

BIBLIOTECAS UNACH
FAC. DE CIENCIAS SOCIALES

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CAMPUS III

MAESTRÍA EN ESTUDIOS REGIONALES
CON ESPECIALIDAD EN DESARROLLO URBANO

DE SUJETO SOCIAL A ACTOR SOCIAL:
"UNA EXPERIENCIA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE
EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS. 1937-1999"

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:

**MAESTRA EN ESTUDIOS REGIONALES
CON ESPECIALIDAD EN DESARROLLO URBANO**

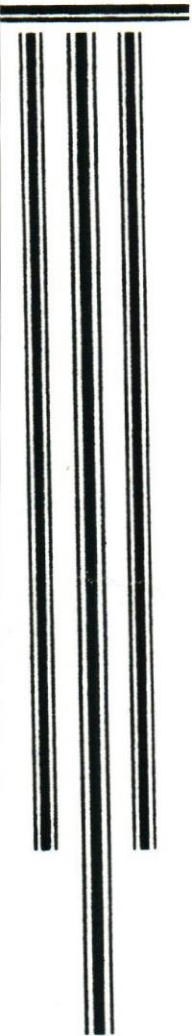
PRESENTA:

Isabel del Refugio García De León

DIRECTORA DE TESIS:

MTRA. DOLORES CAMACHO VELÁZQUEZ

SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS, MÉXICO. OCTUBRE 2009.





UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE CHIAPAS



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, C-III
ANTROPOLOGÍA SOCIAL-ECONOMÍA-HISTORIA-SOCIOLOGÍA

San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.
Septiembre 08, 2009.
Oficio número: SA/304/09

Asunto: Autorización de impresión de Tesis
de Grado.

C. ISABEL DEL REFUGIO GARCIA DE LEON
PRESENTE.

Con base al Reglamento de Evaluación Profesional para los Egresados de la Universidad Autónoma de Chiapas, y habiéndose cumplido las disposiciones en cuanto a la aprobación del contenido de su Trabajo de Tesis de Maestría: **DE SUJETO SOCIAL A ACTOR SOCIAL: UNA EXPERIENCIA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS, 1937-1999**. Por parte de los integrantes del Jurado, CERTIFICO el VOTO APROBATORIO emitido por éste y autorizo la impresión de dicho trabajo para que sea sustentado en su Examen Profesional para obtener el grado de **MAESTRA EN ESTUDIOS REGIONALES CON ESPECIALIDAD EN DESARROLLO URBANO**.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para saludarla cordialmente.

Atentamente

"Por la conciencia de la necesidad de servir"




MTRO. JORGE LUIS FIDEL TORRES ROJAS
DIRECCION

C.c.p.- Archivo/minutario.
JLFTR/ebo.



Ficha núm. 101604

TE 306.36 G373S

GARCIA DE LEON, ISABEL DEL REFUGIO DE SUJETO SOCIAL A ACTOR SOCIAL : UNA EXPERIENCIA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS / ISABEL DEL REFUGIO GARCIA DE LEON. -- SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS CHIAPAS : LA AUTORA, 2009. 109 H. TESIS (MAESTRIA EN ESTUDIOS REGIONALES CON ESPECIALIDAD EN DESARROLLO URBANO) - UNIVERSIDAD AUTONOMA DE CHIAPAS. FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES - 2009. 1.TEORIA DEL TRANSPORTE - ASPECTOS SOCIALES 2.TESIS - UNIVERSIDAD AUTONOMA DE CHIAPAS. FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES - 2009

Núm. de adquisición	Biblioteca	Ejemplar	Volumen	Tomos
BC127699	1	1	0	0
SO026174	ADICIONAL			

Ya existe en ficha 92304

INDICE

	Pag.
Dedicatorias.....	4
Agradecimientos.....	5
Introducción.....	6

CAPITULO I

CONFIGURACION DEL ESCENARIO DEL MOVIMIENTO SOCIAL TRANSPORTISTA
EN SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS (1937-1980).

1.- Cambios estructurales.....	17
1.1.- Antecedentes del sistema de transporte en San Cristóbal.....	20
1.1.1- Estructura del transporte urbano de pasajeros en los ochenta.....	25
1.2.- La desregulación del transporte.....	39
1.3.- Conformación del sujeto social.....	44

CAPITULO II

PROCESO DE CONSTITUCIÓN DEL MOVIMIENTO SOCIAL DE TRANSPORTE DE
PASAJEROS EN SAN CRISTOBAL LAS CASAS, CHIAPAS (1994-1999).

2.- Nuevas formas de organización dentro del transporte público urbano de pasajeros en San Cristóbal.....	51
2.1.- Desarrollo del movimiento transportista y las acciones que llevaron a cabo los sujetos sociales.....	61
2.2.- Cinco días de paro de paro transportista en el estado (1996).....	64

CAPITULO III

EL PROCESO DE INSTITUCIONALIZACIÓN DEL MOVIMIENTO DE TRANSPORTE
DE PASAJEROS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS.

3. Institucionalización o fin del movimiento.....	69
3.1. Los primeros acuerdos institucionales entre los grupos transportistas...	74
3.2. Conformación del Órgano Técnico Auxiliar Municipal.....	76
3.3.- Ley de Transporte.....	78
3.4. Reparto de Concesiones.....	80
Conclusiones.....	84
Bibliografía	88
Anexos.....	97

DEDICATORIAS

A MIS HIJOS: exhortándolos al planteamiento y consecución de sus metas.

A MI MADRE: porque mi afán de estudio es un reflejo de lo aprendido de ella.

+ A MI PADRE: por haberme inculcado el amor al transporte.

A MIS HERMANOS: por el gran equipo que formamos unidos por la sangre y el amor;

A ROSSY: por compartir toda la gama de emociones que llenaron mi vida durante la elaboración de este trabajo

AGRADECIMIENTOS

A LA MAESTRA DOLORES CAMACHO VELÁZQUEZ

Directora del presente documento,
Con mi aprecio personal y en reconocimiento
a sus valiosas aportaciones.

A LA DRA. ANA BERONICA PALACIOS GAMAS Y MTRA. SOCORRO FONSECA CÓRDOBA

Por sus aportaciones y su valioso apoyo.

A todos y cada uno de los maestros que integraron la plantilla docente de la MAESTRIA EN ESTUDIOS REGIONALES CON ESPECIALIDAD EN DESARROLLO URBANO y a mis compañeros de la generación, a los líderes transportistas, a los chóferes del transporte urbano y a las diversas autoridades involucradas en el sistema de transporte de la ciudad de San Cristóbal de Las Casas y del estado de Chiapas, ya que sin su apoyo, este trabajo no habría podido concretarse.

MI AGRADECIMIENTO ESPECIAL

AI DR. SERGIO TAMAYO FLORES-ALATORRE,

Por su conocimiento y apoyo incondicional,
sin importar tiempo ni distancia.

AL DR. JUAN CARLOS CABRERA,

Por haberme hecho confiar en mi misma.

SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS



Fuente: Paniagua, Mario (2001).

San Cristóbal de Las Casas, una de las ciudades más bellas de México por su composición urbana, en la que se observan edificios de siglo XVI y XIX como la Catedral o el Templo de Santo Domingo, revestidos con detalles de estilo barroco y manufactura indígena, que perpetúan la

herencia cultural de las etnias tzotziles, tzeltales y lacandones que residen en sus alrededores.

También se descubren monumentos religiosos con influencia de arte virreinal mexicano y centroamericano, lo que le da un peculiar carácter fronterizo.

La cabecera municipal fue una de las primeras ciudades construida en la Nueva España. Fue capital de la Provincia de Las Chiapas desde la época colonial hasta principio del Porfiriato, Los poderes pasaron a Tuxtla Gutiérrez, originando una guerra interna entre ambas ciudades.

Se le ha considerado por mucho tiempo Capital Cultura, donde conviven diferentes expresiones culturales y artísticas. Es la principal localidad turística de Chiapas y cuenta con todos los servicios.

INTRODUCCION

La ciudad es un todo compuesta por diversas piezas, el cotidiano movimiento de personas, bienes y servicios, son las manifestaciones más relevantes de la vida social.

Una de las piezas importante son los transportes que forman el soporte y la herramienta estratégica para el desarrollo económico, político y social de países, ciudades y comunidades que permite tener el dominio sobre el territorio. Da sentido a la infraestructura, al propiciar, en el aspecto económico y social, el movimiento y traslado de mercancías y personas con el propósito fundamental de poner al alcance de la mayor parte de la población los medios que les permitan desarrollar sus actividades sociales y comerciales. También contribuyen a la reorganización territorial de las actividades económicas y de los asentamientos humanos, consolidando el proceso de crecimiento de la mancha urbana como una necesidad a los cambios que sufre el espacio urbano.

Otra pieza importante es la interacción que tienen los actores sociales en ese espacio urbano; la acciones, movimientos y luchas que se manifiestan permiten cambios sustanciales que conllevan a un desarrollo.

Ante el surgimiento de nuevos actores colectivos, de nuevos modelos sociorganizativos y de nuevas formas de gestión en esta región de los Altos de Chiapas, considero relevante la intención de estudiar en este ámbito urbano el origen, la evolución, los alcances, las limitaciones y los retos de los actores colectivos y esas formas de participación y gestión en tanto elementos determinantes para la transformación de las políticas y prácticas tradicionales que caracterizan a la gestión urbana institucional y no institucional.

En 1994 en el Sistema de Transporte público de San Cristóbal de Las Casas, se manifestaron nuevos actores sociales independientes del gobierno del estado, que realizaron un importante movimiento social. Se observaron fuertes alianzas que mostraron nuevas identidades colectivas, unas constituidas por indígenas, otras por ladinos, pero ambas reivindicaron derechos ciudadanos bajo intereses concretos.

Así que los sujetos sociales, en el sistema de transporte público, interpretan su lucha y norman su participación en la acción colectiva, la cual conlleva a la organización de los transportistas concesionados a conformar un frente común, que en alianza con organizaciones transportista de las zonas centro, fronteriza, norte, selva, istmo, costa y soconusco; realizan un paro de labores a nivel estatal como un reclamo a la violación de sus derechos como transportistas legalmente concesionados; tal como lo dice Tamayo (1996), defienden una membresía que les ha dado un status y capacidad para actuar en consecuencia ,a favor de sus intereses como grupo. Esa defensa la hacen hacia las organizaciones no concesionadas de ladinos e indígenas, quienes a su vez reclaman el derecho al trabajo y a una identidad propia dentro de este sector.

Estos sujetos sociales en el sistema de transporte en San Cristóbal, se convierten en actores sociales, que luchan por sus derechos, los cuales son resultado de reclamos, que se ejercitan a través de la acción, de la interacción social, donde los grupos en la sociedad enfrentan entre sí sus propias demandas, aunque para cada cual estas demandas representan derechos legítimos. Al poner estos derechos en oposición, los individuos van formando proyectos sociales particulares que son la base del sistema transportista en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. La confrontación de derechos, según Tamayo (1996) es una confrontación de intereses en un

contexto de lucha. Esta lucha puede tener diferentes resultados manifestaciones y elementos constitutivos.

Dentro de este marco general, se incorpora una lucha por el control del transporte, que rompe con ello la propuesta del corporativismo histórico oficial, en el sentido de la subordinación de los actores a líderes por favores recibidos. Esto trae consigo la formación de grupos como: El Frente Único de Autotransporte de los Altos de Chiapas y la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos de Chiapas que se enfrentan a diversos grupos denominados "piratas"¹, tanto ladinos como indígenas, estos últimos expulsados de sus comunidades adheridos a las organizaciones; (CRIACH) Consejo de Representantes Indígenas de los Altos de Chiapas, (OPEACH) Organización de Pueblos Evangélicos de los Altos de Chiapas y el VASHAKMEN ("hombre nuevo"), que al trasladarse de un contexto rural a un urbano, inician un proceso de organización y alianza entre líderes ladinos que también penetran en el espacio de la actividad del transporte, fuera de la normatividad, porque demandan un empleo permanente en esta sociedad.

Luchan por que se abran espacios económicos, políticos y culturales que les permitan el desarrollo integral con el respeto a su autonomía política y étnica. Ladinos e indígenas buscan una identidad que les de capacidad de reconocerse y ser reconocidos como parte de una misma unidad social, ésta situación obliga al gobierno del estado a replantearse y replantear el proyecto social del sector transportista.

¹ El concepto "piratas", es denominado por los transportistas, como personas que tienen vehículos trabajando en el servicio público de transporte, sin concesiones o permisos del ejecutivo o de las autoridades competentes en el ramo.

Como respuesta, el Gobierno del Estado y el Gobierno Municipal establecen un proceso de diálogo y negociación entre las partes en conflicto; en el cual la postura del Frente Único del Autotransporte de los Altos de Chiapas SA y la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos de Chiapas, es la del respeto y reconocimiento de sus derechos como transportistas, a partir de ciertas normas que rigen el funcionamiento del transporte público en la ciudad, pero bajo una participación más democrática y de equidad en el reparto de concesiones.

Este proyecto o idea de proyecto que plantearon, incluye a las nuevas organizaciones transportistas dentro del sistema de transporte público con derechos y obligaciones plenos, que permitan su participación directa en una nueva relación donde se asuman compromisos que propicien el desarrollo del servicio, respetando la política, religión y cultura. Es decir, un proyecto democrático.

Esta nueva forma de participación social, evidenció un mal funcionamiento en la estructura del transporte público urbano, la sólida pero no tan cerrada corrupción de líderes y el burocratismo del gobierno encubierto en el corporativismo oficial, desarrollándose una crisis porque no se respondió a un desarrollo efectivo del sistema de transporte. El nuevo planteamiento de los transportistas y de las nuevas organizaciones rebasaron en mucho las propuestas oficiales en un intento de crear un proyecto de democratización en la toma de decisión respecto al transporte público.

En este sentido, el interés de realizar esta investigación es explicar la formación de un movimiento social que tiene un impacto importante, no solo en el sistema de transporte, sino en la sociedad en general y que se convierte en actor social, a través de las distintas organizaciones

transportistas que se institucionalizan en la medida en que encuentran un cauce institucional como medio de solución a sus demandas.

La argumentación de la investigación está basada en la hipótesis de que el movimiento social que realizaron los transportistas fue utilitarista, para modificar la institución e institucionalizarse, por lo cual perdieron sus características de movimiento social y se convirtieron en un actor social institucionalizado, que participa políticamente en los debates así como en la toma de decisiones dentro del transporte, formando parte de la cotidianidad de una nueva institución, a partir de que encuentran un cauce legal como medio de solución a sus demandas.

Esta argumentación parte de las interrogantes:

¿Cuáles son los elementos que permitieron que los sujetos sociales del movimiento transportista en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas se convirtieran en actores sociales, qué trajo consigo su institucionalización?

¿El movimiento social transportista de 1996, fue realmente un movimiento social?,

¿Cuáles fueron las formas de organización de los grupos transportistas que trajeron como consecuencia una nueva forma de gestión?

METODOLOGIA:

Como primera instancia se realizó una revisión de archivos de los grupos transportistas y de la Dirección de Transporte en el Estado, para analizar las minutas de trabajo y los acuerdos que se tomaron. Se hicieron visitas a la

hemeroteca, para revisar los sucesos registrados sobre el movimiento transportista de 1996.

En segunda instancia se procedió a la reconstrucción actual de los ejes que estructuraron las acciones colectivas de los grupos transportistas en San Cristóbal Las Casas, para esto se realizó una etnografía. Con esta técnica se describió a profundidad e interpretó la acción de los protagonistas desde la perspectiva de los sujetos y actores sociales.

Las principales técnicas etnográficas que se utilizaron para obtener la información más puntual sobre las características y evolución de los actores sociales dentro del transporte a estudiar fueron: Las entrevistas y la observación directa.

Las entrevistas estuvieron dirigidas a aquellos sujetos que poseían un conocimiento especial, estatus o habilidades comunicativas como los mandos altos de las organizaciones del transporte urbano, líderes de las organizaciones de concesionarios, líderes de las organizaciones transportistas que aglutinan a transportistas no concesionarios, tanto indígenas como no indígenas.

Con la técnica de observación directa, se registraron los eventos en el escenario a estudiar, como las reuniones de los transportistas con las bases o con las autoridades municipales y se observó la organización del espacio territorial que ocupan los grupos transportistas.

El trabajo de investigación está integrada en tres capítulos: En el primero se describe el escenario en el cual se desarrolla el movimiento transportista. En el segundo se analiza el proceso del movimiento social, su formación como sujeto social que transgrede la institucionalidad desde un

movimiento social, el cual desaparece. En el tercer capítulo se analiza cómo esta acción colectiva pierde sus características de movimiento social y se convierte en un actor social que se institucionaliza.

Para efectos de este análisis se manejarán en el cuerpo de la tesis tres conceptualizaciones. La primera es la de sujeto social que se tomará en esta investigación, desde dos perspectivas teóricas una según Alberoni (1984), "como una entidad colectiva que se construye en un tiempo y espacio específico, y que por lo tanto es transitoria, que activa sus facultades de flexibilidad, reinterpretación y capacidad de decidir. Constituyéndose así en un agente, que realiza una acción expresada en un campo o ámbito de conflicto tendiente a controlarlo o transformarlo". En otras palabras del mismo actor se diría que los movimientos producen institución después de transgredir la institución precedente (citado Tamayo, 1999:300).

La conceptualización de Sergio Tamayo (1995), también explica este fenómeno social transportista. Concibe al sujeto como construcción colectiva y como movimiento social, en el cual el sujeto social, a diferencia del actor, procura transformar el sistema establecido institucionalmente y reconstruye una sociedad civil independiente de la intervención y control de la burocracia, donde el movimiento social es un sujeto colectivo que busca la emancipación y, por ello, se opone al control que el Estado pretende ejercer sobre su espacio vital. Su espacio privilegiado para la acción es la política no institucional. Los valores que reivindica son autonomía e identidad como oposición a la manipulación (Touraine, Melucci y Offe citados en Tamayo, 1999)².

² Para Tamayo (1999) el concepto de sujeto esta intrínsecamente asociado al término actor, la diferencia es que el sujeto es la conversión del individuo (como conciencia narcisista) y del actor (como protagonista funcional de un sistema ordenado), que los

El segundo, es el actor social que se concibe como una organización que en forma estable o transitoria tiene capacidad de acumular fuerzas, desarrollar intereses, necesidades y actuar produciendo hechos en la situación.³

En los últimos tiempos se han venido dando una serie de debates teóricos con respecto a los actores sociales; dentro de su trabajo Ramírez y Regalado(1997), definen a los actores sociales como viejos y nuevos, consideran que los "viejos" son los que surgen antes de mediados de los setenta, quienes plantean demandas de tipo reivindicativo y sectorial y su forma de organización tienen rasgos del modelo sindical y partidista, y los "nuevos", los que surgen después de esta época, quienes combinan lo reivindicativo y sectorial con lo político y cultural, y su estructura organizativa es más flexible.

Desde este enfoque, y en el caso que nos ocupa en este trabajo ubicaremos a los transportistas de San Cristóbal de las Casas, como "nuevos actores sociales". Puesto que los actores que se mueven en el escenario del Sistema de Transporte se van conformando a partir de 1996.

Se abordará desde la perspectiva teórica de los movimientos sociales, en cuanto a la movilización de recursos y la acción colectiva.

"La teoría de la movilización de recursos considera, que los movimientos sociales surgen cuando los actores tienen necesidades que no son satisfechas por el Estado y por lo tanto requieren de organizarse y movilizarse para satisfacer esas

inserta en una acción colectiva plena de conciencia y de sentido para transformar ese sistema, campo de acción o esa historicidad.

³ *Manual de Organización*, Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias, Instituto de Zoología Tropical.

necesidades, Es una lucha estratégica, donde todas las acciones están calculada y se valoran beneficios materiales a obtener" (Cohen y Arato, (1995), citado en Dolores Camacho, 2003:26).

Esta teoría maneja variables objetivas como organización, intereses, recursos, oportunidades y estrategias para explicar las movilizaciones sociales. Define a los movimientos sociales como un conjunto de opiniones y creencias en una población que representa preferencias para cambiar algunos elementos de la estructura social y/o la distribución de las recompensas de una sociedad. La teoría enfatiza en los recursos que se movilizan, los vínculos con otros grupos, la dependencia en el apoyo externo, las tácticas de las autoridades al momento de reaccionar, y en las formas del movimiento para mantenerse. Al momento de organizarse, los individuos, como entes racionales, evaluarían los costos y beneficios antes de participar en acciones colectivas. (Canel, 2004; Puricelli 2005; Brett 2006: 30, citado en Véliz Rodrigo J).

Por lo tanto en la segunda etapa o consolidación del actor, desde la perspectiva de la Movilización de Recursos se concibe como un actor racional, puesto que emplea el razonamiento estratégico e instrumental para lograr sus objetivos.

Y el tercero, donde la acción colectiva se distingue en dos niveles: la movilización en gran escala (manifestaciones, plantones, cierre de carreteras, paros) y el nivel menos visible, pero constante, de las formas de organización y comunicación entre grupos, que hace posible la continuidad de la participación de los actores (Cohen, Jean L. Y Andrew Arato, 2000: 560).

CAPITULO I
CONFIGURACION DEL ESCENARIO DEL MOVIMIENTO SOCIAL
TRANSPORTISTAS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS
(1937-1980).

1.- Cambios estructurales.

Las relaciones sociales que se establecen al interior del transporte en la ciudad de San Cristóbal de Las Casas, se encuentran constituidas por acciones, Siguiendo a Giddens (1995), éstas se ejercen a partir de las características estructurales en que se desenvuelven.

Es por esto que para poder comprender el movimiento transportista en el sistema de transporte en San Cristóbal de Las Casas, es importante conocer algunos procesos históricos de estructuración del sistema político de nuestro país.

Si hacemos un recuento histórico, la sociedad mexicana posrevolucionaria sufre una reestructuración política, por la necesidad de redefinir el Estado mexicano moderno; para ello se implementan políticas de organización social en los principales sectores. Es así como el partido oficial -Partido de la Revolución Mexicana (PRM)- hace un llamado a todos los grupos sociales para que se unifiquen y formen sectores que los representen. En este momento empieza a darse un bosquejo de lo que sería el corporativismo, como una forma de dominación y control del Estado.

Si bien no se trata de analizar al corporativismo en sí, es importante no perder de vista estos elementos que además constituyen el marco de referencia para la reflexión posterior de la transformación de los actores sociales dentro del transporte en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

Las relaciones y las prácticas que se han dado en México, entre el Estado y la sociedad desde hace varios años, ha sido por medio del corporativismo; siendo éste, una forma de organización social que se ha caracterizado por el control del Estado sobre los distintos grupos sociales, de acuerdo a Tania Hernández (1995).

El corporativismo es "una forma de organización que ha originado que el poder de las agrupaciones provenga de su relación con el estado, más que de su propia capacidad de convocatoria, de manera que el liderazgo ejercido por los dirigentes sociales, al estar legitimados por el gobierno, se caracteriza por un vínculo directo con el presidente y por la separación entre el líder y la base"

La primera organización que se constituye en 1918 y que hace alianza con el gobierno posrevolucionario es la Confederación Revolucionaria de Obreros Mexicanos (CROM). Siguiendo la Confederación de Trabajadores de México (CTM) el 24 de febrero de 1936 y por último el 28 de agosto de 1938, la Confederación Nacional Campesina (CNC).

Al incorporarse al partido oficial los sectores de la sociedad (el obrero, campesino y popular), sientan las bases de una nueva época en la vida política del país.

El objetivo principal del Estado al organizar a estos sectores era, principalmente, tener el control por conducto de sus líderes sindicales, ya que en ese momento no existía quien representara los intereses y

demandas de estos sectores, que hasta la actualidad han servido para colaborar incondicionalmente en las políticas gubernamentales; es así que:

"el corporativismo ha permitido al Estado mexicano llevar a cabo el desarrollo económico del país sobre la base de un pacto social fundado en el control estatal y mediado por una relación vertical compuesta por Estado-partido-sectores-centrales-sociedad civil"⁴.

En este pacto social el principal actor es la CTM. En sus inicios y estando al frente de la secretaria general Vicente Lombardo Toledano, se da una alianza más sólida con el Estado mexicano, puesto que las demandas obreras y la política reformista del presidente tenían una misma dirección, ante esto el sector decide incorporarse al partido oficial (PRM) trayendo consigo en 1938 su institucionalización. Precisamente con esto el sector llega a ser el apoyo importante para la conformación del proyecto de desarrollo nacionalista.

"Las acciones que se llevaron a cabo en ese entonces por el Presidente de la República el General Lázaro Cárdenas del Río, trae como resultado que la organización Política de México se sustente en tres elementos básicos: la presidencia, el partido de Estado, y una estructura social corporativa" (Alcázar, 2007: 31).

⁴ Para Bobbio y Melucci el corporativismo es una forma de organización social a través de la cual se conforman asociaciones o corporaciones que representan los intereses de las actividades profesionales, eliminando con ello la posibilidad de conflicto entre los elementos del grupo. Para Schmitter, existen dos tipos de corporativismo el corporativismo estatal que es un sistema formado por un conjunto de unidades jerárquicamente ordenadas, no competitivas, que poseen el monopolio de representaciones y que son reconocidas por el estado, ya sea implícita o explícitamente (en este sistema se establece una relación de dependencia en la medida que los grupos emanan del propio estado); y el corporativismo oficial, que es una forma de organización donde las unidades sociales son independientes del estado y la sociedad se coordina por sí misma, aunque las organizaciones son reconocidas por el primero.

Para mayor información sobre el corporativismo véase, Hernández Vicencio, Tania, *Los gremios de taxistas en Tijuana. Alternancia política y corporativismo centésimo*, El Colegio de la Frontera Norte, México, 1995.

Con la firma del pacto obrero patronal en 1942, el gobierno pedía tanto a obreros como a empresarios aliarse a un frente común constituido por una comisión tripartita cuya liga fundamental era el apoyo al nuevo modelo de desarrollo industrial. Este pacto trae como consecuencia la dependencia del movimiento obrero y el Estado mexicano, obteniendo el apoyo incondicional a la figura presidencial.

En Chiapas, este pacto también se puede apreciar en el sistema transportista. Para comprenderlo, a continuación analizaremos la historia de los sectores y la inserción del transporte en la CTM, específicamente en la ciudad de San Cristóbal de las Casas.

1.1. Antecedentes del sistema de transporte en San Cristóbal.

Como mencionamos anteriormente, la dependencia del sindicalismo hacia el Estado, empieza desde el periodo posrevolucionario. La alianza entre el sindicalismo y el Estado en México se ha mantenido como una constante que ha explicado la estabilidad política en México⁵

Esta influencia política llega hasta la ciudad de San Cristóbal, cuando en 1937 se conforma el primer sindicato con empleados de comercio, locatarios y transportistas; estos últimos conformados por un grupo de siete trabajadores del servicio público urbano: Rufino Ramos Ruiz, Meció Flores,

⁵« Esta alianza se estableció sobre la base de un pacto entre las fuerzas que triunfaron al final de la lucha armada, con al que en ese entonces era la más importante de las organizaciones obreras: La Casa del Obrero Mundial....La inclusión en la Constitución de 1917 del artículo 123, que otorga derechos de asociación y organización a los obreros, el estímulo que el gobierno de Carranza le dio al surgimiento de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), todo esto indica el nexo entre el sindicalismo y el Estado". En este momento el sindicalismo ocupa una posición política, inaugurando una relación de dependencia del movimiento sindical con respecto al Estado.(Bizberg, Ilán, *Estado y Sindicalismo en México*, Colegio de México, México D.F. 1990)

Jesús Fernández, Joaquín Mandujano, Pascual Mandujano, Adolfo Román y Arón García, quienes integraban el sitio San Cristóbal (Secretario Gral. CTM, entrevista, agosto del 1999).

En esta época no se expedían permisos de concesión, sino que se les autorizaba un emplacamiento⁶ y un título con la filiación del trabajador y su licencia que le permitía desempeñar su trabajo, el cual estaba sujeto a las normas del reglamento de tránsito. Para poder trabajar en el servicio público de transporte se solicitaba a la Dirección de tránsito del Estado permiso de zona o ruta, seguida de la solicitud ante Hacienda del Estado para el emplacamiento del servicio público. Una vez expedido el juego de placas, el vehículo tenía la facultad de dar el servicio a la población.

Este sindicalismo que se gesta incipiente, el cual se puede definir según Philippe Schmitter (1992), como un sistema donde se unen intereses que no son articulados por el Estado, sino que son autónomos, tanto en la selección de sus dirigentes como en la solución de sus conflictos.

Es hasta el 21 de marzo de 1946 cuando se constituye en San Cristóbal Las Casas, la Federación Nacional de Trabajadores de Las Casas, dependiente de la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), misma que hasta la fecha agrupa a los transportistas de San Cristóbal de Las Casas. Cuando los transportistas se agrupan en la CTM, se inicia una relación lineal con el corporativismo oficial que empezaba a surgir en la ciudad. A partir de este momento se establece una dependencia de los grupos transportistas con el gobierno del estado⁷. El beneficio que los

⁶ El término emplacamiento significa que el transportista pagaba ante la Secretaría de Hacienda del Estado tenencia del vehículo y la expedición de un juego de placas.

⁷ Philippe Schmitter, expone que existe dos tipos de corporativismo, el corporativismo estatal, que es un sistema formado por un conjunto de unidades jerárquicamente ordenadas, no competitivas, que poseen el monopolio de representación y que son

transportistas obtienen al estar afiliados a un sector oficial que "representa sus intereses", es que sean reconocidos a través de su inclusión al sector por el Estado. Esto trae como consecuencia que se propicie la gestación del monopolio en que se convertiría. Este reconocimiento es a cambio de controlar sus demandas y apoyos, así como la captación de votos para el partido oficial, tal como lo indica Schunutter (1992).

Durante nueve años el número de transportistas no experimentó mayor crecimiento, debido a que los permisos para el servicio público se encontraba monopolizado por un grupo reducido de transportistas que no permitían el crecimiento del servicio por intereses económicos; así también, esta unión consistía en que los transportistas realizaban una misma actividad y tenían las mismas responsabilidades.⁸ Aunado a esto, la ciudad no experimenta un crecimiento sustantivo, por lo que la demanda del transporte se mantiene estable.

Posteriormente esta unión se va transformando y se especializa, conformándose grupos con diferentes giros en la actividad transportista, como se observa cuando se constituye el sindicato de fleteros urbanos y foráneos. Eso no hace que se desarticule el sistema de transporte, sino al contrario, se van unificando en sindicatos. Creándose así, el segundo

reconocidas por el Estado, ya se implícita o explícitamente- este es el corporativismo que se da en el Sistema de Transporte en San Cristóbal- ; y el corporativismo social, que es una forma de organización donde las unidades sociales son independientes del Estado y la sociedad se coordina por sí misma, aunque las organizaciones son reconocidas por el primero. Schmitter, Felipe, "Still tehe Century of corporatism", en Review of politics. num. 36. USA 1994, citado en Tania Hernández Vicencio (Ob. Cit. Pág. 14)

⁸ Emile Durkheim, explica en su teoría de la División del Trabajo, que para explicar la estructura de la sociedad, así como lo que mantenía unida a la sociedad, aborda lo referente a la solidaridad social, diferenciando la mecánica y la orgánica. La mecánica se mantiene unificada debido a que la totalidad de sus miembros tienen actitudes y conocimientos similares y por el contrario la solidaridad mecánica se mantiene unida debido a las diferencias de las personas.

sindicato de choferes asalariados de la empresa Diego de Mazariegos y taxistas del sitio San Cristóbal en 1558.

En 1960 se conforma en San Cristóbal de Las Casas el segundo sector, llamado Confederación Nacional Obrera Popular (CNOP). El objetivo de este sector consistía en organizar y aglutinar a todos los grupos pequeños que se encontraban dispersos sin afiliación al sector oficial – en este caso la CTM--, como los albañiles, carpinteros, profesionistas, locatarios y transportistas.⁹

La participación de este sector dentro del transporte se inicia a través de un grupo de personas interesadas en formar parte del sector transportista, pero que al ser rechazados tanto del sitio San Cristóbal como de la CTM se afilian a la CNOP, la cual no atiende sus demandas. De esta manera, en 1968 empiezan a gestionar, sin ningún abanderamiento político, la obtención de licencias para integrarse dentro del servicio público de transporte en San Cristóbal, sin obtener respuesta alguna por parte de las autoridades transportistas.

Cabe aclarar que la concepción de sindicato en el sistema de transporte en San Cristóbal, se da como el conjunto de individuos con la misma ocupación para ser representados por o ante las organizaciones y autoridades, y no como un órgano de defensa de los trabajadores ante el patrón.¹⁰

⁹ Al año de su fundación toma el cargo el profesor Manuel Burguete Estrada, en cuya administración se da un desmembramiento del sector, puesto que las organizaciones, sienten que sus demandas no son satisfechas. Esta situación provoca que de 36 organizaciones que la conforman al sector, queden sólo 16. Por consiguiente, las organizaciones que se separan buscan el apoyo de otros sectores que los representen.

¹⁰ Bobbio y Meteucci, definen al sindicalismo como "la acción colectiva para proteger y mejorar el propio nivel de por parte de individuos que venden sus fuerza de trabajo. Y los sindicatos bajo el perfil sociológico se consideran como un grupo profesional organizado compuesto por todos los trabajadores subordinados que desarrollan alguna actividad en

A finales de los sesenta, la CNOP local constituía el segundo sector más importante de San Cristóbal de las Casas, puesto que aglutinó a 36 organizaciones, con 3 mil agremiados. Lo cual dio lugar a que dicho sector ganara espacios políticos y pudiera defender los derechos de sus agremiados. Este hecho trajo como consecuencia la generación de una lucha frontal con el sector cetemista, quien se sintió amenazado por la expansión de la CNOP.

En 1972, siendo gobernador del estado el Doctor Manuel Velasco Suárez, por primera vez se expiden concesiones para el transporte de servicio público de pasajeros, y el grupo de transportistas afiliados a la CNOP ve que sus demandas son tomadas en cuenta. Este suceso trae como resultado la conformación del segundo sindicato transportista, denominado sitio San Francisco. En el periodo de un año, esta organización logra un crecimiento considerable, llegando a agrupar a 40 transportistas¹¹.

La conformación de este nuevo grupo provocó inconformidad entre los integrantes del sitio San Cristóbal, afiliado a la CTM, y del sitio San Francisco afiliado a la CNOP, hasta el punto de darse un enfrentamiento en forma violenta. Posteriormente los dirigentes de los sectores confrontados llevan a cabo diálogos y concertaciones, hacia la firma de un convenio en donde debía prevalecer el respeto mutuo y el derecho al trabajo (Flavio Reyes Magos, entrevista, junio: 1998).

el ámbito de las empresas que operan en un determinado sector productivo", citado en Tania Hernández, Ob Cit. Pág. 36.

¹¹ que agrupa a Gustavo Herrera, Antonio Córdoba y los señores Penagos.- Esta información fue proporcionada por el exsecretario del sindicato San Francisco. Humberto Herrera, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, 22 de Jun.98.

Este convenio marcó un periodo de estabilidad dentro del transporte, y no es hasta 1980 cuando se da una segunda transformación en su estructura.

1.1.1 Estructura del transporte urbano de pasajeros en los ochenta.

En los Ochenta, la ciudad de San Cristóbal sufre un considerable crecimiento poblacional: de 28, 800 habitantes registrados en la década de los setenta, se incrementa en 1980 a 42, 026; con una tasa anual de crecimiento de 2 a 6.1 %¹², respectivamente. (ver cuadro 1)

Cuadro 1

POBLACIÓN URBANA DE SAN CRISTÓBAL	
1870	10 295
1894	20 000
1900	14 162
1910	13 745
1920	13 295
1930	16 713
1940	11 768
1950	17 473
1960	23 843
1970	28 800
1980	42 026
1990	89 251
Tasa urbana de San Cristóbal: + 689 %	

Fuente: Trabajo realizado por Andrés Aubry, San Cristóbal de Las Casas, su historia urbana, demográfica y monumental 1528-1990

¹² INEGI. Cuadernito Estadístico Municipal. San Cristóbal de Las Casas, Chiapas; Gobierno del Estado de Chiapas.

Este crecimiento poblacional se debió a varios factores. Dentro de los más relevantes se encuentran las expulsiones y desplazamientos de los indígenas de la región.

Las expulsiones y desplazamientos de la población de varias comunidades indígenas de los Altos de Chiapas, surge en la década de los 70, se calculan entre 15,000 y 30,000 expulsados, siendo la mayoría originarios del municipio de Chamula, así también como de Zinacantán, Amatenango del Valle, Chenalhó, Chalchihuitán, Mitontic, Oxchuc, Pantelhó .

Las expulsiones se justificaron por parte de los expulsadores, por el quebrantamiento del orden tradicional de las comunidades de origen, debido a la conversión a una nueva religión diferente a la tradicional (Del Rey Poveda, 1998: 13).

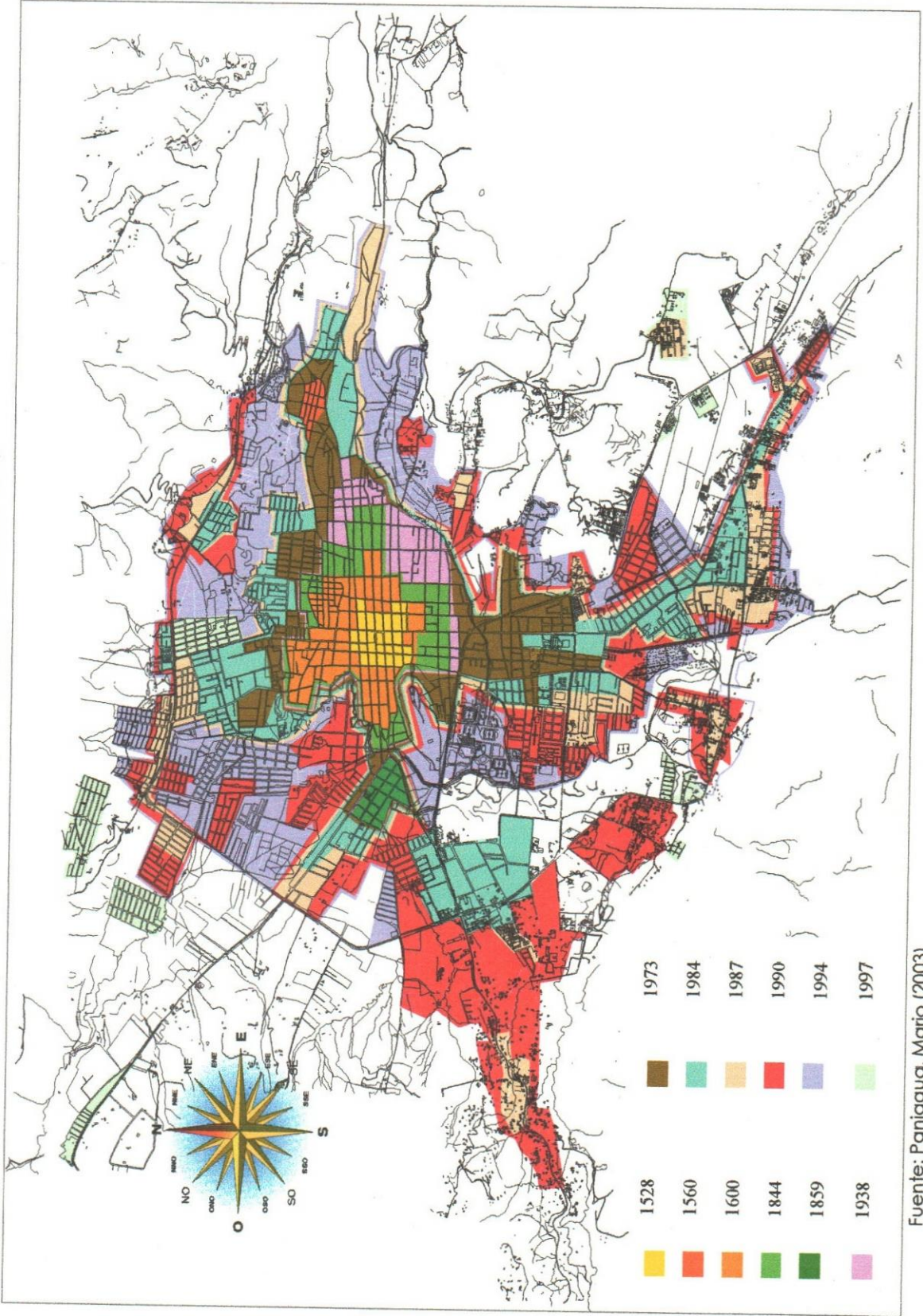
Otro factor fue la Industrialización del Estado, dándose una mayor presión sobre el recurso de la tierra. Los procesos que tuvieron lugar fueron la explotación petrolera, la construcción de presas hidroeléctricas, el impulso a la ganadería comercial, el crecimiento de los centros urbanos y el desarrollo de las zonas turísticas, esto trajo consigo el desplazamiento de miles de campesinos de sus sitios y de sus zonas de producción.

El desarrollo turístico alrededor de San Cristóbal y de algunas otras comunidades indígenas de los Altos, trae nuevas posibilidades de diversificación ocupacional.

Parte de esta población, se asentó principalmente en la zona norte de la ciudad de San Cristóbal Las Casas.

El cambio de uso del suelo en el centro de la ciudad fue otro factor que contribuyó al crecimiento urbano de San Cristóbal. El uso habitacional fue sustituido paulatinamente por servicios comerciales y turísticos, como hoteles, restaurantes, cafés, tiendas artesanales entre otros. Esta población fue buscando residir en la periferia de la ciudad o en colonias de beneficio social. A raíz de esto se conforman colonias y fraccionamientos, lo cual trae como efecto una mayor demanda del transporte público y la necesidad de ampliar las rutas. (ver mapa 1)

MAPA: 1 CRECIMIENTO DE LA CIUDAD 1528-1997



Fuente: Paniagua, Mario (2003)

En los años ochenta el transporte público de pasajeros estaba organizado en dos modalidades: urbanos¹³ y taxis. El transporte urbano de autobuses se encontraba en manos de dos personas, David Ramos Balcázar y Víctor Madariaga. El primero cubría dos rutas: la primera era la del zócalo, Cuxtitali, mercado, Miguel Alemán, San Ramón, granja, San Francisco y puntos intermedios y la segunda que hacía un recorrido del mercado, zócalo, unión deportiva panteón, Los Pinos, María Auxiliadora, San Diego, Ciudad Real, santuario, relicario y puntos intermedios (ver mapa 2). Víctor Madariaga quien cubría dos rutas, la de San Felipe Ecatépéc y la Garita. La segunda ruta era Los Pinos, Panteón, María Auxiliadora¹⁴.

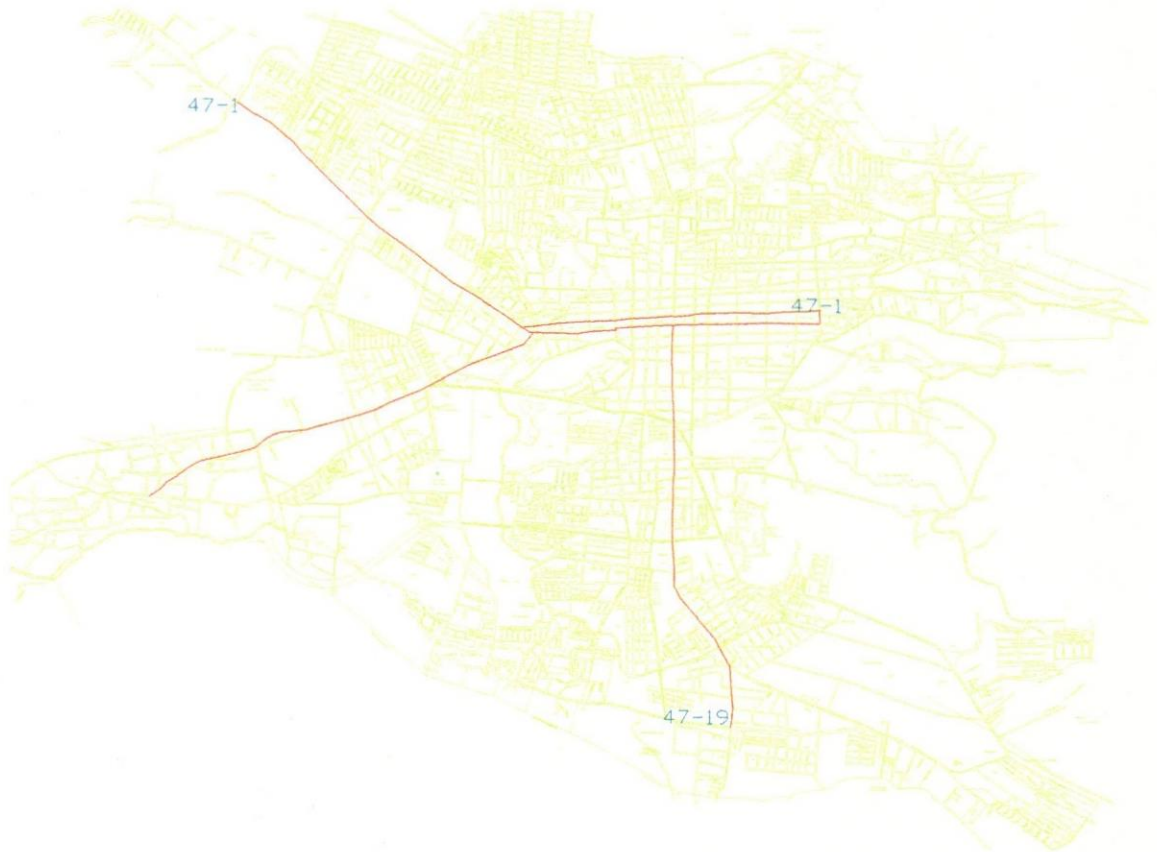
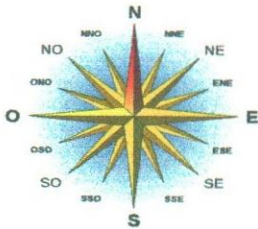
Los taxis, afiliados a los sitios San Cristóbal y San Francisco; cubrían toda el área urbana y realizaban viajes a los lugares aledaños a la ciudad de San Cristóbal, como Tenejapa, Zinacantán, Chamula, Oxchuc, entre otros. |

¹³ Los transportistas le llaman urbanos a las modalidades de autobús, microbús y combis.

¹⁴ Permisos de ruta, expedido por el Gobernador del Estado a favor de David Ramos Balcázar y Víctor Madariaga.

MAPA: 2

PRIMERA RUTAS - 1980



Fuente: elaborado por el autor con base en datos proporcionados en archivos de Tránsito del Estado.

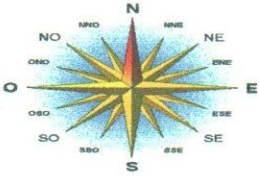
En el mapa 2, se muestra el recorrido de las primeras rutas en los ochenta, en las cuales se utilizaba la modalidad de autobús, como podemos observar, no se llegaba a cubrir toda el área urbana, debido a la forma en que los españoles construyeron la ciudad de San Cristóbal. La traza urbana con sus calles angostas no permitía el libre acceso a los autobuses. Estas rutas recorrían nada más cuatro puntos importantes de la ciudad: Poniente Norte (47-1), era y sigue siendo en la actualidad el punto estratégico, que permite la entrada de los indígenas que vienen de sus comunidades a la ciudad de San Cristóbal, quienes traen productos perecederos a comerciar. Por esta importancia y demanda se daba el servicio, a pesar de que no contaba con pavimentación.

Poniente sur (47-1), otra ruta importante, cuyo punto de llegada era la comunidad de San Felipe Ecatepec. La importancia de esta ruta radica en su conexión con la carretera internacional que conduce a la capital del estado. Sur Oriente (47-19), atravesaba una de las avenidas principales de la ciudad, haciendo el recorrido en las calles principales del centro, en ese momento el uso del suelo era habitacional y se concentraban todos los servicios: postales, bancarios, abasto, mercado hoteles, restaurantes etc.

Otro suceso importante en esta década, que trajo cambios en el sistema de transporte de San Cristóbal, fue la autorización del gobierno del estado en 1983 relacionado a la ampliación de rutas y expedición de concesiones con una nueva modalidad: el servicio de combis. Estos cambios se debieron a la traza reticular y al tipo de vialidad, puesto que las calles de la ciudad de San Cristóbal son en general angostas, y no permiten la fluidez vial del tránsito de autobús. (ver mapa 3)

MAPA 3

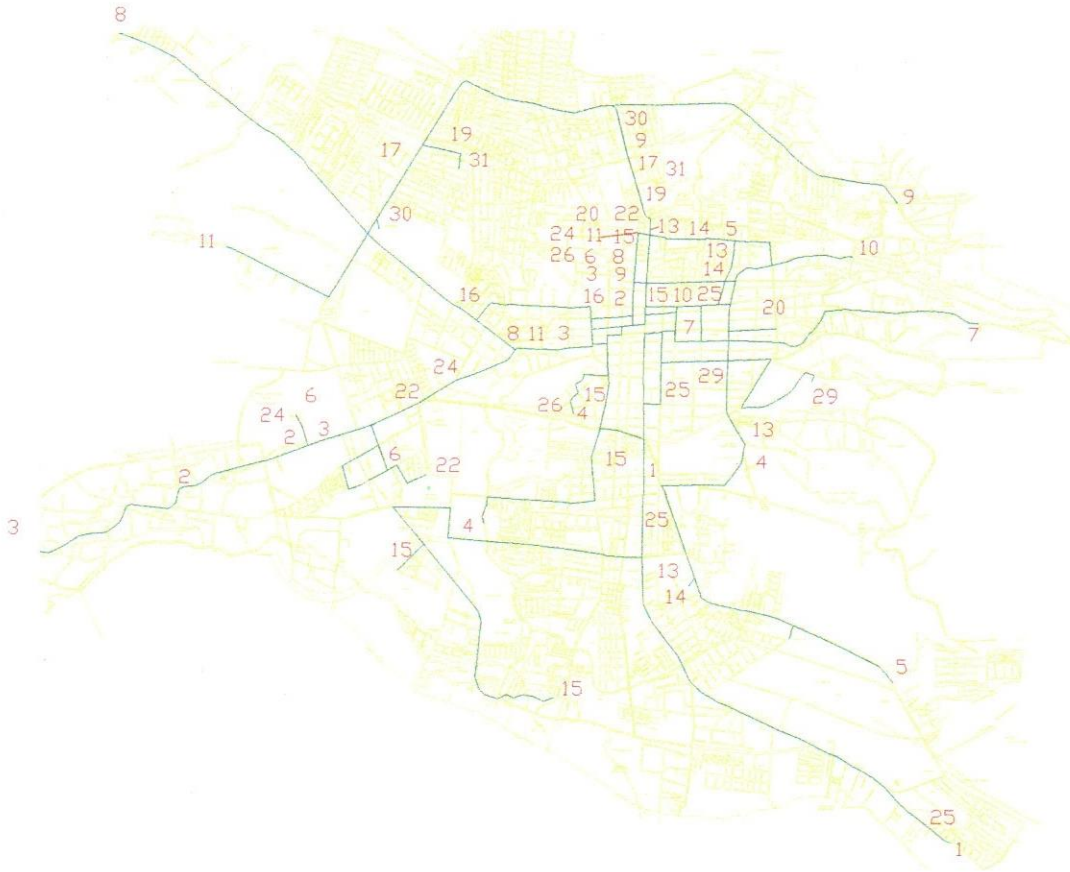
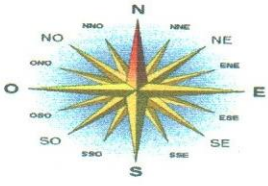
CRECIMIENTO DE RUTAS EN 1980



Fuente: elaborado por el autor con base en datos proporcionados en archivos de Transito del Estado.

MAPA 4

CRECIMIENTO DE RUTAS EN 1990.



Fuente: elaborado por el autor con base en datos proporcionados en archivos de Trànnsito del Estado.

El mapa 2 y 3 muestra el recorrido de las rutas en la modalidad de combis, este tipo de vehículo permite mejorar el acceso a las calles, trayendo consigo la ampliación de rutas en 1980 y 1990, cubriendo una parte del lado oeste y parte del poniente, por la urbanización que se da en la zona llamada La Isla (terrenos baldíos que empiezan a fraccionarse para su venta); así también en la parte sur se introducen nuevas rutas debido al traslado de las escuelas hacia las afueras de la ciudad y las cuales se encontraban anteriormente en el centro de la misma.

No obstante, la modalidad de autobús seguía cubriendo las rutas que tenían establecidas desde 1937, a pesar de la competencia que significaba la modalidad de combi. Competencia que provoca bajos ingresos a los antiguos concesionarios de autobús, debido a que los usuarios preferían la combi, dada la rapidez del desplazamiento, lo que repercute en el costo de recorrido.

Ante esta situación, en 1986 los concesionarios de autobuses se ven en la necesidad de ofertar públicamente sus concesiones, permisos que son adquiridos por algunos integrantes de los sitios San Cristóbal y San Francisco quienes aprovechan esta crisis para incrementar la cobertura en las rutas.

El sitio San Cristóbal adquiere cuatro permisos (estos permisos correspondían al señor David Ramos) y la ampliación de dos más. A su vez, el sitio San Francisco compra las otras cuatro concesiones (pertenecientes al señor Víctor Madariaga). Cabe mencionar que las concesiones las otorgaba el gobierno del estado a través de los dirigentes de la CTM para que fueran repartidas a sus agremiados; lo cual no se dio de esta manera en esta transacción, ya que los dirigentes negociaron las concesiones para otorgarlas a personas ajenas al gremio transportista.

El sitio San Cristóbal demandaba por un lado, el concesionamiento a los asalariados y auténticos chóferes que carecían de una concesión, y ampliaciones de rutas establecidas para aquellos ya concesionados, a partir de los permisos adquiridos; demandas que no fueron satisfechas por los dirigentes de los sectores, quienes se opusieron al crecimiento de los sitios de taxis y beneficiaban a personas ajenas al transporte, por la vía de la venta de concesiones.

De esta manera, los transportistas que conformaban el sitio San Cristóbal se ven afectados desde la cúpula local a través de sus líderes, quienes dejan de lado la solución a sus demandas e impiden el crecimiento de la organización.

En 1988, ante la falta de atención de los sectores a sus agremiados, ocho de los miembros del sitio San Cristóbal, se ven obligados a escindirse, lo cual trae como resultado la constitución de la agrupación 31 de marzo, la cual se conforma con modalidades de: taxis, combis y microbuses, dejando de lado su participación gremial inducida por el líder de la CTM.¹⁵

Esta separación y la mezcla de modalidades, así como la no intervención de los líderes de los sectores, genera un nuevo tipo de gestión urbana ante el gobierno del estado, con la visión de dejar a un lado el intermediarismo del sector. Empiezan a consolidar una nueva forma de gestión, que se objetiviza en la tramitación de la demanda de concesiones y ampliaciones de una manera directa; es decir, obtener el poder de decisión dentro del grupo y buscar el diálogo directo con las autoridades estatales del transporte.

¹⁵ Tania menciona que "la estructura corporativa, entendida como una forma de organización basada en la "participación gremial inducida", controlada por el Estado y coordinada a través de los tres sectores oficiales".

Sin embargo, esta nueva forma de organización y gestión independiente del estado y del sector no rompe con el corporativismo oficial, aunque se niegan a ser sujetos pasivos e ignorados, al buscar la democratización de la organización y una relación directa con el gobierno del estado.

Una de las bases estratégicas de la nueva organización, es practicar la democracia, llevando a cabo entre sus siete miembros un reparto equitativo de las concesiones y ampliaciones de rutas obtenidas a partir de la autogestión. A primera vista dicen Meza y Padilla (1991) una caracterización de los integrantes de esta organización, podría delinearlos como la formación de "actores modernos", puesto que buscan una democracia sin sesgo político, así como su autonomía y mayor capacidad de decisión, sin que esto signifique renunciar a la interlocución estatal .

En 1989, la política del gobernador Patrocinio González Garrido fortalece esta nueva forma de organización al signar los lineamientos para los cuales podrían ser concesionados los transportistas. La política de González Garrido estaba muy ligada a la política neoliberal de Salinas de Gortari¹⁶ y el transporte no fue la excepción, al proyectarse este servicio con una visión empresarial. Esta nueva concepción señalaba que para poder apoyar al transporte estatal tenían que estar legalmente constituido en sociedades mercantiles¹⁷.

¹⁶ Esto lo observamos en la presentación que hace el Gobernador Patrocinio González Garrido, que al tenor dice " La participación del estado de Chiapas en el desarrollo de la economía nacional debe ser planteada en función de los objetivos que México persigue para contar con una economía sana próspera..... el objetivo que nos ocupa es el de la disponibilidad de recursos para la inversión, así como de incorporar nuevos elementos de la realidad regional para formular nuevos modelos de inversión flexibles de acuerdo con las condiciones del ramo o sector de la economía de que se trate" (PACHECO Méndez, Teresa, *Recursos y Desarrollo de Chiapas, Hasta 1990*, Talleres Gráficos del Estado, Tuxtla Gtz., Chiapas, México).

¹⁷ Entrevista con líderes del Autotransporte.- Quienes platican que en reunión con el Gobernador Patrocinio González Garrido, les informó que los requisitos que tendrían que cumplir para poder obtener concesiones, puesto que en ese momento no existía la Ley de Transporte.

Esto hace que surja una variedad de figuras asociativas dentro del transporte, y la agrupación "31 de marzo" no fue la excepción, conformándose como Sociedad de Transporte "31 de marzo SA," agrupando solamente la modalidad de taxi.

Para 1989, el sitio 31 de Marzo que en 1986 era conformado por ocho miembros, contaba ya con un total de 15 integrantes. Un crecimiento de casi 100 %. En este mismo año se nombra al Secretario General del sitio, quien aprovechando la representatividad jurídica que ostentaba y la relación lineal con el Estado, pretende beneficiar a personas ajenas a la organización.

Esta situación es discutida por los integrantes del sitio y se decide la expulsión del Secretario General. A partir de la expulsión se retiran tres personas más, quienes conformarán el sitio de taxis, denominado Javier Rotter Maldonado.

En 1990, por cuestiones de control al interior de la agrupación, se dan de baja varios socios, los cuales se organizan nuevamente en la Sociedad de Autotransporte 31 de Marzo SA, con las modalidades taxis y urbanos; así también, se introducen en el transporte federal con la ruta San Cristóbal-Teopisca, ruta de pasajeros que se venía desplazando con camiones de bajo tonelaje.

En 1991, miembros de la agrupación se incorporan al transporte federal con la sociedad cooperativa denominada "31 - 1 de marzo SCL." en la ruta San Cristóbal-Teopisca, y transporte urbano.

Con lo anterior, se puede observar que entre los grupos existe una lucha del espacio territorial, como nos dice Ramírez Saíz les permitió un poder de

control, principalmente del espacio público, lo cual provoca un sentimiento de territorialidad, de los espacios utilizados colectivamente.

A partir de 1990 en el sector transportista surgen nuevos sujetos sociales, tanto mestizos como indígenas, estos últimos en un proceso de expulsión de sus comunidades por problemas religiosos y agrarios. Grupos que al verse despojados de sus bienes materiales (en particular la tierra), que les permitían su sobrevivencia, se enfrentan ante una ciudad con espacios culturalmente opuestos a su identidad, con serias limitantes para su integración social.

Se adhieren a organizaciones como: El Consejo de Representantes Indígenas de los Altos de Chiapas (CRIACH)¹⁸, Organización de Pueblos Evangélicos de los Altos de Chiapas (OPEACH), el VASHKMEN ("Hombre nuevo"), que al trasladarse del contexto rural al urbano, inician un proceso de organización y alianza con líderes mestizos, penetrando en el espacio de la actividad del transporte, al margen de la normatividad establecida por el gobierno del estado.

1.2.- La desregulación del transporte.

En 1985, se inicia la regularización del transporte público, el primer paso fue invitar a todos los transportistas que venían prestando el servicio y que habían obtenido el emplacamiento y permiso por Hacienda y Transito del

¹⁸ El 16 de septiembre de 1984, en el barrio El Cerrillo de San Cristóbal de Las Casas, se constituye formalmente el Consejo de Representantes Indígenas de los Altos de Chiapas (CRIACH), con la participación de representantes de los Asentamientos y colonias de esta ciudad, conformadas por inmigrantes expulsados de los municipios de Chamula, Chenalhó y San Andrés Larrainzar.

Estado, a integrar un expediente que permitiera expedirles el documento que avalara el concesionamiento para prestar el servicio público en la modalidad correspondiente a su permiso expedido por el gobierno del estado.

Dentro del gobierno estatal de Patrocinio González Garrido, se norma el sistema de transporte, tomando medidas de desregulación entre 1989 y 1990; es decir, se norman los requisitos para liberar el transporte, y con esto eliminar el monopolio que perjudicaba a los grupos minoritarios.

La primera medida desregulatoria en el sistema de transporte, principalmente en el ámbito federal, se publica en el Diario Oficial de la Federación del Reglamento de Autotransporte Federal de Carga (7 de Julio 1989), lo que viene a restablecer la libertad de tránsito y de organización.

El 30 de Mayo de 1990, se expide el Reglamento para el Autotransporte Federal de pasajeros que libera el otorgamiento de concesiones o permisos de rutas. A partir de esta liberación, cualquier organización o persona física puede dar el servicio público de pasajeros, únicamente apegándose a la normatividad, y el trámite del estudio de viabilidad que recae en las delegaciones de la Secretaría de Comunicación y Transporte (SCT) en el estado o en todo el país (Izunsa, 1997: 30).

Al transporte estatal también llega esta normatividad, no en el aspecto de la liberación del transporte, pero sí con la modernización del transporte en lo que correspondió al modelo, es decir; los vehículos que se presentaran para el emplacamiento, tenían que ser modelo del año o tres años anteriores. Con esto se implementa que la vida del vehículo tendría

que ser de 10 años de servicio, en la modalidad de combi, microbús y taxi; quedando libre de modelaje el autobús¹⁹.

Esta desregulación en el transporte federal vino a repercutir fuertemente en el transporte urbano estatal, que aunque no se libera, siembra la semilla en algunos grupos transportistas, quienes son los que posteriormente presionan para que se desregularice el transporte urbano de pasajeros. Aunado a esta presión se da el surgimiento de grupos "piratas", motivo por el cual se realiza el movimiento transportista.

En mayo de 1991, Patrocinio González se pronunció por una libre competencia en el transporte colectivo de Chiapas, para avanzar en un proceso que llegue al momento de desaparecer todo concepto de concesión y se convierta en una firma de permisos para otorgar a personas que reúnan los requisitos.

Este pronunciamiento trae consigo un fuerte impacto en la organización tradicional corporativizada, principalmente en el transporte foráneo de carga y pasaje en el ramo federal. El 14 de Julio de 1992, Roberto Gutiérrez Cruz, expresidente del Consejo de Defensa del Autotransporte de la CTM, denuncia que los transportistas urbanos de diversas modalidades, están inconformes con la exigencia de trabajar con unidades de modelos del año, para el servicio público.

Esta desregulación federal se refleja en los cambios de la estructura legislativas que aunque no libera el transporte, incide en su transformación, empezándose a observar un cambio en la estructura organizativa de las organizaciones corporativas tradicionales.

¹⁹ Información proporcionada por el representante de la sociedad 31 1 de Marzo SCL.

En 1992 se empiezan a dar cambios en la legislación, con la creación de instancias para la atención al transporte como: a Comisión Técnica Consultiva del Autotransporte del Estado de Chiapas, la cual cambia de denominación, en el año 1993 a Comisión Estatal de Transporte público; desapareciendo posteriormente con la salida del gobernador interino Javier López Moreno.

Con el gobierno de Ruiz Ferro, a principios de 1995, se conforma el Consejo de Autotransporte público Estatal, emergido por el decreto del 14 de mayo de 1993, como parte de la política estatal para regularizar el transporte y analizar las solicitudes de concesiones, basándose en estudios técnicos para determinar la entrega de concesiones (Izunza,1997:38). Nombrando como representante del transporte a José Luís Soto de la Torre.

El 1º de Abril de 1995 es sustituido el Consejo de Autotransporte por la Dirección de Autotransporte público, como una instancia normativa, en la cual se permite integrar un representante del autotransporte. Es así, que el 31 de Octubre se regularizan 69 unidades de personas físicas y a finales del 1995 se conforman las Subcomisiones de transporte en los municipios, en las cuales el presidente municipal funge como presidente de ellas.

Según minuta de acuerdo de fecha 19 de julio de mil novecientos noventa y seis, se reestructura el Consejo de Autotransporte Público Estatal, y mejora el marco normativo para promover una justa y equitativa participación de los transportistas legalmente constituidos y concesionados.

Paralelamente a esto, la Comisión Permanente de Gobierno recibió la Iniciativa de Ley del Transporte del Estado de Chiapas, elaborada por el Gobernador Albores. Esta Iniciativa es producto del Acuerdo Estatal para

la Reconciliación en Chiapas. El acuerdo emana por las condiciones de adversidad económica, política y social en las que se encontraba la sociedad chiapaneca, a partir del 1° de enero de 1994, el combate contra la violencia y la proliferación de grupos de civiles armados, que actuaban al margen de las leyes y que generaban inestabilidad en diversas regiones de la entidad en especial las zonas Norte, Altos y Selva. Las comunidades exigían nuevas condiciones de libertad, justicia y bienestar, así como respeto a su idiosincrasia, su organización y sus creencias (Documento Acuerdo Estatal para la reconciliación en Chiapas, 28 febrero 1998.)

La iniciativa para el transporte, también surge con el fin de fortalecer el estado de derecho, la seguridad y la justicia, privilegiando el interés de la colectividad por sobre el interés particular de grupos o líderes transportistas.

La Iniciativa de Ley del Transporte tiende a ordenar, regular y ejercer control sobre vehículos y conductores del servicio público, aplicando las sanciones correspondientes, incluido el establecimiento de convenios de coordinación a que hubiere lugar con las autoridades federales, estatales y ayuntamientos, a fin de elaborar planes y programas para el desarrollo y mejoramiento del servicio público del transporte (El Sol del Soconusco.17.Abril.1998: 2,3).

Es de observarse que el Acuerdo Estatal para la Reconciliación en Chiapas, que enmarca dicha iniciativa fue elaborado de manera unilateral por el gobierno del Estado y consensado únicamente con Organizaciones políticas afines con el partido de Estado (PRI), dejando de lado a las organizaciones sociales. Esta situación generó manifestaciones públicas de inconformidad por parte de las organizaciones sociales y partidos de izquierda, con un claro rechazo a la propuesta de Acuerdo Estatal para la Reconciliación.

Transportistas de los municipios de San Cristóbal de Las Casas, Ixtapa y Tuxtla Gutiérrez, consideraron que al menos 20 artículos de la Iniciativa de Ley del Transporte del Estado de Chiapas, debían modificarse para poder abatir la corrupción en este sector transportista. Asimismo manifestaron que la concesión del transporte, debía dejar de ser potestad del Poder Ejecutivo del Estado y debía pasar al Poder Legislativo para que conjuntamente con las organizaciones transportistas se diera el otorgamiento de las concesiones (Cuarto Poder. Mayo. 1988:11)

A pesar de las protestas, la Ley de Transportes del Estado de Chiapas fue aprobada por el H. Congreso del Estado, mediante el decreto número 293 de fecha 18 de junio de 1998, publicada en el Diario Oficial número 036 de fecha 24 de junio de 1998. Con la justificación de que con esta ley se pretendía acabar con la corrupción, proporcionar más autonomía y desaparecer el corporativismo tradicional.

De acuerdo a lo que marca la Ley de transporte, el 3 de julio de 1998 se conforma la Coordinación del Autotransporte y el 25 de noviembre se aprueba el Reglamento interno de transporte. Asimismo, el 23 de diciembre de 1998 se crea el Órgano Técnico Auxiliar.

1.3.- Conformación del sujeto social.

Los sujetos sociales forman parte importante del contexto urbano, los cambios de la estructura política, económica y social, permiten la participación organizada del individuo, quien se organiza en grupos y enfrenta así sus propias demandas (Tamayo, 1996:205). Se disputan espacios territoriales, políticos y económicos; en esta lucha se forman las

identidades, se organizan prácticas, en las cuales los sujetos defienden sus intereses y se apropian del espacio que les pertenece como sociedad. (Sader,1990:82); es decir, se dan las formas particulares de expresión social que forman mediaciones de poder y de lucha entre la estructuración de la sociedad (Calvillo,1995:98).

Apropiación que genera acciones colectivas, en las cuales los individuos organizados se enfrentan a un orden social vigente. Es así como estas acciones colectivas se transforman en movimientos sociales urbanos (Melucci, 1997:203).²⁰

En el estado de Chiapas, no es nuevo hablar de luchas, alianzas y movimientos. Estos movimientos se caracterizaban como parte de la lucha de clases, por un lado los ladinos contra los indios y viceversa. La lucha de castas que se dio entre 1867 y 1870, lo confirma, cuando indígenas tzotziles de Los Altos de Chiapas mostraron una actitud hostil hacia los ladinos de esa región. Los hechos tuvieron su momento álgido en junio de 1869 con el enfrentamiento que protagonizaron ambos grupos en los alrededores de San Cristóbal de Las Casas, se explican como resultado de las luchas por el control de la fuerza de trabajo entre las élites ladinas liberales y conservadoras.

El levantamiento tzotzil es resultado de la pugna iniciada entre las élites ladinas por la mano de obra indígena, apenas consumada la Independencia. Pero esta pugna no es más que la expresión de una serie de acontecimientos políticos y económicos ocurridos durante el siglo XIX.

A partir de la independencia las élites nacionales comienzan a fraccionarse al diferir en sus ideas para gobernar al naciente país; lo mismo

²⁰ Para Talcott Parsons (1968), los comportamientos o conductas desviadas, que infringen las normas traen en sí, descontrol en los procesos de institucionalización.

ocurrió en Chiapas. El clero, en la entidad, como parte de las élites, también jugó un papel importante pues en sus manos recaía el control de los indígenas, considerados, por liberales y conservadores (o federalistas y centralistas, según las coyunturas) como la mano de obra que necesitaban para sus fincas y como la servidumbre para su clase. La crisis política se recrudeció cuando comenzaron a aplicarse las Leyes de Reforma en Chiapas, sobre todo la concerniente a la secularización del Estado, lo que significó, además, el ascenso al poder de una de las élites, la que había enarbolado la bandera liberal (González, 2009:128).

Continuando con estas luchas, no podemos dejar a un lado la lucha campesina y la magisterial que han sido importantes en Chiapas. El movimiento campesino en Chiapas Antes del surgimiento del EZLN, se refería a un conjunto de movilizaciones cuyos actores protagónicos eran las organizaciones independientes, que tenían en las recuperaciones de tierra la forma de lucha común y cotidiana; su objetivo era ganar el respeto de sus derechos agrarios y laborales y luchan porque el Estado reconozca su representatividad y autonomía (Villafuerte, 2000:152).

Harvey (1990) propone una caracterización de "movimientos campesinos" a partir de la posición y estrategias que asumen ante el Estado. Identifica para Chiapas el desarrollo de tres tipos de movimientos campesinos a partir de la organización que lo dirige: Organización campesina Emiliano Zapata (OCEZ), Central Independiente de Obreros Agrícolas y campesinos (CIOAC) y la Unión de Uniones Ejidales y Grupos Campesinos Solidarios de Chiapas (U.U).

Paralelamente a estos modelos, se encuentra el modelo de organización corporativa, como es la CNC, cuya finalidad es y ha sido incorporar las demandas campesinas, particularmente la agraria, al proyecto y

quehacer estatal; a cambio los dirigentes reciben como recompensa la asignación de posiciones políticas.

La lucha de los campesinos en Chiapas, surge con mayor fuerza en el momento en que en el ámbito nacional el movimiento campesino entra en una fase de reflujo. El periodo de 1976, es la resistencia de un sector de campesinos localizados en zonas de agricultura de temporal y de subsistencia.

El proceso de lucha y organización de los campesinos en Chiapas tiene su auge en los setenta, desarrollándose en torno a dos facetas: El congreso indígena de 1974 en San Cristóbal y los movimientos que se desarrollaron paralelamente y que dieron origen a nuevas experiencias de organización y de lucha.

En un primer momento el movimiento campesino se caracterizó por el incremento de las invasiones a propiedades privadas en todo el estado, y por la violencia con que respondió el gobierno y los propios finqueros frente a las demandas de tierras. (Coazzi, 2002:134)

"A fines de 1970 y principios de 1980 surge un movimiento al interior del Sindicato Nacional de Trabajadores de la educación (SNTE), movimiento que cimbró las estructuras del magisterio nacional. En el caso de Chiapas se consolidó como uno de los bastiones que aglutinó a todos los sectores magisteriales de ese momento. Los maestros indígenas fueron incorporados a la SEP en 1964, sus derechos se limitaban a gestorías y labores propias de las delegaciones. Esto cambia cuando las movilizaciones magisteriales afectan la vida pacífica de la actividad magisterial... Los maestros considerados de Altos, Selva, fueron cooptados por gente afín a la estructura burocrática, empezando la pugna entre maestros "charros" y "Vanguardistas" " (González, 2009: 52).

En la actualidad los movimientos sociales Chiapanecos, ya no reivindican únicamente a una clase social, sino que, como menciona Melucci es una lucha donde se mezclan y convergen diferentes significados, fines, formas de organización, alianzas políticas, así como estructuras culturales tales como costumbres, tradiciones y normas.

Al movimiento transportista en la ciudad de San Cristóbal, no lo podemos estudiar desde el punto de vista de la teoría clásica, donde el obrero es la fuerza política suficiente para plantear al Estado reformas estructurales y cambiar aquel orden social establecido que frena la participación y liberación del obrero en situación de explotación.

Por el contrario, Turner (1968) nos menciona, que en la actualidad los nuevos movimientos sociales son alianzas multi-clasistas, flexibles y no-corporativistas; en los cuales se mezcla una heterogeneidad de culturas e identidades que nos lleva a analizarlos desde varias perspectivas teóricas, puesto que sus manifestaciones se enmarcan desde diferentes necesidades.

El movimiento indígena en San Cristóbal como menciona Tilly (1995) ha sido, en efecto, un reto interrumpido, contra los que detentan el poder²¹. Puesto que los indígenas han vivido siempre bajo la jurisdicción del caciquismo indígena y ladino; esto ha traído como consecuencia

²¹ En este ámbito Tilly define al movimiento " como un reto ininterrumpido contra los que detentan el poder estatal establecido, a nombre de una población desfavorecida que vive bajo la Jurisdicción de personas que detentan el poder mediante exhibiciones públicas representadas de la magnitud, determinación, unidad y mérito de esa población.". Al respecto Tilly nos muestra tres clasificaciones de poblaciones relevantes dentro de los movimientos las que:

1.- Detectan el poder, que son los objetivos de las reclamaciones, 2.- Los activistas que varían de colaboradores menores a líderes, y que a menudo se interconectan a través de las organizaciones de movimientos sociales y 3.- Una población desfavorecida, en cuya representación los activistas plantean o respaldan las reclamaciones

reclamaciones mutuas que muchas veces han terminado en enfrentamientos. Es así que los indígenas en los Altos de Chiapas, desde la conquista española han sido una población desfavorecida, primeramente por los españoles, posteriormente por los ladinos y el gobierno que siempre los ha utilizado para sus intereses políticos.

Es por eso que los movimientos de los grupos indígenas de los altos de Chiapas, se explican por un proceso de larga duración, lo que coincide con la perspectiva de Smelser, que considera que los movimientos sociales tienen historias continuas que se han formado, florecido, evolucionado y se han reproducido de un movimiento a otro debido a su dinámica interna. En la medida en que los que tienen el poder no quieren o no pueden conceder las demandas, tratan por todos los medios de reprimir cualquier movimiento o acción en su contra. Estos movimientos han desafiado a las normas y a los valores establecidos, desde un carácter grupal. (1963:361).

Las redes sociales que establecen, las prácticas religiosas y las redes de paisanaje, parentesco y compadrazgo, las crean y adoptan a las situaciones urbanas y, a partir de ellas, se generan nuevas redes de intercambio recíproco, de cooperación o de sobrevivencia y organización. Este es el caso de los indígenas que se incorporan a la actividad transportista en San Cristóbal de Las Casas, y que participan en el movimiento social.

El movimiento social de los transportistas no indígenas en San Cristóbal, desde la perspectiva de Melucci (1997), lo podemos definir como un sistema integrado de acción en el que convergen diferentes significados, fines, formas de solidaridad y organización, que operan en un "campo sistémico" de posibilidades y límites. Son sistemas de acción que poseen estructuras, las cuales están construidas por intenciones, creencias,

decisiones e intercambios que operan dentro de un campo sistémico (Mith Martins, 1995: 40).

Dentro de los factores determinantes, estos movimientos sociales se vinculan fundamentalmente con su dinámica o acción y en los que inciden diferentes elementos como: las prácticas colectivas relevantes, los efectos urbanos y políticos logrados, los fracasos asumidos críticamente y la acción integradora de las dirigencias. Donde las identidades colectivas de los transportistas se reconocen en un proyecto compartido. No implicando necesariamente homogeneidad ideológica y política. (Ramírez ,1990: 8-14).

También nos encontramos que dentro de estos sujetos y la acción social que generan se encuentra una lucha de poder, según Hobbes son los medios de que dispone el hombre en el presente para alcanzar un bien aparente en el futuro. Este poder les sirvió a los transportistas, para salir adelante con su voluntad, a pesar de las resistencias que se generaron al interior de los grupos.

Conclusión

En este capítulo se muestran elementos que nos permiten analizar las transformaciones que sufre la estructura corporativa del sistema de transporte en San Cristóbal de las Casas, y como a partir de estos cambios podemos observar alianzas entre ellos, que permitieron romper con el corporativismo tradicional, donde el líder del sector tenía el poder de la toma de decisiones, así como el rumbo que debía tomar el sistema de transporte; y gestar un nuevo corporativismo que les permitió tener una

relación directa con el gobierno del estado, así como tener su propia forma de gestión como transportistas.

Estos cambios estructurales fueron el escenario que permitió que surgieran acciones colectivas, que llegaron a convertirse en un movimiento social que finalizó con la conformación de actores sociales que se institucionalizaron. Esto se desarrollará en los siguientes capítulos.

CAPITULO II

PROCESO DE CONSTITUCION DEL MOVIMIENTO SOCIAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS (1994-1999).

2.- Nuevas formas de organización dentro del transporte público urbano de pasajeros en San Cristóbal.

Como se mencionó en el capítulo anterior, en el servicio público de transporte en San Cristóbal de Las Casas, todo el poder de control se había dado a través del corporativismo por conducto de los sectores oficiales (CTM y CNOP), como menciona Aziz le permitía al gobierno utilizar la dominación ideológica para mantener su hegemonía sobre los grupos sociales organizados (1989:37-38). Por este medio el gobierno del estado legitima su proyecto, a través de un conjunto de alianzas y pactos entre él, y los distintos grupos transportistas; estas alianzas y pactos traen como consecuencia la desviación de las concesiones y beneficia a personas ajenas al sector transportista, esto se da a través de los expedientes de los solicitantes de concesiones.

Los expedientes de concesionarios y asalariados que se encontraban instaurados en la Comisión de Autotransporte del Estado, seguían en trámite sin ningún avance. Ante esta lentitud, los sectores CTM y CNOP, visualizan la posibilidad de ganar agremiados, conviniendo con algunos transportistas trabajar sin concesión, únicamente con un número económico, considerados como "tolerados"²², permitiendo la incorporación de más unidades en proceso de regularización. Esto da

²² Se les denominó así, a los vehículos que sus dueños tenían expedientes instaurados en La Comisión de Autotransporte del Estado, que posteriormente salieron concesionados.

pauta a un proceso de formación de grupos tanto de ladinos como indígenas que querían incorporarse al servicio público de transporte, pero que no tenían expedientes instaurados.

Esta determinación no fue consensada con los demás sectores y grupos transportistas, quienes se declararon inconformes, por las consecuencias que trae esta decisión, una de ellas fue la conformación de nuevos grupos que incorporaron sus unidades "piratas", sin permiso alguno y sin tener expediente instaurado, lo que inconforma a los transportistas concesionados que manifiestan:

Para nosotros que tenemos que pagar todos los impuestos y dar los requisitos que nos piden las autoridades de transporte para el concesionamiento, estamos en una competencia desleal, puesto que los piratas no pagan ningún impuesto y la autoridad no los sanciona, además el gobierno que se niega a dar concesiones" (Secretario General del Frente Único del Autotransporte, entrevista, Junio de 1998).

Para combatir estas irregularidades que se generaron y acelerar la regularización del concesionamiento en noviembre de 1993 en el transporte colectivo conviene unificarse por primera vez, y constituyen la Organización de Transporte Urbano Colectivo y taxis de San Cristóbal de Las Casas, Chiapas (que posteriormente se convertiría en el Frente Único del Autotransporte de los Altos de Chiapas).

En ese momento el estado estaba siendo visitado por los candidatos para las elecciones presidenciales del 1994, ante esta situación y la inconformidad de algunos transportistas concesionados, en contra de los sectores oficiales y la aparición de grupos "piratas". En noviembre de 1993, el presidente municipal a través de la subcomisión de transporte municipal,

quien realizaba un estudio de factibilidad para cerciorarse que los que estaban trabajando con unidades dentro de la actividad de transporte eran realmente transportistas, así como la necesidad de ampliar rutas.

Ésta subcomisión en vez de realizar un estudio parcial, apoya en una forma clientelista a los grupos que fueron conformados por los dirigentes de los sectores, dando el dictamen positivo a su favor y negativo a grupos que no simpatizaban con él.

La decisión de la subcomisión de transporte municipal, hace que los grupos transportistas concesionados manifiesten su inconformidad con el dictamen emitido y que afecta a transportistas que tienen expedientes instaurados.

Ante esta situación los grupos transportistas que fueron afectados, se reúnen conjuntamente con los líderes de los sectores, sin que intervenga la Subcomisión de Transporte Municipal y acuerdan hacer convenios para regular el concesionamiento de los grupos de transportistas que están trabajando sin concesiones o como asalariados.

El resultado de estas reuniones son los convenios denominados "Multifirmas²³", que consistían en convenios entre los dirigentes de los sectores oficiales y el transporte concesionado, llegando al acuerdo que se darían las concesiones de forma equitativa a todos los grupos tanto piratas como tolerados, es así que aceptan cierta cantidad de unidades que serían concesionadas posteriormente por el gobierno del Estado. Fortaleciendo con esto la presencia y gestión de estos nuevos sujetos

²³ Le ponen el nombre de " Multifirmas" a los convenios, porque firman todos los grupos (concesionados y piratas) transportistas y los sectores oficiales.

sociales, que asumen una conducta violenta, transgrediendo el orden social y agudizando el problema del Autotransporte.

Entre los dirigentes de los sectores, que participan en el convenio de las multimas,²⁴ están Francisco Eligio Cordero Moreno dirigente de la CROC y Javier Rotter Maldonado, dirigente de la CTM, que ostentaban cargos de regidores en la Administración del Lic. Jorge Mario Lescieur Talavera²⁵, presidente municipal de San Cristóbal de Las Casas, Chiapas; quienes invitan a participar a la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), Confederación Nacional de Obreros P. (CNOP), Organización de Trabajadores Emiliano Zapata (OTEZ) y la Confederación Nacional Campesina (CNC), de estos últimos nace la idea de que se realice una concertación para repartirse las concesiones expedidas por Gobierno del Estado.

Posteriormente, con el levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional, se incorporan al transporte urbano y semiurbano; organizaciones que en su mayoría abanderaban demandas agrarias y no de transporte. Las organizaciones con vehículos "piratas" y que llegan a tener más presencia en ese momento son: La Unión Nacional Lombardista (UNAL)²⁶, CRIACH, y OPEACH.

La UNAL surge a mediados del 1994; sus demandas eran exclusivamente agrarias, su participación en el sector transportista se debió a que un grupo

²⁴ El gobernador de ese entonces Lic. Patrocinio González Garrido, hace suyo este convenio y propone que en la segunda quincena del mes de enero de 1994 se entregaran la concesiones, no es sino hasta 1995, cuando sale el periódico oficial número 354, que contiene el paquete de concesiones de las multimas.

²⁵ En 1985 fue diputado local, en 1999, ocupa el puesto de Rector en la Universidad Autónoma de Chiapas, en el 200 es Secretario de Gobierno y en el 2003 vuelve a ser rector de la UNACH.

²⁶ Esta Organización fue una de las principales organizaciones que incitó a la violencia y enfrentamientos entre los transportistas

de asalariados que no habían sido beneficiados con una concesión por los sectores se incorporan a esta organización para que Oscar de León, líder de esta organización les trámite ante las autoridades del transporte la obtención de una concesión (Integrante del grupo de asalariado, entrevista: octubre, 1998). Como ésta no tenía presencia en la ciudad de San Cristóbal de Las Casas, los aceptan, en ese lapso entra como Subsecretario de gobierno Uriel Jarquín Gálvez, quien guardaba amistad con Oscar de León. Esta amistad explica la presencia tan fuerte que tuvo en tan poco tiempo de conformarse en San Cristóbal esta Unión, así también se entiende como son otorgados diez número tolerados al grupo de asalariados para que empezaran a trabajar sus unidades.

Este grupo de asalariados al ver que obtienen los números tolerados, acuerdan reunir una cantidad de dinero, la cual le entregan a Oscar de León para que les consiga diez números más. Los dirigentes de la organización al percatarse que obtiene dinero con facilidad, empiezan a ofrecer la gestión de concesiones a todas las personas que les interesara el transporte, como hay mucha demanda, empiezan a realizar la venta de número tolerados a personas ajenas al transporte, lo cual trae como resultado el aumento del "pirataje" en la ciudad de San Cristóbal, dándole fuerza y presencia a esta organización.

Teniendo presencia no falto quien se aliara con esta organización (UNAL) como fue el líder de la CRIACH Domingo López Ángel, quien buscaba fortalecer a su organización en el giro del transporte. Los integrantes de la CRIACH, al conocer que esta decisión no fue consensada con las bases, causa un descontento al interior de la misma. Alianza que es rechazada

por algunos miembros, como Manuel Collazo²⁷, quien manifiesta en una Asamblea su desacuerdo.

"estábamos en asamblea cuando Manuel Collazo se para y empieza a decir, la conformación de la CRIACH fue con el objeto de defender los derechos de sus hermanos indígenas así como demandar mejoras sociales y espacios de trabajo, pero no aliarse con el ladino"²⁸ (integrante del grupo de asalariados, entrevista, octubre 1998).

Puesto que para ellos este término es sinónimo de traidor, mentiroso. Por ello, Manuel Collazo ante la desviación que sufre la organización con esta alianza, se separa de la misma, creando a mediados de 1994 una nueva organización denominada Organización de Pueblos Evangélicos de los Altos de Chiapas (OPEACH) (integrante del grupo de asalariado, entrevista, 1998),²⁹ encabezada por Manuel Collazo, también él incorpora a un grupo de personas al sistema de transporte, poniendo a trabajar de manera irregular a 60 vehículos en la modalidad de taxis, ya que considera que de acuerdo a la Constitución Política de México todos los mexicanos tienen derecho al trabajo y por lo tanto en este caso a ser concesionados.

"Nuestra inconformidad es que las autoridades del transporte, nos manifestaron que no era necesario meter más vehículos, aunque nosotros creemos que esto sería verdad, cuando anteriormente la ciudad era

²⁷ Manuel Collazo fue uno de los líderes con más presencia en ese momento de la zona norte de San Cristóbal.

²⁸ Categoría genérica con que nombran a todo aquel que no es como ellos. En su origen fue una palabra derivada del castellano que nombraba al hombre blanco, al extranjero, y que se extendió por un amplio territorio, de manera que en la actualidad el término ladino se emplea en numerosas lenguas mayencas. Con el paso del tiempo los mayas también han nombrado así, aunque no de modo exclusivo, a sus congéneres aculturados y a los mestizos que han adoptado la cultura de los españoles, y que se autonombran ladinos. Para más información al respecto consultar la obra de Alejos García, José. *Etnografía del discurso Agrarista entre los Choles de Chiapas*. 1994.

²⁹ Este grupo de transportistas se retiran de la UNAL y se unen a la CRIACH

pequeña, pero que en 1990 la ciudad ha crecido principalmente hacia esta zona norte, como puede ver hay más de 40 colonias en esta zona de San Cristóbal que demandan el servicio de transporte. Por esto el problema es que las autoridades no quieren concesionarnos y al contrario están beneficiando a personas que tienen más de 10 concesiones, nosotros aunque somos indígenas también somos mexicanos y la constitución de México dice que todos tenemos derecho, así que tenemos derecho a que nos den concesiones" (Manuel Collazo, entrevista, diciembre 1998)³⁰.

Ante esta conciencia de igualdad se inicia un proceso de organización y alianza con líderes ladinos, para poder insertarse en la actividad del transporte, (y de otros servicios, fuera de la normatividad),

Estos grupos indígenas se abren a la alianza, porque demandaban un empleo permanente en esta sociedad, luchaban por obtener espacios económicos, políticos y culturales que les permitiera el desarrollo integral con el respeto a su autonomía política y étnica; bajo una identidad que les diera capacidad como sujetos de reconocerse y ser reconocidos como parte de una misma unidad social, (Sáiz, 1990:14).

Aunado a todo esto ,1995 fue un año en que sucedieron acontecimientos importantes en Chiapas como: los diálogos de San Andrés Larrainzar, el retorno a sus comunidades en la selva Lacandona de los desplazados por el conflicto armado de 1994, movilizaciones hacia la ciudad de México pidiendo por la paz en Chiapas, el rechazo del EZLN al convenio de la iniciativa presidencial por el diálogo y la paz en Chiapas que se discutiría en el Congreso de la Unión, ya que consideraban que se trataba de un verdadero retraso en la solución al conflicto(Boletín especial Chiapas, No.5, 1995).

³⁰ dirigente de la OPEACH.

El transporte también hace su aparición en estos acontecimientos, con el plantón en Tuxtla Gutiérrez, en protesta por el paquete económico impulsado por el gobierno federal demandando al presidente Ernesto Zedillo reconsiderar el precio del combustible, eliminar el pago de tenencias para el servicio público y se realicen negociaciones para resolver los problemas que enfrentaban los transportistas (La jornada, 17 enero de 1995).

Paralelamente en diferentes partes del estado de Chiapas el gremio transportista se manifiesta de diferente manera principalmente con denuncias a la corrupción de las autoridades en la entrega de concesiones, la complicidad de éstas en el pirataje (La jornada, 23 de mayo de 1995).

Los transportistas proponen diálogos para la revisión de concesiones, de tarifas, paro a los piratas, y evitar con esto las manifestaciones. Al estar desviada la atención con asuntos de nivel nacional, el transporte queda en un segundo plano. Esto les da pauta a que realicen acciones colectivas: bloqueos de carreteras y paros escalonados del servicio de transportarte en varias partes del estado, para mencionar algunos lugares: Tapachula, Berriozabal, San Cristóbal, Comitán (Expreso, abril-mayo, 1995)

Es en este año de 1995, el Gobierno del Estado propone como estrategia definir una política del autotransporte público para resolver los problemas que presentaba tanto el otorgamiento de concesiones como su operación con la participación activa del gremio transportista y de la sociedad, así como abatir los problemas de la demanda insatisfecha de transporte (Programa de Desarrollo de la región Centro: 1999-2000:72), a partir de estudios técnicos del crecimiento poblacional y el desarrollo urbano, dentro de la infraestructura social.

Puesto que existían serias irregularidades en el destino de las concesiones, por la corrupción de "líderes y funcionarios públicos" con intereses políticos y económicos, que propiciaron el crecimiento en la oferta del servicio entre concesionarios legalizados y los denominados "piratas" que trabajaban al amparo de la protección de alguna organización social o partido político, que ejercían presión sobre gobierno del estado mediante estrategias que iban desde toma de edificios públicos, bloqueos de carreteras, así como marchas en reclamo de solución a sus demandas.

En este sentido Gobierno del Estado toleró la posición ilegal de los denominados "piratas", por la presión que políticamente ejercían las organizaciones sociales campesinas y partidos políticos, que orgánicamente tienen la capacidad de movilización social, lo que les permitió realizar su trabajo al margen de la ley, entablándose una lucha por las rutas y espacios territoriales, en proceso de urbanización por el crecimiento de la mancha urbana de San Cristóbal.

La corrupción en el transporte no es nueva en Chiapas. En el periodo de gobierno de Absalón Castellanos Domínguez (1982-1988), la corrupción dentro del transporte se fortaleció, debido a la poca atención que se dio al desarrollo del transporte. Esta distracción deliberada facilita un alto grado de corrupción en el otorgamiento de concesiones, así como de los principales funcionarios del gabinete como: el Subsecretario de Gobierno y el Director del Tránsito del Estado.

El gobierno del Estado no intervino para dar solución al problema. Así las concesiones una vez más formaron parte del monopolio, relegando a los auténticos asalariados y acentuando la inconformidad social del Sector Transportista.

En el gobierno de Patrocinio González Garrido (1989-1993), la política en el transporte fue orientada al fortalecimiento y creación de empresas, naciendo una serie de sociedades como: cooperativas, de solidaridad social, civil y anónima, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio público. Y por otra parte facilitar al gobierno del Estado el control del gremio transportista.

Los gobiernos efímeros (por ser interinos) de Elmar Seltzer Marselle (1993-1994) y Javier López Moreno (1995-1996), tal vez no tuvieron tiempo de privilegiar a las recomendaciones referentes al transporte, además del momento político que vivía el estado ante el levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional. La política en estas administraciones se orientó fundamentalmente a la compra de tierras, para calmar el desorden social, agudizado a raíz del levantamiento armado.

Es así que todos los acontecimientos descritos traen un efecto hacia los transportistas concesionarios, que se abocan a realizar acciones en busca de reivindicar sus derechos legales como transportistas. Al no encontrar respuesta a sus demandas, el 11 de enero de 1994 se conforman en un frente común, agrupándose formalmente en una sociedad anónima denominada "Frente Único de Autotransporte de los Altos de Chiapas SA" integrada por 18 agrupaciones.

Pero esta unión no fue fácil puesto que las diferencias de ideas hacen que se dé una ruptura entre sus agremiados, trayendo como resultado que el 14 de febrero de 1995, se constituya una nueva agrupación denominada "Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos de Chiapas AC", conformada por 23 organizaciones debidamente constituidas legalmente, agrupadas como sindicatos afiliados a la CTM,

CROM, y algunas sociedades cooperativas, sociedades anónimas independientes (Representante de la Coalición, 23 noviembre 1998). Algunas representadas por regidores del "H. Ayuntamiento" de San Cristóbal, quienes propiciaron el divisionismo por intereses económicos y políticos.

A pesar de esto, los dos grupos se unifican para hacer frente al problema que les compete, olvidándose de siglas y luchan unidos por la defensa, dignidad y progreso de los transportistas, ante grupos que amenazaban con su vida económica y social; ejerciendo presión sobre el Gobierno del Estado en demanda de concesiones.

2.1.- Desarrollo del movimiento transportista y las acciones que llevaron a cabo los sujetos sociales.

Se instalan no sólo por la satisfacción de las necesidades básicas de los individuos, sino que también son luchas culturales por la producción de sentidos. Como señalamos anteriormente una de las tareas fundamentales de los movimientos sociales es construir marcos de significados más amplios que sean percibidos e interiorizados por los diversos actores. Los elementos constitutivos de dichos marcos se nutren de diversos contenidos culturales y varían según sea el momento en la trayectoria de la acción colectiva (Melucci, 1996:214).

En este marco los transportistas buscan en su lucha, sentido de pertenencia, identidad, democracia y ubicación.

La primera acción que llevan a cabo los transportistas de San Cristóbal de Las Casas, es la del 18 de enero de 1994, cuando realizan una protesta

con más de 200 unidades, por el incremento de concesiones, en esta manifestación, participan los sitios de taxis y el transporte urbano (colectivos) que están afiliados a la CTM, CROM y al Frente Cívico del Transporte, demandando que no se otorgue ninguna concesión más o emplacamiento a unidades toleradas con la numerología del 1 al 59, que corresponden a regularizaciones desmancomunadas, estos números tolerados fueron los que no lograron ser publicados en el periódico oficial número 354, de fecha lunes 05 de diciembre de 1994, y que serían publicados en un alcance³¹.

Así también protestan por la aplicación de los decretos 26 y 27, los cuales suspenden los efectos y validez de las concesiones otorgadas por el Gobernador del estado Absalón Castellanos Domínguez, puesto que las concesiones que expidió el gobernador Absalón eran apócrifas.

En esta manifestación advierten que si no obtienen una respuesta positiva a la cancelación de concesiones, todo el transporte en general realizará un paro por tiempo indefinido.

Estas demandas no son atendidas porque las autoridades se encuentran más atentas a lo que sucede con la reconciliación en Chiapas. Por lo que los conflictos en el estado se recrudecieron con los secuestros, bloqueos de carreteras, tomas de tierra y de palacios municipales.

"Como no encontramos respuesta, el 28 de marzo de 1995, los integrantes de la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos de Chiapas AC, hacemos el primer paro transportista aquí en la ciudad de San Cristóbal de Las

³¹ Las concesiones de estos números tolerados salen publicados posteriormente, el 28 de noviembre de 1995, aprobada en la sesión del 31 de octubre de 1995, solo a los expedientes con dictamen positivo, a personas físicas o morales, con unidades de su propiedad. Con la observación si eran de la regulación de los números tolerados del 1-59

Casas, con este para no estábamos de acuerdo los integrantes del Frente Único del Autotransporte de los Altos de Chiapas. AC., aunque nos unimos en calidad de observadores, puesto que analizamos la situación que prevalecía en ese momento y consideramos que el transporte no estaba preparado todavía para realizar un paro, a pesar de esto los apoyamos, ya que pensamos que en este momento lo mas importante es estar unidos para tener fuerza y lograr lo que queremos" (Representante del Frente Único, entrevista. 3 septiembre, 2009).

"En el paro que hicimos las organizaciones pedimos la solución a los expedientes beneficiados en los periódicos oficiales números 353 y 354 publicados en 1994, así como a los números tolerados, y en vez de solucionar lo que pedimos, el 31 de octubre de 1995, si regularizan 60 unidades, pero no de los verdaderos transportistas, sino benefician a 10 personas que estaban en la Sociedad Lombardo Toledano --concesiones que fueron vendidas por la Unión Nacional Lombardista (UNAL)--, con esto pedimos una reunión con José Luis Soto de la Torre, y en la reunión no llegamos a ningún acuerdo, quedando en la misma situación como habíamos llegado" (Secretario del Consejo de la Coalición, 23 noviembre 1998).

Por su parte el Frente Único del Autotransporte de los Altos de Chiapas y la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos de Chiapas A.C., al no tener respuesta de alternativas de solución por parte de gobierno del estado, respecto a la regularización de concesiones, al establecimiento de la gobernabilidad dentro del sector transportista y la destitución de funcionarios que estaban a cargo del transporte y que habían negociado con las concesiones; empiezan a madurar la idea de realizar un paro estatal.

"Estábamos cansados de que nuestras demandas no fueran atendidas; como es el caso de la competencia desleal que sufrimos y que era tolerada por el gobierno, esto trajo que nuestros ingresos disminuyeran y que la economía de los

transportistas concesionarios se viera afectada (expresidentes del Frente Único del Autotransporte, septiembre 1998).

Viendo la disminución de sus ingresos, aunados al pago de impuestos y la adquisición de vehículos del año, establecida por la normatividad del departamento de tránsito del estado, requisitos indispensables para funcionar dentro del servicio público y que contrariamente a esto, los no concesionarios no cumplen con esta normatividad como tampoco cumplen con el pago de impuestos.

Ante toda esta indiferencia, comienzan a entrevistarse con los dirigentes transportistas de las principales cabeceras municipales del estado, como Palenque, Ocosingo, Comitán, Tapachula, Villa Flores, Tuxtla, encontrándose que estos municipios también estaban pasando por la misma problemática del pirataje, y que de igual manera habían solicitado a Gobierno del estado su intervención para su solución sin ninguna respuesta favorable, por tal motivo acuerdan llevar la propuesta de paro a las bases transportistas (Expresidente del Frente Único del Autotransporte, entrevista, septiembre 1998).

Después de todo un trabajo de organización y de convencimiento del gremio transportista en el estado, finalmente llegan al consenso de realizar un paro estatal y federal del autotransporte. El cual lo llevan a cabo del 21 al 26 de abril de 1996,

2.2. Cinco días de paro transportista en el estado. (1996).

El 21 de abril de 1996, como ya estaba acordado se realiza el bloqueo simultáneo en las cabeceras municipales de las zonas fronteriza, costa,

centro, altos y selva, participando todas las organizaciones, tanto urbanas como foráneas con aproximadamente siete mil vehículos en el estado. La mayor concentración se da en la capital.

En el transcurso de los primeros días de paro, los transportistas ven la necesidad de reorganizarse al interior y poder tener más representatividad ante las autoridades, por lo que se constituye en el "Frente Único de la Defensa del Autotransporte Federal y Estatal"³², representado por 36 comisionados³³.

A nivel estatal, El Frente Único de la Defensa del Autotransporte Federal y Estatal, integrado por 36 representantes de la base transportista de: Tuxtla Gutiérrez (zona centro), San Cristóbal (Zona Altos), Comitán (zona fronteriza), Palenque (zona selva), Villa flores (zona de la frailesca), y Tapachula (zona costa); es decir, como menciona Cohen, esta acción colectiva supone formas de asociaciones y de estrategias propias que les da el contexto inmediato en que se están desarrollando (2000: 36).

Estos representantes son los autorizados por la base transportista para que dialoguen con las autoridades y busquen soluciones al problema presentando las siguientes demandas:

- 1- La destitución de sus cargos a los CC. Ariel Coutiño Grajales, Subsecretario de Desarrollo Político del Gobierno del Estado; José Luís Soto de la Torre, Presidente de la Comisión del Autotransporte Público del Estado y Uriel Jarquín Gálvez entre otros.

³² A partir de esta denominación, en las regiones del estado, se empiezan a conformar los diferentes frentes a nivel regional.

³³ Los comisionados fueron los integrantes de las sociedades de transporte de cada zona del estado de Chiapas.

- 2- El establecimiento del "estado de derecho"³⁴. Paro al "pirataje" y regularización de concesiones pendientes.
- 3.- La condonación de recargos y multas a las tenencias y la oportunidad e ir pagando el adeudo que los transportistas tenían con el gobierno del estado a través de Hacienda del Estado por refrendos y tenencias.

Durante los cinco días del paro, se dieron una serie de reuniones con las autoridades, en las cuales las demandas del pliego petitorio no se solucionan. Las autoridades ofrecen un acuerdo a los transportistas, que mientras sigan las negociaciones realizaran un dispositivo para detener a todos los piratas, la comisión de negociación acepta este acuerdo.

Por su parte la Delegación de Transito del Estado, inicia un dispositivo para cumplir el acuerdo: detener a los vehículos no tolerados, ¿ qué se logra con esto?, calmar momentáneamente el problema, puesto que al no permanecer de manera constante o periódica el dispositivo, surge nuevamente el problema, convirtiéndose en una constante la disputa de los espacios de trabajo.

Ante esta acción de las autoridades, varios transportistas de las diferentes zonas, van retirando las unidades que estaban bloqueando las carreteras, argumentando:

³⁴ Los transportistas definen al " estado de derecho", como la aplicación de la ley en términos jurisprudenciales a todos aquellos actos ilícitos cometidos al amparo de una organización social o/y partido político y que generan como consecuencia la estabilidad y gobernabilidad social.

"Algunos transportistas se tuvieron que retirar porque ya no podían sostener el paro, puesto que los transportistas vivimos del ingreso diario que nos proporcionan las unidades, y en este paro tuvimos que sostener a los asalariados y a sus familias" (Jesús García, entrevista: junio 1997).

Paulatinamente fueron liberando las carreteras de varios puntos del estado, únicamente se quedaron en plantón los transportistas con sus vehículos que se encontraban en la capital del estado, y los representantes de las zonas, quienes manifestaron:

"Levantamos el paro el 26 de Abril, con el acuerdo de que se harían los estudios de factibilidad, para las nuevas solicitudes de concesiones y se procedería a la desregulación de transporte, esto no se hizo inmediatamente, pero se calmaron los ánimos, se recuperó un poco el estado de derecho, tuvimos un poco de paz" (Manuel García, entrevista, julio de 1997).

Posteriormente, de los funcionarios estatales que tenían competencia en el reparto de concesiones, el único sancionado administrativamente fue Soto de la Torre, aunque esto no solucionó ni puso fin al negocio en que se convirtió el reparto de concesiones (Revista Areópago. Abril .13.1996, pag. 5,6,7).

Es a partir de este momento, cuando empieza una serie de negociaciones con las autoridades del transporte, debiéndose principalmente a la autorización de la iniciativa de la Ley de Transporte. Esta Ley permitió que los grupos transportistas se convirtieran de simples sujetos sociales a actores sociales que empiezan a institucionalizarse.

Estos acontecimientos traen un impacto social, afectando a terceros como la iniciativa privada y la ciudadanía en general. Dentro de la

inactividad comercial afecta la económica con pérdidas millonarias y a la ciudadanía en su libre movilidad para el desarrollo de sus actividades sociales y comerciales.

Conclusión

Como se puede observar y de acuerdo a lo que menciona Guder este movimiento hace que sus miembros se movilicen y organicen para poder lograr fines que son materiales y no materiales-. Considerándose : que algunos fines materiales les fueron negados injustamente por el gobierno del estado, en el aspecto material el fin fue la regulación del transporte y la expedición de concesiones, y en relación a los no materiales, desde la visión de una democracia al interior del sistema de transporte, se logró la participación de la base transportista, la transformación de la estructura organizativa de los grupos, a pesar de que sus demandas no fueron satisfechas, lograron realizar alianzas- (1999:63).

CAPITULO III

EL PROCESO DE INSTITUCIONALIZACION DEL MOVIMIENTO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN SANCRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS.

3. Institucionalización o fin del movimiento.

La reproducción del orden social y político necesita de la institucionalización y normatividad para establecer una forma de vida. Tapia nos dice que los movimientos sociales, son los que problematiza este orden social de una forma parcial o general. Por otro lado los movimientos sociales, también buscan su institucionalización a partir de la inclusión al sistema político (2009:4).

Esta búsqueda se da a partir de que se sienten excluidos del sistema político. De acuerdo a Camacho, ésta "exclusión surge a partir del nuevos esquemas económicos, conllevando al decaimiento de los movimientos sectoriales, que traen como consecuencia nuevas formas de organización, que permiten el surgimientos de movimientos populares que tienen relación con el Estado, al mismo tiempo desafían los patrones clientelares e intentan modificarlos, luchan dentro de lo legal y de lo no legal" (2008:48). Cuando estos movimientos modifican y norman su participación de una forma directa y son reconocidos por el Estado en la toma de decisiones, se dan pautas para su institucionalidad.

En el caso que nos ocupa, el movimiento social transportista deja de ser un movimiento social, en el momento que se reorganiza y se conforma como actor social que lucha por la falta de modificación de normas, de una nueva estructura dentro del sistema transportista, una vez logrado le permite la institucionalización.

Por lo tanto la acción del movimiento transportista se basa en la expresión simbólica del actuar conjuntamente para lograr que sus demandas sean inscritas en el espacio público, es decir; en un primer momento las demandas del movimiento transportista estaban dirigidas al alto al "pirataje", alto a la expedición de las concesiones y posteriormente en el primer punto del pliego petitorio apuntaron a una crítica a la política estatal, que beneficiaba con concesiones a funcionarios públicos, propiciando un monopolio del transporte dentro de la esfera política.

Paradójicamente en el año de 1997, este problema se agudizó cuando se publica en el periódico oficial del 15 de enero de 1997, un considerable número de personas beneficiadas con los apellidos Coutiño Grajales, familiares de Ariel Coutiño Grajales Subsecretario de Desarrollo Político del Gobierno del Estado en ese entonces (ver cuadro 2).

RELACION DE CONCESIONES EXPEDIDAS A FAMILIARES DEL SUBSECRETARIO DE DESARROLLO POLÍTICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIAPAS.

Cuadro 2

08299	Taxi	Tuxtla Gutiérrez	Víctor Coutiño Grajales y Esteban Monrroy Gutiérrez	27/nov./96	SC.TAX/101/0 498/89 y SC.TAX/101/0 513/90	Una	Nuevo Solicitantes
08300	Taxi	Tuxtla Gutiérrez	Héctor Coutiño Grajales y Arturo Pérez Vidal	27/nov./96	SC.TAX/101/0 502/89 y SC.TAX/101/0 505/89	Una	Nuevos solicitantes
08301	Taxi	Tuxtla Gutiérrez	Miguel A. Coutiño Grajales y Fernando Grajales González.	27/nov./96	SC.TAX/101/0 512/90 y SC.TAX/101/0 503/89	Una	Nuevos Solicitantes
08302	Taxi	Tuxtla Gutiérrez	Julio Cesar Coutiño Grajales y Abel Mijangos Osorio	27/nov./96	SC.TAX/101/0 499/92 y SC.TAX/101/0 480/89	Una	Nuevos solici-tantes

Fuente: Periódico Oficial de fecha 15 de enero de 1997.

Con esta publicación se desató nuevamente una ola de protesta por parte de organizaciones de asalariados, que exigían una investigación a fondo y retirar todas aquellas concesiones entregadas a los acaparadores y a los amigos y parientes de los funcionarios involucrados.

El presidente de la Comisión del Autotransporte Público del Estado, José Luís Soto de La Torre y Coutiño Grajales, fueron acusados por su presunta

responsabilidad en la entrega irregular de concesiones para favorecer a amigos y recomendados.

Con fuertes marchas en San Cristóbal, expresaron su irritación los líderes y militantes de agrupaciones de taxistas que por muchos años habían hecho trámites en busca de una concesión con resultados insatisfactorios. Los datos son evidentes, 1700 concesiones entregadas en el estado en menos de una año, el 90 % no fueron para los verdaderos trabajadores del volante; sino, distribuidas a los monopolistas, los parientes, los amigos y los recomendados de José Luís Soto de la Torre, Ariel Coutiño Grajales y Uriel Jarquin Gálvez entre otros.

Desde la esfera política el Congreso del Estado no le da importancia al asunto. Ninguno de los diputados del PRI, se atrevió a hablar. Sólo lo hizo el Partido de la Revolución Democráticas (PRD), quien pidió una investigación para el Director de Tránsito Ledin Ruiz Velásquez.

La contraloría del Estado y Soto de la Torre acosados por la presión, se comprometieron a investigar y a detener las concesiones entregadas "presuntamente en forma irregular". Compromiso que no se cumplió y todo siguió como antes.

Lo que viene a cumplir indirectamente el primer punto del pliego petitorio de los transportistas son los acontecimientos de Acteal, cuando el 22 diciembre de 1997, fueron asesinados 45 indígenas tzotziles, pertenecientes a la Organización "Sociedad Civil Las Abejas", asesinados por un grupo de civiles armados, mientras oraban por la paz en la ermita de la comunidad. Se inicia por la explotación de un banco de arena, seguida de una ola de violencia, aunado a los desacuerdos y escisiones provocados por los

procesos electorales, entre el ayuntamiento oficial y el Consejo Autónomo de Polhó.³⁵

La matanza se inscribió en un contexto de guerra, en el que las acciones paramilitares fueron parte clave de las estrategias contrainsurgentes implementadas por el gobierno mexicano.

Estos acontecimientos fueron dados a conocer al gobernador Julio Cesar Ruiz Ferro por la Comisión Nacional de Derechos Humanos, en el documento que ahora se conoce como "El camino de la Masacre". Aunado a estos acontecimientos, se empieza a dar una ola de violencia en torno al gremio transportista al implementar el dispositivo de detención a los carros piratas, en San Cristóbal, Comitán, Tapachula y varios lugares del estado. Ante esto la Organización Unión Nacional Lombardista (UNAL), toma acciones violentas, presuntos secuestros de taxistas, autos robados, tomas de oficinas, las demás organizaciones transportistas señalan la responsabilidad de estos hechos a las autoridades gubernamentales del estado.

Ante los acontecimientos de Acteal y sumando todos estos hechos que estaban sucediendo en el estado y señalando directamente a las autoridades; se da una reestructuración en el gabinete. Uriel Jarquín Gálvez, quien es destituido del cargo e inhabilitado de la administración pública por un término de 8 años, José Luís Soto de la Torre y Ariel Coutiño Grajales, también fueron separados de sus cargos.

³⁵ Para mayor información consultar CABILDO, Miguel, "Un informe del Centro "Fray Bartolomé de las Casas" alertó desde el 1º de diciembre a la CNDH sobre lo que podría pasar en Chenalhó".

En esta acción colectiva, que llevan a cabo los transportistas de San Cristóbal, surge una pregunta interesante ¿lo que nosotros vivimos a partir de 1994-1996, fue un movimiento social?, para esto tomare a Alberoni, quien nos dice que un movimiento social transgrede la institución para reformarla, pero esto no significa desaparecerla, pueda ser que busque destituir la, para suplirla con otra institución.

El movimiento social transportista, realmente no fue destruido, tampoco perdió, sino, todo lo contrario, utilizan el movimiento para convertirse primeramente en un actor individual, que les permitió acumular fuerzas para desarrollar intereses y convertirse en un actor social que forma parte de la cotidianidad de una nueva institución, lo que hace que deje de ser sujeto y se transforme en un actor social institucionalizado que tiene independencia, pero que logra la inclusión.

Dolores Camacho nos dice al respecto, ven al sistema político como el fin perseguido, la búsqueda de esta inclusión es la meta para poder satisfacer sus demandas, y no sólo buscan la inclusión, sino que intentan transformar el sistema político y la sociedad, fortalecidos con una organización de base que les permite ir conformando una identidad propia (2003: 27,48).

3.1 Los primeros acuerdos institucionales entre los grupos transportistas.

El institucionalismo surge como una reacción a los enfoques teóricos que privilegian al individuo como responsable de la forma en que operan los sistemas, afirma que el conjunto de instituciones existentes es el que determina el accionar de los individuos (Mendoza Carlos, 30 agosto 2009).

La institucionalización se define como el conjunto de principios reguladores que organizan la mayoría de las actividades de los individuos de una sociedad en pautas organizativas definidas. Pérez Sedeño (2000), destaca que en todas las instituciones se regula la conducta de los individuos de la sociedad según pautas definidas, continuas y organizadas; estas pautas conllevan una ordenación y regulación mediante normas definidas. La institucionalización exige la adaptación de las normas.

El paro de 1996, obliga al Consejo Estatal del Autotransporte, a renegociar con las partes en conflicto, otorgando concesiones en general sin necesidad de ser auténticos transportistas, con la condición de que las organizaciones retiren sus unidades "piratas".

En septiembre de este mismo año, se empiezan a llevar a cabo reuniones y sesiones públicas en todo el estado, con la participación de: La Subsecretaría de Desarrollo Político, El Consejo del Autotransporte Público Estatal, La Secretaría de Desarrollo Urbano, Comunicaciones y Obras Públicas, la Coordinación de Policía Estatal, Secretaría de Hacienda del Estado, CANACINTRA, Frente de la Defensa de los Derechos del autotransporte Estatal y Federal, Liga de comunidades y sindicatos campesinos (CNC), Federación de Trabajadores del Estado de Chiapas (CTM), Federación Nacional de Organizaciones Ciudadana (FNOC), Transporte de carga y pasaje federal, la Comisión Coordinadora del Autotransporte del Estado de Chiapas y la Contraloría General del Estado, en las cuales se lleva a cabo la primera revisión y dictamen de los expedientes de solicitud de concesión en la modalidad de taxis, quedando pendientes las modalidades de combi y microbús.

Estas instituciones empiezan a regular las pautas de conducta de los problemas que han sido permanentes del sistema de transporte³⁶. Desde el enfoque del institucionalismo de la elección racional, es la interacción estratégica la que determina los resultados, de un acuerdo voluntario entre los actores relevantes (P.Hall y Taylor: 1996:936).

3.2 Conformación del Órgano Técnico Auxiliar Municipal.

Para establecer el orden social, el ser humano en el transcurso de su existir y la necesidad de satisfacer sus necesidades a formado instituciones, las cuales conforman el sistema social.

Esta expresión del orden social se refleja en la "normatividad legal" (Austin, 200: 87). Por lo tanto toda colectividad para legitimarse casi siempre recurre a instrumentos de institucionalización, donde el área principal de esta institucionalización es la comunicación (Huerta, 2001:5).

El transporte en Chiapas no ha sido ajeno a esta necesidad, en el transcurso de su desarrollo ha tratado de expresarse a través de Instituciones que los representen. El órgano que ha regido al sistema de transporte en el estado de Chiapas, tuvo varios cambios en el transcurso de estos años, es en 1992 cuando se da el primer cambio en la legislación, con la creación de la Comisión Técnica Consultiva del Autotransporte del Estado de Chiapas, cambiando en 1993 a Comisión Estatal de Transporte

³⁶ Según varios autores la Institución tiene tres aspectos: El primero que las instituciones regulan las pautas de conducta de la parte de sociedad que se institucionaliza. El segundo, éstas regulan la conducta de los individuos con pautas definidas, continuas y organizadas; y como tercero llevan a una ordenación y regulación mediante normas definidas.

público, la cual desaparece con la salida del gobernador interino Javier López Moreno.

Con el gobierno de Ruiz Ferro, a principios de 1995, se conforma el Consejo de Autotransporte público Estatal, emergido por el decreto del 14 de mayo de 1993, como parte de la política estatal para regularizar el transporte y analizar las solicitudes de concesiones relacionadas al periódico oficial 040 del miércoles 14 de junio de 1995, basándose en estudios técnicos para determinar la entrega de concesiones (Izunza, 1997). Nombrando como representante del transporte al C. José Luís Soto de la Torre.

Según minuta de acuerdo de fecha 19 de julio de mil novecientos noventa y cinco, se reestructura el Consejo de Autotransporte Público Estatal, para mejorar el marco normativo para promover una justa y equitativa participación de los transportistas legalmente constituidos y concesionados.

El 1° de Abril de 1996 es sustituido por la Dirección de Autotransporte público, como una instancia normativa, en la cual se permite integrar un representante del autotransporte. Es así que el 31 de Octubre se regularizan 69 unidades de personas físicas y a finales del 1996 se conforman las Subcomisiones de transporte en los municipios, en las cuales el presidente municipal funge como presidente de estas subcomisiones.

Lo anterior lo definimos según Eulalia Pérez (2000), como la primera fase de las pautas de la institucionalización donde se dan "los principios reguladores, que organizan la mayoría de las actividades de los individuos de una sociedad en pautas organizativas definidas".

3.3- Ley de Transporte.

Paralelamente a esto, la Comisión Permanente de Gobierno recibió la Iniciativa de Ley del Transporte del Estado de Chiapas, elaborada por el Gobernador Albores. Esta Iniciativa es producto del Acuerdo Estatal para la Reconciliación en Chiapas, a fin de fortalecer el estado de derecho, la seguridad y la justicia, privilegiando el interés de la colectividad por sobre el interés particular en la imposición de modalidades para la prestación del servicio.

La Iniciativa de Ley del Transporte tiende a ordenar, regular y ejercer control sobre vehículos y conductores del servicio público, aplicando las sanciones correspondientes, incluido el establecimiento de convenios de coordinación a que hubiere lugar con las autoridades federales, estatales y ayuntamientos, a fin de elaborar planes y programas para el desarrollo y mejoramiento del servicio público del transporte (El Soconusco. 17 abril. 1998: 2,3).

Es de observarse que el Acuerdo Estatal para la Reconciliación en Chiapas, que enmarca dicha iniciativa fue elaborada de manera unilateral por el Gobierno del Estado y organizaciones políticas a fines con el partido de Estado (PRI), dejando de lado a las organizaciones que aglutinan a los auténticos transportistas. Esta situación generó manifestaciones públicas de inconformidad por parte de las organizaciones sociales y partidos de izquierda, con un claro rechazo a la propuesta de Acuerdo Estatal para la Reconciliación.

Transportistas de los municipios de San Cristóbal de Las Casas, Ixtapa y Tuxtla Gutiérrez, consideraron que al menos 20 artículos de la Iniciativa de

Ley del Transporte del Estado de Chiapas, se debieron modificar para poder abatir la corrupción en este sector transportista. Así mismo manifestaron que la concesión del transporte, debía dejar de ser potestad del Poder Ejecutivo del Estado y debía pasar al Poder Legislativo para que conjuntamente con las organizaciones de transportistas se dé el otorgamiento de las concesiones (Cuarto Poder, Mayo, 1998:11).

A pesar de las protestas, la Ley de Transportes del Estado de Chiapas fue aprobada por el H. Congreso del Estado, mediante el decreto número 293 de fecha 18 de junio de 1998, publicada en el Diario Oficial número 036 de fecha 24 de junio de 1998. Con la justificación de que con esta ley se pretendía acabar con la corrupción, proporcionar más autonomía y desaparecer el corporativismo tradicional, que democratizaría al sector transportista.

Parafraseando a Sergio Tamayo (1998:157) que caracteriza el sentir de los transportistas diríamos que esta Ley debió "orientarse a la acción social, con la realización de verificaciones empíricas, construidas en las prácticas culturales que están inmersas de valores, tradiciones y costumbres".

Posterior y de acuerdo a lo que marca la Ley de transporte, el 3 de julio de 1998, se conforma la Coordinación del Autotransporte y el 25 de noviembre se aprueba el Reglamento interno de transporte. Para que la actividad se institucionalice es necesario que cumpla una serie de requisitos: el primero es considerar que la actividad desempeña una función social importante y valiosa

En este momento las transportistas y las autoridades, con estos eventos, empiezan a entender la importancia que tiene la actividad transportista para el funcionamiento de la sociedad.

3.4 Reparto de Concesiones.

La institucionalización exige la formulación de normas que determinen las condiciones de cooperación y competencia entre los miembros, esto permite que el sistema funcione aunque haya discrepancia de su finalidad u objetivo (Eulalia.2000: 104).

Haremos un pequeño recuento de los procesos que se llevaron a cabo en el sistema transportista hasta llegar a la entrega de concesiones una vez constituido el Órgano Técnico Auxiliar.

A Principio de 1995, Gobierno del Estado empieza a entregar las concesiones correspondientes al convenio de la "multifirmas", que salen en los periódicos oficiales números: 253 del 1 de diciembre; 354 del 5 de diciembre y 355 del 7 de diciembre de 1994.

En 1995, Gobierno del Estado tenía como estrategia, definir una política del autotransporte público para resolver los problemas que presentaba tanto el otorgamiento de concesiones como su operación con la participación activa del gremio transportista y de la sociedad, así como abatir los problemas de la demanda insatisfecha de transporte (Programa de desarrollo de la región centro, 1995-2000:72). A partir de estudios técnicos del crecimiento poblacional y el desarrollo urbano, dentro de la infraestructura social.

A pesar de estas buenas intenciones, en 1997 dentro del gobierno a puerta cerrada se da un nuevo reparto de concesiones, -como ya se dijo anteriormente- beneficiando a familiares y amigos de funcionarios de gobierno, sin la participación de los transportistas, aunque se había realizado la revisión de los expedientes que estaban instaurados.

Posteriormente durante 1998, se realizaron una serie de cesiones públicas con autoridades de transporte y líderes transportistas para verificar si los nuevos concesionarios eran auténticos transportistas, cesiones que no fueron legalmente validas.³⁷ Se da la aprobación de la Ley de transporte, y conlleva a que en 1999 se constituya el Órgano Técnico Auxiliar, primeramente lanzan una convocatoria para conformar los Órganos Técnicos Auxiliares Municipales, en la cual exponen los requisitos que se necesitan para los que quieran integrarlo tanto personas físicas como personas morales.³⁸

Una vez que se integraron los Órganos Técnicos Auxiliares municipales, el 17 de diciembre de 1999 se lleva a cabo la primera cesión pública en la ciudad de San Cristóbal de Las Casas. Participando como autoridad el Coordinador del Autotransporte del gobierno del estado, el Órgano Técnico y los representantes de las organizaciones y transportistas que conforman el Órgano Técnico auxiliar municipal, con voz y voto. Así mismo, los transportistas que se encontraban en la cesión aunque no tenían voto, si daban su opinión de cada uno de los nuevos solicitantes que pasaban al estrado a exponer su caso.

La opinión de los transportistas sobre la conformación del Órgano Técnico es: "el propósito de conformar el órgano técnico, es para hacer más justa la repartición de concesiones que otorga el gobierno del estado a las dependencias del transporte público en sus diferentes modalidades, así como para conocer profundamente la situación socioeconómica de

³⁷ Estas cesiones fueron como simulacros, para las cesiones públicas legalmente constituidas que se harían posteriormente, cuando se Constituyera el Órgano Técnico. Esta información fue tomada en la participación directa con los transportistas.

³⁸ Los requisitos básicamente eran acreditar la personalidad de transportista o representante de la organización, como la concesión, acta de nacimiento identificación, para personas físicas y acta constitutiva, identificación para representante de las organizaciones.

cada uno de nosotros los transportistas que solicitamos. La presencia del transporte y de los transportistas es para que luchemos desde adentro por los intereses del gremio" (Transportista, entrevista, marzo 2003).

"Las ventajas que obtenemos los transportistas al pertenecer al Órgano Técnico Consultivo son muchas, ya que nos permite conocer, de forma directa las resoluciones que toman las autoridades del transporte para cada solicitante y su respectiva modalidad. Las desventajas es que se crean problemas con otros compañeros porque dentro de las misma situación sigue existiendo la ambición" (Transportista, entrevista, marzo 2003)

Esta institucionalización les exigió la formulación de normas que determinaron las formas de cooperación y competencia entre los miembros del sistema transportista y que permitió que el sistema siguiera funcionando a pesar de las discrepancias sobre el objetivo del Órgano Técnico. Así también, como nos menciona Pérez Sedeño estas normas permitió objetivizar el carácter público de los logros, en donde los resultados puedan ser criticados, evaluados y posteriormente usados por otros miembros de la institución. Por lo tanto se logro la libertad de comunicación y crítica (2000: 3).

Conclusión

Ante estos acontecimientos y procesos que sufre el transporte, los transportistas llegan a convertirse en actores que toman el rumbo del Sistema de Transporte en el Estado de Chiapas, a través de la toma de decisiones, conformándose como una institución; es decir, la Institucionalización y legitimación de los transportistas o del Sistema de transporte se da cuando es incluido en las actividades de toma de decisiones en una forma igual.

CONCLUSIONES

Tomando en cuenta toda la controversia que existe en torno a la discusión del sujeto social y el actor social. Este trabajo intenta explicar la conformación del sujeto social, que transgrede a la institución y al hacerlo se convierte en un movimiento social, el cual fue utilizado por estos sujetos para transformarse en un actor social; quien al lograr su inclusión dentro del sistema político en la toma de decisiones logra institucionalizarse.

La investigación parte del análisis de las transformaciones que sufre la estructura corporativa del sistema de transporte en San Cristóbal de Las Casas, y a partir de estos cambios se observan alianzas entre los grupos transportistas que les permite romper con el corporativismo tradicional, donde el líder del sector tenía el poder de decisión, así como el rumbo que debía tomar el sistema de transporte, trayendo consigo una nueva forma de gestión que les permite tener una relación directa con gobierno del estado.

He mostrado en el transcurso de la investigación que el sistema transportista en San Cristóbal Las Casas se conforma como sujeto social (Movimiento social), cuando los grupos de transportistas concesionados se organizan y realizan una acción colectiva; acción que se fue dando por etapas, primeramente en forma no institucionalizada; es decir, fueron organizándose en pequeñas redes con grupos locales que constituían la base transportista, y que dieron sentido a sus acciones. Desde la perspectiva de la sociología de la acción todas las acciones y relaciones que establecen para alcanzar sus fines, son productos emergentes de esta interacción social.

Touraine concibe al actor del movimiento social como el que entra en conflicto con el sistema (1999), contrariamente a esto en el sistema de transporte en San Cristóbal de Las Casas es el sujeto del movimiento social, el que entra en conflicto con el sistema, el que transgrede la institución. El que se enfrenta a un orden establecido

Como hemos visto en el trabajo, y de acuerdo a Alberoni (1984) el movimiento social transportista se conforma como entidad colectiva, aunque esta conformación, fue transitoria permitiéndoles transformarse en sujetos sociales, para llevar a cabo la movilización de todos los grupos transportistas y poder exponer sus demandas; Así también una vez que se desarrolla el movimiento social, se llega a la conclusión que utilizan al movimiento para transformarse en actor social, que les permitió llegar al proceso de inclusión y finalmente la institucionalización con la conformación del Órgano Técnico Auxiliar, trayendo como consecuencia, la reestructuración del sistema organizativo transportista.

¿Por qué decimos que se institucionaliza?, porque a partir de 1999, las organizaciones del transporte son reconocidas por el gobierno del estado, representados por su nuevos líderes, lo cual trae consigo que se conviertan en actores sociales que deciden en la negociación de sus demandas y son reconocidos políticamente, participando en las elecciones y la ocupación de posiciones en el gobierno tanto local como estatal.

Pero es importante mencionar que a pesar del éxito de haberse institucionalizado, no indica que hayan perdido la visión de los objetivos de las base transportista, sino al contrario, se han adaptado a los cambios de cómo negociar a partir del diálogo desde una postura de poder institucional.

Por otra parte es importante reflexionar el papel que juega el Corporativismo dentro del transporte, tema que no podemos dejar de lado. Se observó en este caso de estudio que el corporativismo oficial, sufre una transformación, puesto que los sectores oficiales no cubrieron las demandas de sus agremiados, trayendo como consecuencia la organización de varios grupos, que vienen a generar un nuevo tipo de gestión urbana ante el Gobierno del Estado, para tramitar las demandas de una manera directa; es decir y de acuerdo a Coulumb obtienen el poder de decisión dentro de su organización (1997:361).

Sin embargo, esta nueva forma de organización no rompe con el corporativismo oficial, aunque se niegan a ser sujetos pasivos e ignorados. Buscan la democratización al interior de la organización y una relación con el Gobierno del Estado de manera directa. La participación social y política como transportistas reivindica el derecho al trabajo y la obtención de beneficios sociales del gobierno del estado; toman a la organización como un ámbito democrático y tolerante y no como un instrumento en sí mismo. La base de cohesión es la solidaridad interna y la confrontación simbólica con el sistema externo (Tamayo, 1997:264).

Ramírez y Regalado (1997) confirman lo anterior cuando exponen que la institucionalización de los actores sociales no implica que estén necesariamente corporativizados en sí mismo, más bien logran la formalización de sus organizaciones, consolidándose como actores sociales (citado en Camacho, 2003:52)

Observamos que en el desarrollo del trabajo, este movimiento transportista tuvo un proceso de dos etapas: La primera como sujeto social no institucionalizado, donde se dieron asociaciones flexibles con diferentes grupos locales y no locales, conformándose, el Frente Único del

Autotransporte de las Altos de Chiapas SA, la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos, las cuales con todas las organizaciones del estado se agrupan en el Frente Único de la Defensa del Autotransporte de Chiapas, la conformación de estas organizaciones conlleva a la objetivización de los actores sociales.

La segunda es cuando son incluidos y reconocidos como actores sociales, por parte del Gobierno del Estado, al aprobarse la Ley del Transporte, que viene a normar el Sistema de Transporte en el estado, y la conformar del Órgano Técnico Auxiliar Municipal que permitió el reconocimiento de su institucionalización; es decir; y de acuerdo a Pérez Sedeño (2000), se institucionalizan cuando definen el conjunto de principios reguladores para organizar sus actividades en pautas organizativas definidas; estas pautas conllevan una ordenación y regulación mediante normas definidas, adaptándose a ellas.

BIBLIOGRAFÍA

AUBRY, ANDRÉS. 1991. *San Cristóbal de las Casas: Su historia urbana, demográfica y monumental 1528-1990*, INAREMAC, San Cristóbal Las Casas, Chiapas, México.

AZIZ NASSIF, Alberto. 1989. "El Estado mexicano y la CTM". en *El Estado mexicano, estructura corporativa y crisis económica*, México, Cuadernos de la Casa Chata núm. 32, La Casa Chata, México, La Casa Chata, México.

AUSTIN MILLÁN, TOMAS R. 200, *Fundamentos sociales y culturales de la educación*, Universidad Arturo Prat, sede Victoria, Chile.

ASCENCIO GABRIEL FRANCO Y MA. CARMEN GARCÍA. 1999. *La Tierra en Chiapas, Viejos problemas nuevos*, Universidad de Ciencias y Artes del estado Chiapas, Plaza y Valdés SA. México D.F.

ALCAZAR TOLEDO, MANUEL DE JESÚS. 2007.- *Organización y Acción Colectiva de la Coalición de Organizaciones Transportista de Ocosingo, Chiapas. Como proceso de integración al sistema transportista 1996-2000*, Tesis de Licenciatura, San Cristóbal Las Casas, Chiapas, México.

BARTRA, ROGER. 1984, *Campesinado y Poder Político en México*, Ediciones Era, México, D.F.

BERAUD LOZANO, JOSÉ LUÍS. 1994. "Hacia un análisis de la acción social", en *Movimiento Social y Organización ciudadana*. Ciudades No. 22, Abril-Junio RNIU. México, p. 18.

BOLOS, SILVIA. 1999, *La constitución de los Actores Sociales y la Política*, Plaza y Valdés, Universidad iberoamericana, México D.F.

CALVILLO, MIRIAM Y ALEJANDRO FAVELA. 1995. "Los nuevos sujetos sociales. Una aproximación epistemológica", en *Actores, Clases y*

Movimientos sociales. Sociológica II. Mayo- agosto. UAM-AZCAPOZALCO, México.

-----"Poder y autoridad" en Bottomore Tom y Robert Nisbet *Historia del Análisis sociológico*, Amorrortu editores, Buenos Aires.

CROZIER, M Y FRIEDBERG, E. 1990. *El Actor y el Sistema*. Alianza Editorial Mexicana, México.

COHEN, JEAN L. Y ANDREW ARATO. 2000. "Sociedad Civil y Teoría Política", en *Los movimientos sociales y la sociedad civil*, Fondo de Cultura Económica, México.

CAMACHO VELÁZQUEZ, DOLORES. 2008. *La lucha sigue y sigue: Organización popular en la Frailesca*, PROIMMSE, UNAM, México.

_____. 2003. *Organizaciones Campesinas en la Frailesca, Chiapas: Nuevas Formas de Organización y de Análisis*, Tesis de Maestría, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, México.

DELGADO, JAVIER. 1989. "El problema del transporte en el área metropolitana de la ciudad de México (AMCM)", en Legorreta, Jorge *Transporte y contaminación en la ciudad de México*. Centro de Ecodesarrollo, México.

DELGADO J, MARIO SALGADO Y MARGARITA C. 1997."Estructura metropolitana y Transporte", en Roberto Eibenschutz Hartman (Coord.) *Bases para la Planeación del Desarrollo Urbano en la Ciudad de México*, UAM, México, D.F.

DE LA TORRE, E. "La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías" y "El ferrocarril de Tacubaya", en *Historia Mexicana*, núm. 34 (pp.215-248) y núm. 35 (pp.376-393), México.

DEL REY POVEDA, LUIS ALBERTO. 1998.- *Las Expulsiones y Desplazamientos en las comunidades indígenas de los altos de Chiapas: Consecuencias no anticipadas de la modernización, America Latina, Hoy, Julio, Vol. 19, Salamanca, España.*

FERNANDO BRAVO, GERARDO. 1990. "El transporte colectivo como catalizador del proceso de modernización de las ciudades", en Perló Cohen, Manuel (Comp.) *La modernización de las ciudades en México.* UNAM. Instituto de Investigaciones sociales. México.

JIMENEZ SOLARES, CARLOS. 1997 *Acción Colectiva y Movimientos sociales. Nuevos enfoques Teóricos y Metodológicos.*- Universidad autónoma de Chapingo, Departamento de Sociología Regional, México.

GONZÁLEZ GÓMEZ, OVIDIO. 1991. "Las concesiones del transporte en Querétaro: Un caso, para la reflexión sobre el Estado mexicano", en revista *Sociológica* No. 6, año 6, UAQ, México.

GUILLEN RAÚL RODRÍGUEZ, 1995. "Subjetividad y acción colectiva: motín, revuelta y rebelión", en *Sociológica*, No. 27, año 10, Enero-Abril, UAM-AZCAPOTZANCO, México D.F.

HASSIG, R. 1990. Comercio tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI, Alianza Editorial Mexicana, México, 210 y 301 p.

HERNANDEZ GONZÁLEZ, JOAQUÍN Y JOAQUÍN FIGUEROA CUEVAS. 1990. "La relevancia de la investigación etnográfica en los estudios urbanos e identidad"; *Anuario de Estudios Urbanos*; No.2; UAM. México.

HENRY, ETIENNE. 1990. "Los metros y la modernización del transporte en América Latina" en Perló Cohen, Manuel (Comp.) *La modernización de las ciudades en México*. UNAM. Instituto de Investigaciones sociales. México.

HERNÁNDEZ VICENCIO, TANIA. 1995. *Los gremios de taxistas en Tijuana. Alternancia Política y corporativismo cetemista*, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana Baja California, México.

HALL P, Taylor. 1996. " Plotocal Science and the Three New Institutionalisms", *Political Studies*, Vol. 44.

HUERTA WONG, JUAN ENRIQUE. 2001, *Del campo, Institucionalización y mercado de la comunicación: Notas para un café*, Número 2 Enero-Junio.

IBARRA, VALENTÍN. 1981 "La acción estatal en el transporte de personas en el área urbana de la ciudad de México", en *Problemas de Vivienda y Urbanismo*. Revista Habitación FOVISSSTE, México.

ISLAS, FERNANDO. 1990. "Transporte urbano", en Perló Cohen, Manuel (Comp.) *La modernización de las ciudades en México*. UNAM. Instituto de Investigaciones sociales. México.

IZUNZA BIZUET, ALMA ENRIQUETA. 1997. "El sector de Autotransporte", en *Implementación de la política de Desarrollo Urbano-REGIONAL: El caso de la ciudad de San Cristóbal de Las Casas, (1980-1994)*, Tesis en la Maestría

de Estudios Regionales con Especialidad en Desarrollo Urbano, UNACH, Chiapas, México.

LAWRENCE, P Y LORSCH J.W. 1969. *Desarrollo de Organizaciones: Diagnóstico y Acción*. Serie Desarrollo Organizaciones. Centro Regional de Ayuda Técnica y Fondo Educativo Interamericano. S.A. México.

LE BOT, IVON. 1997. *Subcomandante Marcos. El sueño zapatista*, Plaza & Janés, México.

LOMELÍ GONZÁLES, ARTURO. 2009, *Maestros y poder: en los Pueblos Indios de Los Altos de Chiapas*, SEECH, Colección la lectura con hechos, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México.

MATTIACE, SHANNAN. 1998. "Espacios públicos y privados en la geografía política mexicana: política indígena y luchas nacionales para la ciudadanía y la democracia". En Sergio Tamayo (Coord) *Sistemas Urbanos: Actores Sociales y Ciudadanía*. UAM-Azcapozalco. México.

MEZA, GILBERTO Y ANTONIO PADILLA. 1991. *Actores sociales e insurgencia municipal en el México de los 80's*. El Nacional, México D.F.

MITH MARTINS, MA. MARCIA, VÍCTOR MANUEL DURAND P. 1995. *Actores y movimientos sociales urbanos y acceso a la ciudadanía*. Revista Ciudades No. 25, enero-marzo, RNIU, México.

MELUCCI, ALBERTO. 1997. "Movimientos Sociales Contemporáneos", en. *Historia. Cultura. Diseño Anuario de espacios urbanos*. # 4. UAM-AZCAPOZALCO. México DF

MURO, VÍCTOR GABRIEL Y MANUEL CANTO CHAC. (Coord.) 1991. *El estudio de los movimientos sociales: Teoría Método*. UAM-XOCHIMILCO. Colegio de Michoacán. México.

MUNCK, GERARDO L. 1995. "Algunos problemas conceptuales en el estudio de los movimientos sociales", en *Revista Mexicana de Sociología*, Año LVII/Núm. 3, julio-septiembre, UNAM/IIS.

NAVARRO BENÍTEZ, BERNARDO. 1990. "El transporte urbano: ¿punta de lanza para la modernidad?", en Perló Cohen, Manuel (Comp.) *La modernización de las ciudades en México*. UNAM. Instituto de Investigaciones sociales. México.

PÉREZ SEDEÑO, EULALIA. 2000. *Institución de la ciencia valores epistémicos y contextuales: un caso ejemplar*, Cuadernos PAGU, Dpto. de Lógica y Filosofía de la Ciencia, UPV/EHU, México.

PANIAGUA COELLO, MARIO AURELIO. 2001, *Expansión y regulación del suelo urbano en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas*, Tesis, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

RAMÍREZ SÁIZ, JUAN MANUEL. 1990 "Identidad en el movimiento urbano popular", en *Ciudades No. 7*, año 2, RNIU, julio-septiembre, pp. 8-14.

_____. 2000. "Pluralismo teórico y metodologías combinadas para el análisis de la acción colectiva", en *Movimientos sociales. Desafíos teóricos y metodológicos*, DESMOS-Universidad de Guadalajara, México.

RAMIREZ JUAN MANUEL Y JORGE REGALADO. 1997. *El debate nacional: 4 los actores sociales*, (coordinadores), Diana, Querétaro México.

SCHMITTER, PHILIPPE C. 1992. "¿Continúa el siglo del corporativismo?", en P. Schmitter y G. Lehmbruch (Coord.) *Neocorporativismo I. Más allá del Estado y el mercado*. Alianza. México.

TAMAYO FLORES-ALATORRE, SERGIO. 1996 "La teoría de la ciudadana en los estudios urbanos: Estado y sociedad, derechos ciudadanos y movimientos sociales", en *Anuario de Estudios Urbanos* No. 3. UAM-AZCAPOZALCO. México D.F. p. 205.

_____ 1996. *Violencia, no-violencia: en los movimientos sociales*. UAM-AZCAPOZALCO. México.

_____ 1998. "La práctica de la ciudadanía en la definición de la modernidad y las utopías urbanas". En Tamayo Sergio (Coord.) *Sistemas Urbanos: Actores Sociales y Ciudadanía*. UAM-Azcapozalco. México.

_____ 1999. "Del movimiento urbano popular al movimiento ciudadano", en *Estudios Sociológicos* XVII, (CHECAR FICHA CON SERGIO TAMAYO)

TURNER, B. 1968. "Citizenship and Capitalism, London, Allen & Unwin, citado en Tamayo-Alatorre, Sergio, *La teoría de la ciudadanía en los estudios urbanos: Estado y sociedad civil, derechos ciudadanos y movimientos sociales*. Anuario de Estudios Urbanos, no. 3 1996.

TILLY, CHARLES. 1995. "Los movimientos sociales como agrupaciones históricamente específicas de actuaciones políticas", en Julio Rubio Oca, *Actores, Clases Y Movimientos Sociales II*, Sociológica, UAM-AZCAPOZALCO, México.

TAPIA LUIS. 2009, Movimientos Sociales, Movimientos Societales y los no lugares de la política, Cuadernos del Pensamiento Crítico Latinoamericano · 17, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, México.

VALENTÍN, IBARRA. "La acción estatal en el transporte de personas en el área urbana de la ciudad de México, en. *Problemas de Vivienda y Urbanismo*. Revista Habitación No. 2 y 3. Abril-Septiembre. FOVISSSTE. México. D-F-. P.15.

GUDER FRANK, ANDRÉS. 1999.- Diez tesis acerca de los movimientos sociales.- Porrúa, México D.

PÁGINAS EN INTERNET

- *<http://redalyc.uaemex.mx>.
- * [htt:// gobernación.gob.mx](http://gobernación.gob.mx).
- * [htt://spazioinwind.libero.et/educcioneinchiapas/index: htm](http://spazioinwind.libero.it/educcioneinchiapas/index.htm)
- * [htt://historiadores de la prensa.com.mx](http://historiadoresde.laprensa.com.mx).
- * <http://www.albedrio.org/htm>

PRENSA ESCRITA

Cuarto Poder, 11 de mayo de 1998, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Cuarto Poder, 13 mayo de 1998, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

La Jornada, 18 de Enero de 1995, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

La Jornada, 23 de mayo, de 1995, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Expreso, 13 de Abril de 1995, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Expreso, 8 de marzo de 1995, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Expreso, 21 de marzo de 1996, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Expreso, 23 de Abril de 1996, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas,

Expreso 24 de Abril de 1996, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

El Sol del Soconusco, 17 abril de 1998, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas

ENTREVISTAS

Flavio Reyes Magos, exsecretario Regional de la CNOP, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, junio de 1998.

Jesús Guadalupe García De León.- Secretario General del Frente Único del Autotransporte de Los Altos de Chiapas. SA., junio 1998.

Integrante del grupo de asalariados afiliados a la UNAL, agosto 1998.

Manuel Collazo, Dirigente de la OPEACH, diciembre 1998.
Representante de la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos,

Juan Carlos García Zúñiga, Secretario del Consejo de la Coalición de Organizaciones Transportistas Región II Altos, Noviembre 1999.

Exdirigentes Transportistas, noviembre 1997.

ANEXOS

- Guía de entrevista a representantes de organizaciones transportistas.
- Solicitudes de organizaciones transportistas, para pertenecer al Órgano Técnico Auxiliar.
- normatividad del Órgano Técnico, capítulo II, de la Ley de Transporte.

GUIA DE ENTEVISTA A REPRESENTANTES DE ORGANIZACIONES
TRANSPORTISTASFECHA _____ NOMBRE _____ ORGA
NIZACIÓN _____ CARGO _____

En abril de 1986, el sistema transportista realiza una acción colectiva que los lleva a realizar un paro a nivel estatal que trae como resultado, acuerdos con organizaciones transportistas y autoridades municipales como estatales para solucionar el problema del pirataje.

Aunado a esto el gobernador Albores manda la iniciativa para que se apruebe la Ley del transporte, la cual fue aprobada y publicada. En esta Ley se establece la conformación del Órgano Técnico Auxiliar

1.- Antes de publicarse la Ley del Transporte, ¿Cómo era la participación de los transportistas en la toma de decisiones? Si había una participación, ¿Cuántos y quiénes eran los que participaban, de qué manera, y como estaba sustentada oficialmente su participación? (por medio de un Reglamento)

2.- ¿Cuándo y como se conforma el Órgano Técnico Auxiliar?

3.- ¿Cuál es el propósito de conformar este Órgano Técnico?

4.- ¿Qué opina sobre la participación de los transportistas en este Órgano?

5.- A partir que se conforma el Órgano Técnico. ¿Cómo se da el reparto de concesiones entre las organizaciones transportistas y cuáles fueron los acuerdos que se tomaron con gobierno del estado?

6.- ¿Quiénes y cómo participan en este reparto?

7.- Considera usted que se puede hablar de una nueva forma de relación entre los transportistas y Gobierno del Estado, diferente a la forma que venían relacionándose antes del movimiento transportista?

8.- ¿Qué organizaciones transportistas considera usted que tienen más presencia ante el gobierno del Estado. ¿por qué?

9.- ¿Cómo considera usted el papel que juegan ahora los sectores como la CTM, CNOP, etc.

10.- ¿Qué ventajas o desventajas les ha traído pertenecer al Órgano Técnico?

UNION DE TRANSPORTE "AGRUPACION 31 DE MARZO"

San Cristóbal Las Casas, Chiapas.

ASUNTO: Solicitud para participar en el Órgano
Técnico Auxiliar.

EXPEDIENTE No

San Cristóbal Las Casas, Chiapas, a 12 de agosto de 1999.

C. LIC. ROBERTO J. FUENTES DOMINGUEZ
COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTES
EN EL ESTADO.
TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.

Por medio de la presente, nos permitimos solicitarle integrar al Órgano Técnico Auxiliar al C. Rolando Esteban Terroso Ramos, en la modalidad TAXI, en el municipio de San Cristóbal Las Casas, Chiapas, quien fue nombrado para representar a esta Unión de transporte, de conformidad al Acta de Asamblea Extraordinaria de fecha 8 de Agosto de 1999, de conformidad a las adecuaciones y agregados de la Convocatoria publicada el 23 de diciembre de 1998, para conformar el Órgano Técnico Auxiliar, **en el Inciso B de la fecha de registro o Inscripción, que al calce dice: Para Organizaciones de nueva creación que no se inscriban hasta la fecha de cierre de la Convocatoria y/o con registro posterior a la misma, podrán incorporarse cuando reúnan los requisitos que se solicitan**, para tal efecto anexamos la siguiente documentación.

- a). Solicitud .
- b). Constancia de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, donde se acredite la vigencia de la Directiva.
- c). Acta de Asamblea de designación.
- d). Padrón actualizado de los miembros de la organización.
- e). Copia de la concesión y/o permiso del representante y de los miembros de la organización.
- f). Copia de licencia de manejo.
- g). Dos fotografías tamaño infantil del representante.
- h). Constancia original de no antecedentes penales.
- i). Constancia de residencia

Por la atención al presente le reiteramos nuestros agradecimientos.

SECRETARIO GENERAL
PROPAGANDA

SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN Y

Rolando E. Terroso Ramos

Mauricio A. Zúñiga De León

SECRETARIO DE ACTAS Y ACUERDOS

SECRETARIO DE FINANZAS

Isabel del R. García De León

José Ernesto Zúñiga De León.

SECRETARIO DE CONFLICTOS

SECRETARIO DE HONOR Y JUSTICIA

Luis Alfonso Giles García

José S. Zuñiga Rojas

UNION DE TRANSPORTISTAS Y MATERIALESTAS DE LA F.A.CH

San Cristóbal Las Casas, Chiapas.

ASUNTO: Solicitud para participar en el Órgano
Técnico Auxiliar.

EXPEDIENTE No

San Cristóbal Las Casas, Chiapas, a 12 de agosto de 1999.

C. LIC. ROBERTO J. FUENTES DOMINGUEZ
COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTES
EN EL ESTADO.
TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.

Por medio de la presente, nos permitimos solicitarle integrar al Órgano Técnico Auxiliar al C. Angel López Méndez , en la modalidad VOLTEOS, en el municipio de San Cristóbal Las Casas, Chiapas, quien fue nombrado para representar a esta Unión de transporte, de conformidad al Acta de Asamblea Extraordinaria de fecha 6 de Agosto de 1999, de conformidad a las adecuaciones y agregados de la Convocatoria publicada el 23 de diciembre de 1998 **en el Inciso B de la fecha de registro o Inscripción, que al calce dice: Para Organizaciones de nueva creación que no se inscriban hasta la fecha de cierre de la Convocatoria y/o con registro posterior a la misma, podrán incorporarse cuando reúnan los requisitos que se solicitan** para conformar el Órgano Técnico Auxiliar, , para tal efecto anexamos la siguiente documentación.

- a). Solicitud .
- b). Constancia de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, donde se acredite la vigencia de la Directiva.
- c). Acta de Asamblea de designación.
- d). Padrón actualizado de los miembros de la organización.
- e). Copia de la concesión y/o permiso del representante y de los miembros de la organización.
- f). Copia de licencia de manejo.
- g). Dos fotografías tamaño infantil del representante.
- h). Constancia original de no antecedentes penales.
- i). Constancia de residencia

Por la atención al presente le reiteramos nuestros agradecimientos.

SECRETARIO GENERAL
PROPAGANDA

SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN Y

Angel López Méndez

Hermelindo Velasco López

SECRETARIO DE ACTAS Y ACUERDOS

SECRETARIO DE FINANZAS

Cesar Eduardo Gómez Trujillo

Julio González Guzmán

SECRETARIO DE CONFLICTOS

SECRETARIO DE HONOR Y JUSTICIA

José Margarito Hernández Gutiérrez

Juan Espinosa Jiménez

UNION DE TRANSPORTES "PAKAL"

San Cristóbal Las Casas, Chiapas.

ASUNTO: Solicitud para participar en el Órgano
Técnico Auxiliar.

EXPEDIENTE No

San Cristóbal Las Casas, Chiapas, a 12 de agosto de 1999.

C. LIC. ROBERTO J. FUENTES DOMINGUEZ
COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTES
EN EL ESTADO.
TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.

Por medio de la presente, nos permitimos solicitarle integrar al Órgano Técnico Auxiliar al C. Santiago Jiménez Aguilar, en la modalidad TAXI, en el municipio de San Cristóbal Las Casas, Chiapas, quien fue nombrado para representar a esta Unión de transporte, de conformidad al Acta de Asamblea Extraordinaria de fecha 5 de Agosto de 1999, de conformidad a las adecuaciones y agregados de la Convocatoria publicada el 23 de diciembre de 1998, **en el Inciso B de la fecha de registro o Inscripción, que al calce dice: Para Organizaciones de nueva creación que no se inscriban hasta la fecha de cierre de la Convocatoria y/o con registro posterior a la misma, podrán incorporarse cuando reúnan los requisitos que se solicitan,** para conformar el Órgano Técnico Auxiliar, , para tal efecto anexamos la siguiente documentación.

- a). Solicitud .
- b). Constancia de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, donde se acredite la vigencia de la Directiva.
- c). Acta de Asamblea de designación.
- d). Padrón actualizado de los miembros de la organización.
- e). Copia de la concesión y/o permiso del representante y de los miembros de la organización.
- f). Copia de licencia de manejo.
- g). Dos fotografías tamaño infantil del representante.
- h). Constancia original de no antecedentes penales.
- i). Constancia de residencia

Por la atención al presente le reiteramos nuestros agradecimientos.

SECRETARIO GENERAL
PROPAGANDA

SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN Y

Santiago Jiménez Aguilar

Cesar Augusto García García

SECRETARIO DE ACTAS Y ACUERDOS

SECRETARIO DE FINANZAS

Jorge Enrique Velasco

Gerardo García Sánchez

SECRETARIO DE CONFLICTOS

SECRETARIO DE HONOR Y JUSTICIA

Tomas Gordillo López

Francisco Nicolas Herrera Hernández

UNION DE TRANSPORTE "GRAN DAVI'S"

San Cristóbal Las Casas, Chiapas.

ASUNTO: Solicitud para participar en el Órgano
Técnico Auxiliar.

EXPEDIENTE No

San Cristóbal Las Casas, Chiapas, a 12 de agosto de 1999.

C. LIC. ROBERTO J. FUENTES DOMINGUEZ
COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTES
EN EL ESTADO.
TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.

Por medio de la presente, nos permitimos solicitarle integrar al Órgano Técnico Auxiliar al C. DAVID OSEGUERA LOPEZ, en la modalidad TAXI, en el municipio de San Cristóbal Las Casas, Chiapas, quien fue nombrado para representar a esta Unión de transporte, de conformidad al Acta de Asamblea Extraordinaria de fecha 7 de Agosto de 1999, de conformidad a las adecuaciones y agregados de la Convocatoria , publicada el 23 de diciembre de 1998, **en el Inciso B de la fecha de registro o Inscripción, que al calce dice: Para Organizaciones de nueva creación que no se inscriban hasta la fecha de cierre de la Convocatoria y/o con registro posterior a la misma, podrán incorporarse cuando reúnan los requisitos que se solicitan, para conformar el Organo Técnico Auxiliar, para tal efecto anexamos la siguiente documentación.**

- a). Solicitud .
- b). Constancia de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, donde se acredite la vigencia de la Directiva.
- c). Acta de Asamblea de designación.
- d). Padrón actualizado de los miembros de la organización.
- e). Copia de la concesión y/o permiso del representante y de los miembros de la organización.
- f). Copia de licencia de manejo.
- g). Dos fotografías tamaño infantil del representante.

- h). Constancia original de no antecedentes penales.
- i). Constancia de residencia

Por la atención al presente le reiteramos nuestros agradecimientos.

SECRETARIO GENERAL
PROPAGANDA

SECRETARIO
SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN Y

SECRETARIO DE ACTAS Y ACUERDOS

SECRETARIO DE FINANZAS

SECRETARIO DE CONFLICTOS

SECRETARIO DE HONOR Y JUSTICIA

UNION DE PROPIETARIOS DE CAMIONES MATERIALISTAS PARA LA CONSTRUCCION

San Cristóbal Las Casas, Chiapas.

ASUNTO: Solicitud para participar en el Órgano
Técnico Auxiliar.

EXPEDIENTE No

San Cristóbal Las Casas, Chiapas, a 12 de agosto de 1999.

C. LIC. ROBERTO J. FUENTES DOMINGUEZ
COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTES
EN EL ESTADO.
TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.

Por medio de la presente, nos permitimos solicitarle integrar al Órgano Técnico Auxiliar al C. Juan Javier Ruiz Urbina, en la modalidad VOLTEO, en el municipio de San Cristóbal Las Casas, Chiapas, quien fue nombrado para representar a esta Unión de transporte, de conformidad al Acta de Asamblea Extraordinaria de fecha 4 de Agosto de 1999, de conformidad a las adecuaciones y agregados de la Convocatoria para conformar el Órgano Técnico Auxiliar, publicada el 23 de diciembre de 1998, para tal efecto anexamos la siguiente documentación.

- a). Solicitud .
- b). Constancia de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, donde se acredite la vigencia de la Directiva.
- c). Acta de Asamblea de designación.
- d). Padrón actualizado de los miembros de la organización.
- e). Copia de la concesión y/o permiso del representante y de los miembros de la organización.
- f). Copia de licencia de manejo.
- g). Dos fotografías tamaño infantil del representante.
- h). Constancia original de no antecedentes penales.

i). Constancia de residencia

Por la atención al presente le reiteramos nuestros agradecimientos.

SECRETARIO GENERAL

SECRETARIO DE ORGANIZACIÓN Y PROPAGANDA

SECRETARIO DE ACTAS Y ACUERDOS

SECRETARIO DE FINANZAS

SECRETARIO DE CONFLICTOS

SECRETARIO DE HONOR Y JUSTICIA

Capítulo II Del Órgano Técnico

Artículo 145.- El Órgano Técnico, con carácter de participación ciudadana y de organizaciones de transportistas legalmente concesionados o permisionados, según el caso, a que se refiere el artículo 4º, de la Ley, actuará como instancia de consulta y opinión, para orientar las políticas y programas relativos al transporte, mismo que tendrá las atribuciones siguientes:

Promover tareas de investigación, capacitación y de recopilación de información especializada en planeación, operación, diseño y mantenimiento de los servicios de transporte en todas sus modalidades y coordinarse con otras instituciones con objetivos afines a esta materia;

Emitir opinión, respecto a las solicitudes de concesiones de las mismas y regularizaciones para cambios de modalidad y reposición de concesiones del servicio público de transporte;

- III. Emitir opinión, en caso de otorgamiento de concesiones nuevas;
- IV. Proponer la construcción de estaciones terminales y servicios conexos al transporte, en paraderos, en los lugares adyacentes a las vías de jurisdicción estatal, estaciones de guarda y servicio;
- V. Sugerir medidas tendientes a mejorar la realización de maniobras y servicios conexos relacionados con el transporte;
- VI. Opinar, sobre los proyectos de autorización o modificación de las tarifas que vayan a ser sometidas a la decisión del Ejecutivo Estatal, para ser aplicadas por los concesionarios del transporte y servicios conexos;
- VII. Recomendar el establecimiento de nuevas zonas de operación al transporte que cuenta con este tipo de autorización; así como, opinar respecto a los proyectos de autorización o modificación de itinerarios de rutas de nueva creación o de rutas establecidas;
- VIII. Recomendar la construcción de obras que ayuden a mejorar la vialidad o sugerir la cancelación de las que puedan afectarla; así como, proponer los estudios y proyectos de vialidad y reestructuración de los servicios de transporte de pasajeros y de carga;
- IX. Promover la instalación o explotación de nuevos servicios de transporte para el futuro, como consecuencia del desarrollo de la Entidad, de los Municipios y de los centros de población en general;
- X. Formular y aplicar su Reglamento Interno; y,
- XI. Las que le asignen la Ley, este Reglamento y demás ordenamientos relativos.

Artículo 146.- El Órgano Técnico, funcionará en pleno, para el caso de dictaminaciones de concesiones, éstas se efectuarán en sesiones públicas por Municipio y por modalidad del servicio, su integración será en la forma siguiente:

- I. Un Presidente, que será el Coordinador;
- II. Un Vicepresidente, que será el Coordinador Operativo de la Coordinación, quien suplirá al Presidente en sus ausencias;
- III. Un Secretario Técnico, que será nombrado y removido por el Presidente;
- IV. Un Secretario de Actas y Acuerdos, que será el Director de Concesiones y Autorizaciones de la Coordinación;
- V. Un Consejero Propietario por cada uno de los sectores público, privado y social, entre los que se deberán contar a los representantes de los transportistas agrupados en organizaciones de concesionarios y/o permisionarios, según el caso, que acrediten representatividad por Municipio y modalidad, contando también con participación ciudadana, tal y como a continuación se señala:
 - A) Un representante de la Secretaría de Gobierno;
 - B) Un representante de la Secretaría de Planeación y Finanzas;
 - C) Un representante de la Secretaría de Seguridad Pública;
 - D) Un representante de la Dirección General del Centro S. C. T. Chiapas;
 - E) Un representante de la Fiscalía General del Estado;
 - F) El Presidente de la Comisión de Transportes del H. Congreso del Estado;
 - G) Un representante de cada una de las organizaciones de transportistas que reúnan el perfil especificado en la convocatoria respectiva, de conformidad con la Ley y el presente Reglamento; y,
 - H) Un representante del Ayuntamiento del Municipio a dictaminar.

Para los casos de atención a asuntos de índole general y que tenga injerencia para todo el Estado, la Coordinación, podrá tomar en cuenta a las organizaciones de transportistas que tengan representatividad a nivel estatal.