

El caciquismo en México: la otra cara de la democracia mexicana. El caso del caciquismo urbano en el Estado de México

Ismael Solís Sánchez*

Resumen

El presente artículo presenta un análisis sobre el surgimiento y consolidación del cacicazgo en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México. A partir del análisis de este caso, se llega a la conclusión de que la presencia actual del caciquismo en tanto forma de ejercicio del poder informal, personalista y arbitrario, constituye uno de los retos de la democracia en México.

Palabras clave: cacicazgo, sistema político mexicano, México, ejercicio de poder, democracia

Abstract

This article presents an analysis of the emergence and consolidation of the chiefdom in public transport organizations at the northeastern of the state of Mexico. From the analysis of this case, it concludes that the current presence of despotism as a form of exercise power in a personalistic and arbitrary way is one of the challenges of democracy in Mexico.

Keywords: chiefdom, Mexican political system, Mexico, exercise of power, democracy.

Introducción

Durante las últimas cuatro décadas, la mayoría de los países latinoamericanos han presentado importantes cambios en lo político. Durante ese lapso tuvo lugar en América Latina un proceso de transición política que derivó, en algunos casos, en el fin de las dictaduras militares y de los regímenes autoritarios. Sin embargo, autores como Guillermo O'Donnell han llamado la atención en torno a ciertas problemáticas relacionadas con la consolidación de la democracia en la región y sobre la calidad de la misma. Entre esos “problemas”, si se desea llamarlos así, además de la creciente desigualdad social, se encuentra la existencia de las llamadas “zonas marrones”, territorios donde no es efectiva la legalidad del Estado

Recibido: 7 de junio de 2015. *Aceptado:* 18 de noviembre de 2015.

* Ganador en la categoría “B” (egresados titulados de la UNAM u otras instituciones de Educación Superior afines al área de Ciencias Sociales y Humanidades) del *Sexto Concurso de Ensayo Político “Carlos Sirvent Gutiérrez”*, de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 2014. Licenciado en Sociología por la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. Correo electrónico: ism2280@hotmail.com.

y donde persisten “regímenes autoritarios subnacionales”, cuyos actores “funcionan sobre la base de instituciones informales tales como el personalismo, familismo, prebendarismo, caciquismo y similares” (O’Donnell, 2004: 53). Para el caso mexicano, si bien es posible hablar de un reciente proceso de democratización política en el plano local y nacional, también es factible hacer referencia a la vigencia de formas de ejercicio del poder personalista, arbitrario y autoritario, tales como el caciquismo.

El objetivo del presente ensayo es analizar precisamente una forma de liderazgo político informal y personalista que ha sido consustancial a la realidad política mexicana pasada y presente: el cacique. Particularmente, se desea examinar el surgimiento y consolidación del caciquismo en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México. El análisis está centrado en el líder transportista “Pedro Sánchez”,¹ dirigente vitalicio de la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA), quien además de ejercer una considerable influencia en el sector de transporte público en el noreste de la entidad mexiquense, ha logrado formar una amplia clientela política que moviliza durante los procesos electorales, convirtiéndose con ello en un personaje sumamente importante en la política local. A partir de este análisis de caso, se reflexiona brevemente en torno a la continuidad de este fenómeno sociopolítico y sobre sus implicaciones para el desarrollo democrático de México.

Las reflexiones vertidas en este ensayo se circunscriben al periodo 2006-2013 y tienen como límite espacial los municipios mexiquenses de Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán, Atizapán de Zaragoza, Tlalnepantla de Baz, Ecatepec de Morelos, Naucalpan, Tultitlán, Nicolás Romero, Zumpango, Tepotzotlán y Huehuetoca. Esta delimitación obedece a que en dichos municipios se deja sentir con mayor intensidad la influencia política de Pedro Sánchez. Además, durante ese periodo y en dichos territorios, el líder transportista ha dirigido una lucha en contra de transportistas adheridos a la organización Antorcha Campesina, conflicto motivado por la búsqueda del control de rutas y empresas de transporte público en dichos municipios. Estas confrontaciones permiten observar con mayor claridad el poder político que ostenta el líder transportista en la entidad mexiquense.

Para cumplir con los objetivos planteados en este ensayo, se efectuó una revisión bibliográfica y hemerográfica del fenómeno del caciquismo en México, en específico del caciquismo en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México. Asimismo, se consideró pertinente incluir en el ensayo información recabada directamente en campo, con el

¹ “Pedro Sánchez” es un nombre inventado por obvias razones.

objetivo de exponer de manera más detallada la forma de operar del líder transportista aludido.

¿Por qué llevar a cabo un análisis del caciquismo urbano en México? En primer lugar, el estudio de la política caciquil, esto es, el análisis de los factores sociales y políticos que han facilitado la continuidad de este tipo de liderazgo político en un determinado espacio y tiempo, así como la forma de operar del cacique, es sumamente relevante porque permite comprender de manera más completa los alcances del cambio político democrático ocurrido en México en las últimas décadas. En virtud de ello, resulta imprescindible analizar no sólo los procesos de democratización política que han tenido lugar en México, sino también estudiar la “otra cara” de la democracia mexicana, esto es, analizar la continuidad de formas de liderazgo político y formas de hacer política más cercanas al autoritarismo que al ideal de la democracia liberal. Si no se procede a ello, se tendrá una imagen sumamente parcial e incompleta de dichos procesos.

El trabajo se encuentra estructurado en dos apartados generales y conclusiones. En el primero se lleva a cabo una revisión conceptual del fenómeno del caciquismo en México y se propone una definición del mismo. Este marco analítico será de gran ayuda para analizar, en el segundo apartado, el cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones del transporte público. En este segundo apartado se examinan los factores sociales y políticos que dieron origen al cacicazgo de Pedro Sánchez, su influencia en el sector de transporte público en el noreste del Estado de México, su ascendencia política en el municipio mexiquense de Cuautitlán Izcalli, así como los enfrentamientos por el control de empresas, concesiones y rutas de transporte público que ha protagonizado el líder transportista. En las conclusiones se realiza una breve recapitulación de lo tratado a lo largo del ensayo y se realiza una breve reflexión en torno a las implicaciones que tiene el caciquismo en la democracia mexicana.

I. El caciquismo en México: una aproximación conceptual

La palabra “cacique”

es una corrupción de *kassequa*, vocablo arahuaco con que se denominaba a los jefes indígenas que encontró Colón en La Española en 1492. El término se llevó del Caribe al resto de las tierras conquistadas a nombre de la Corona española, pero también cruzó el Atlántico en sentido inverso y se introdujo en el lenguaje político de la península ibérica (Meyer, 2000; véase también Alegría, 1952).

El término cacique apareció por primera vez en castellano en el *Diario de Colón* (Mestre, 1988: 280). En 1884, la Real Academia de la Lengua Española incorporó dicha palabra en su *Diccionario*, con dos significados: 1. “Señor de vasallos o superior en alguna provincia o pueblo de indios”; y 2. “Persona que en un pueblo o monarca ejerce excesiva influencia en asuntos políticos o administrativos” (RALE, 2010).

En una definición clásica del fenómeno, Paúl Friedrich argumenta:

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

Luisa Paré entiende el caciquismo como

un ejercicio informal y personal del poder a nivel local o regional en áreas rurales, caracterizado por sus actividades de mediación entre el pueblo y el aparato gubernamental, actividades posibles gracias al control y a la manipulación de los canales de comunicación, especialmente el sistema de autoridad (Paré, 1972: 337).

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

Fernando Salmerón Castro ha llamado la atención en torno a la importancia de definir al cacique con base en el papel de intermediación política que ejerce: “Precisamente, el papel relevante del cacique es su papel como intermediario; todos los aspectos folclóricos que caracterizan a un intermediario como cacique son eso más bien, aspectos folclóricos, y no aspectos estructurales importantes” (Salmerón, 1992: 85). El intermediario político “tiene poder en dos niveles al menos: manipula el control que tiene en cada nivel sobre alguna fuente de poder para fortalecer su posición en los demás niveles” (Salmerón, *Ibid.*, pp. 87-121). Además, el autor introduce la idea de monopolio:

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

Asimismo, la capacidad de mantenerse como el *único* intermediario político en un determinado espacio, es posible gracias a los diversos medios coercitivos de los cuales puede valerse, incluida la violencia “como amenazante soporte del poder” (Salmerón, *Ibid.*, p. 110).

Ahora bien, con el objetivo de utilizar una noción clara del concepto de “caciquismo”, resulta conveniente encontrar los elementos definitorios centrales de dicho término, de tal manera que sea posible distinguir el caciquismo de otras formas de ejercicio del poder con las cuales aquél puede ser fácilmente confundido (como el caudillismo, por ejemplo). En virtud de ello, es necesario afirmar que son dos los elementos centrales de la definición de caciquismo: constituye una forma de ejercicio del poder en el que alguien ejerce: 1. *el monopolio de la intermediación política* entre dos ámbitos de acción y, además, 2. *controla recursos estratégicos*. Y aunque en un contexto sociopolítico concreto, las características del cacique que se pretende estudiar pueden variar, el monopolio de la intermediación política y el control de recursos estratégicos son elementos que siempre están presentes en el ejercicio del poder caciquil. Asimismo, los recursos estratégicos constituyen una de las fuentes de poder de los cacicazgos, y pueden ser de carácter económico, político-administrativo, cultural, entre otros, o una combinación de ellos. Los recursos estratégicos son tales en la medida en que otorgan un considerable poder (ya sea social, político y/o económico) a quien los controla, pues dichos recursos son escasos y normalmente responden a la satisfacción de determinadas necesidades sociales.

A partir de las ideas precedentes, y con base en las definiciones citadas, es posible definir al cacique como un actor económico, político y social, que dentro de un sistema de relaciones clientelares monopoliza la intermediación política entre diferentes niveles o ámbitos de acción (localidad-región-Estado; organización-Estado) y de los canales de acceso a cada uno de esos niveles. El cacique controla recursos estratégicos del medio en el que opera y su estilo de mando se caracteriza por el ejercicio del poder personalista, informal, autocrático, muchas veces arbitrario y en ocasiones con tintes carismáticos.

Su ejercicio del poder se apoya en redes de parentesco, de dependientes y seguidores. Para hacer valer sus intereses y seguir manteniendo su posición privilegiada, puede emplear la violencia en distintos grados, cuando otros medios de persuasión o coacción más sutiles no funcionan. De esta manera, ante el cuestionamiento de su autoridad, es muy probable que utilice la violencia. Su posición privilegiada le permite tener acceso a diversos beneficios (materiales, económicos, políticos, entre otros), mismos que en una parte distribuye a su red personal de apoyo y, de forma más amplia, a su clientela. Dentro sus actividades destaca el control político y económico de aquellos en que recae su influencia, y el control y encauzamiento de demandas sociales diversas. Asimismo, el cacique tiene como una de sus tareas garantizar la movilización de apoyos sociales y políticos en favor de las autoridades gubernamentales de los distintos niveles, algún partido político, un grupo político, un líder político o de otro cacique de mayor jerarquía, todo lo cual le permite formar parte del bloque en el poder y contar con el apoyo político del mismo.

Este marco conceptual será de gran ayuda para analizar el cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México, temática que será abordada en el siguiente apartado.

II. El caciquismo en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México

1. El surgimiento y consolidación del cacicazgo

El surgimiento del cacicazgo de Pedro Sánchez, así como de otros cacicazgos del transporte público que tienen presencia en el Estado de México (y de forma general, el auge y expansión de las empresas y organizaciones de transportistas del servicio público en la entidad mexiquense) fue posible gracias a la conjugación de tres factores, a saber:

- a) El acelerado proceso de conurbación de los municipios mexiquenses ocurrido durante el periodo 1950-1980 del siglo pasado, y con ello el aumento de las necesidades de movilidad de su población;
- b) La formación de un poderoso grupo político bajo el liderazgo del entonces gobernador Carlos Hank González, de cuyo apoyo político se beneficiaron la mayoría de los actuales líderes transportistas mexiquenses;
- c) Los cambios en la política gubernamental respecto del sector de transporte público en la entidad mexiquense, cambios ocurridos durante los

años ochenta y noventa del siglo pasado, cuya característica central es el retraimiento del gobierno estatal en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en los principales municipios urbanizados.

En primer lugar, el surgimiento del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el Estado de México tiene como trasfondo el proceso de urbanización de los municipios mexiquenses ocurrido durante el periodo 1950-1980 y, en general, la expansión urbana que dio origen a lo que hoy se conoce como la Zona Metropolitana del Valle de México. Dicho proceso de expansión urbana obedeció a diversos factores, tales como las políticas de desarrollo industrial y habitacional impulsadas por los gobernadores mexiquenses en dicho periodo, la migración campo-ciudad, la migración intraurbana, la regularización de los terrenos conurbados, entre otros (Esquivel, Flores y Ponce, 2006).

Evidentemente, la expansión urbana generó un contexto socioeconómico idóneo para el surgimiento y consolidación de nuevas empresas y organizaciones de transportistas, así como de nuevos liderazgos en el sector. El acelerado proceso de industrialización y de poblamiento de los municipios conurbados hizo necesaria la creación de nuevas rutas de transporte que articularan las viviendas con las zonas industriales. Así, las necesidades de movilidad de una población que crecía rápidamente fueron satisfechas, en parte, por los líderes transportistas y sus agremiados, y al mismo tiempo los primeros empezaron a ostentar un considerable poder no sólo en el sector de transporte público, sino en la política local (para un análisis del transporte público y su impacto en el proceso de urbanización de los municipios mexiquenses, véase Legorreta, 1989).²

En segundo lugar, un factor importante que dio lugar al surgimiento y consolidación del cacicazgo de Pedro Sánchez en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México, lo constituyen las relaciones políticas y parentela que el líder transportista sostuvo con el enton-

² Como ejemplo de ello se encuentra el cacicazgo del recientemente finado Vicente Coss Ramírez en el municipio de Ecatepec. Coss Ramírez construyó su cacicazgo en el municipio de Ecatepec “escudado en su relación de compadrazgo con Hank González” (Maldonado, 2002: 195). Vicente Coss controló durante poco más de dos décadas (1970-1995) la política interna y externa de Ecatepec. Este control fue posible gracias a la relación de compadrazgo que sostuvo con el entonces gobernador mexiquense Carlos Hank González (Maldonado, 2002: 194; Maldonado, 2005: 240), a la estructura corporativa que tejió en el municipio (y cuya base fue el control del transporte público en ese territorio) y al poder que adquirió y sigue teniendo el grupo político que fundó: *La Curva* (Ballinas, 2000 y Najar, 2000). Fue presidente municipal en dos periodos (1973-1975 y 1991-1993) y diputado local en dos ocasiones y diputado federal en una ocasión.

ces gobernador mexiquense Carlos Hank González. La parentela de Pedro Sánchez (se casó con una de sus sobrinas) con el polémico gobernador, le permitió al primero acercarse a la política mexiquense y extender sus redes políticas e influencia política a nivel local. Cabe afirmar que la llegada de Hank González a la gubernatura del Estado de México en 1969 trajo consigo la creación de un nuevo grupo político apoyado en una red de cacicazgos locales y regionales (Maldonado, 2002; Maldonado, 2003). Así, el hankinsmo impulsó a muchos caciques mexiquenses, entre ellos a varios caciques del transporte público como Vicente Coss Ramírez y posteriormente Pedro Sánchez, quien transitó de la política al negocio del transporte público.

En tercer lugar, en relación a los cambios en la política de transporte público en la entidad mexiquense, conviene recordar que con la creación de la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 en 1981, se minó la influencia política del entonces cacique del transporte Rubén Figueroa (líder de la Alianza de Camioneros) en la capital del país, pero también limitó el poder de los transportistas mexiquenses que operaban en los municipios conurbados, adonde llegaban algunos recorridos de la *Ruta 100* y donde el propio gobierno estatal brindaba el servicio a través de los autobuses conocidos popularmente como “pitufos.” Al respecto, el investigador Jorge Legorreta argumenta:

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

En efecto, el 2 de febrero de 1982 se creó la Comisión del Transportes del Estado de México (COTREM), un organismo público descentralizado encargado de planear, organizar y prestar el servicio de transporte público en los municipios conurbados de la entidad mexiquense. Para ello se pusieron en operación los organismos descentralizados de carácter paramunicipal: los Sistemas de Transporte Troncal. Empero, al mismo tiempo que desapareció la *Ruta 100* en el año de 1995, el gobierno mexiquense decidió licitar las rutas de transporte

público de los sistemas troncales, beneficiándose con ello Pedro Sánchez y otros líderes transportistas mexiquenses. Por ejemplo, Pedro Sánchez adquirió parte de las rutas que cubría el Sistema de Transporte Troncal Cuautitlán Izcalli, con derroteros a Atizapán y a la estación Cuatro Caminos, del Metro. En conclusión, el retraimiento del gobierno estatal en la prestación del servicio público de transporte propició la concentración en unas cuantas manos de las concesiones y rutas de transporte público en los municipios mexiquenses conurbados, así como la concentración de los beneficios económicos y del poder político que implica el control de dicho sector.³ Una vez que se han analizado los factores sociales y políticos que dieron origen al cacicazgo de Pedro Sánchez, corresponde ahora estudiar la manera en que el líder transportista ha logrado ejercer una considerable influencia en el sector de transporte público en el noreste del Estado de México.

2. El poder político de los transportistas

Las concesiones, empresas y rutas de transporte público constituyen un recurso estratégico de poder para los líderes transportistas (y por ello son objeto de disputa), debido a que además de proporcionarles considerables ingresos a partir de la explotación de la fuerza de trabajo de quienes se encargan de trabajar las unidades de transporte, dichos recursos les provee también un poder social y político que les permite movilizar a sus agremiados no sólo durante los procesos electorales, sino en todos aquellos eventos donde es necesario defender sus intereses particulares y de grupo. Gracias a los cargos públicos que ocupó (fue presidente municipal de Cuautitlán Izcalli y subprocurador de Justicia en la entidad) y a las relaciones de amistad y conexiones políticas que estableció a partir de dichos cargos, Pedro Sánchez logró extender y consolidar un monopolio sobre las concesiones y rutas de transporte público en el noreste del Estado de México, principalmente en Cuautitlán Izcalli y municipios circundantes.

³ Tal como señala una nota periodística: “La modernización del transporte —que comenzó con el decreto de quiebra de *Ruta 100*— tiene ya actores que se han favorecido de la incertidumbre que ha dejado el prolongado proceso. Los 57 derroteros metropolitanos que operaba *Ruta 100* ya son controlados por los grandes grupos de transportistas del estado de México, en su mayoría ligados a Carlos Hank González. Hoy, los trayectos son cubiertos por los mexiquenses: Vicente Coss, en Ecatepec, cuyos intereses van más allá del transporte y se ubican en el terreno de la política municipal; [Pedro Sánchez], que controla el transporte en Atizapán; Guadalupe Uribe y Román Dávila, en Naucalpan; Adolfo Toledano, en la zona de Texcoco, y Antonio Aboytes, en el área de Chalco” (Editorial, 1996).

El líder transportista tiene bajo su control a más de tres mil unidades de transporte de pasajeros (combis, microbuses y autobuses urbanos) (Rivera, 2011a) que administra por medio de la empresa de transportes Izcalli García Aguilera, S.A de C.V (IZGASA), fundada por él a mediados de 1991 y a través de la cual controla el transporte público en el municipio de Cuautitlán Izcalli. Además, cuenta con participaciones en otras empresas que operan en el noreste de la entidad mexiquense y que están integradas a la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA) (organización que él mismo preside), la cual tiene bajo su dominio a poco más de ocho mil concesiones de transporte público (Rivera, 2011b). Asimismo, posee inversiones en la Línea II del Mexibús, en la que 21 empresas de transportistas, la mayoría de ellas adheridas a la AAA, formaron la compañía Transcomunicador Mexiquense, consorcio que obtuvo la concesión para operar dicha línea y cuyo presidente del Consejo de Administración es Juan Sánchez Peláez, uno de los líderes de la AAA y persona cercana a Pedro Sánchez (Anaya, 2011; Rivera, 2011c; López, 2011).⁴ De tal suerte que a través de IZGASA y otras empresas, el líder transportista ejerce una considerable influencia en el ámbito del transporte público del municipio de Cuautitlán Izcalli, pero a través de la AAA su influencia en el sector se extiende a los municipios circundantes y alcanza el nivel estatal.⁵

El líder transportista ha ejercido el monopolio de la intermediación política entre los transportistas adheridos a las empresas y organizaciones de transporte que controla, y las autoridades del gobierno estatal; es decir, se ha erigido como *el único* con la “autoridad” para mediar las demandas de los

⁴ Resulta conveniente afirmar en este punto que la introducción de sistemas transporte público masivo en el noreste del Estado de México, como el Tren Suburbano y el Mexibús, no ha vulnerado la influencia que ejerce Pedro Sánchez y la AAA sobre el sector de transporte público en dicho territorio. En el caso de la Línea II del Mexibús, los transportistas mexiquenses fueron integrados al proyecto y son ellos los encargados tanto de operar dicha línea como de alimentar de pasajeros sus estaciones. Ahora bien, la puesta en operación del Tren Suburbano (el cual puede considerarse un éxito limitado, pues es subutilizado debido a su alto costo y al deficiente sistema de alimentación de sus estaciones) (Navarro, 2010: 206; Jiménez, 2013; Barrera, 2013), no derivó en la revocación de las concesiones de rutas de transporte público (taxis colectivos) sino que tuvo lugar una reestructuración de las mismas, en la que los transportistas se encargarían de alimentar las estaciones de este medio de transporte. Lo anterior es un ejemplo de cómo los líderes transportistas mexiquenses y sus agremiados han sabido “adaptarse” a los cambios en las políticas de transporte público en el Estado de México, lo cual se debe en gran medida a la capacidad de negociación política que poseen.

⁵ En la prensa local y en los discursos de sus enemigos políticos, se hace referencia a Pedro Sánchez como alguien que detenta un poder casi absoluto sobre el transporte público en el Valle de México. “Dirigente vitalicio del transporte en el Estado de México”, “Pulpo camionero”, “cacique camionero”, “gánster del transporte”, entre otros, son algunos sobrenombres que se pueden leer en la prensa local y que hacen referencia al líder transportista.

transportistas ante las autoridades del transporte y demás dependencias de gobierno, y también es reconocido y legitimado formal e informalmente por éstas como el intermediario exclusivo de los transportistas del noreste de la entidad mexiquense. Dentro del tipo de demandas y beneficios que mediatiza el líder transportista, destacan los apoyos económicos y administrativos para la obtención de concesiones de transporte público y la renovación de las mismas, la gestión de alzas en las tarifas de transporte⁶ y la obtención de subsidios en el costo de los diversos trámites que el transportista debe realizar ante la autoridad del transporte local.⁷

Durante poco más de dos décadas, Pedro Sánchez ha sido reconocido y apoyado por los diferentes actores políticos y gubernamentales del Estado de México, lo cual se hace evidente en el otorgamiento preferencial de concesiones y el reconocimiento legal de empresas transportistas que ha hecho la Secretaría de Transporte mexiquense en favor del cacique del transporte, negándole dichos beneficios a otras organizaciones.⁸

⁶ En 2013, los principales líderes transportistas del Valle de México y del Valle de Toluca exigieron al gobierno estatal un aumento en las tarifas de transporte público. Pedro Sánchez era uno de los principales promotores de dicho aumento. En las negociaciones que realizó con el gobierno estatal, recibió el apoyo de la mayoría de los líderes transportistas mexiquenses (Editorial, 2012). En 2012, Pedro Sánchez afirmó que el precio real del pasaje en la entidad era de 21 pesos, por lo que advirtió: “El Gobierno del Estado de México ya tiene nuestra petición y deberá acondicionar la tarifa del transporte público a los costos actuales, aunque siempre estaremos por debajo [de los 21 pesos], pero la petición formal es de 10 pesos para los valle de México y Toluca” (Venegas, 2012). En abril de 2013, transportistas del Valle de México y Toluca amenazaron con realizar un paro en la prestación del servicio si no se autorizaba un alza en el costo del transporte (Editorial, 2013). Al final, el gobierno mexiquense aprobó el aumento de un peso al costo del pasaje para el servicio colectivo de transporte, que pasó de siete a ocho pesos.

⁷ Por ejemplo, en agosto de 2012, después de reunirse con presidentes, delegados y líderes transportistas de Naucalpan y Cuautitlán, el entonces secretario de transporte mexiquense, Jaime Barrera Velázquez, anunció diversos subsidios de cien por ciento en el pago de trámites en respuesta a una solicitud que le hicieran los transportistas al gobernador Eruviel Ávila Villegas durante su campaña política (GEM, 2012).

⁸ En febrero de 2012, la organización Antorcha Campesina emitió un comunicado dirigido al Gobernador del Estado y a la opinión pública, en el cual afirmó lo siguiente: “Es también inobjetable que desde la dependencia estatal continuamente salen nuevas concesiones dirigidas, única y exclusivamente, a favor de [Pedro Sánchez] y compañía para acrecentar su monopolio, que rebasa las 10 mil concesiones, lo que da lugar a la presunción de la existencia de corruptelas” (*Antorcha Campesina*, 2012). Por el contrario, la autoridad del transporte no hizo nada para evitar que en septiembre y octubre de 2012 Pedro Sánchez invadiera y finalmente se apoderara de la ruta que cubría la empresa disidente Naucalpan 2000. Una vez ocupada, “la Secretaría del Transporte le otorgó placas a IZGASA en menos de 15 días, mientras que a quienes operaron la ruta durante más de 11 años les fueron negadas varias veces” (Méndez y Maldonado, 2012: 13).

Ahora bien, un elemento importante del proceso de intermediación política caciquil lo constituye el apoyo político que los intermediarios pueden otorgar a los grupos políticos y gobernantes en turno. Los líderes transportistas mexiquenses han garantizado dicho apoyo a través de la movilización electoral de sus agremiados, así como el acarreo de personas a mítines y a los lugares de votación, lo anterior a cambio de obtener preferencias en el otorgamiento de concesiones y la autorización de alzas en las tarifas del servicio público de transporte. Tal como señala Elpidio Hernández para el caso mexiquense:

En tiempos electorales, los transportistas no dudan en ofrecer su capital político y nutrido aplauso a todo aquel aspirante que prometa respetarles o ampliarles el negocio; ponen al servicio las inagotables flotillas de autobuses para el acarreo de candidatos, comitivas y simpatizantes (Hernández, 2010).

El líder transportista apoyó la campaña política de Arturo Montiel para ocupar la gubernatura del Estado de México, cargo que finalmente asumió para el periodo 1999-2005. El apoyo político se materializó en el préstamo de camiones para el traslado de personas a los mítines y actos de campaña y la movilización electoral de su estructura corporativa el día de las elecciones. Estas actividades las ha realizado en favor del Partido de la Revolución Institucional (PRI) y de los sucesivos gobernadores mexiquenses. Actualmente, además de estos servicios, sus unidades de transporte sirven como medio de propaganda política, pues muchas de ellas portan propaganda en favor del PRI, así como consignas de agradecimiento al gobierno estatal en temas relacionados con el transporte público.

Pedro Sánchez fue presidente municipal de Cuautitlán Izcalli durante el periodo 1988-1990. Durante la administración de Arturo Montiel, el líder transportista asumió los cargos más importantes de su carrera como funcionario público: fue subprocurador de Justicia en el Estado y posteriormente titular de la Fiscalía Especializada contra Delitos al Medio Ambiente y Tala Clandestina, de la Procuraduría General de Justicia del Estado de México (PGJEM).

Como ejemplo de la influencia política de Pedro Sánchez en el municipio de Cuautitlán Izcalli, conviene citar el “bloqueo” que hizo el líder transportista a la administración del panista David Ulises Guzmán Palma, quien siendo presidente municipal de Cuautitlán Izcalli durante el periodo 2006-2009 se enfrentó en diferentes ocasiones con aquél. Al inicio de su administración en este municipio, Ulises Guzmán impulsó un sistema de transporte parecido al Metrobús (el *Izcallibús*), el cual contaría con una extensión aproximada de 25 kilómetros, con 26 estaciones, y tendría como objetivo el traslado de pasajeros de Cuautitlán Izcalli hacia la autopista México-Querétaro y la

estación Cuautitlán del Tren Suburbano. Empero, en el ambicioso proyecto, el presidente municipal no tomó en cuenta a los transportistas adheridos a IZGASA y a la AAA, dirigidos por Pedro Sánchez. En esa ocasión, el líder transportista afirmó que el edil panista excluyó de las negociaciones a ocho mil prestadores del servicio de transporte público y que el presidente municipal evidenciaba “falta de oficio político” al negociar primero con inversionistas extranjeros y no con los transportistas, por lo que señaló que iba a “descarrilar” la propuesta del edil (Chávez y Ramón, 2006; Barrera, 2006; Huerta, 2007). En septiembre de 2006, el presidente municipal suspendió el recorrido de prueba del *Izcallibús* ante la amenaza de agresiones: “Ayer recibimos unas llamadas del Gobierno del Estado y nos dijeron que un líder principal de transportistas de Cuautitlán Izcalli amenazó con quemarnos el camión si lo veía circulando, y yo simplemente digo que ése no es el objetivo”, señaló el edil (Tello, 2007). Las presiones del líder transportista provocaron que el proyecto del *Izcallibús* fracasara, lo cual significó para el municipio la pérdida de cuantiosos recursos que se invirtieron en la realización de los estudios necesarios para concretizar el proyecto, así como un considerable costo político para el presidente municipal.

Asimismo, durante el gobierno municipal de Ulises Guzmán, el cacique del transporte público suscitó una serie de bloqueos de varias de las avenidas principales del municipio, lo que afectó la imagen del gobierno del entonces presidente municipal. Por ejemplo, en septiembre de 2007, transportistas de la AAA bloquearon las avenidas periféricas del Palacio Municipal, acciones que generaron descontento entre la ciudadanía, la cual constató la incapacidad del edil de contrarrestar el poder del líder transportistas y la impunidad con la que éste se conducía. Ante estos hechos, el presidente municipal señaló que “estas movilizaciones han sido sistemáticas, persiguiendo el claro objetivo de bloquear al Ayuntamiento y generar malestar entre la ciudadanía” (Editorial, 2007). En junio de 2008, después de un enfrentamiento con transportistas partidarios de Tomás Moreno, otro líder transportista, simpatizantes de Pedro Sánchez instalaron siete retenes en las principales avenidas del municipio, lo cual provocó caos vial y malestar ciudadano. Ulises Guzmán responsabilizó al líder transportistas de los bloqueos y señaló: “No podemos seguir en manos de un violento” (Chávez, 2008).⁹

⁹ Aunque no hace referencia explícitamente a Pedro Sánchez, Salvador Maldonado se refiere a este líder transportista en los siguientes términos: “Dueño o accionista principal, durante años se dedicó a abrir nuevas rutas y se disputó con Guadalupe Uribe (dirigente cetemista, conocido como brazo armado de la organización Wallace de la Mancha, afiliada a la CTM) el control de las mismas. Durante periodos electorales facilitaba camiones para el acarreo de militantes a mítines de candidatos priístas. En 1988 fue presidente municipal de Cuautitlán

Ahora bien, cuando a nivel local se presentan determinados conflictos por el control de recursos estratégicos, en el que los caciques son los actores principales, se genera un escenario propicio para observar verdaderamente el poder político que poseen dichos caciques, pues durante estas disputas se hacen más evidentes sus influencias políticas, sus relaciones políticas y los intereses que representan. Las pugnas por el control de empresas, concesiones y rutas de transporte público protagonizadas por Pedro Sánchez en el noreste de la entidad mexiquense, constituye un conflicto que permite observar con claridad el considerable poder que ostentan algunos líderes transportistas mexiquenses, tal como se verá a continuación en el siguiente apartado.

3. El caciquismo urbano y la violencia: los conflictos por la apropiación de rutas de transporte público

Uno de los elementos característicos del ejercicio del poder caciquil es el empleo de la violencia en sus distintas formas y grados. De ahí que la noción de caciquismo esté estrechamente relacionada al uso arbitrario del poder, la violencia y el faccionalismo. Empero, la violencia con que se ha caracterizado históricamente la política caciquil, es producto de la búsqueda, por parte de los caciques, del mantenimiento del monopolio de la intermediación política y el control de recursos estratégicos frente a enemigos políticos. Este argumento bien puede ser ejemplificado con la lucha que ha dirigido Pedro Sánchez en contra de los transportistas afiliados a la organización *Antorcha Campesina*, como se verá a continuación.

Los actores en conflicto son dos liderazgos y organizaciones priístas con una considerable influencia política-electoral en la entidad mexiquense: Pedro Sánchez y la AAA (así como otros líderes transportistas importantes del Estado de México), por un lado, y Jesús Tolentino Román Bojórquez y Marisela Serrano Hernández, dirigentes de *Antorcha Campesina* en el Estado

Izcalli, época en la que formando una alianza con el sindicato oficial, al cual estaban afiliadas las organizaciones de transporte que manejaba, se organizaron varias manifestaciones de protesta en las que la disputa por nuevas rutas e incremento de tarifas fueron las causas para el bloqueo, durante varios años, de los principales accesos a la ciudad de México. Entre 1994 y 1995 se presentaron varios conflictos por el monopolio del transporte urbano, originándose diversas movilizaciones con el fin de demandar un aumento del ciento por ciento de incremento a las tarifas, logrando concederles la condonación de las multas atrasadas y subsidios en la revista y refrendo vehicular" (Maldonado, 2002: 308-309).

de México, por otro. Los municipios donde se han presentado con mayor frecuencia los enfrentamientos entre transportistas de ambas organizaciones son: Cuautitlán Izcalli, Tepetzotlán, Zumpango, Huehuetoca, Nicolás Romero, Atizapán de Zaragoza y Tultitlán. El motivo de las pugnas es la pretensión de *Antorcha Campesina* de acrecentar su influencia político-electoral y poder económico en la entidad a través de una mayor participación en el sector de transporte público (control de empresas, concesiones y rutas de transporte público). Frente a los objetivos “expansionistas” de *Antorcha Campesina* en el sector de transporte público, Pedro Sánchez se ha propuesto “limpiar” de transportistas antorchistas el municipio de Cuautitlán Izcalli, su centro de operación, y otros territorios circundantes.

Evidentemente, dicho conflicto tiene un trasfondo político y económico, pues a través de la búsqueda de un mayor control de rutas y organizaciones del transporte público, concesiones y empresas que constituyen recursos estratégicos, las dos grandes organizaciones priístas aludidas pretenden, por un lado, conservar (y si es posible aumentar) su capacidad de movilización política-electoral (y con ello, su capacidad de negociación política y de control político local) y, por otro, seguir manteniendo los altos beneficios económicos que genera el negocio del transporte público en la entidad mexiquense.

Los enfrentamientos han sido constantes y sumamente violentos, pues en ellos se han empleado armas de fuego e instrumentos diversos (palos, piedras, tubos, cadenas, bombas *molotov*, entre otros). El resultado de las pugnas ha sido la muerte de varios transportistas antorchistas y la destrucción e incendio de unidades de transporte público.¹⁰ Con base en la revisión de la hemerografía relacionada con el conflicto, así como entrevistas en campo, se contabilizó un total de 47 enfrentamientos entre las organizaciones antagónicas durante el periodo 2008-2014. En el Cuadro 1 se describen algunos de ellos:

¹⁰ En una conferencia de prensa celebrada el primero de febrero de 2013, Miguel Ángel Casique Pérez, uno de los dirigentes estatales de *Antorcha Campesina*, afirmó que en la administración del gobernador Eruviel Ávila Villegas habían sido asesinados seis transportistas antorchistas en conflictos sostenidos con organizaciones contrarias, como la AAA (Alonso, 2013).

CUADRO 1
Principales enfrentamientos entre transportistas por el control de rutas y empresas de transporte público en la zona noreste del Estado de México, 2008-2014

<i>Fecha</i>	<i>Lugar</i>	<i>Características del conflicto</i>
28 de junio de 2008	Cuautitlán Izcalli	Transportistas disidentes apoyados por Pedro Sánchez se enfrentaron con seguidores de Tomás Moreno, dirigente de la organización Transportes Unidos Mexiquenses A. C. (TUMAC) por la obtención de la dirigencia de la Ruta 27 Nuevo Milenio. El saldo fue de varios conductores lesionados y varias unidades de transporte de pasajeros destruidas.
27 de enero de 2009	Cuautitlán Izcalli	Cerca de 300 choferes de transporte público simpatizantes de TUMAC y de la Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA) se enfrentaron en el municipio de Cuautitlán Izcalli, en las inmediaciones del centro comercial Plaza de Arcos del Alba, en donde cientos de vecinos se refugiaron para protegerse de los proyectiles lanzados. El motivo del enfrentamiento fue el control de las rutas, lo que dejó como saldo un vehículo incendiado y cuatro más con daños, así como un número no determinado de lesionados.
13 de diciembre de 2010	Pueblo de San Mateo Xoloc, municipio de Tepetzotlán	Personas armadas con tubos y pistolas pertenecientes a la empresa Izcalli García Aguilera S. A. (IZGASA) y a la AAA, agredieron a dos transportistas adheridos a la organización <i>Antorcha Campesina</i> invadieron el derrotero de la colonia popular San Mateo Xoloc con la introducción de 150 combis de IZGASA y destruyeron dos unidades de pasajeros. Por la tarde, un grupo de individuos armados con tubos y pistolas se dedicaron a detener a las combis de servicio público de los antorchistas, para intimidarlos.
9 de abril de 2011	Cuautitlán Izcalli	Marisela Serrano Hernández, dirigente Antorchista en el Estado de México, denunció que Pedro Sánchez, propietario de la línea IZGASA y líder de la AAA, prepara para el 15 de abril de 2011 el "golpe final" contra alrededor de 400 chóferes controlados por su organización en Cuautitlán Izcalli, por lo que pidió la intervención del gobierno estatal para frenar al líder transportista.
25 de junio de 2011	Pueblo de San Mateo Xoloc, municipio de Tepetzotlán	Personas armadas con palos, cadenas y piedras pertenecientes a la empresa IZGASA, llegaron a la base de la empresa Autobuses México-Zumpango y Anexas (afiliada a <i>Antorcha Campesina</i>) y agredieron a choferes y usuarios. Además dañaron unidades de transporte de pasajeros.
28 de julio de 2011	Cuautitlán Izcalli	Choferes de la empresa IZGASA y de la AAA destruyeron e incendiaron un taxi en el pueblo de Axotlán y una combi de servicio colectivo en la Autopista México-Querétaro, a la altura del libramiento Tepetzotlán-Magu.
28 de julio de 2011	Tepetzotlán	La Agencia de Seguridad Estatal (ASE) mantuvo tres retenes con 500 granaderos en el municipio de Tepetzotlán, en el acceso principal al centro de San Mateo Xoloc, a fin de resguardar el orden público y evitar posibles enfrentamientos entre choferes de IZGASA y de <i>Antorcha Campesina</i> , quienes rivalizan por el dominio del derrotero que da servicio al poblado de San Mateo Xoloc. El servicio de transporte en este poblado fue suspendido temporalmente.

CUADRO 1
Principales enfrentamientos entre transportistas por el control de rutas y empresas de transporte público en la zona noreste del Estado de México, 2008-2014
 (continuación)

<i>Fecha</i>	<i>Lugar</i>	<i>Características del conflicto</i>
Agosto de 2011	Pueblo de San Mateo Xoloc, municipio de Tepetzotlán	La Agencia de Seguridad Estatal (ASE) prestó el servicio de transporte público en el derrotero de San Mateo Xoloc (municipio de Tepetzotlán) debido al incremento de los enfrentamientos entre transportistas de IZGASA y <i>Antorcha Campesina</i> , lo que ocasionó la suspensión del servicio desde el 25 de julio de 2011, afectando a 18 mil personas. Además, 500 policías estatales participaron en la vigilancia del recorrido para garantizar la seguridad de las personas que utilizaban las camionetas proporcionadas por la corporación. Los transportistas antorchistas se quejaron de que estaban esperando a que las autoridades negociaran con Pedro Sánchez para que éste les regresara su ruta.
21 de septiembre de 2011	Cuautitlán Izcalli	Choferes de la empresa IZGASA y de la AAA incendiaron dos unidades de transporte público de la empresa México-Zumpango y Anexas (adherida a <i>Antorcha Campesina</i>). La primera fue incendiada en la autopista México-Querétaro, a la altura del hotel Fiesta Inn y la otra en la carretera Tepetzotlán-Magu.
25-26 de septiembre de 2011	Cuautitlán Izcalli	Transportistas de IZGASA interceptaron una unidad de transporte de la empresa México-Zumpango, cerca de la estación Lechería del Tren Suburbano, y obligaron al conductor a bajarse del vehículo, para inmediatamente incendiar la unidad.
31 de marzo de 2012	Naucalpan	En las inmediaciones del Metro Cuatro Caminos, transportistas de la AAA armados con tubos, cadenas y palos, golpearon a un chofer de la empresa México-Zumpango y Anexas y destruyeron seis unidades de transporte público de la misma empresa.
16 de abril de 2012	Zumpango	Por la mañana, varios sujetos descendieron de un autobus de la línea <i>Élite</i> (afiliada a la AAA) y agredieron con bombas <i>molotov</i> , armas de fuego, bates y tubos, a los choferes y personas que se encontraban en la terminal de la empresa Alianza de Autotrasportistas Zumpango (ubicada en el centro del municipio de Zumpango). Los transportistas denunciaron que hasta la fecha se habían acumulado 22 unidades dañadas, entre las siete quemadas, tras otros enfrentamientos previos. Asimismo, informaron que el motivo de la agresión es la pretensión de Pedro Sánchez de invadir las bases y derroteros de dicha empresa.
14-15 de junio de 2012	Avenida Adolfo López Mateos, colonia Bosques de Morelos, Cuautitlán Izcalli	Sesenta personas con armas de fuego, palos, tubos y piedras, pertenecientes a la empresa IZGASA, destruyeron un microbús de la empresa Naucalpan 2000 (afiliada a <i>Antorcha Campesina</i>) e intentaron invadir su derrotero.

CUADRO 1
Principales enfrentamientos entre transportistas por el control de rutas y empresas de transporte público en la zona noreste del Estado de México, 2008-2014
 (continuación)

27 de septiembre de 2012	Avenida Adolfo López Mateos, colonia Bosques de Morelos, Cuautitlán Izcalli	Un enfrentamiento entre transportistas de Cuautitlán Izcalli dejó como saldo un chofer muerto de la empresa Naucalpan 2000. Tiempo después, los agresores se dirigieron a la base "La Libertad" de esta empresa e hicieron desmanes. El saldo fue de cinco microbuses dañados, una combi quemada y cinco personas detenidas. La agresión fue atribuida a personas afines a Pedro Sánchez.
31 de enero de 2013	Zumpango	Seis hombres dispararon contra la base de la empresa Autobuses México-Zumpango-Apaxco, ubicada en Boulevard Melchor Ocampo, en las inmediaciones del fraccionamiento Los Sauces. La abogada de la empresa afirmó que la agresión provino de los integrantes de la línea camionera "7 de enero", seguidores de Pedro Sánchez.
19 de marzo de 2013	Huehuetoca	Transportistas de IZGASA y de la AAA se enfrentaron a transportistas antorchistas en el paradero del fraccionamiento Santa Teresa y en las inmediaciones del Metro Cuatro Caminos, en donde varias unidades de transporte de la empresa México-Zumpango sufrieron daños. Héctor Javier Álvarez Ortiz, dirigente de <i>Antorcha Campesina</i> en la zona, informó que el saldo de las agresiones cometidas por choferes de la empresa IZGASA y de la AAA fue de seis unidades de transporte de pasajeros destruidas, tres de ellas quemadas.
19 de marzo de 2014	Cuautitlán Izcalli	Un enfrentamiento entre transportistas de la empresa IZGASA y de <i>Antorcha Campesina</i> trajo como resultado la muerte de un chofer por un impacto de bala y otro quedó gravemente herido, ambos simpatizantes del antorchismo.

Fuente: investigación hemerográfica y entrevistas en campo.

Tres eventos destacan por el grado de violencia empleado. En julio de 2011, con el recrudecimiento de los enfrentamientos entre transportistas de IZGASA y de *Antorcha Campesina* en el derrotero de San Mateo Xoloc (municipio de Tepotzotlán), la Agencia de Seguridad Estatal (ASE) instaló tres retenes con 500 granaderos en tres puntos de dicho poblado. Debido al conflicto, en ese mismo mes se suspendió temporalmente el servicio de transporte público en San Mateo Xoloc, y fue la propia ASE la que brindó el servicio de transporte en dicho poblado, con apoyo de 500 policías estatales que participaron en la vigilancia del recorrido para garantizar la seguridad de las personas que utilizaban el servicio (Barrera, 2011c). El 27 de septiembre de 2012, en la colonia Bosques de Morelos (Cuautitlán Izcalli), tuvo lugar un nuevo enfrentamiento entre choferes de la empresa IZGASA y de *Antorcha Campesina*, el cual dejó como saldo un chofer muerto de la empresa antorchista Naucalpan 2000, cinco microbuses dañados y una combi quemada (Jiménez, 2012; Salazar y Flores, 2012; Barrera y Fernández, 2012; Chávez, 2012). En otros hechos, el 19 de marzo de 2014, en la base de transporte público "La Joyita"

(localizada en la colonia Dr. Jorge Jiménez Cantú, en Cuautitlán Izcalli), tuvo lugar otro enfrentamiento entre ambas organizaciones antagónicas, donde perdió la vida un chofer por un impacto de bala y otro quedó gravemente herido, ambos simpatizantes del antorchismo (Trejo y García, 2014; Jiménez, 2014). La autoría de todos los eventos violentos citados en el Cuadro 1 y en este párrafo ha sido atribuida a personas afines a Pedro Sánchez.

En relación a los argumentos presentados en este apartado, conviene mencionar la capacidad que posee Pedro Sánchez de organizar en torno a su liderazgo a los transportistas del noreste del Estado de México, afiliados en su mayoría a la AAA, e incluso la capacidad de convocatoria que ostenta sobre otros importantes líderes del transporte de la entidad mexiquense, para hacer frente a los transportistas antorchistas. Ello demuestra la habilidad del líder transportista de movilizar a sus agremiados no sólo en tiempos electorales, sino también en aquellos momentos donde es necesario defender, frente a organizaciones contrarias, las empresas y rutas de transporte público que controla.

En julio de 2011, Pedro Sánchez logró reunir a importantes líderes transportistas de la entidad mexiquense con el fin de establecer una “cruzada común” en contra de las pretensiones de *Antorcha Campesina* de aumentar su influencia en el sector de transporte público en el Estado de México. Dichos líderes afirmaron que representaban a poco más de 150 mil transportistas de la entidad mexiquense (Barrera, 2011a). En esa reunión, el cacique transportista afirmó: “No vamos a permitir que Antorcha Popular nos agarre de sus pendejos, mucho menos que nos invada nuestras rutas. Si el gobierno del Estado no los frena, va haber chingadazos” (Barrera, 2011b). Asimismo, Pedro Sánchez exigió al gobierno estatal emprender acciones drásticas en contra *Antorcha Campesina* y amenazó con no pagar impuestos al gobierno estatal, no votar por el PRI ni transportar personas a eventos políticos de ese instituto político sino se actuaba en contra de los antorchistas (Barrera, 2011b). En enero de 2012, en el municipio mexiquense de Zumpango, Pedro Sánchez convocó a un nuevo “cónclave” de transportistas, al que asistieron representantes del sector en el noreste del Estado de México.¹¹ El objetivo de la reunión era tratar el conflicto que los transportistas de ese territorio sostenían con *Antorcha Campesina*. Ahí, Pedro Sánchez señaló:

Los transportistas hemos ganado lo que tenemos, lo hemos ganado en base de una lucha de muchos años. ¿Cuántos empresarios? Las famosas rutas, los taxis-

¹¹ Gracias a la ayuda de varios transportistas del municipio de Cuautitlán Izcalli, al autor de estas líneas se le permitió asistir a dicha reunión.

tas, todos hemos ganado y hemos sufrido en estos caminos de terracería para que este señor [el líder antorchista Jesús Tolentino Román Bojórquez] simplemente venga a dictar las órdenes, no se lo vamos a permitir ni aquí ni en ninguna parte.

Posteriormente, el líder transportista cuestionó el poder político-electoral de *Antorcha Campesina*:

El gobierno le lanzó un mensaje al gobierno estatal y a los gobiernos municipales para que no se dejen ir por ese relumbrón disque electoral, disque los señores producen muchos votos y producen muchos funcionarios. Eso no es cierto: la mayor parte del antorchismo vota por otros partidos, vota por quien se le pegue la gana. Así es que, señores funcionarios, si ustedes les creen, nosotros no les creemos.

Acto seguido, Pedro Sánchez hizo un llamado a la unidad de los transportistas y solicitó que se actuara con firmeza en contra de *Antorcha Campesina*:

Yo quiero hacer con ustedes un pacto: de hoy en adelante, la organización del transporte, y no me interesa de que cúpula seamos, finalmente todos, todos andamos en cuatro llantas y somos transportistas. Señores: mucha de la solución está en nuestras manos, nosotros tenemos la fuerza, nosotros si permanecemos unidos tenemos la gran fuerza del capital y del transporte; pero una cosa sí les digo: créansela, porque muchas veces no nos la creemos. “Ay, es que Antorcha lo protege el gobierno.” ¡Uy, uy, qué miedo! ¡No le tengan miedo! Nosotros si no somos machos somos muchos, y tenemos los tamaños suficientes para acabar con ese cáncer en todo el Estado.

A continuación, Pedro Sánchez pidió a los transportistas presentes que no dejen trabajar a los transportistas antorchistas y que los saquen a “chingadazos”, si es necesario, como él mismo lo hizo en Cuautitlán Izcalli:

Grupo Tlalnepantla: les pido respetuosamente que actúen con firmeza, no más discursos. *Antorcha Campesina*, amarillos, están yendo a Tlalnepantla, ya invadieron Tlalnepantla, se están estacionado ahí en Baros, que es una terminal de todos; saben qué: sáquenlos a chingadazos, hombre. ¿Qué están esperando? ¿Qué diablos están esperando? ¿A que venga un policía? Ya saben ustedes que los policías son como la rockola: si no les echan el veinte, no trabajan; hagámoslo nosotros.

Nicolás Romero ni qué decirle. Nicolás Romero ha dado la batalla, tiene nuestro apoyo, y el asunto es muy sencillo: ustedes son los concesionarios, ustedes son los autorizados, ustedes no permitan la explotación indebida, cada menso

que vean ahí, córranlo. Lo estamos haciendo en Cuautitlán Izcalli y lo vamos a seguir haciendo. Ni uno más en Cuautitlán Izcalli. De los que quedaban creo que quedan ocho o diez, pero ni uno solo, ni uno solo en Cuautitlán Izcalli. Se acabó. Si la autoridad no resuelve el problema, resolvámoslo nosotros.

El conflicto por la apropiación de rutas de transporte público que se ha analizado, muestra la manera en que liderazgos de tipo caciquil pueden ejercer un alto grado de violencia cuando sus intereses, y los intereses de sus agremiados están en juego. El líder transportista no ha dudado en defender por cualquier medio su liderazgo en el sector de transporte público en el noreste de la entidad mexiquense.

Conclusiones

A lo largo de estas líneas se ha ofrecido al lector una primera aproximación al análisis del caciquismo en las organizaciones del transporte público del noreste del Estado de México. En este ensayo se examinaron los factores sociales y políticos que dieron origen al cacicazgo de Pedro Sánchez, su influencia en el sector de transporte público en el noreste del Estado de México (así como su influencia política en el municipio de Cuautitlán Izcalli) y los enfrentamientos por el control de empresas, concesiones y rutas de transporte público que ha protagonizado el líder transportista.

Cabe señalar que una de las principales razones de la presencia actual del caciquismo en las organizaciones del transporte público en el Estado de México, se refiere a las relaciones políticas y apoyo mutuo que sostienen los líderes transportistas con los actores políticos y gubernamentales de la entidad. Estos últimos han sabido aprovechar el apoyo político-electoral que ofrecen los transportistas mexiquenses, en su mayoría de adscripción priísta, y han sabido respetar los acuerdos corporativos celebrados informalmente con éstos. Las relaciones políticas que los líderes transportistas mexiquenses establecen con los actores gubernamentales y el apoyo político-electoral que pueden ofrecer a estos últimos, les permite detentar cierto poder que utilizan a la hora de negociar su influencia en el sector de transporte público en la entidad mexiquense. El peso político de los transportistas mexiquenses y la nula participación gubernamental en la prestación del servicio de transporte público, constituyen factores que explican el considerable poder que ostentan actualmente Pedro Sánchez y otros líderes transportistas en el Estado de México.

Ahora bien, la democracia supone la existencia de ciudadanos en tanto individuos racionales, que saben distinguir entre las diferentes opciones polí-

ticas y que prefieren la que mejor responda a sus intereses. Supone también que los ciudadanos, en igualdad de derechos, eligen libremente la conformación del gobierno y de la representación política, y que los gobernantes y representantes políticos, una vez electos, responden a los intereses de la ciudadanía. Asimismo, la política democrática, debido a que se desarrolla en un marco institucional de pesos y contrapesos, es contraria al ejercicio arbitrario del poder político y a la concentración del mismo. Empero, el ejercicio del poder caciquil guarda una considerable distancia de los principios de la democracia. Las relaciones patrón-cliente de las que se vale el cacique, el uso de la violencia y la misma mediación caciquil, deja sin contenido la idea del ciudadano con igualdad de derechos y con capacidad de elegir libremente a sus gobernantes y representantes políticos. En efecto, los caciques tienden a anular el libre ejercicio de los derechos de ciudadanía de quienes se encuentran bajo el dominio caciquil y limitan las opciones políticas (en realidad, la única opción es la línea política que el cacique establece).

Aquellos individuos sometidos a la dominación cacical es muy improbable que estén en condiciones de ejercer libremente sus derechos de ciudadanía. De hecho, en sus formas más abusivas, el caciquismo implica una fuerte coacción (incluida la amenaza de la violencia física o sanción física) y amplio control sobre las acciones de los sujetos, incluyendo el ejercicio del voto y otras formas de acción política, afirma Kevin J. Middlebrook (Middlebrook, 2009: 418).

De la misma forma, el cacique en tanto que ejerce un poder informal, discrecional, personalista y arbitrario, puede manipular en favor suyo las instituciones formales con las que funciona la democracia. Situado en las sombras de la política formal, el cacique puede ejercer una considerable influencia sobre los gobernantes y representantes políticos, sobre todo en el plano estatal y municipal, en cuyo caso más que responder a los intereses de la ciudadanía, los gobernantes y representantes políticos en realidad aseguran los intereses del cacique y de su grupo. Asimismo, la idea de caciquismo alude a la existencia de una persona que concentra en torno suyo un considerable poder, de alguien que ostenta el monopolio de la intermediación política, y por ello contraria a la idea del poder compartido y consensado. Por ello, la vigencia de este fenómeno en México constituye uno de los retos de la joven democracia mexicana.

Por otro lado, en las últimas décadas, México ha presentado importantes cambios en lo político. Las reformas política-electorales de las últimas décadas han permitido contar con procesos electorales relativamente competitivos, transparentes y equitativos. Las elecciones libres y justas y el ejercicio del

voto en condiciones de libertad, igualdad y legalidad, constituyen aspectos centrales de este nuevo contexto político. Con ello, hoy más que nunca la obtención de votos constituye una prioridad para los actores políticos individuales y colectivos que desean mantenerse en el poder. El cacique juega un papel relevante en este nuevo contexto político. Ellos pueden garantizar cierto nivel de apoyo político-electoral a quienes lo demanden. “Ciertamente, en la medida en que las elecciones cuentan más ahora por mucho, la habilidad de los caciques para conseguir el voto es una prima”, arguye el historiador Alan Knight (Knight, 2005: 48).

Para indagar por qué sigue vigente el caciquismo en México en tanto forma de liderazgo político, resulta necesario tomar en cuenta el papel de intermediación que ejerce el cacique. El cacique es una construcción social en la medida en que sus actividades de mediación han sido consideradas como “necesarias” tanto por las elites políticas locales y nacionales como por las clientelas políticas o grupos sociales en los que recae su influencia. Lo anterior se debe a que, en primer lugar, las elites políticas necesitan de alguien que les garantice apoyo político-electoral (favores a cambio de votos) y un grado de “control” sobre las demandas sociales. El cacique en tanto líder capaz de movilizar dicho apoyo y controlar dichas demandas, es esencial en ese sentido, tal como se ha referido. En segundo lugar, en un contexto de precarización de las condiciones de vida de una proporción importante de la población mexicana, el papel “benefactor” del cacique es bien visto por las clases populares. Todo ello tiene un impacto negativo sobre la calidad de la democracia en México.

Bibliografía

- Alegría, Ricardo E. (1952), “Origin and diffusion of the term ‘Cacique’”, en *Selected Papers of the XXIX International Congress of Americanists (“Acculturation in the Americas”)*, New York, editado por Sol Tax, Cooper Square Publishers.
- Alonso, Eduardo (2013), “Acusan 6 asesinatos de transportistas antorchistas”, *Milenio*, 1 de febrero.
- Anaya, Lilián (2011), “Línea 2 del Mexibús es concesionada en 800 mdp”, *El Universal*, 31 de enero.
- Antorcha Campesina (2012), “Comunicado dirigido al Gobernador Constitucional del Estado de México y a la opinión pública”, 6 de febrero de 2012, disponible en <<http://www.antorchacampesina.org.mx/noticias/2012/nota060212c.html>> [consulta: 2 de agosto de 2014].

- Ballinas, Víctor (2000), "Organizaciones sociales, cuna de liderazgos corruptos en el Estado de México", *La jornada*, 11 de septiembre.
- Barrera, Juan Manuel (2013), "Suburbano sigue en busca de pasajeros", *El Universal*, 2 de junio.
- Chávez González, Silvia (2012), "Se enfrentan transportistas en Edomex; un muerto y 5 heridos", *La Jornada*, 28 de septiembre.
- Chávez González, Silvia (2008), "Se enfrentan 2 grupos de choferes en Izcalli; varios lesionados y daños en 13 vehículos", *La jornada*.
- Chávez González, Silvia y René Ramón (2006), "Amenazan 'descarrilar' proyecto del Metrobús. Edil de Cuautitlán Izcalli excluyó a 8 mil concesionarios, acusa Axel García", *La Jornada*, 22 de septiembre.
- Editorial (2013), "Transportistas amenazan con paro masivo el próximo viernes", *Excélsior*, 9 de abril.
- Editorial (2012), "Demanda Triple AAA pasaje mínimo de 10 pesos en territorio mexiquense", *El izcallense*, 8 de noviembre.
- Editorial (2007), "Transportistas denuncian corrupción", *El izcallense*, septiembre.
- Editorial (1996), "Se someterá a caciques del transporte: DDF", *La Jornada*, 29 de julio.
- Esquivel, María Teresa, René Flores y Gabriela Ponce (2006), "Dinámica demográfica y espacial en la ZMVM", en María Soledad (coord.), *Espacios metropolitanos*, tomo II, México, UAM/RNIU.
- Fernández, Emilio (2012), "Riña de choferes deja un muerto", *El Universal*, 28 de septiembre.
- Fernández, Emilio (2011a), "Choferes se unen contra invasiones. Transportistas acusan ocupación de derroteros por Antorcha Popular", *El Universal*, 30 de julio.
- Fernández, Emilio (2011b), "Advierten transportistas cruzada contra Antorcha", *El Universal*, 29 de julio.
- Fernández, Emilio (2011c), "ASE da servicio de transporte gratuito en Edomex", *El Universal*, 12 de agosto.
- Fernández, Emilio (2006), "Izcalli proyecta tener su Metrobús", *El Universal*, 3 de septiembre.
- Friedrich, Paul (1991), *Los príncipes de Naranja: un ensayo de método antropológico*, México, Grijalbo.
- Gobierno del Estado de México (GEM) (2012), "Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que otorgan beneficios fiscales a los concesionarios, permisionarios y autorizados para prestar el servicio de transporte", *Gaceta del Gobierno*, número 18, 30 de julio.

- Hernández, Elpidio (2010), "Los charros del transporte", en *Semanario nuestro tiempo*, edición digital, 27 de mayo de 2010, <<http://nuestrotiempotoluca.wordpress.com/2010/05/27/los-charros-del-transporte/>> [consulta: 15 de agosto de 2014.]
- Huerta, Cristina (2007), "Líderes transportistas rechazan el Izcallibús", *La Crónica de Hoy*, 17 de octubre.
- Jiménez, Rebeca (2014), "Detienen a 5 por la muerte de un chofer en Izcalli", *El Universal*, 23 de marzo.
- Jiménez, Rebeca (2013), "Suburbano de Izcalli necesita pasajeros", *El Universal*, 1 de febrero.
- Jiménez, Hugo (2012), "A golpes y bombas *molotov* disputan rutas de transporte en Cuautitlán", *El Sol de México*, 28 de septiembre.
- Knight, Alan (2005) "Caciquismo in Twentieth-Century Mexico" (nota introductoria) en Knight, Alan y Wil Pansters (eds.), *Caciquismo in Twentieth-Century Mexico*, London, Institute for the Study of the Americas, University of Oxford.
- Legorreta, Jorge (2004), "Memorias de la ciudad/zoológico rodante. De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe", *La jornada*, 23 de septiembre.
- Legorreta, Jorge (1989), *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*, Centro de Ecología y Desarrollo, México, D.F.
- López, Horacio (2011), "Continúa proyecto de Mexibús Las Américas-Lechería", *Milenio*, 14 de abril.
- Maldonado, Salvador (2005), "Beetwen Law and Arbitrariness. Labour Union Caciques in Mexico", en Alan Knight & Wil Pansters (ed.), *Caciquismo in Twentieth-Century Mexico*, London, Institute for the Study of the Americas.
- Maldonado, Salvador (2003), "Poder regional en el Estado de México. Entre grandes hombres y pequeños caciques", en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 24, núm. 96, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán.
- Maldonado, Salvador (2002), *Grupos políticos y cacicazgos sindicales en el Estado de México*, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán-Universidad Autónoma del Estado de México.
- Méndez, Leyni y Gabriel Maldonado (2012), "Transporte en el Estado de México: negocio, corrupción y desorden", en *Buzos. Revista de análisis político*, año 13, número 533, México.
- Mestre, Esteban (1988), "Cacique, caciquismo", en Del Campo, Salustiano (dir.), *Diccionario UNESCO de las Ciencias Sociales*, vol. I, Barcelona UNESCO-Planeta Agostini.
- Meyer, Lorenzo (2000), "Los caciques: ayer, hoy y ¿mañana?", en *Revista Letras Libres*, número 24, México.

- Middlebrook, Kevin J. (2009), "Caciquismo and democracy: Mexico and beyond", *Bulletin of Latin American Research*, vol. 28, núm. 3.
- Najar, Alberto (2000), "Zedillo perdió a su consentido. Ecatepec, último bastión mexiquense del PRI", *La jornada*, 15 de octubre.
- Navarro Benítez, Bernardo (2010), "Enlaces megalopolitanos y transporte, ¿solución a la movilidad?", en Roberto Eibenschutz Hartman (coord.), *La zona metropolitana del Valle de México: los retos de la megalopolis*, México, UAM-X.
- O'Donnell, Guillermo (2004), "Notas sobre la democracia en América Latina", en PNUD, *La democracia en América Latina: el debate conceptual*, Nueva York, PNUD.
- Paré, Luisa (1972), "Diseño teórico para el estudio del caciquismo actual en México" en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 34, número 2, México, IIS-UNAM, abril-junio.
- Real Academia de la Lengua Española (RALE) (2010), *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*.
- Rivera, Alicia (2011a), "Axel García usa métodos gangsteriles, acusa Antorcha Campesina", *Milenio*, 30 julio.
- Rivera, Alicia (2011b), "Antorcha en pie de lucha con Axel", *Milenio*, 28 de noviembre.
- Rivera, Alicia (2011c), "Se retira Axel García del proyecto Mexibús", *Milenio*, 13 de abril.
- Salazar, Ana y Adriana Estela Flores (2012), "Chocan transportistas en Edomex; un muerto", *Milenio*, 28 de septiembre.
- Salmerón Castro, Fernando (1992), "Movilización, mediación y control político. La escuela agrícola de La Huerta y la CRMDT en el proceso pos-revolucionario de centralización política", en Tapia Santamaría, Jesús (ed.), *Intermediación social y procesos políticos en Michoacán*, México, El Colegio de Michoacán.
- Tello, Anabel (2006), "Suspenden pruebas en Izcalli", *Reforma*, 8 de septiembre.
- Trejo, Guillermina y Sandra García (2014), "Muere un antorchista en riña en Izcalli", *Reforma*, 19 de marzo.
- Ugalde, Antonio (1973), "Contemporary Mexico: from to PRI, political leadership in a Zapotec Village", en Robert Kern (ed.), *The Caciques: Oligarchical Politics and the System of Caciquismo in the Luso-Hispanic World*, Albuquerque, University of New Mexico Press.
- Venegas, Patricia (2012), "Pasaje mínimo de \$10. Piden los transportistas aumento de tres pesos a la tarifa actual," *El Sol de Toluca*, 6 de noviembre .