inegi/consultas/censos/censo1990.aspx)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2000). *XII Censo General de Población y Vivienda 2000*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2015). *Demografía y sociedad*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/temas/demografia/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

Jodelet, D. (1986). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología Social II: Pensamiento y vida social* (469-494). Barcelona: Paidós.

- Knight, A. & Pansters, W. (2008). *Caciquismo en el México del Siglo Veinte*. Inglaterra: Universidad de Cambridge.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. España: Gracel Asociados, Alcobendas.
- Lezama, J. (2002). *Teoría social, espacio y ciudad*. México: COLMEX.
- Lijphart, A. (2000). *Modelos de democracia*. España: Ariel S.A.
- March, J. & Olsen, J. (1997). El ejercicio del poder desde una perspectiva institucional. *Gestión y Política Pública*, 1, (6), 41-73.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8284200&orden=0&info=link>
- Márquez, R., & Díaz, L. (2017). Apropiación Territorial, cultura y poder: propuesta conceptual para el estudio de comunidades indígenas y campesinas en el contexto mexicano. *Orbis Latina*, 7 (3), 45-61. <https://revistas.unila.edu.br/orbis/article/view/960>
- Mejía Pérez, O. (2011). La investigación científico-social: un debate epistemológico desde la educación. *Revista Electrónica Educare*, XV (2), 23-32.
- Melero, N. (2011). El paradigma crítico y los aportes de la investigación acción participativa en la transformación de la realidad social: un análisis desde las ciencias sociales. *Cuestiones pedagógicas, Universidad de Sevilla*, (21), 339-355.
- Melucci, A. (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. México: COLMEX.
- Meny, I. & Thoenig, J. (1992). *Las políticas públicas*. Barcelona: Ariel, S.A.
- Mills, W. (1987). *La élite del poder*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Montes, F. D. (1992). *Los municipios: la disputa por el poder local en Oaxaca*. México: Instituto de Investigaciones Sociológicas de la UABJO.
- Mora, M. (2002). La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici. *Athenea Digital* (2), 1-25.
- Morin, E. (1990). *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona: Gedisa.
- Movimiento Antorchista. (Noviembre de 2015). *¿Qué es el Movimiento Antorchista?*
<https://antorchacampesina.wordpress.com/about/que-es-el-movimiento-antorchista/>
- Movimiento de Unificación y Lucha Triqui (MULT). (2020). *Trascendiendo su propia historia: Una mirada rápida*. Recuperado de <https://mult.mx/historia>
- Munévar, M. (2011). ¿Qué es la gobernanza y para qué sirve? *Revista Análisis Internacional (cesada a partir de 2015)*, (2), 219-236.
<https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/RAI/article/view/24>

Márquez Rosano, C. & Legorreta Díaz, M. (2017). Apropiación territorial, cultura y poder: propuesta conceptual para el estudio de comunidades indígenas y campesinas en el contexto mexicano. *Revista Orbis Latina*, (1), 46-61.

Naciones Unidas. (1994). *Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas*. ONU.

Organización Internacional del Trabajo. (1989). *Convenio sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, 1989 (núm. 169)*. OIT.

Olmo, CD, & Rendueles, C. (2007). Entrevista a David Harvey. Las grietas de la ciudad capitalista. *Cuadernos del CENDES*, 24, (65), 131- 138.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40306505>

ONU-Hábitat. (2015). *Reporte Nacional de movilidad urbana en México 2014-2015*. México: Senado de la República.

ONU-HABITAT & INFONAVIT. (2018). *Índice Básico de las Ciudades Prósperas: Medición – Nivel Básico, Heroica Ciudad de Huajuapán de León, Oaxaca, México*.

Organización de las Naciones Unidas. (2016). *Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016*. Nueva York, NY.

Organización Internacional del Trabajo. (1990). *Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes*. México.

Oxhorn, P. (2014). La sociedad civil de adentro hacia afuera. Comunidad, organización y desafío de la influencia política. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. Universidad Nacional Autónoma de México, Nueva Época, Año LIX, (222), 257-278.

Padrón, J. (2007). Tendencias Epistemológicas de la investigación científica en el Siglo XXI. *Cinta de Moebio: Revista de Epistemología de Ciencias Sociales*, (28), 1-28.

Parsons, T. (1984). *El sistema social*. Madrid: Alianza Universidad.

Paz, G. (2021). La formación del proletariado industrial en México (1921-1931). *Revista Mexicana de ciencias políticas y sociales*, 21 (83).
<https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.1976.83.80149>

Pier Paolo, D. (1997). El desarrollo de las organizaciones del tercer sector en el proceso de modernización y más allá. *REIS: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (79), 113-142.

Presidencia de la República. (2001). *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006*. México: Presidencia de la República.

Presidencia de la República. (2007). *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012*. México: Presidencia de la República.

Presidencia de la República. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*. México: Presidencia de la República.

Presidencia de la República. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. México: Presidencia de la República.

PRI Revolucionarios. (17/02/2018). *Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP)*. Recuperado de: [La CNOP está en una sola causa, y esa causa se llama México | PRI](#)

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2016). *Informe sobre desarrollo humano 2016*. Washington, DC: Communications Development Incorporated.

Quiroz Cuenca, S. & Salgado Vega, M. (2016). La desigualdad en México por entidad federativa: Un análisis del índice de Gini (1990-2014). *Tiempo Económico*, 11(32).

Raffestin, C. (2020). ¿Hacia dónde va la geografía política? Reflexiones críticas sobre el ejercicio práctico del poder en el espacio. *Geopolítica(s): revista de estudios sobre espacio y poder*, 11, (1), 29-37.

Raffestin, C. (1993). *Por una geografía del poder*. Recuperado de: [CLAUDE RAFFESTIN, POR UNA GEOGRAFIA DO PODER, MASSIMO MORIGI, REPUBBLICANESIMO GEOPOLITICO: Claude Raffestin: Descarga, préstamo y transmisión gratuitos: Internet Archive](#).

Rascón, M. (06 de agosto de 2002). La crítica de la crítica al neoliberalismo. *La jornada*. Rastreator. <https://www.jornada.com.mx/2002/08/06/014a2pol.php?printver=1>

Recondo, D. (2007). *La política del gatopardo: Multiculturalismo y democracia en Oaxaca*. México: CIESAS.

Ruiz Rivera, N., & Galicia, L. (2016). La escala geográfica como concepto integrador en la comprensión de problemas socioambientales. *Investigaciones Geográficas (Mx)*, (89), 137-153.

Ruiz, L. (2005). PODER: (Trayectorias teóricas de un concepto). *Colombia Internacional*, (62), 32-49. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-56122005000200003&lng=en&tlng=es.

Sassen, S. (2011). *Ciudad y globalización*. Ecuador: Olacchi.

Secretaría de Gobernación y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2018). *Sistema Urbano Nacional*. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/400771/SUN_2018.pdf

Smelser, N. (1989). *Teoría del comportamiento colectivo*. México: Fondo de Cultura Económica.

- Tarrés, M. (2014). *Arenas de conflicto y experiencia colectiva*. México: COLMEX.
- Torres, F. (2010). Territorio y lugar: Potencialidades para el análisis de la constitución de sujetos políticos: El caso de un movimiento de desocupados en Argentina. *Geograficando*, 7, (7), 209-238. <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/GEOv07n07a11>
- Tosoni, M. (2007). Notas sobre el clientelismo político en la ciudad de México. *Perfiles latinoamericanos*, 14, (29), 47-69.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-76532007000100007&lng=es&tlng=es.
- Valadés, D. (1980). Algunas características del sistema político mexicano. *Revista de estudios Políticos*, (15), 9-22.
- Valencia, G. (1999). El tiempo social: una dimensión fundante. *XXII CONGRESO DE LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DE SOCIOLOGIA (ALAS)*. Mesa: Metodologías de la investigación social, II, (009).
- Van Dijk, I. (1999). *Análisis de discurso social y político*. Ecuador: Abya-Yala.
- Vásquez, V. (1985). *La revolución en Oaxaca 1900-1930*. México: Instituto de Administración Pública de Oaxaca.
- Vela, J. (2008). SISTEMA POLÍTICO MEXICANO: DESARROLLO Y REACOMODO DEL PODER. *Iberoforo. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, 3, (6), 131-148.
- Villanueva, L. (2013). *El gobierno del gobierno*. México: Instituto Nacional de Administración Pública A.C.
- Villarreal, M. T. (2012). La relación entre gobierno y organizaciones civiles: un examen crítico en tres estados mexicanos. *Estado, Gobierno Y Gestión Pública*, 10, (20), 5-38.
<https://doi.org/10.5354/0717-8980.2012.25858>
- Weber, M. (1944). *Economía y sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica.
- XEOURadio. (n.d.). *Página principal*. Recuperado de <https://www.xeouradio.com/> .
(Consulta realizada entre 2000 y 2020).
- Zeledón, R. (2018-2023). *Surge Confederación Nacional Campesina*. Recuperado de <https://www.cndh.org.mx/index.php/noticia/surge-la-confederacion-nacional-campesina-cnc>
- Zemelman, H. (2011a). *Configuraciones críticas*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Zemelman, H. (2011b). *Conocimientos y sujetos sociales*. Bolivia: Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia.

Zurbriggen, Cristina. (2011). Gobernanza: una mirada desde América Latina. *Perfiles latinoamericanos*, 19, (38), 39-64.

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-76532011000200002&lng=es&tlng=es.