

# **EL PODER DE LA SOMBRA**

Verdades y mitos en torno a las organizaciones sociales  
priistas en Nayarit. Caso Alianza de Camioneros  
y Automovilistas del Servicio Público en el Estado  
de Nayarit (ACASPEN)

**JOSÉ SALVADOR ZEPEDA LÓPEZ**

**2018**



**DIRECCIÓN  
EDITORIAL  
UNIVERSITARIA**

# **EL PODER DE LA SOMBRA**

Verdades y mitos en torno a las organizaciones sociales  
priistas en Nayarit. Caso Alianza de Camioneros y  
Automovilistas del Servicio Público en el Estado de  
Nayarit (ACASPEN)

**JOSÉ SALVADOR ZEPEDA LÓPEZ**



**DIRECCIÓN  
EDITORIAL  
UNIVERSITARIA**

**EL PODER DE LA SOMBRA**  
José Salvador Zepeda López

Diseño editorial: Ilych Antonio Ramos Guardado  
Fotografía de portada: Tlaloc Gibrán Ramos Guardado

**Universidad Autónoma de Nayarit**  
**Área de Ciencias Sociales y Humanidades**  
**Cuerpo Académico Estado y Sociedad.**

**Primera edición: 2018**  
**Derechos reservados conforme a la ley**  
**Impreso y hecho en México**  
**ISBN: 978-607-8482-11-5**

**Este libro fue sometido a un proceso de dictaminación  
externa, efectuada por pares académicos y avalada  
por la institución editora**

# Contenido

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>CORPORATIVISMO, CLIENTELISMO, CAMARILLAS, LOS RECURSOS DEL PODER .....</b>	<b>9</b>
Introducción.....	9
1.1. Los perfiles del problema en la teoría .....	11
1.1.1. Corporativismo, la visión general.....	11
1.2. Corporativismo en la tradición mexicana.....	19
1.3. El clientelismo como recurso de poder.....	27
1.4. La camarilla y su utilidad como recurso político.....	30
1.5. Las redes y los intercambios, la utilidad en política.....	32
La ACASPEN como actor político, construcción de una categoría analítica.....	37
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>EL CONTEXTO EN QUE SE MUEVEN LOS TRANSPORTISTAS.....</b>	<b>41</b>
Introducción.....	41
2.1. La población y el territorio.....	41
2.2. Economía primaria.....	43
2.3. Estructura política atípica.....	48
2.3.1. La oposición política temprana.....	48
2.3.2. Entre la hegemonía del partido de Estado y la competencia escasa.....	53
2.3.3. Los actores sociales; la escasa presencia de la sociedad civil.....	61
2.3.4. La dinámica de los sectores priistas.....	62
<b>CAPÍTULO 3</b>	
<b>EL AUTOTRANSPORTE Y LOS TRANSPORTISTAS EN NAYARIT.....</b>	<b>67</b>
Introducción.....	67
3.1. Las realidades subyacentes al transporte en Nayarit.....	67
3.1.1. El vínculo entre el sistema carretero y el desarrollo.....	67
3.2. La red carretera de Nayarit.....	74
3.3. Las condicionantes de la red carretera.....	76

3.4. El transporte y la organización del territorio en Nayarit.....	78
3.5. La problemática de los transportes en Nayarit.....	81
3.5.1. El autotransporte de carga y la organización precaria .....	83
3.5.2. Los caminos del transporte entre lo estatal y lo federal .....	87
3.6. Los actores del transporte en Nayarit.....	92
3.6.1. La presencia de las organizaciones de transportistas .....	95
3.5.2. La ACASPEN y su hegemonía pactada.....	97
3.6.3. La presencia gubernamental.....	102
3.6.4. Los azares en la vida del transportista, escenarios de conflicto .....	104

## **CAPÍTULO 4**

<b>LA IMAGEN PÚBLICA DE ACASPEN.....</b>	<b>113</b>
Introducción.....	113
4.1. El imaginario colectivo, en torno a las organizaciones y sus personajes .....	114
4.2. Las visiones desde dentro.....	116
4.3. La opinión publicada.....	120
3.4. Entre el ensayo académico y la opinión periodística.....	124
4.5. Las visiones desde los adversarios políticos.....	125
4.6. La imagen de la ACASPEN, desde la militancia de partido .....	127
4.7. La visión de conjunto.....	159

## **CAPÍTULO 5**

<b>LOS LOGROS POLÍTICOS DE LA ACASPEN .....</b>	<b>163</b>
Introducción.....	163
5.1. El reparto del poder.....	166
5.1.1. Consideraciones generales en torno a los cargos públicos.....	166
5.1.2. La ACASPEN y el acceso a cargos en la administración pública .....	167
5.1.3. El reparto en el ámbito de los sectores en lo general.....	175
5.1.4. Los sectores y su presencia en las legislaturas.....	176
5.1.5. La presencia de la ACASPEN en las legislaturas.....	178
5.1.6. El reparto en los cabildos.....	179
5.1.7. Los logros acaspenistas.....	182
5.2. La distribución de posiciones en las regiones del estado.....	183
5.3. El recuento general sobre los municipios .....	189
5.3.1 La integración de cabildos .....	189

5.4. Otros logros: la política de transporte .....	201
5.5. El valor de los logros y la fuerza política en entredicho .....	205

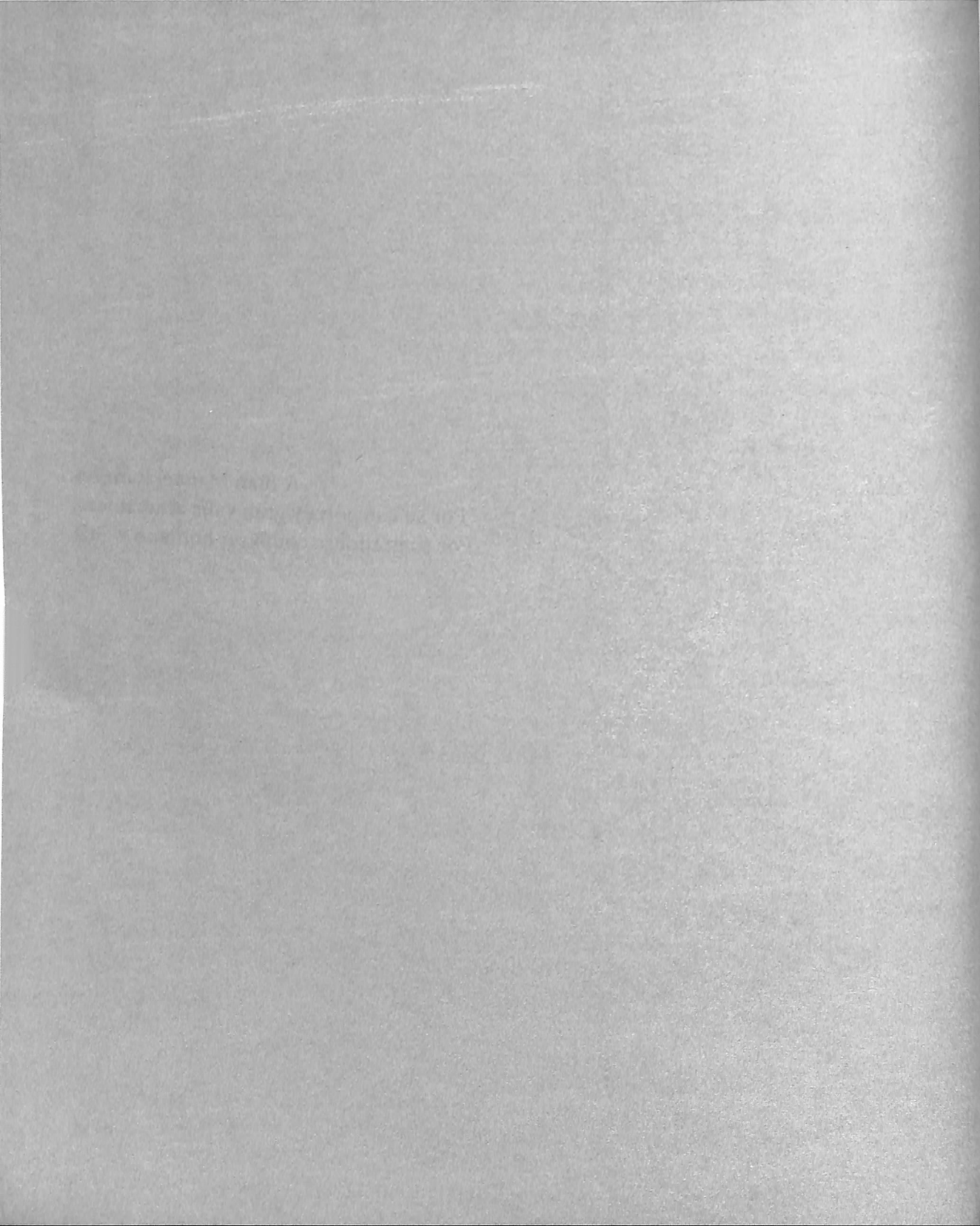
**EL PODER DE LA SOMBRA: A MODO DE CONCLUSIÓN..... 209**

<b>LA SOMBRA DEL PODER O LO QUE EL VIENTO -¿DE LOS CAMBIOS?- SE LLEVA.</b> Epílogo .....	<b>215</b>
---	------------

**BIBLIOGRAFIA ..... 221**

**OTRAS FUENTES..... 228**

A Juan Manuel Ramírez  
Por su categoría y gran valía académicas;  
Por su grandeza como ser humano y guía





## INTRODUCCIÓN

Como en todo trabajo académico, en la realización del presente han intervenido varios factores que conviene traer a cuenta en esta parte inicial, antes de entrar en materia. ¿Por qué estudiar, ahora, las posibilidades de vigencia de algunas de las formas clásicas de control social y político, típicas de sistemas antidemocráticos y autoritarios, como el *corporativismo*, que, en forma combinada con otros recursos como el *clientelismo* y demás, son una buena muestra del amplio catálogo de formas propias del sistema político mexicano, que se han convertido en recursos indispensables que sustentan su estrategia de reproducción? Ahora bien: en un momento en que, a lo largo y ancho del país estos recursos vienen mostrando importantes signos de decadencia, ante el empuje de interesantes procesos sociales y políticos que, al parecer, vienen prefigurando la transición, de la que hasta ahora no se vislumbra un derrotero claro, ¿Cuáles son los motivos por los cuales en una entidad como Nayarit, prevalecen estilos y mecanismos de control social y políticos no democráticos como los ya señalados?

Aunque la realidad, en su nivel más general, se expresa a partir de ciertas características que conforman el patrón dominante -como ocurre ahora con la transición en México-, algunas de las regiones del país vienen rompiendo con esa dinámica, convirtiéndose en importantes focos de resistencia en los que perviven usos y costumbres propios de las tradiciones políticas autoritarias.

Desde mi punto de vista, a partir de la observación de la realidad local, en los últimos veinte años Nayarit se encuentra en esta dimensión de resistencia y conservadurismo, en un contexto de persistencia de formas orgánicas y prácticas políticas que han hecho posible la supervivencia y reproducción del estilo priista de gobernar, después de haber experimentado, en forma temprana, condiciones de alternancia política que fueron rápidamente contrarrestadas y aniquiladas a la usanza tradicional.

Además de lo anterior, las motivaciones para la realización de este estudio guardan un carácter diverso. La primera es de orden personal y tiene que ver con un interés particular por abordar temas relacionados con la política local; en segundo término, pero no menos importante, está el gusto y la necesidad de hurgar en la realidad inmediata de Nayarit, sobre la que es de destacarse una ausencia de estudios de largo alcance. En este contexto se contempla, también, el interés por abordar a los grupos políticos tradicionales y sus interacciones en los diferentes ámbitos de la vida estatal de Nayarit, así como su participación en el reparto del poder. Estas líneas de investigación fueron la causa de una inquietud que nació en mí como producto de observaciones sobre la vida cotidiana de la entidad; su acontecer económico, social y político durante las últimas dos décadas; y la búsqueda de explicaciones para algunas inquietudes no resueltas como consecuencia de la considerable escasez de trabajos académicos al respecto.

Después de varios años de investigación, el presente documento tomó la forma de tesis para optar al grado de Doctor en Ciencias Sociales, dentro del programa de estudios del *Centro Universitario de Ciencias*

*Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara*, y ahora se presenta en formato de libro. A lo largo del tiempo en el que se llevó a cabo el proyecto, y habiéndose trazado un rumbo inicial, la investigación, en los hechos, debió encausarse hacia otro diferente debido a la cantidad de situaciones no esperadas, que, sobre la marcha, se fueron manifestando: una realidad muy dinámica y cambiante, que presenta rostros distintos a los que cotidianamente se han conocido o se cree conocer.

El punto de partida está sustentado en ideas como la siguiente: hay una opinión pública que impone su visión, desde sus distintos ámbitos, en torno a que la fuerza de los distintos liderazgos políticos radica en la fuerza misma de las organizaciones a las que éstos pertenecen. A partir de aquí me planteo la idea de llevar a cabo el estudio de lo que llamo la faceta política de las organizaciones de masas priistas; sus interacciones en el campo de la política; sus alcances y logros, traducidos en el acceso a cargos que pueden ser de elección popular; cargos en la administración pública, en los distintos niveles gubernamentales, o bien, cargos directivos en la estructura del sector al que se pertenece o en el partido.

En la tradición política mexicana, nos hemos familiarizado con una buena cantidad de actores e historias que han marcado algunas etapas de nuestro devenir. Por distintas referencias sabemos que el sindicato nacional de la industria del petróleo, o el del magisterio agrupado en el SNTE, son organizaciones gremiales que están relacionadas con el poder público en sus distintos niveles, y que, aparte de representar a sus agremiados, sus dirigentes hacen política. Nos enteramos, además que éstas son agrupaciones que ostentan un poder político incuestionable que se hace valer dentro del PRI y el gobierno, accediendo a posiciones e incidiendo en el diseño de políticas de gobierno en sus ámbitos de interés.

De igual manera, a nivel estatal, y Nayarit no es la excepción, por años hemos tenido referencias a través de distintos medios -entre los que destaca el rumor, que muchas veces emana de la misma prensa, los famosos "toritos", la tradición oral y parte de algunas visiones académicas-, acerca de que agrupaciones como la sección XX del SNTE, la burocracia estatal agremiada al SUTSEM, la CTM, encarnada en Emilio M. González, y la principal organización de transportistas, cuya invocación remite de manera inmediata a la figura de José Félix Torres Haro. Estas y otras organizaciones, junto con sus respectivos líderes, ligadas al PRI por su pertenencia a alguno de los sectores que componen la estructura de este partido, operan en ámbitos sociales y económicos distintos y hacen también política. Se cree, y así se señala en distintos sectores de la sociedad, que éstas, como sucede en los casos señalados a nivel nacional, por su membresía, por sus recursos y su estructura orgánica, que les otorga gran capacidad de movilización, son organizaciones con una fuerza extraordinaria, con capacidad para hacer contrapeso a cualquier autoridad o grupo político que se les oponga.

En ese contexto, me han atraído con gran fuerza la Alianza de Camioneros y Automovilistas del Servicio Público en el Estado de Nayarit, mejor conocida por sus siglas como ACASPEN, pues forma parte importante del listado de organizaciones a las que la opinión pública local otorga un poder extraordinario. Esta es una organización que agrupa a empresarios y choferes de los distintos tipos de transporte en el estado de

Nayarit. Su origen y evolución posterior estuvieron asociados con el poder estatal, ya que surgió con el apoyo del gobernador en turno y se incorporó al proyecto partidario de éste, centrado en el apuntalamiento del emergente sector popular priista. Es, en consecuencia, una organización que se ha relacionado con el PRI y los gobiernos en turno desde 1965 en que fue fundada. Producto de esa relación, y el sentido de pertenencia al partido, de la organización han surgido algunas personalidades que, en forma posterior, han incursionado en la actividad política y, a partir de su participación, han ocupado importantes cargos en la administración pública estatal o cargos de representación popular de nivel estatal o municipal. A partir de esta consideración, también me ha atraído el caso de José Félix Torres Haro, sin duda, la máxima figura política de esta organización, miembro de una de las principales familias de transportistas de la entidad e hijo de uno de los pioneros del transporte público en Tepic y por consecuencia en Nayarit.

En el marco de una transición tan largamente anunciada y aún más esperada, me llamaba la atención, junto con la presencia de las organizaciones en Nayarit -sin que mi atención estuviese centrada sobre el aspecto electoral-, que hasta 1994 se vivía un dominio priista que, aunque se veía erosionado, mostraba por momentos alguna fortaleza; habiendo incursionado la entidad, en forma temprana, en el escenario nacional como el "*David*" que enfrentó la maquinaria electoral de "*Goliat*" en los años setenta, en lo que se convirtió en un caso traumático que tuvo un fuerte impacto sobre la sociedad, más en el ámbito social y político.

Con ese bagaje de información sobre el tema, me planteé de manera hipotética las ideas siguientes:

- Que en el contexto de hegemonía política priista, sin adversarios fuertes que se le opongan, la dinámica política más intensa se estaría dando en el seno del partido mismo, donde las organizaciones de base u organizaciones de masas en su estructura territorial y sectorial, estarían jugando un papel central, en la toma de decisiones que afectan el rumbo del gobierno y las relaciones con la sociedad.
- Que las organizaciones de base en ese contexto, desarrollan un juego político de concurrencia limitada e inequitativa, al que únicamente acceden las más importantes, en términos de su membrecía y los recursos que manejan.
- En ese contexto, la ACASPEN, junto con otras organizaciones, juegan un papel protagónico en momentos decisivos, que les permite un acceso ilimitado a las parcelas de poder que se distribuyen en la conformación del poder formal en los distintos niveles del gobierno y la representación partidaria.

En aras de responder a lo anterior, en el **aspecto temático**, el estudio que se ha realizado estuvo centrado en la reconstrucción en la conformación de las distintas *estructuras formales* de poder a nivel estatal y municipal, siguiendo la pista a la participación en esa tarea por parte de algunas organizaciones de base priistas, atendiendo de manera especial el caso de la ACASPEN, medida a partir del recuento estadístico de las posiciones alcanzadas, y el grado de influencia mostrado en la toma de decisiones en el ámbito en que se han venido desarrollando; y en concordancia con lo anterior, los mecanismos y arreglos de carácter formal e informal, que han hecho posible el acceso a lo que podría denominarse como *las parcelas de poder* en distintos niveles: el nivel estatal, principalmente en lo relacionado con la composición del equipo del poder

ejecutivo y el poder legislativo, y la observación de tres casos seleccionados a nivel municipal con base en criterios de orden económico desde varios ángulos. A ello se agregaría el acceso a la toma de decisiones en el ámbito del transporte, el diseño de políticas y su aplicación, en los distintos modos de operación en Nayarit y que se encuentran bajo el régimen Estatal.

Si bien, el estudio atiende una problemática susceptible de expresarse en la generalidad, en el **aspecto territorial**, se identifican seis regiones, de elaboración propia, como un ejercicio puramente contextualizador y de descripción, en una visión de conjunto y de manera alterna, se han seleccionado varios municipios como los más representativos, con base una variedad de criterios, centrados en la importancia económica y política con respecto a la generalidad y al hecho de ser los municipios con mayor concentración de servicios y donde la ACASPEN y otras organizaciones de transportistas, al mismo tiempo han considerado como lugares estratégicos. Estos conforman un amplio corredor que va de la costa norte, tocando el centro y continuando hacia el sur, en un amplio agregado territorial integrado por Santiago, Tepic, Xalisco y Bahía de Banderas.

Finalmente, en el **aspecto temporal**, el período que se ha seleccionado, 1981-1994, obedece a dos razones. La primera se refiere a que dicho período está cruzado por una serie de acontecimientos, en los que mi sujeto de estudio, la ACASPEN, interactúa en forma distinta con el poder público, teniendo en un primer momento una relación muy estrecha, para más tarde llegar al distanciamiento, a partir de los cambios en el poder estatal. La segunda tiene que ver con la intención de establecer comparaciones entre los distintos momentos que ocurren durante el período, puesto que, en cada uno de ellos, la ACASPEN interactúa también con una diversidad de actores y con el poder público, con resultados diversos.

El desarrollo de la investigación, en la práctica implicó la utilización de recursos variados en función de cada uno de los aspectos abordados. Más allá de la revisión teórica, en la que se llevó a cabo una amplia búsqueda de lecturas sobre los distintos conceptos incorporados a la discusión, la contextualización y caracterización del transporte público en Nayarit, fueron realizados mediante la consulta de una no muy amplia variedad de documentos, llegando en el segundo caso al recurso de la revisión de archivos particulares y de las organizaciones, que pusieron a mi disposición lo poco que a su entender ha sido digno de preservar como el sustento de la memoria histórica de los transportistas; en tanto, sobre la marcha, ante lo abrumador de las opiniones, en los medios escritos y testimonios recabados, que situaban a la ACASPEN como una organización fuerte y muy articulada con el partido y los gobiernos en turno, se tuvo que aplicar una encuesta en los tres municipios seleccionados, previo diseño muestral, que permitió en primer lugar pulsar la visión social en torno a la ACASPEN y apuntalar con ello la parte relacionada con la imagen que la sociedad tiene de esta organización.

En lo relacionado con las entrevistas, como parte de la estrategia metodológica para entender las relaciones entre las organizaciones y sus líderes, se ha optado por introducir el "enfoque biográfico", que de acuerdo con Aceves (2001), "afirma la necesidad de ver las acciones individuales y las colectivas

siempre en forma relacional"<sup>1</sup>. En ese sentido, la modalidad de entrevista aludida, aplicada a algunos de los personajes del gremio de transportistas y de personalidades alrededor de ellos ha sido un elemento clave en la reconstrucción de sus trayectorias, en estrecha liga con la organización; toda vez que, como sostiene este autor, "la biografía...da cuenta de 'trayectorias', de pertenencias y de construcción de identificaciones personales y colectivas"<sup>2</sup>. De acuerdo con lo anterior, cobra relevancia el recurso de la entrevista en profundidad, que prácticamente ha sido una técnica orientada a la construcción de las trayectorias personales, que relacionadas con las trayectorias de las organizaciones nos permitirán, en buena medida, el acercamiento a los procesos sociales y políticos ocurridos durante el periodo de estudio. En este caso, en la mayor parte del trabajo se viene enfatizando en la organización y sus personalidades, vistos en los dos niveles: estatal y municipal.

Finalmente, más allá de lo dicho, queda expuesto el modo como estos logros han llegado; es decir, los pasos que han tenido que dar unos y otros, así como los tonos de las negociaciones por parte de los líderes de la organización con sus homólogos y con las instancias del poder público, en los casos en que esto se da.

Lo anterior ha sido complementado con una buena cantidad de investigación de tipo documental, acudiendo en buena medida a los expedientes y archivos de las organizaciones de transportistas y de una pequeña parte de documentos oficiales a los que se ha podido acceder por diferentes vías.

Cabe señalar que, dada la dificultad de integrar los equipos de trabajo de los ayuntamientos del estado, se tomaron en cuenta, únicamente, los cargos de elección popular; por lo que se trabajó, en este caso, con la integración de órganos legislativos, por un lado, y, por el otro, con la integración de los órganos de gobierno municipal, representados por los cabildos de cada uno de los municipios seleccionados en el estudio, una vez descrito el nivel general. Al respecto, en aras de facilitar esta tarea, se ha optado por la construcción de seis regiones<sup>3</sup> cuya conformación obedece a una gama de factores: el factor geográfico, sustentado básicamente en el criterio de vecindad entre los municipios, la intercomunicación entre éstos, a través de sus vías de comunicación, principalmente terrestres; y, finalmente, la composición social más o menos homogénea, como consecuencia de tendencias económicas determinadas, asociadas a las condiciones derivadas de la vocación natural.

En cuanto al contenido del documento, éste se encuentra estructurado en cinco capítulos; cada uno con sus respectivos anexos estadísticos de los que se dará cuenta, a continuación, en forma resumida:

El **capítulo primero** está dedicado a la amplia revisión teórica que se realizó con la finalidad de generar las categorías que permitan el análisis del problema seleccionado. En este capítulo se introduce la discusión

1 Jorge E. Aceves Lozano (2001). "Experiencia biográfica y acción colectiva en identidades convergentes", en Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad, CUCSH-UdeG, México, p. 14.

2 Ibid.

3 Dichas regiones son la Centro (Santa María del Oro, Tepic y Xalisco), la costera centro-sur (Bahía de Banderas, Compostela y San Blas), Costa media (Rosamorada, Ruiz, Santiago Ixcuintla y Tuxpan), Costa-sierra norte (Acaponeta, Huajicori y Tecuala), Sur-sureste (Ahuacatlán, Amatlán de Cañas, Ixtlán del Río, Jala y San Pedro Lagunillas) y Sierra centro-sur (El Nayar y La Yesca)

sobre los conceptos de *corporativismo*, *clientelismo*, *camarillas* y *redes* en busca de elementos necesarios, en un momento dado, para entender la persistencia de cierto tipo de prácticas propias de una cultura política tradicional en la que el priismo ha jugado un papel de singular importancia - como ocurre en el caso de Nayarit- y su hegemonía indiscutible sostenida hasta el año de 1994, sin que, hasta entonces, final del período de estudio, se llegara a vislumbrar nada que indicara cambios en dirección opuesta, excepto uno o dos momentos, con indicios poco claros aún, de alternancia en la ocupación del poder local: 1975, que por sí solo merece atención aparte, y 1993, particularmente con motivo del proceso de renovación de poderes en todos los niveles de gobierno en la entidad.

El **capítulo segundo** es de carácter puramente contextual. Su inclusión se debe, fundamentalmente, a la intención de alcanzar una visión más de conjunto en lo que se refiere al entorno económico, social y político en que se desenvolvía la ACASPEN a lo largo del periodo de estudio. Cabe destacar algunos de los aspectos que componen el capítulo. Comenzando por lo económico y demográfico, resalta la participación del transporte como actividad que toca estos dos ámbitos, uno a través de la participación en la generación de la riqueza y, en el otro caso, a través de la generación de empleos, además de las interacciones con otros actores sociales y políticos.

El **capítulo tercero** está dedicado a caracterizar el transporte y sus actores a nivel de la entidad. De esta manera, me ha parecido importante identificar y, al mismo tiempo, desarrollar una buena descripción acerca de cada uno de ellos; de igual manera se procede con las formas de organización y de operación, porque es a la luz de ello como se pretende tener el marco de análisis del modelo de organización de la ACASPEN en Nayarit. En este capítulo juega un papel importante la cuestión de la infraestructura. Su incidencia en el desarrollo de la actividad, tiene un carácter estratégico y, por lo mismo, se convierte en un punto importante de atención de los gobiernos y de algunos grupos políticos que han hecho de éste cotos cerrados que, por épocas, se han constituido en verdaderos muros de contención para las organizaciones o individuos que han intentado penetrar en él. Pero aquí lo más interesante es la forma en que los transportistas han logrado preservar sus privilegios gracias a una conducta política cambiante que va de la presión a las lealtades y la sumisión en los peores momentos, en el marco de una política de tipo corporativo a nivel general.

El transporte tiene una expresión variada, sus modos y ámbitos, sus niveles y las formas de organización y operación, así como los distintos actores sociales y agentes económicos que intervienen. Es, además, como lo señalan algunos autores, un "proceso tecnológico, económico y social, cuya función es trasladar personas y cosas de un lado a otro a través del espacio (físico)"<sup>4</sup>.

En el **capítulo cuarto** fue necesario abrir una línea de reflexión, apoyada en la revisión y sistematización de algunos materiales como documentos de opinión y entrevistas en profundidad generados por personajes emblemáticos del ámbito político y académico local, con el complemento en la aplicación de una encuesta de opinión, previo diseño muestral, a pobladores de los cuatro municipios que conforman el área de estudio.

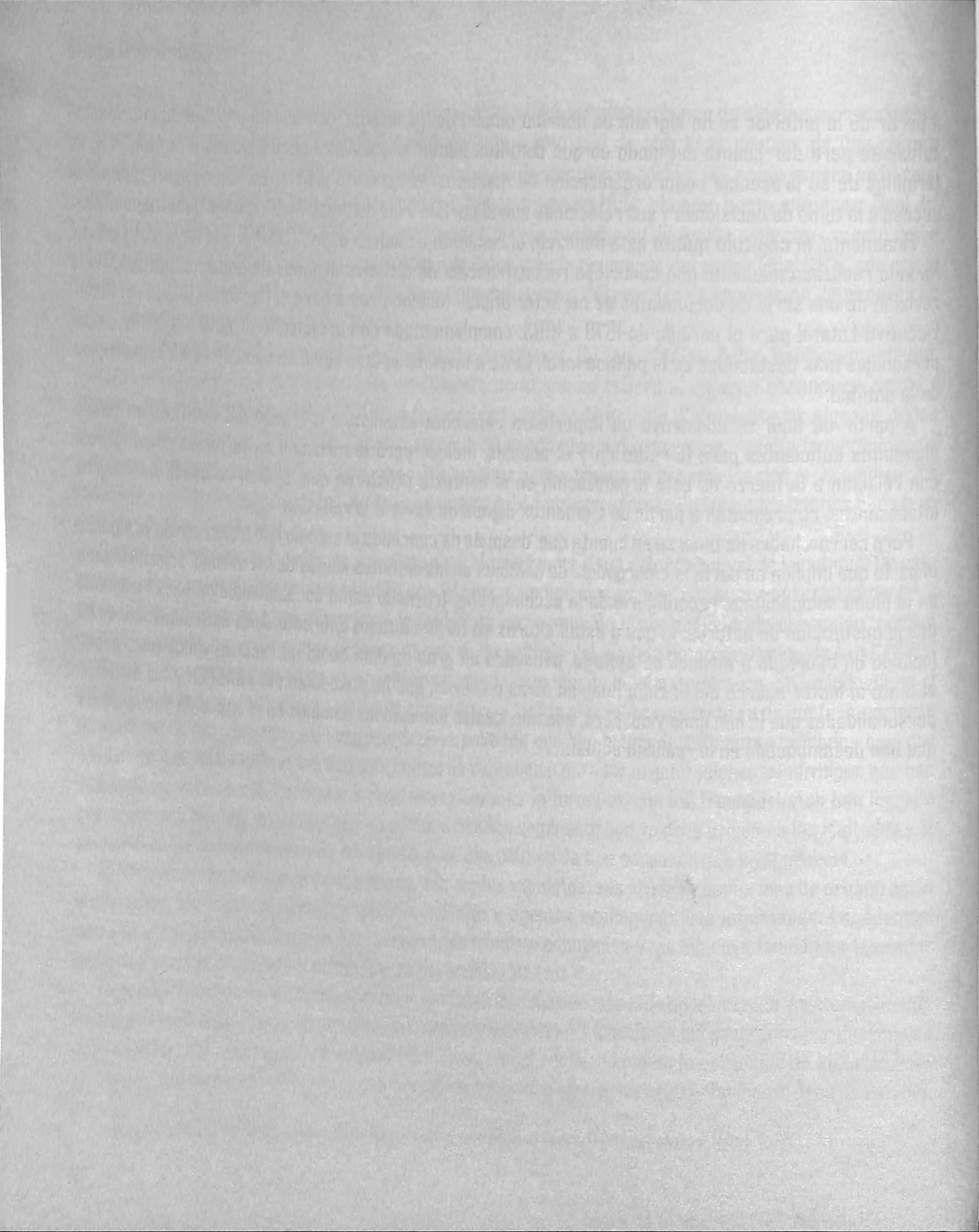
<sup>4</sup> Victor Islas Rivera (1990). Estructura y desarrollo del sector transporte en México. El Colegio de México, México, p. 13.

A partir de lo anterior se ha logrado un dominio amplio del panorama, obteniendo un nivel de información suficiente para dar cuenta del modo en que distintos sectores sociales tienen ubicada a la ACASPEN, en términos de su presencia como organización de masas en el contexto priista; su fuerza expresada en el acceso a la toma de decisiones y sus relaciones con el partido y las distintas instituciones gubernamentales.

Finalmente, el **capítulo quinto** está dedicado al recuento de logros de la ACASPEN a lo largo del periodo. Ha sido realizado mediante una minuciosa reconstrucción de distintos órganos de gobierno a través de la revisión de una serie de documentos de carácter oficial, teniendo como base el Periódico Oficial del Poder Ejecutivo Estatal para el periodo de 1979 a 1993, complementado con la consulta directa a algunos de los personajes más destacados en la política local, tanto a nivel del estado como en cada uno de los municipios de la entidad.

A partir de aquí se construyó un importante referente estadístico a través del cual se han tenido elementos suficientes para la reflexión y el análisis, incluso para la medición en términos cuantitativos, con relación a la fuerza de esta organización en el contexto priista en que, si bien es cierto tuvo logros interesantes, se presentan a partir de elementos dignos de llevar a la reflexión.

Para cerrar, habrá de tenerse en cuenta que, después de concluido el estudio han transcurrido ya algunos años, lo que implica en parte la emergencia de cambios en los distintos planos de la realidad, principalmente en el plano sociopolítico, reconfigurando la escenografía, trayendo como consecuencia un nuevo esquema de reconstitución de actores, lo que a estas alturas se torna un tanto diferente. Ante esta situación, se ha incluido un apartado a manera de **epílogo**, pensando en gran medida como un recurso válido para poner al tanto al lector acerca del destino final; en otras palabras, qué ha pasado con la ACASPEN y las distintas personalidades que le han dado vida; pero, además, cuáles han sido los cambios en el ambiente sociopolítico que han desembocado en la realidad actual.





# CAPÍTULO 1

## CORPORATIVISMO, CLIENTELISMO, CAMARILLAS, LOS RECURSOS DEL PODER

### Introducción

El estudio de las formas de estructuración y ejercicio del poder en las entidades federativas implica el reconocimiento de condicionantes particulares que no es posible observar en el ámbito general. En un período como el de 1981 - 1994, en que se estuvieron manifestando importantes cambios en la dinámica política general del país, cambios que operan a ritmos distintos ante la preeminencia, entre otras cosas, del centro político en torno al cual gravitan los distintos actores sociales y políticos, frente a un mayor arraigo de las tradiciones y la persistencia de viejas formas de hacer política, más en unas regiones que en otras, han propiciado un ambiente de diferenciación que se expresa en distintos ámbitos y niveles. Es decir, la oleada modernizadora, al tocar la vida política nacional, ha tenido efectos distintos en las regiones del país. Éstos se han manifestado, sobre todo a partir de los últimos años de la década de los ochenta, de manera particular con las elecciones federales de 1988, coyuntura que se constituye en el parteaguas de la historia política mexicana.

La investigación emprendida en 1995 se viene enfocando hacia el modo de inserción y formas de relacionarse con las estructuras de poder de parte de una organización de transportistas<sup>5</sup>. A lo largo del proceso me he orientado a realizar una amplia revisión bibliográfica, centrada en varios temas considerados clave en la construcción del modelo de análisis deseable. A medida que se venía revisando una serie de documentos, con la mezcla de una gama de categorías seleccionadas para su discusión, se fue conformando el marco analítico de la investigación que se ha realizado.

A estas alturas, me parece pertinente dar una semblanza de lo que ha sido este proceso, aunque sea en forma sucinta. Desde los inicios de la investigación, la preocupación central ha estado centrada en la persistencia de una serie de manifestaciones que, dentro del ámbito político, tienen que ver con el ejercicio del poder en el ámbito local y la persistencia de añejas estructuras que por décadas han permitido la reproducción del sistema político en sus distintos niveles. Desde su concepción, como problema de investigación, me ha llevado a asumirlo como un problema cuyas manifestaciones son variadas. ¿Qué significa esto? Que en la composición y evolución de las estructuras de poder en el ámbito local intervienen múltiples factores para conformar los rasgos distintivos de un fenómeno que, por lo tanto, tienen diversos

<sup>5</sup> La organización con la que se viene trabajando es la Alianza de Camioneros y Automovilistas del Servicio Público del Estado de Nayarit (ACASPEN), la cual surge en 1965, en el marco de la política oficial de impulso al sector popular priista.

ángulos a través de los cuales se le puede abordar. A lo largo de este tiempo se ha discutido en torno del liderazgo, el caciquismo y sus implicaciones en la configuración de las estructuras de poder en el ámbito local y regional, sobre todo porque en primera instancia me había visto atraído en gran forma por un conjunto de personalidades políticas que ejercen una amplia influencia en organizaciones de masas de origen priista y que, por un momento, se llegarían a etiquetar como caciques, cosa que no fue posible corroborar en la práctica.

La cultura política, como concepto, también ocupó un lugar de privilegio. En primera instancia asociado con la pervivencia de figuras y prácticas de esencia conservadora en la vida política del estado de Nayarit, convirtiéndose finalmente en un objeto que, en realidad, no prometía mucho como objeto de investigación.

A la par de los conceptos anteriores, se introdujo la discusión sobre el corporativismo como un elemento cuyo estudio permitiría, en un momento dado, entender la persistencia de cierto tipo de prácticas propias de una cultura política tradicional en la que el priismo ha jugado un papel de singular importancia, como ocurre en el caso de Nayarit, donde tiene un historial interesante a partir de su calidad como fuerza hegemónica que, hasta 1993, había alcanzado victorias totales, aplastantes y, aunque poco claras, sí suficientes para mantener, en consecuencia, la mayor parte de las posiciones de poder en la entidad a nivel general y en la totalidad de municipios y distritos, de acuerdo con su geografía política; sin que hasta 1994, como se ha mencionado, hubiese señales en dirección opuesta más allá del traumático 1975 y el violento 1993, estando en juego, en ambos casos los poderes en todos los niveles de gobierno en la entidad<sup>6</sup>.

A partir de ello, se ha pensado que el elemento principal que permite a los grupos políticos tomar parte en las estructuras de poder, es una diversidad de formas, como es, por ejemplo, el estilo corporativo de control social y político, asociado a la conformación de estructuras tipo camarilla, cuya persistencia se vincula a formas de interdependencia entre los actores involucrados, con lo que se ha logrado, en buena medida la eficacia, sobre todo a partir de las clientelas políticas, sustentadas en una dinámica de intercambio de favores entre actores ubicados en cada uno de los planos de la realidad social y en distintos niveles de la escala social, económica y/o política.

Por otro lado, se supone que con lo anterior se contribuye a la conformación, en algunos casos, de densas redes de cooperación, que a su vez, permiten un control más eficiente de distintos contingentes sociales, y por lo tanto, refuerzan con ello la cultura política de tipo corporativo, cuya aplicación en sí permite a determinados grupos, potenciarse en lo que se refiere al partido y en las esferas de gobierno. Con esto se asume que la vida y los éxitos del PRI en Nayarit continúan estando en función de un férreo control corporativo, el que a su vez ha sido posible a partir de un amplio esquema de intercambio de bienes

---

<sup>6</sup> En 1993, por las condiciones en que se desarrollaron las elecciones, con priismo dividido y la emergencia de algunas candidaturas atractivas, en el seno del PRD, se llegó a una elección disputada, en la que los perredistas, por primera vez en su corta historia electoral, pelearon palmo a palmo y en todos los espacios y así se llevó a cabo un proceso plagado de conflictos de principio a fin, en el que afloró la violencia. Ahí el PRD, principal fuerza opositora del momento sólo pudo arrancar un diputado de mayoría y apenas tuvo que conformarse con posiciones de minoría en todos los niveles.

de distinto tipo, pero, a la manera clásica del clientelismo, en circunstancias en que los actores involucrados se ubican en distintos niveles de la escala social, económica, política, etc. Aquí se supone que la vida en los diferentes planos, encuentra un punto de confluencia, figurando la política como un elemento central.

## 1.1. Los perfiles del problema en la teoría

### 1.1.1. Corporativismo, la visión general

En este ejercicio de revisión que se lleva a cabo, se pretende explorar y encontrar la utilidad explicativa del concepto de *corporativismo* en el análisis de un caso concreto. Para ello se han revisado los principales desarrollos habidos hasta ahora sobre el tema. La revisión se ha dado, fundamentalmente, en dos niveles, uno de carácter general, atendiendo, entre otros tópicos, las aportaciones de Schmitter y Lehmbruch<sup>7</sup>, puesto que representan las dos principales matrices teóricas en el debate contemporáneo y que al mismo tiempo han ido creando una tradición teórica.

El otro nivel de análisis se orienta hacia cuestiones particulares, el meollo del asunto radica en dar cuenta hasta qué punto, en las condiciones presentes hasta 1994, en el contexto nacional y las grandes transformaciones sociopolíticas ocurridas, con sus efectos a nivel local, en Nayarit, perviven, presumiblemente, prácticas de tipo corporativo que condicionan la vida política y refuerzan la presencia de regímenes autoritarios.

Comenzaré por el caso de Schmitter. Este autor plantea la existencia de tres ejes problemáticos: *el sindicalismo, el liberalismo y el corporativismo*, aunque el de mayor interés para este era este último.

Schmitter distingue el *corporativismo* en términos de su temporalidad. Distingue entre la primera expresión, la clásica, asociándola a la presencia de regímenes autoritarios, que se pueden ejemplificar a partir de ejemplos como el fascismo italiano, con Benito Mussolini, como su principal exponente, y la Alemania nazi de Adolfo Hitler. Para el autor, esta forma clásica es denominada como *corporatismo (corporatism)*; la segunda, cuya vigencia se orienta a la segunda posguerra, la reconoce como una nueva expresión y como tal le agrega el prefijo "neo", para denominarla *neocorporatismo (neorporatism)*.

Otra cuestión es el papel de los actores principales: el Estado y la sociedad organizada<sup>8</sup>, lo que constituye un factor de diferenciación junto con los arreglos institucionales que configuran formas particulares de relación. De este modo contrapone la *representación de intereses* a la *dominación por medio de corporaciones*

<sup>7</sup> Sus respectivas aportaciones configuran las dos grandes tendencias, como lo reconoce Enrique de la Garza en su amplia revisión teórica. Cfr. Enrique de la Garza Toledo (1994). "El corporativismo: Teoría y transformación", en Iztapalapa, jul.dic.

<sup>8</sup> Este autor introduce una visión crítica del concepto. Parte sencillamente de diferenciar entre corporativismo y neocorporativismo, o neocorporatismo; ubicando, a cada uno de ellos, en su propio contexto. Es decir, el primero se estuvo manifestando hasta antes de la Segunda Guerra Mundial; en tanto que, el segundo, una vez que hubo pasado este conflicto bélico. Otra cuestión relevante que se puede desprender de la lectura, es el carácter pluridimensional que asume el corporativismo, tomando en cuenta las condiciones particulares de desarrollo de un país a otro.

auspiciada por el Estado durante la época del fascismo. Se deja entrever, en su desarrollo, una visión del corporativismo como forma de dominación estatal, la cual se hace posible mediante la participación de organizaciones e instituciones. En su planteamiento supone la existencia de un Estado no neutral, de clase, vinculado y comprometido con el mantenimiento y reproducción del *status quo* y con los fundamentos de la acumulación de capital.

En una primera aproximación, Schmitter considera el corporativismo (*corporatismo*<sup>9</sup> en su perspectiva)

*"... como un sistema de **representación de intereses** y/o de actitudes, un particular arreglo institucional típico-ideal para vincular los intereses organizados en asociaciones de la sociedad civil con las estructuras decisionales del Estado"*<sup>10</sup>.

En esta primera aproximación resaltan cuatro aspectos: 1) la visión sistémica del autor; 2) el énfasis sobre la representación de intereses; 3) la presencia de arreglos institucionales; y, 4) el arreglo institucional "típico-ideal", a la manera de Weber, que permite la vinculación de intereses entre las organizaciones y el Estado. En resumen, se puede vislumbrar a dos de los principales actores, cuyas formas de relación modelan y modulan la presencia del corporativismo: a) la sociedad civil; y, b) la sociedad política, representada por el Estado y sus instituciones.

En otro lugar de su trabajo, desmenuza el concepto aislando algunos de sus principales rasgos para enlistarlos enseguida y dar cuenta con mayor nivel de simplificación de su contenido. De esta manera lo define como...

*"... un sistema de representación de intereses en el cual las unidades constitutivas se organizan en un limitado número de categorías singulares, compulsorias, no concurrentes, ordenadas jerárquicamente y diferenciadas funcionalmente, reconocidas y autorizadas (si no es que creadas) por el Estado, y a las que se les concede un explícito monopolio de la representación dentro de sus respectivas categorías a cambio de observar ciertos controles en la selección de sus líderes y en la articulación de sus demandas y apoyos"*<sup>11</sup>.

Existen dos elementos rescatables de la definición anterior: a) el papel que juega el **grupo de interés**, como categoría básica, en el esquema de organización de una sociedad corporativizada; b) el tipo de **relación** entre la sociedad y el Estado, la que puede ser de colaboración o sumisión en un esquema de relaciones que ocurren en un contexto de desigualdad.

Tomando en cuenta lo anterior, es importante señalar que en Schmitter, al igual que en el caso de Lehbruch, el modelo de análisis no es más que una construcción "ideal-típica", con un valor heurístico

<sup>9</sup> Schmitter sugiere el uso de este término para distinguirlo del corporativismo tradicional y autoritario que tiene que ver con la experiencia del fascismo italiano y el ascenso de Adolfo Hitler al poder en Alemania.

<sup>10</sup> Philippe C. Schmitter. "¿Continúa el siglo del corporativismo?", en OCAMPO ALCANTAR, Rigoberto (1992). Teoría del Neocorporativismo (Ensayos de Philippe C. Schmitter). UdeG, México, p. 41.

<sup>11</sup> Schmitter (1992). Ob. cit., p. 46.

y lógico-analítico, integrado por una variedad considerable de componentes teórica o hipotéticamente interrelacionados. Ello permite darse cuenta de que ningún sistema de representación de intereses puede reproducir completamente todas las dimensiones<sup>12</sup>.

Habría que recordar, por otra parte, que mediante la elaboración de su modelo analítico, el autor en cuestión intenta ofrecer, al análisis político, una alternativa explícita para el paradigma de la política de interés dominante, hasta ese momento, en la disciplina de la ciencia política norteamericana, inspirado en el incipiente "pluralismo"<sup>13</sup>, que se postularía como alternativa ante la presencia de los estados totalitarios del bloque socialista.

Como se ha señalado, cuando Schmitter considera en su planteamiento el plano de las relaciones, desarrolla una distinción del corporativismo a partir de la manifestación de una doble faceta de *Estado y Societal*. En el primer caso, se puede o no dar un patrocinio directo del Estado en la promoción de las llamadas organizaciones de interés (equivalentes a las organizaciones sociales o las organizaciones de masas en México) con un esquema de relaciones de tipo vertical, el cual presupone fuertes compromisos entre las instituciones del Estado y las organizaciones de interés, a cambio de la concesión, de parte del primero, de un monopolio de la representación y el acceso, en forma deliberada, a la toma de decisiones en campos de interés de las organizaciones. En el segundo caso, destacan condiciones de libre juego en la organización y representación de intereses, lo que supone un esquema de relaciones de equilibrio y respeto con el Estado, el cual reconoce a las organizaciones y les concede, en ocasiones, una importancia tal, al grado de incorporar parte de sus demandas a los programas de gobierno en un ambiente de estrecha colaboración. En ese sentido, a cada tipo corporativo corresponde una forma de relación: al estatal corresponde una relación vertical, de sumisión para las organizaciones de interés; mientras que, al societal corresponde una relación de colaboración y equilibrios entre los dos principales actores: la sociedad y el Estado.

¿Podría decirse que estamos ante la presencia de dos tipos extremos de corporativismo? Desde las visiones de Schmitter y Lehmbruch todo parece indicar que sí. Ello conlleva a ubicar sus respectivos modelos en una perspectiva evolutiva de carácter unilineal dentro de los cuales figura la faceta Estatal, como el punto de origen; en tanto que, el societal, constituye el punto de llegada obligado y, a la vez, el momento de tránsito hacia la sociedad plural.

En primer término, el **corporativismo social** (societal en términos de Schmitter) está relacionado con sistemas políticos, cuyas unidades territoriales de diversos niveles, relativamente autónomas, autoridades ejecutivas ideológicamente variadas y basadas en coaliciones -aún con subculturas políticas altamente "divididas en capas" o "estructuradas"- . Por su parte, al **corporativismo de Estado** se le asocia con sistemas políticos en los cuales las subunidades territoriales están estrechamente subordinadas al poder

<sup>12</sup> El autor señala aquí dos casos que se aproximan al patrón descrito, se trata de Portugal y Brasil, los que se identifican como casos extremos.

<sup>13</sup> Dentro del esquema de análisis schmitteriano, corporativismo, pluralismo y sindicalismo, conforman una triada de conceptos que encierran un carácter bidimensional (Estatal y societal). Gerhard Lehmbruch (1992b), ob. cit.

burocrático central: no existen las elecciones o son plebiscitarias; los sistemas de partido están dominados o monopolizados por un solo partido débil; las autoridades ejecutivas son exclusivas, ideológicamente, y reclutadas de manera más limitada; y, finalmente, las subculturas políticas, basadas en la clase, etnia, lenguaje o región, son reprimidas de manera rigurosa<sup>14</sup>.

La noción de corporativismo ha sido acogida en México en distintos ámbitos de la vida nacional y local por parte de distintos sectores sociales. Periodistas, líderes sociales y políticos, el común de la gente, y los propios académicos, han echado mano de este y otros conceptos para etiquetar de la manera más fácil algunos de los fenómenos sociales y políticos que se han manifestado a lo largo de la historia del país y sus regiones, donde se han llevado a cabo estudios de caso. De igual manera, el nivel de profundidad con que se ha estudiado en diferentes lugares ha sido variable; por lo que, en la actualidad encontramos un amplio conjunto de trabajos que dan una idea del concepto como algo **pluridimensional**, como lo hizo notar, en su momento, Lehmbbruch (1992b) en su crítica a Schmitter.

La condición pluridimensional denota la existencia de una gran diversidad de interpretaciones o conceptualizaciones. Esto es producto del resultado acumulativo que tiende a la heterogeneidad -en cuanto a las teorías idiosincrásicas y la "**ambigüedad semántica**"-, relacionada también con la diversidad de tradiciones y culturas políticas, propias de cada uno de los casos que han inspirado la discusión en diferentes contextos, como categoría de análisis se ha universalizado. Sin embargo, se observa una tendencia innegable a manejos poco claros, dando lugar a una situación de "**ambigüedad**" conceptual que trae consigo algunas confusiones.

En ese contexto, al corporativismo le ha faltado análisis y le han sobrado adjetivos, como se puede apreciar a través de un amplio listado de tipos diversos, los cuales han surgido en función de su temporalidad, por una parte y de las formas particulares en que se tejen las relaciones entre el Estado y las organizaciones de interés: corporativismo medieval, fascista, neocorporativismo, de Estado, societal, meso y micro<sup>15</sup>, contrarrevolucionario o tradicional, dirigista<sup>16</sup>, etc., constituyen, en buena medida, las de mayor uso en el campo académico y político.

De igual manera, las imprecisiones conceptuales vienen dando lugar a una serie de consideraciones en torno a su origen que, en cierta medida, se ubica como algo remoto, sobre el que no es ahora necesario entrar en detalles, puesto que no conforma la parte medular del análisis.

Sin embargo, es conveniente retomar un dato importante y darse cuenta de este modo que...

---

<sup>14</sup> Philippe C. Schmitter. "Modos de intermediación de intereses y modelos de cambio social en Europa Occidental", en OCAMPO ALCANTAR, Rigoberto (1992). Teoría del neocorporativismo. Ensayos de Philippe Schmitter. Ed. UdeG. Guadalajara, Jal. México, p. 98.

<sup>15</sup> Enrique de la Garza Toledo (1994). Loc. cit., p. II.

<sup>16</sup> Ludovico Incisa. "Corporativismo", en BOBBIO, Norberto, Nicola Matteucci, Gianfranco Pasquino. Diccionario de Política. S. XXI eds., México, 1995, pp. 372-377.

*...el concepto tradicional de corporativismo había sido adoptado en las décadas posteriores a la segunda guerra mundial por algunos autores, en diferentes países e independientes unos de otros, y bajo circunstancias diversas, para designar las tendencias recientes dentro de la estructura sociopolítica de las sociedades industriales liberales<sup>17</sup>.*

Luego de una amplia revisión de un conjunto de casos particulares en el ámbito internacional, Lehbruch llegó a la conclusión importante: la existencia de distintos niveles de corporativismo. A cada una de las visiones se adscriben diferentes dimensiones tipológicas en las que se enfatiza un aspecto particular de la realidad, como lo plantea este mismo autor para el caso europeo:

*entre los teóricos ingleses es una construcción tipológica que designa un **sistema económico**, opuesto al **liberalismo de mercado**; b) la perspectiva escandinava<sup>18</sup> (Heckscher, 1951), que plantea la conformación de **tendencias corporativas o corporativismo libre**, a partir de una cooperación intensa entre el Estado y los intereses organizados, durante la segunda guerra mundial. En ese mismo ámbito, otros autores hablan de la incorporación de las organizaciones a la toma de decisiones, la **participación organizacional** en el gobierno; c) las contribuciones de Schmitter, quizá la escuela más influyente, que postula el reconocimiento y control a través del gobierno y la estructura de los sistemas de intermediación, esto último como la base para la distinción entre corporativismo y pluralismo, en términos de la organización individual y el sistema de organizaciones y; d) otra vertiente más, que tiende a resaltar los cambios en las relaciones industriales, mediante la creciente intervención del gobierno en la fijación de salarios y otras cuestiones relacionadas. En este caso, Colin Crouch, opone además de **corporativismo y liberalismo de mercado**, **colectivismo liberal**, que se caracteriza por el **compromiso de relaciones industriales**, con base en la **libre negociación colectiva**<sup>19</sup>.*

Lo anterior permite pensar al corporativismo como un fenómeno universal que evoca una variedad de formas de relación entre el Estado y los grupos sociales agrupados en organizaciones de interés, inmersos en un esquema de dominación determinado; empero, no habría acuerdo en cuanto al modo en que se ha enfocado el análisis por parte de los estudiosos del tema. El concepto no se distingue por ser **unívoco**, puesto que no se corresponde a plenitud con las características propias de cada contexto cultural y político en particular. Necesariamente, la pertinencia de este concepto tiene que analizarse a la luz de algunas mediaciones que en la práctica permitan su aplicación en una realidad determinada.

El gran problema de los estudios de caso sobre el corporativismo, de Schmitter hacia acá, ha sido la falta de creatividad y el afán de encajonar las distintas realidades en el modelo de éste, por lo que no existe

17 Gerhard Lehbruch. (1992b) "Introducción: el neocorporativismo en perspectiva comparada", en SCHMITTER, Philippe y otros (coords.). Neocorporativismo II. (Más allá del Estado y el mercado). Alianza Ed., México, p. 17.

18 Gerhard Lehbruch (1992b), ob. cit., p. 17. En esta escuela, se destaca que el corporativismo es una etapa de un proceso de desarrollo reciente, medible longitudinalmente: el autor traza una escala que va desde el "no-corporativismo" hasta el "corporativismo altamente desarrollado", pp. 18 y ss.

19 Gerhard Lehbruch (1992b). Ob. cit.

ninguna duda para reconocer la gran influencia que dicho autor ha tenido en la tradición corporativa de los últimos tiempos.

Por lo tanto, la "escuela" schmitteriana, se ha erigido en el principal referente teórico sobre el asunto en el ámbito internacional.

Estamos ante dos tipos de corporativismo, los cuales pueden concebirse como dos "tipos generales", o bien "tipos extremos", como parece desprenderse de los dos principales autores. Sin embargo, es necesario tomar en cuenta que en cada cultura particular es posible que se presenten, también, tipos particulares de corporativismo, los cuales no siempre integrarán, a cabalidad, los rasgos de los dos tipos generales. De ahí que sea necesario tomar en cuenta la posibilidad de mixturas, las cuales pueden tener expresiones regionales, con lo que, a nivel nacional, se tendría un amplio mosaico de formas corporativas que pueden llevar, incluso, al análisis de la fuerza intersectorial diferenciada con que se presenta el fenómeno que Lehbruch denomina "**corporativismo sectorial**" (*Sectoral Corporatism*)<sup>20</sup>. Con lo anterior, se puede pensar en formas corporativas intermedias entre lo estatal y lo societal. En estas condiciones, las mixturas prefiguran los tipos intermedios señalados; es decir, sistemas corporativos que contienen rasgos de los dos tipos generales, por lo que parece pertinente revisar el modelo Lehbruchiano.

En la concepción de este autor está presente la crítica a la propuesta de Schmitter. ¿En qué consiste? El principal punto en cuestión se centra en "**el sistema de las asociaciones de interés**", al que contrapone la idea de analizar, en forma alternativa, el proceso de la toma de decisiones o de **control social**, como columna vertebral en el sistema corporativo.

Lehbruch plantea sus diferencias en cuanto al sistema de representación de intereses que maneja Schmitter y señala que,

*"... el corporativismo es más que un patrón peculiar de articulación de intereses. Antes bien, es un patrón institucionalizado de formación de políticas, en que grandes organizaciones de intereses cooperan entre sí y con autoridades públicas [corporativismo liberal]... un alto grado de colaboración entre los mismos grupos al forjar las políticas económicas... [distinguiendo por razones analíticas] primero, la negociación entre los 'grupos autónomos' y, en segundo lugar, la negociación entre el gobierno y el 'cártel' de los grupos organizados"<sup>21</sup>.*

Coincide con Schmitter en reconocer la presencia de un patrón de relaciones que opera en distintas direcciones: en forma horizontal, entre la sociedad, teniendo como base un esquema de representación determinado; y, entre éstas y el Estado, donde caben formas de cooperación y hasta de subordinación. Sin embargo, el énfasis que pone Lehbruch en la participación de las organizaciones de interés la definición de

20 Markuz L. Crepaz y Arend Lijphart (1995). "Linking and integrating corporatism and Consensus Democracy: Theory, Concepts and Evidence", en *British Journal of Political Science*. Vol 25, p. 283.

21 Gerhard Lehbruch (1992a). "Corporativismo liberal y gobierno de partidos", en SHCMITTER, Philippe C. y Gerhard Lehbruch (Coords.). *Neocorporativismo I (Más allá del Estado y el mercado)*. Alianza Ed. México, p. 177.



políticas, marca la diferencia al postular la presencia de dichas organizaciones en el diseño y la aprobación de políticas de su interés particular.

En su planteamiento, Schmitter se queda en una perspectiva general al enmarcar las dos grandes categorías de corporativismo (Estatual y Societal) que él propone. El planteamiento de Lehmbruch, por su parte, se orienta al ámbito de una democracia liberal en que las grandes organizaciones de interés gozan de una amplia libertad de participación y autonomía colaborando entre sí, en un nivel, y con las instituciones públicas en el diseño de políticas de interés general; llegando en ocasiones a ocupar posiciones en el Estado, como ha ocurrido, en cierta forma, hace algunas décadas, con organizaciones como la CTM en el caso de México. Otra diferencia entre ambos autores se observa cuando Schmitter maneja la noción de corporativismo como una denominación a secas para referirse al que se manifiesta en la época del fascismo; Lehmbruch lo ubica como corporativismo "tradicional". En cuanto a su temporalidad, hay coincidencias en ubicar sus primeras manifestaciones en los años previos a la Segunda Guerra Mundial, particularmente durante el período del fascismo italiano; Schmitter llama "neocorporativismo" a la expresión más reciente, en tanto que Lehmbruch la identifica como neocorporativismo. Las diferencias en la denominación son, en realidad, cuestiones secundarias, aquí lo que importa es cómo cada uno de los autores busca dar cuenta de algunas realidades como la europea y la americana.

Por otro lado, existe una gran similitud en los planteamientos de ambos, más allá de las diferencias señaladas.

Enrique de la Garza, luego de una amplia revisión de los desarrollos de Schmitter, señala que uno de los problemas principales de su modelo es que los rasgos que abstrae son puramente descriptivos:

*"Cuando se señalan asociaciones entre corporativismo y regímenes políticos aparecen éstas como yuxtaposiciones; las menciones de los intereses de clase, de sus trasfondos estructurales y sus ciclos y coyunturas son sumamente generales; de la misma forma, las referencias a la articulación entre Estado corporativo, clases y acumulación de capital no merecen sino menciones poco profundas..."<sup>22</sup>*

Por lo anterior, el modelo de Schmitter no cubre las expectativas de mayor profundidad en el análisis del fenómeno corporativo. Por otro lado, es un modelo estático, el cual choca, en buena medida, con la variedad de cambios que la sostiene en aras de identificar "entidades completamente corporativizadas":

*"1a) Las organizaciones de interés están fuertemente coptadas por la toma de decisiones gubernamental...1b) Grandes organizaciones de interés (en particular, los sindicatos) están fuertemente vinculados con los partidos políticos...2a) La mayoría de las organizaciones de interés están jerárquicamente estructuradas, y la membresía tiende a ser obligatoria; 2b) Las categorías laborales están representadas por organizaciones no competitivas que disfrutan de un monopolio; 3) Las relaciones industriales se caracterizan por una fuerte 'concertación' de*

<sup>22</sup> Enrique de la Garza Toledo. Loc. cit., p. 13.

*los sindicatos y las organizaciones de patronos con el gobierno (lo cual implica que los sindicatos se abstienen de emplear firmemente el instrumento de la huelga u otras tácticas sumamente conflictivas)*<sup>23</sup>.

La construcción que hacen ambos<sup>24</sup>, en sus respectivas aportaciones, tiene sus semejanzas. La diferencia radica en el o los aspectos que enfatiza cada uno de ellos. Schmitter fija su atención en la estructura de las organizaciones de interés; Lehbruch, por su parte, pone el acento en la toma de decisiones y la participación que tienen, en ella, las organizaciones de interés, lo que caracteriza un tipo de relación con el Estado. Esto equivale a lo que Schmitter llamaría **"Corporatismo 1 y 2"**. En el 1 hace referencia a una dinámica de organización de intereses; mientras que, en el 2, a la concertación. Esta última categoría equivale a lo que, en su momento, Lehbruch identificaría como la del **"corporativismo liberal"**.

Schmitter señala, a partir de la revisión de algunos estudios de caso, a Suecia, Suiza, los Países Bajos, Noruega, Dinamarca, Austria, España, Portugal, Brasil, Chile, Perú, Grecia, **México** y Yugoslavia, como países en los que se habían construido sistemas corporativos con asociaciones de interés singulares, no-competitivas, ordenadas de manera jerárquica, compartamentalizadas sectorialmente, que ejercen el monopolio de la representación y aceptan (de jure o de facto) limitaciones -gubernamentalmente impuestas o negociadas- en el tipo de líderes que eligen y el alcance e intensidad de las demandas que hace rutinariamente el Estado<sup>25</sup>.

Reconociendo la imposibilidad de encontrar entidades completamente corporativizadas, y asumiendo, por otra parte, que el corporativismo, además de su doble faceta (Estatal y Societal), adquiere un carácter pluridimensional, Schmitter señala que existe una gran variabilidad y complejidad de las configuraciones nacionales, lo que dificulta conseguir un índice compuesto que combine -y pondere!- dimensiones diferentes. En este sentido es que, Lehbruch, elabora un esquema multidimensional, que le permite agrupar a los "sistemas" en una escala que va de un corporativismo "fuerte" a un corporativismo "débil" que aplica únicamente al continente europeo. Coloca, en el primer rango, a países como Austria, Suecia y los Países Bajos; en el rango medio coloca a Dinamarca, Alemania Occidental y Gran Bretaña; en tanto que, en el rango débil se coloca a Francia<sup>26</sup>. Sin embargo, el planteamiento de Lehbruch se queda en una elaboración que prefigura un esquema de evolución lineal del corporativismo que va de las formas autoritarias, las más tradicionales, a aquellas en las que se observa una tendencia liberal. Es decir, un corporativismo en escala descendente, de "fuerte" a "débil".

Habiendo revisado los dos principales desarrollos sobre el tema, surge una interrogante: ¿es aplicable el concepto a la realidad política mexicana, cuando sabemos que cada uno de estos autores ha ejercido, junto

---

23 Gerhard Lehbruch (1992b). Ob. cit., p. 20.

24 Cfr. Philippe C. Schmitter (1992), p. 46; Gerhard Lehbruch, (1992b), p. 20.

25 Philippe C. Schmitter. Ob. Cit., p. 51.

26 Gerhard Lehbruch (1992b), p. 15 y ss.

con Guillermo O'Donnell, una gran influencia en la tradición corporativa latinoamericana, y en la mexicana en particular?, como se podrá observar a la mayoría de los autores que se revisarán en el siguiente apartado.

## 1.2. Corporativismo en la tradición mexicana

En realidad, la discusión teórica en México acerca del corporativismo está poco desarrollada. El corporativismo, como otras denominaciones, se ha convertido en una especie de camisa de fuerza que los líderes políticos de oposición han querido colocar a sus adversarios priistas, para describir el esquema de relaciones sociales y políticas propiciado por éstos en aras de reproducir las condiciones de dominación prevalecientes. Al mismo tiempo, ha sido una tradición intelectual a la que se han adscrito la mayoría de los estudiosos de la política en México, desde las últimas tres décadas. De acuerdo con Enrique de la Garza, el esquema de Schmitter ha influido, en buena medida, sobre las posiciones políticas de los intelectuales de partido<sup>27</sup>, en primer término y, por otro lado, ha permeado a algunos de los más lúcidos estudiosos del movimiento obrero con su modelo sistémico. Entre éstos se puede ubicar a autores como Trejo (1990), Casar (1989), Córdova (1972, 1976 y 1979) y Camacho (1970)<sup>28</sup>, entre otros; y se prefigura una tercera tendencia con Aziz (1985, 1989), De la Garza (1989, 1994), Quiróz y Méndez (1991), Casar (1989), quien elabora una amplia crítica al modelo schmitteriano.

Un importante rasgo de la "tradición corporativa" construida en México se ha limitado, de manera fundamental, al estudio del movimiento obrero, con lo que se modela un "corporativismo fabril", tal como lo señala Quiróz, descuidándose la parte empresarial en sus tres diferentes dimensiones<sup>29</sup>.

Por otro lado, en momentos, el concepto ha tenido un uso ampliamente difundido<sup>30</sup> para designar una forma de relación subordinada de los sindicatos con el Estado. Además, de acuerdo con lo que se ha revisado hasta ahora y lo que señalan algunos autores<sup>31</sup> acerca de que las posiciones "teóricas", en México han estado permeadas y asociadas con corrientes ideológicas que sustentan posiciones políticas que provienen de importantes corrientes de intelectuales nacionales:

- a) la de la izquierda radical, que acuña el concepto de charrismo sindical, para referirse a los sindicatos con dirigencia espuria, impuesta por la fuerza, y alejada de los trabajadores...
- b) la que sustentan Arnaldo Córdova y Manuel Camacho, que se orienta a neutralizar la relación corporativa...parecida a la societal de Schmitter...

27 De la Garza. Loc. cit.

28 De la Garza. Loc. cit.

29 a) corporativismo modernizador desde el capital; b) la inercia corporativa y sus relaciones con el Estado, con métodos, estilo y lenguaje distintos al sindicalismo y; c) un corporativismo en el espacio laboral en relación con el conflicto fabril. Ver en Quiróz y Méndez, loc. cit. José Othón Quiróz Trejo y Luis Méndez y Berrueta (1991). "Corporativismo, modernidad y autonomía obrera en México", en Sociológica No. 15. UAM-A, México, ene-abr, p. 163.

30 Enrique de la Garza Toledo (1994).

31 De la Garza, loc. cit., p. 18.

En la primera vertiente, De la Garza ubica a J. Aguilar y a Max Ortega, sobre los que se dice tienen una muy escasa resonancia. De hecho, es la otra vertiente la que goza de la mayor influencia. Dentro de ésta, es Arnaldo Córdova uno de los primeros estudiosos que echa mano del concepto de corporativismo, en México, en un sentido puramente político, situándolo en el ámbito relacional a partir de la conformación de la estructura del PRM y del PRI en su momento. En sus distintos trabajos, Córdova estableció el límite entre el corporativismo fascista y el corporativismo mexicano. Los distingue a partir de que el primero asume un carácter productivo, mientras que al segundo le asigna un carácter político.

Aunque no es propiamente la intención buscar las raíces del corporativismo en México, autores como Córdova (1974, 1979, 1982) ubican al cardenismo (1934-1940) como un punto clave para entender su posterior desarrollo, el cual tiene que ver, en gran medida, con el proyecto de estructuración de la sociedad, de la mano de un sistema político presidencialista y un partido de Estado. Otros autores que se identifican con esta línea son Ianni (1983), Anguiano (1984) y Aziz (1985, 1989).

Así, Córdova, en sus diferentes escritos, encamina su atención a observar la transformación del partido de Estado, su forma de organización sectorizada y sus organizaciones, así como las relaciones entre éste y el Estado, dando cuenta desde la perspectiva historiográfica, de lo que a su juicio fue el origen del corporativismo mexicano.

Por su parte, Ianni (1983) señala la aparición de una nueva estructura de poder, en la que prevalece la visión relacional schmitteriana, a través de lo que se maneja como "la integración orgánica del aparato estatal con el partido de la revolución y el sistema sindical"<sup>32</sup>. En una primera instancia, las organizaciones sindicales son relativamente autónomas -y a veces hostiles- en sus relaciones con el gobierno, pero poco a poco fueron, el partido y el sistema sindical, sometidos al Estado, integrándose todos en una estructura de poder nueva, compleja y eficaz; creando fuertes lazos de dependencia, al quedar como entidades subordinadas.

Otro de los autores que han sido atraídos por el cardenismo es Anguiano (1984). Éste atiende los profundos vínculos entre el Estado y "las masas". Resalta la presencia de un Estado que crea la atmósfera apropiada mediante una propaganda incesante; además del apoyo y ayuda, en un esquema de intercambio mutuo entre éste y las organizaciones de masas. Sin embargo, la presunción del intercambio mutuo jamás queda demostrada en su trabajo.

Es conveniente reconocer que gracias a esa dinámica de intercambio, el partido oficial, para el periodo de estudio, reafirma su función como instrumento de control social del Estado, mediante las llamadas organizaciones de masas, que desde la aparición como partido, el Revolucionario Institucional (PRI), quedan encuadradas y unidas indisolublemente al esquema organizativo sectorial de éste, el cual hace las veces de puente entre sus organizaciones y el Estado.

---

<sup>32</sup> Octavio Ianni (1983). *El Estado capitalista en la época de Cárdenas*. Ed. Era, México, p. 39.

Octavio Ianni identifica al corporativismo mexicano como "fascista"<sup>33</sup>; Casar (1989) lo define como estatal, "propio o afín a regímenes autoritarios"<sup>34</sup>. Sin embargo, en este último caso, señala que es una mezcla de dos patrones de conducta política: "la que deriva de la existencia de grupos de presión que definen al pluralismo y la que deriva de la existencia de corporaciones"<sup>35</sup>. En ese sentido Casar habla de la existencia de un esquema **semicorporativo**, en el que se expresan algunos rasgos propios del un sistema pluralista, como sucede con la presencia de los "grupos de presión", cuyas características no desarrolla en el texto.

Esta autora discute las posibilidades de la transición democrática en México a la luz de los trabajos de Schmitter y O'Donnell (1986). Del modelo Shmitteriano enfatiza el hecho de que las organizaciones de interés se encuentran mediatizadas por un esquema de "intermediación", impulsado por el partido oficial y avalado por el Estado; elemento que se diferencia del tipo de corporativismo operante en América Latina, denominado por O'Donnell como "bifronte", puesto que corresponde a los estados burocrático-autoritarios, como la Argentina postperonista, donde se construye un tipo de relaciones particulares, a las que, un autor como Bustamante<sup>36</sup> señala como "incestuosas" entre un Estado paternalista y la mayor parte de los grupos sociales, cuyas formas de representación, organización y control, surgen bajo su impulso en la mayor parte de los casos. En ese sentido, comparativamente se muestra, por otro lado, que el Estado argentino ha tenido una capacidad extraordinaria para inducir cambios y reformas a la economía; en lo que se a Argentina como una nación cuya economía es de *laissez faire*, frente a una sociedad que apunta en una dirección contraria, con un control férreo de los grupos sociales. En la mayor parte de Latinoamérica, el corporativismo tiene un origen casi similar, que data del período de la posguerra. En esta región del planeta, los autores res revisados coinciden el predominio de una forma común de pactos sociales tripartitas en los que intervienen los trabajadores, los patrones y el Estado; o como un sistema de representación, en el cual los grupos sociales y económicos mayores son no sólo consultados, como en el pluralismo liberal, sino que tienen y obtienen una representación formalizada en los marcos, oficinas y agencias regulatorias que son parte del Estado, en un estilo que se aproxima al de la Europa moderna<sup>37</sup>.

Una particularidad del corporativismo mexicano es que se inserta en el movimiento obrero oficial. De ahí la marcada tendencia de los estudios sobre el tema hacia este aspecto. Entre los estudiosos del corporativismo sobresalen Alberto Aziz y Enrique De la Garza, por haber incursionado en las entrañas del movimiento obrero nacional. El primero trabajó a la CTM en sus relaciones con los gobiernos en turno, mientras que el

33 Octavio Ianni (1983). Ob. cit., p. 43.

34 María Amparo Casar (1989). "Corporativismo y transición", en NEXOS No. 137, p. 58.

35 María Amparo Casar (1989). Loc. cit., p. 58.

36 Citado en Haward J. Wiarda (1994). "Dismantling Corporatism. The problem of modernization in Latin America", en World Affairs, vol. 156, No. 4, p. 199.

37 Haward J. Wiarda (1994), loc. cit., p. 199.

segundo ha caracterizado ampliamente al Sindicato petrolero, como un gremio fuertemente arraigado en su ámbito de interés pero que responde también a los impulsos políticos del partido al que pertenece. Ambos caen en el esquema lehmbruchiano que enfatiza el análisis de la política de la concertación, lo cual permite la reproducción estatal y legítima del esquema de representación, a través del establecimiento de una política de intercambios entre ambos actores.

Si bien, en el caso que estudia Aziz (1989), la CTM y el Estado mexicano, se observa el cambio en el tipo de relación que ocurre entre el momento de la fundación de la central y los diez años posteriores, en los que va de la alianza a la subordinación a ultranza. Dentro de este esquema habría, por momentos, bajo la mediación partidaria, concertación entre el Estado y las organizaciones de interés; elementos que han posibilitado la supervivencia del sistema político y la reproducción de los contingentes sociales en distintos ámbitos.

De la Garza Toledo (1989), en un estudio sobre el sindicalismo petrolero, desarrolla una caracterización acerca del **"corporativismo patrimonialista"**, como una modalidad que adquiere gran relevancia en el ámbito de la vida sindical nacional. Los petroleros han sido, quizá, uno de los gremios más influyentes al interior del PRI nacional durante la década de los setenta y parte de los ochenta; al grado de constituirse en uno de los principales interlocutores ante el Estado y sus políticas; más cuando se trata de su campo específico de interés, el petróleo, en un momento circunstancias muy especiales para el país: la culminación de un periodo, entre las décadas de los setenta y ochenta, cuando se venían explotando los hidrocarburos de modo intensivo y se alentaba una política económica sustentada en el petróleo como eje de la misma.

Con ese telón de fondo, el sindicato petrolero es caracterizado como,

*"un sindicato político, que hace alta política con el Estado y con los cargos públicos, y una masa desentendida de las políticas nacionales que mantienen el vínculo con las organizaciones corporativas a través del salario, el empleo, el salario indirecto y el patrimonialismo micro dentro y fuera del trabajo"*<sup>38</sup>.

De la Garza habla de la existencia de una **"cultura patrimonial corporativa"** basada en las políticas nacionales del Estado frente a los trabajadores, y en los microespacios de reproducción de la clase, dentro y fuera del trabajo, que conforman la vida cotidiana de las familias de los trabajadores. En ese sentido, las familias de los trabajadores se integran al esquema en una perspectiva de control corporativo que combina lo sectorial y lo territorial<sup>39</sup>, como parte de una estrategia integral de encuadramiento social de la que son objeto los petroleros y sus familias.

De acuerdo con este autor, el **patrimonialismo**, en los procesos de trabajo, funciona llenando huecos no reglamentados, en un esquema en el que "lo no legislado o regulado de ninguna manera está prohibido".

38 Enrique de la Garza Toledo. "Paraestatales y corporativismo", en El Cotidiano, No. 28, UAM-A, México, marzo-abril de 1989, p. 5.

39 En algunas de las principales áreas de explotación petrolera, entre Tamaulipas y Veracruz, principalmente, el sindicato petrolero se convirtió en buena medida en el principal gestor y organizador de los pobladores para la provisión de suelo, vivienda y servicios, para las familias de los trabajadores, además de la instrumentación de programas de producción doméstica para el consumo familiar.

situándose en la esfera informal que aceita, para hacer funcionales los mecanismos de control u obstaculiza el cumplimiento de lo regulado formalmente, cuando se lesionan sus intereses, mediante:

*"1)...la movilidad interna de los trabajadores -cambios de puestos de trabajo o de departamentos.- 2)...las cargas de trabajo, 3)...las jornadas de trabajo -ausencias, llegadas tarde, cambios de turno, horas extras- 4)...las ascensos, 5)...los despidos o ingreso al trabajo, 6)...la protección o no ante el despotismo de los supervisores"<sup>40</sup>*

Este caso muestra cómo se cruzan, como parte de todo un complejo de relaciones, una variedad de instituciones sociales y políticas: las camarillas, la organización de interés de la que se origina y cómo, ante necesidades del propio sistema, opera el recurso del corporativismo combinado, por otro lado, con otras opciones de articulación que facilitan el control social y permiten encauzar sus conductas por vías políticas, las cuales se expresan con mayor vigor en coyunturas político-electorales, asegurando el predominio del PRI y en consecuencia la reproducción del régimen de la revolución mexicana.

En este esquema se construyen fuertes lazos de intermediación, propiciados por el Estado y puestos en práctica a través del PRI que, como partido gobernante, se ha constituido, como lo señalara Pereyra (1981), en el

*"Instrumento básico a través del cual éste [el Estado] regula sus vínculos con la sociedad, particularmente con las clases dominadas...durante más de cinco decenios el PRI ha sido (no sólo formalmente) el partido de los trabajadores mexicanos: su omniabarcante estructura sectorial no permite dudas al respecto. En virtud del corporativismo -entre otros factores- un gran porcentaje de obreros, campesinos, empleados públicos, profesionistas, no asalariados, etc. resultan miembros del PRI, con frecuencia sin saberlo..."<sup>41</sup>*

Es decir, se ha conformado un modelo de organización y representación **sui géneris**, que por las condiciones imperantes, en las que hay un fuerte control informativo en la mayor parte de los ámbitos de la vida nacional, se ha constituido casi en el único referente que permea la sociedad civil en su dinámica de organización y participación, en suma, si le vemos con referencia al espectro partidario, es el único partido que cuenta con estructura. De este modo, llega el momento en que la mayoría de las fuerzas sociales y políticas organizadas, aún cuando formalmente iban en contra de la corporativización de la sociedad, al estilo del corporativismo de Estado desarrollado por el PRI y sus antecesores, comienzan a construirse en una tradición de fuertes vínculos entre éstos y lo que se conoce como organizaciones sociales u organizaciones de masas; expresadas a través de grandes contingentes sociales, organizados entre los distintos sectores o subsectores de la sociedad.

En otras palabras, estamos ante un sistema, vista la sociedad como tal, que, de acuerdo con Wiarda (op. cit.), opera como un efecto dominó; es decir, lo que ocurre en alguno de los sus componentes tiene que

<sup>40</sup> Enrique de la Garza Toledo. Loc. cit.

<sup>41</sup> Carlos Pereyra (1981). "Estado y movimiento obrero", en Cuadernos políticos No. 28, México, p. 36.

ver -porque les afecta en buena medida- con todos los grupos sociales, todas las agencias de gobierno y, virtualmente, con la sociedad en su conjunto<sup>42</sup>.

El esquema organizativo sectorial priista ha moldeado y modulado la cultura política en México, a grado tal que a las distintas organizaciones políticas, tanto de izquierda como de derecha, las ha incorporado en los hechos; en algunos casos auspiciadas o controladas por parte de las instituciones estatales donde se concede, y por bastante tiempo, un explícito monopolio de la representación, como ha ocurrido en muchos de los casos.

A lo largo de la historia de México, posterior a la Revolución, podemos encontrar un conjunto de ejemplos que ilustran lo dicho anteriormente. Uno de ellos lo constituye el modelo de organización priista sustentado en sus tres grandes sectores: obrero, campesino y popular. Durante mucho tiempo, organismos obreros, como la CTM, han trabado una fuerte relación con los gobiernos en turno a nivel nacional y en las entidades en que la industria conforma uno de los factores clave en el desarrollo. Una relación que se presenta como alianza en los primeros años de vida y que pasa, en forma posterior, a la subordinación; como sucedería en el caso del movimiento obrero agrupado en esta central obrera<sup>43</sup> que se constituye en el valuarte principal en la política de corporativización obrera a través del Congreso del Trabajo.

La fuerza de las ideas corporativas ha llevado, inclusive, a la generación de sendos mitos como el de una supuesta fuerza, característica del máximo jerarca obrero, como pieza fundamental en la designación de los candidatos a la presidencia de la república. En torno a la relación entre la CTM y el Estado, la cual se cruza con hechos reales y comprobables como las facultades para nominar candidatos a distintos cargos de elección popular, cargos en las administraciones públicas y los nombramientos y remociones de cuadros dirigentes en los distintos niveles, como una especie de cuotas, entre otras cosas, a cambio de sumisión y lealtades frente a los gobiernos en turno, lo que presupone una valiosa participación en el control obrero, necesario en la reproducción del sistema político mexicano, como se desprende de la lectura en el trabajo de Aziz<sup>44</sup>.

Sin embargo, la cuestión, ahora, no radica en la ubicación del movimiento obrero dentro del esquema corporativo. Debe reconocerse una realidad insoslayable. El corporativismo ha permeado la mayor parte de los grupos sociales organizados, hasta antes de la década de los setenta, cuando aparece una variedad de opciones sectorizadas de organización. Podríamos hablar, en este caso, de la emergencia de un esquema de corporativismo social, en abierta confrontación con los esquemas estatales, emanados del proceso de consolidación del proyecto de la revolución mexicana. Empero, la situación no ha sido vista así por parte de quienes han desarrollado la discusión en los distintos ámbitos. La mayoría de los autores le han otorgado

---

42 Wiarda. Loc. cit., p. 201. Este autor lo señala para el caso de Argentina, aunque es aplicable a la región latinoamericana.

43 Alberto Aziz Nassif (1989). Ob. cit., pp. 303 y ss.

44 Alberto Aziz, ob. cit.



una mayor relevancia al corporativismo fabril, como una de las expresiones más acabadas en el contexto del corporativismo de Estado. En este caso, hablamos del corporativismo sindical, entendido como

*"...la enajenación o la supeditación de un interés de clase a otro interés (Estado, empresa, iglesia) a cambio del respeto y cumplimiento del interés gremial"<sup>45</sup>.*

En esa línea se encuentra la mayor parte de los estudios desarrollados entre los académicos en México, por lo que el acercamiento a este fenómeno en el ámbito sindical les ha llevado al manejo simple del concepto mediante el cual se identifica, automáticamente, al uno con el otro.

En esa tesitura se encuentran la mayor parte de los autores que han trabajado el tema. Conciben, de este modo, al corporativismo como un fenómeno que presenta una lista de características entre las que se pueden destacar las siguientes:

*"1. Integración vertical de gran parte de la organización sindical en México al partido de Estado, subordinándola de esta manera al interés estatal; 2. Orientación política, ideológica y de representación gremial inducida y controlada por el Estado; 3. Desaparición, como tendencia, del conflicto capital-trabajo; 4. Política de gobierno concreta que respondió a una orientación ideológica precisa (nacionalismo revolucionario primero, liberalismo social después); 5. Instrumento de control político que fragmentó a la clase obrera y disminuyó la fuerza de los proyectos alternativos en bien de las políticas de desarrollo estatal"<sup>46</sup>*

Es cierto que el esquema corporativo tradicional se ha venido deteriorando, prácticamente desde la década de los setenta; sin embargo, como en todo proceso social, el Estado ha dado un viraje del ámbito sectorial al territorial, que, de acuerdo con autores como Quiróz y Méndez, se identifica como "**neocorporativismo del territorio**", el cual conforma el sello característico del período salinista, cuyo esquema de operación está

*... sustentado en la pequeña burguesía (UNE y Colegios de Profesionistas, Asociaciones de Egresados, etc.)...la esfera del tiempo libre (Comisión Nacional del Deporte y Consejo Nacional para la Cultura y las Artes)...interviene en los nuevos movimientos sociales para corporativizarlos (feministas, chavos banda, grupos ecologistas, etc.)... genera PRONASOL para combatir la extrema pobreza...<sup>47</sup>.*

Lo anterior habla de cambios de forma y al a vez la variedad de rostros del corporativismo, que en el fondo presupone, por su práctica histórica, una relación de subordinación y encuadramiento de las organizaciones en un esquema cuasi monopólico de representación y de afiliación no propiamente forzosa, pero sí un modelo en el que las relaciones Estado-Sociedad se muestran con un carácter desigual, como rasgos que conforman la estrategia de supervivencia del sistema político, los cuales se pueden identificar como corporativos. Esto quiere decir que, más allá del ámbito sectorial, se ha dado una tendencia a privilegiar

45 Luis H. Méndez y José Othón Quiróz T. (1997), ob. Cit., p. 288.

46 Luis H. Méndez y José Othón Quiróz, ob. cit.

47 José Othón Quiróz y Luis Méndez (1991), ob. cit., p. 184.

el trato con organizaciones en particular; por supuesto, organizaciones que suelen tener fuerza y que, al interior de los distintos sectores, los cuales existen como instancias formales, juegan un papel protagónico y con tendencias a ser hegemónicas.

El control corporativo sigue siendo un elemento importante, digamos crucial, en la estrategia reproductiva estatal. Estas organizaciones sociales, en distintos campos de interés, se han convertido en valiosos instrumentos de control social que permiten, mediante la implementación de mecanismos que se ponen en marcha como parte de una dinámica, en cierto modo selectiva pero enfocada hacia una cobertura amplia en términos sociales, de intercambios de favores que involucran tanto el aspecto económico como el político, alimentando la creación de compromisos, que se sellan y se cobran, regularmente, con votos, pero se pagan a las organizaciones con cargos de distinto tipo y nivel o los clásicos apoyos para gestiones de distinto tipo, lo que permite al partido oficial mantener una cuota suficiente para mantener su predominio en lo electoral y, en consecuencia, el control y poder institucional en lo local, estatal y regional.

En el esquema organizativo priista hay un peso diferenciado de las distintas agrupaciones, y eso quizá se expresa en el acceso, también diferenciado, a posiciones, tanto en la administración pública como a cargos de elección popular, como se ha visto en la historia política del país y de algunas regiones.

Por otra parte, en la lógica priista no importa sólo tener poder, ser hegemónico o dominante, y de ser posible llegar a ser únicos; es necesario monopolizar la representación social y política a través de diversos mecanismos, con lo que se establece un agrupamiento y control estatal sobre obreros, trabajadores rurales, campesinos y sectores populares<sup>48</sup>. En este esquema, las organizaciones sectoriales siguen siendo útiles a su estructura político-partidaria; sin embargo, el nivel de competitividad interno que ha venido creciendo entre algunas de ellas tiende a debilitar a otras dando lugar a una dinámica de **camarillas**, sustentadas, fundamentalmente, en lealtades entre seguidores y líderes. En otras palabras, se hace sentir el peso del liderazgo, que no es propiamente autoritario, mediante la conformación del **grupo político personal**, que bien puede estar compuesto de personas afines al líder en términos de pertenencia a la organización, al sector o al partido. Aunque aquí es pertinente decir que la camarilla, en sí, tiene una particularidad, ésta dura en la medida que su líder tiene vigencia en el ámbito de la lucha partidaria o el grupo de interés; en otras palabras, en tanto éste logra beneficios para sí y para quienes le rodean.

Es importante tener en cuenta el aspecto de las relaciones entre las organizaciones de interés -entre sí y con el Estado-, además de su estructuración jerárquica que conforma, sin duda, un elemento que determina las condiciones de su operación, y de manera subsecuente posibilita la reproducción del sistema político.

Aquí conviene hacer un breve recuento de lo visto hasta el momento. En los planteamientos de los dos principales teóricos del corporativismo se observa una tendencia, en términos generales, a encontrar, más en Lehbruch que en Schmitter, un modelo que permita una mejor aproximación al corporativismo como modelo de análisis general, aplicable a nivel internacional. En ambos hay una gran coincidencia al reconocer

<sup>48</sup> Alberto Aziz Nassif (1989). Ob. cit., pp.44-45.

en el fenómeno dos categorías distintas: en Schmitter están presentes las formas de corporativismo estatal y societal, mientras que en Lehmbruch aparece la forma liberal, a la que obedece el énfasis en la participación organizativa institucionalizada de las organizaciones de interés en el gobierno; lo cual establece la diferencia entre uno y otro, puesto que Schmitter privilegia la representación de intereses.

Por su parte, el debate dado en México alrededor del tema ha estado influido por el enfoque schmitteriano de las relaciones, encaminando su atención, principalmente, al ámbito "fabriquil" -de acuerdo con Quiróz y Méndez- y olvidándose de los otros ámbitos. Aquí cabe sólo destacar los casos de Aziz y De la Garza, quienes se sitúan en el ámbito corporativo ubicado en la esfera de la dominación.

Por sí solo, el concepto de corporativismo, de acuerdo con los desarrollos habidos hasta ahora a nivel general, y sus aplicaciones a la realidad mexicana, deja una impresión tal que no ayuda en mayor medida a explicar la problemática en cuestión sin tener que recurrir a otras categorías. El posible caracterizar el fenómeno y aportar elementos para su definición. Es conveniente, por lo tanto, echar mano de otras categorías analíticas como la de **camarilla** o el **clientelismo**, y darles contenido a través de un modelo de **redes sociales**, a fin de conocer plenamente cómo opera el corporativismo en su dinámica interna. En ese sentido, es resulta de vital importancia trascender el ámbito de las relaciones entre y con el Estado, de parte de las organizaciones de interés y pasar al ámbito de la estructuración interna. Aquí convendría retomar el asunto de las relaciones entre las organizaciones priistas y el Estado, lo que nos llevaría a buscar los mecanismos a través de los cuales se hace o no posible ésta; mecanismos que se constituyen en correas de transmisión de la estrategia corporativa de preservación y reproducción del poder, como ocurre con las relaciones de tipo clientelar. En ese sentido, el **clientelismo** resulta de una importancia crucial para irse acercando a las mediaciones que posibilitan el corporativismo en el caso que se viene estudiando.

### 1.3. El clientelismo como recurso de poder

La noción de **clientelismo** como categoría de análisis se introdujo por parte de la antropología, para explicar las relaciones de intercambio en comunidades cerradas. Intercambios, entre dos partes -como un "contrato" diádico-, caracterizados por la desigualdad entre los actores. Ello derivado de una ubicación distinta en la escala social, económica o política. Se identificaría como un fenómeno propio de rituales de parentesco, compadrazgo, amistad, etc. en comunidades tribales. De ahí ha ido transitando por diversas disciplinas -como la sociología- para analizar los vínculos entre campesinos y latifundistas de los países subdesarrollados; y en la ciencia política, como sinónimo de las "maquinarias políticas" y una función inseparable del liderazgo y las organizaciones<sup>49</sup>.

El clientelismo, como se ve, está asociado al control de recursos que, por escasos, suelen ser estratégicos; es, como dice Hernández:

49 Rogelio Hernández Rodríguez (1997). "Los grupos políticos en México. Una revisión teórica", en *Estudios Sociológicos*, vol. XV, no. 45, septiembre-diciembre, p. 694.

*"una relación de desigualdad en poder y recursos entre dos o más personas...no existe en un medio donde las oportunidades de acceso a los bienes están garantizadas o, al menos, no están formal y realmente bloqueadas"*<sup>50</sup>.

¿Cuáles son los rasgos del clientelismo que podemos recuperar? De acuerdo con Eisenstadt y Roniger (1981)<sup>51</sup>, hay un conjunto de rasgos que podemos aislar al respecto:

1. La relación patrón-cliente es particular y difusa;
2. La interacción en que está basada, se caracteriza por intercambios simultáneos de diferentes tipos de recursos;
3. El intercambio de recursos es, regularmente, mediante una distribución en paquete;
4. Idealmente, existe un elemento de incondicionalidad en las relaciones;
5. Contiene un elemento de solidaridad sumamente fuerte
6. Las relaciones establecidas no son completamente legales o contractuales;
7. Pueden ser contraídas o abandonadas en forma voluntaria;
8. Pueden ser asumidas por individuos o redes de individuos organizadas en forma vertical, más que por grupos organizados o corporados;
9. Están basadas en una fuerte desigualdad y un poder diferenciado.

Lo anterior indica, de acuerdo con estos autores, que las relaciones patrón-cliente tienen lugar en varios niveles, creando situaciones paradójicas: en primer lugar, la peculiar combinación de **desigualdad y asimetría** en poder, con la *solidaridad y apoyo mutuo* expresados en términos de identidad personal, así como sentimientos y obligaciones *interpersonales*; en segundo lugar, una combinación de *coerción potencial y explotación* con *obligaciones mutuas*; y, en tercer lugar, una combinación del énfasis en esas obligaciones y solidaridad con algunos aspectos "*ilegales o extralegales*" de esas relaciones<sup>52</sup>.

El origen del término *clientelismo* se asocia al imperio romano. Se llegó a entender por clientela la "relación entre sujetos de *estatus* diverso que se entablaba al margen de la comunidad familiar, aunque dentro de su órbita; una relación de dependencia económica y política"<sup>53</sup>.

En la cultura política parece dominar el sentido vertical, tal como lo señala Grindle (1977). Este autor ha trabajado un caso que se ha convertido en clásico dentro del estudio de *redes y clientelismo*. Al insertarse al estudio del tema en nuestro país encuentra un esquema de relaciones de carácter vertical que posibilita la construcción de un tipo de relación específica: la relación "*patrón-cliente*", en el seno de la burocracia mexicana.

---

50 Ibid, p. 695.

51 S.N. Eisenstadt y Luis Roniger (1981) "The Study of Patron-Client Relations and Recent Developments in Sociological Theory", en EISENSTADT, S.N. and René Lemarchand (eds.) *Political Clientelism, Patronage and Development*. SAGE Publications, Beverly Hills, London, Calif, vol. 3, pp. 276-277.

52 Ibid, p. 277.

53 Valerio Zanone (1995). "clientelismo", en BOBBIO, Norberto y otros.

El autor señala que para entender los cambios que se dan entre los individuos y las instituciones estatales, como sucede en el caso de la CONASUPO, es importante tomar en consideración los conceptos de confianza (*trust*), palanca (*lever*), equipo (*team*) y camarilla (*clique*), los cuales sirven de base para entender la movilidad ascendente de las personalidades en el sistema político<sup>54</sup>. Cada uno de esos aspectos juega un papel fundamental en la construcción de la dinámica de redes

Sobre este mismo aspecto, Roberto Varela (1984) llama la atención en relación a la persistencia del fenómeno de la corrupción, como elemento influyente en los procesos de *intermediación política* y, por supuesto, al establecimiento de relaciones de subordinación (*patrón-cliente*) que se dan en el ámbito de la política de intereses.

Por otro lado, la cultura política del México posrevolucionario, puede decirse, ha sido prolífica en la generación de redes en sentido vertical, como herencia política *caudillista* y *caciquil* que

*"...deja una cultura de las relaciones personales, de parentesco y los compadrazgos, que sobreviven en una estructura distinta y se mezcla, como estilo, cortesía o forma de conocimiento político, con las nuevas costumbres y agrupaciones de un México moderno"*<sup>55</sup>.

En ese sentido, la base para el establecimiento de relaciones patrón-cliente se caracterizan por:

*Un compromiso que se contrae de manera informal o extralegal; b) las relaciones entre los individuos se dan cara a cara; c) envolviendo un intercambio de recursos valuados; d) entre actores de un estatus desigual que; e) persiste a través del tiempo"*<sup>56</sup>.

Empero, en el caso que me ocupa, esta modalidad clásica de *clientelismo* no parece estarse dando. Parece más probable que se esté configurando la combinación de un *clientelismo* que implica relaciones de intercambio a nivel individual, entre las organizaciones y sus líderes, y de éstos con el Estado, para conformar un esquema en el que tienen participación, también, las *camarillas*, cuyos líderes asumen un papel de singular importancia: se constituyen en los medios de enlace entre sus organizaciones y el Estado. De este modo, la camarilla resulta un elemento clave y, en este caso se constituye en el espacio de interacción, en el plano de la política, en el que los líderes de las organizaciones vienen consolidando su proyecto de grupo en una perspectiva amplia, que rebasa la organización de interés copando el sector o el partido.

54 Merille S. Grindle. 1977. "Patron and Clients in the Bureaucracy: Career Networks in Mexico", en *Latin American Research Review*. Vol. 12, No. 1, p. 40.

55 Arnaldo Córdova. 1982. *La formación del poder político en México*. Era, México, p. 56.

56 Grindle. 1977. *Ob. cit.*, p. 53.

## 1.4. La camarilla y su utilidad como recurso político

El grupo personal rebasa el ámbito organizacional e incluso el sectorial y se ubica en el plano puramente informal, mediado, en ocasiones, por relaciones de parentesco o relaciones motivadas por intereses políticos, sociales o económicos concretos. Las *camarillas* son, básicamente, círculos de amigos que tienen una buena probabilidad de que sus miembros se identifiquen con otros, sociométricamente, como mutuamente conectados. La *camarilla* tiene una estructura jerárquica. Es dominada por líderes fuertes. Es exclusiva, es decir, no todos los individuos son aceptados según sus deseos. Además, son grupos primarios, que ofrecen a los individuos la opción de formar círculos cerrados de amistades a su propia elección<sup>57</sup>.

En México, Camp ha sido uno de los autores que más han desarrollado, en la práctica, los estudios sobre camarillas. En un trabajo reciente (1995) enuncia un amplio listado de características que permiten identificar la vida de este tipo de instituciones políticas:

1. Su base estructural es una relación mentor-discipulo que tiene muchas semejanzas con la cultura de patrón y cliente;
2. Operan en un sistema extremadamente fluido y las camarillas no son excluyentes sino que se superponen;
3. Todos los políticos de éxito son productos de múltiples camarillas; es decir, es raro que un político permanezca dentro de una misma camarilla desde el principio hasta el final de su carrera;
4. Los mexicanos que se dedican con éxito a la política con cierto sabor ideológico, pero los lazos de los discípulos con el mentor generalmente son determinados por otras cualidades personales;
5. Con frecuencia los discípulos superan la carrera política del mentor, invirtiendo así los beneficios de la relación de las camarillas y el orden lógico de influencia de la camarilla;
6. Las camarillas formadas principalmente en ambientes institucionales han ido adquiriendo cada vez mayor significación a medida que la toma de decisiones, especialmente en el terreno económico, se ha ido haciendo cada vez más compleja. La institución pública más representativa de esta tendencia, especialmente en relación con su tamaño, es el Banco de México;
7. Actualmente, las principales fuentes de lealtades de camarilla son el parentesco o el hecho de haber sido compañeros de estudios, pero al revés de lo que se piensa, el mérito profesional ha ido adquiriendo cada vez más importancia;
8. Todos los políticos son automáticamente miembros de una camarilla educacional, representada por su generación de la preparatoria, la universidad y los estudios de posgrado;
9. Los políticos con camarillas familiares tienen una ventaja sobre los que no las tienen;

---

57 Patricia A. Adler y Peter Adler (1995) "Dynamics of Inclusion and Exclusion in Preadolescent Cliques", en *Social Psychology Quarterly*, Vol. 58, No. 3, p. 145.

10. Los políticos con más aptitud para formar camarillas con base en el mérito profesional, tienen, con el tiempo, los grupos más grandes y más exitosos, pero no son necesariamente los que tienen mayores posibilidades de alcanzar la presidencia;
11. Debido al hecho de que las camarillas se superponen, algunos políticos tienen lealtades divididas. Normalmente la mayoría de los políticos pueden ser identificados, en cualquier momento, con una camarilla determinada. La transferencia de lealtad es aceptable cuando la movilidad ascendente del mentor político está congelada<sup>58</sup>.

Esto coincide con la conformación del sistema de poder en México. El mismo observa, dice *Camp* (1983), una tendencia a la formación de estructuras piramidales dentro de la pirámide mayor del sistema oficial. En ese sentido

*"...quien encabeza la camarilla principal es el presidente de México, excepto cuando un presidente débil sucede a un presidente fuerte. Las camarillas secundarias con frecuencia estarán encabezadas por sus colaboradores más cercanos, que principalmente ocuparán cargos en el gabinete o en las empresas descentralizadas más importantes, el Comité Ejecutivo Nacional (CEN) del partido oficial, y en ocasiones en los sindicatos u organizaciones sectoriales. Las camarillas terciarias son encabezadas por personas que, a su vez, le son leales a los colaboradores más cercanos del líder de la familia revolucionaria"*<sup>59</sup>.

De esta manera, como se señala en la definición inicial, la camarilla se convierte en un pequeño grupo piramidal de hombres que toma parte de otras estructuras piramidales más grandes, hasta que se conforma el sistema de pirámide oficial<sup>60</sup>, dentro del cual se tejen densas redes en tres diferentes ámbitos: a) electoral; b) administrativo; c) ejecutivo<sup>61</sup>.

Estas conexiones se construyen a través del juego *interposicional* de los distintos actores en su lucha por acceder al poder, tanto en la estructura partidaria como en el campo de la administración pública.

Si trasladáramos el esquema de *Camp*, adaptándolo a la realidad de la entidad (Nayarit), puede decirse que existen camarillas en distintos niveles, sustentadas, también, en arreglos personales, compromisos y lealtades hacia los líderes surgidos, en mayor medida, de organizaciones de interés.

Por su parte, otro politólogo norteamericano, Wright Mills (1957), construye, desde la sociedad local, observando el caso de su propio país, una interesante tipología de las camarillas y su relación con el poder local. Ésta consiste en cuatro niveles:

*1. la de la clase alta (hombres de negocios, banqueros, etc.), centradas en el carácter económico de cada una de ellas (industrial, de comercio, financiera, etc.); 2. la nueva clase alta (vicepresidentes de bancos, pequeños empresarios, funcionarios públicos de cierta categoría, contratistas y directores de industrias locales); 3.*

58 Roderic Ai Camp (1995). *La política en México*, S. XXI eds., México, p. 139.

59 Roderic Ai Camp. *Los líderes políticos en México*. FCE, México, 1983, p. 32.

60 Roderic Ai Camp (1983). *Ob. cit.*

61 Peter H. Shmith (1981). *Los laberintos del poder El reclutamiento de las élites políticas en México*. El Colegio de México, México, pp. 167-171.

*los jefes de agencias cívicas, empleados de organizaciones, pequeños líderes locales, periodistas; y, 4. los profesionales y hombres de negocios de distintas filas, eclesiásticos, maestros destacados, trabajadores sociales, jefes de personal, etc.*<sup>62</sup>

La lucha por el poder ha ocurrido siempre, salvo en algunos casos ahora, entre lo que se ha dado en llamar la "familia revolucionaria". Dice Smith (1981), que tampoco se da entre los sectores, y que el proceso político entraña una lucha sin cuartel entre facciones y camarillas. Es decir, los grupos ligados por lealtad a un líder o grupo de líderes -quienes a cambio de apoyo suelen brindar patrocinio- son fieles a los preceptos de la revolución mexicana y están unidos por lazos esencialmente personalistas e instrumentales que ideológicos<sup>63</sup>.

Partiendo del supuesto de que en el sistema político los esquemas de intermediación han jugado un papel de primer orden, cabe, en consecuencia, afirmar que tanto el liderazgo social y político como sus instrumentos de control social, representados por las organizaciones corporativas, se vuelven indispensables como elementos que permiten la reproducción de dicho sistema.

Por otra parte, en política operan una especie de redes que se van creando en el ámbito de los intereses. Estas se alimentan de intercambios de bienes materiales e inmateriales y conforman el elemento cohesionador y apuntalador en la dinámica de construcción del poder. Son entonces cruciales, como lo veremos en el siguiente apartado.

### 1.5. Las redes y los intercambios, la utilidad en política

Sobre el tema de redes, se han llevado a cabo una serie de trabajos, en esa perspectiva, por parte de la antropología norteamericana enfocados, principalmente, hacia las sociedades tribales del continente africano. Podemos mencionar entre ellos a Mitchell (1969a, 1969b, 1972, 1973, 1974), Barnes (1969a, 1969b, 1972), Boissevain (1968, 1971, 1973a, 1973b, 1973c), Grindle (1977), como los autores que han desarrollado con mayor amplitud el tema en principio, básicamente desde la década de los cincuenta<sup>64</sup>. Dentro del grupo señalado con antelación, cabe destacar los desarrollos de tres autores: Barnes, Mitchel y Grindle, los dos primeros por su amplia contribución a la discusión teórica al respecto y, el último, por haber desarrollado un interesante trabajo sobre las relaciones *patrón-cliente* y el tejido de redes sociales (*social networks*) entre la burocracia mexicana, con especial énfasis en la paraestatal CONASUPO, en el período de gobierno echeverrista (1970-1976).

<sup>62</sup> Wright Mills, C. (1957). *La élite del poder*. FCE, México, pp. 42-43.

<sup>63</sup> Peter H. Smith (1981), p. 61-62.

<sup>64</sup> En trabajos anteriores se ha descrito con amplitud los planteamientos de estos autores, en ZEPEDA LOPEZ, José Salvador. "La lucha de los sectores: Corporativismo y poder en Nayarit, 1981-1994" (1996), Seminario de Investigación del Doctorado en Ciencias Sociales, UdeG, Guadalajara, Jal., octubre y diciembre, ms.



Por otra parte destaca, en el contexto mexicano, el caso de Larissa Lomnitz con su estudio sobre “la barriada del cóndor” en la ciudad de México, un documento clásico de la antropología urbana nacional y latinoamericana (1975); existen otros desarrollos posteriores enfocados principalmente al estudio de las redes en la cultura política mexicana (Lomnitz: 1990, 1994, 1996).

En general, la atención de los estudiosos de las redes sociales se ha centrado, esencialmente, sobre dos aspectos que conforman un conjunto de características de las mismas: hablamos de la cuestión **morfológica** y la **interaccional**, que tienen que ver con rasgos como la forma y el tamaño.

En relación con la morfología, Barnes plantea una preocupación acerca de la mayor importancia de este rasgo en una red, pues, tiene que ver, principalmente, con la intensidad de las relaciones que se establecen entre los distintos miembros que la componen.

Volviendo a Mitchell y su modelo, éste pone de relieve, en algunos de sus escritos (1972, 1974) una gama de características, inherentes al contexto de relaciones sociales en que se estructuran las redes. Destaca el concepto de **anclaje** (*anchorage*), que referiremos, en este caso, al papel que juega el líder dentro de una camarilla como persona ancla (“*anchor person*”), cuya presencia es de gran utilidad en la vida de la red. Otros términos propuestos son: **alcance** (*reachability*), con el cual identifica las conexiones que intervienen entre algunas personas origen y algunas otras personas blanco u objetivo, en este caso se trata de líderes de otras camarillas o subordinados; **densidad** (*density*), para el caso de las relaciones que se establecen al interior de las redes y; **rango** (*range*), que está referido al tamaño de la red, el cual tiene que ver con las conexiones que se alcanzan a dar entre las diferentes camarillas.

Por su parte, el criterio de la **interacción** cuenta con una serie de rasgos: el de **contenido** (*content*) del intercambio que puede ser de tipo económico, de obligaciones de parentesco, cooperación religiosa o simplemente de amistad; el de **dirección** (*directedness*) que toma la red a partir de los actores que intervienen, sean de la misma condición social o nivel jerárquico en el ámbito laboral o político; el de la **durabilidad** (*durability*), sustentada en el reconocimiento, por parte de los actores, en relación con ciertos derechos y obligaciones -a partir, también, de ciertos propósitos que motivan la participación en la red: encontrar un objeto, adquirir o pasar alguna información, influir en algunas otras personas, empujando hacia alguna dirección deseada-. De este modo, el reconocimiento de derechos y obligaciones son estas conexiones potenciales en juego de acción (*action-set*) o juego de comunicación (*communication-set*), los cuales pueden surgir por un objeto específico y desaparecer de nuevo cuando el objeto es alcanzado o frustrado; el de la **intensidad** (*intensity*), relacionada con el grado en que el actor acepta obligaciones o se siente con necesidad de ejercer sus derechos implicados en su conexión con alguna otra persona<sup>65</sup>; el de la **frecuencia** (*frequency*) o la durabilidad del contacto, *interpersonal o grupal*, que puede garantizar el cumplimiento de los propósitos que le han dado vida a la red.

<sup>65</sup> La intensidad de una relación personal con un pariente probable que sea mayor que con un vecino, como lo señala Mitchell. Ver en, J. Clyde Mitchell. 1972. Ob. cit., P. 27

Este tipo de redes entrañan la posibilidad de conformar un tipo de relaciones, así sean en sentido horizontal, con un alto contenido de reciprocidad; o vertical, del que pueden surgir un tipo de relaciones como son las de "patrón-cliente".

El primero distingue entre: a) *red íntima*; b) *red afectiva*; y, c) *red extendida*<sup>66</sup>. Por su parte, Lomnitz plantea la existencia de un esquema en el que predominan: a) *los amigos íntimos*; b) *los buenos amigos*; y, c) *los conocidos*<sup>67</sup>. En ambos casos, hay coincidencias en el sentido de que cada una de las categorías es transitoria en la medida que crece o decrece, según sea el caso, la *confianza* entre los elementos componentes de la red, lo cual tiene que ver con la intensidad de las conexiones que se llevan a cabo.

Por otra parte, al margen de lo anterior, se puede hablar de dos grandes tipos de redes: *egocéntricas* y *sociocéntricas*, o como las llama Lomnitz (1975), "*exocéntricas*". La red "egocéntrica" está definida como un conjunto de relaciones *diádicas* de intercambio recíproco mediado por cuatro factores: a) *la distancia social formal*; b) *la distancia física*; c) *la distancia económica*; y, d) *la distancia psicológica*. *La distancia social* (las obligaciones de padres a hijos, que están sujetas a una reciprocidad diferida durante toda la vida de éstos, hermanos, compadres, amigos, etc.); *la distancia física* (necesario que exista una vecindad física que permita un flujo continuo y recíproco de intercambios); *la distancia económica* (cuando la balanza de necesidades se inclina consistentemente a favor de uno de los participantes en la relación, puede afectarse la simetría del intercambio, lo cual termina por modificar su base de reciprocidad, o bien se convierte en una *relación asimétrica* de patronaje); *distancia psicológica* (implica confianza: familiaridad (cercanía social), oportunidad (cercanía física) y conocimiento de las mutuas necesidades y carencias (cercanía económica))...<sup>68</sup>.

Las redes "*sociocéntricas*" o "*exocéntricas*" son aquellas que se superponen a las egocéntricas que, vistas en conjunto, configuran un campo de relaciones que se extienden en todas direcciones y que, de hecho, rebasan los límites físicos de la comunidad, el barrio o la colonia en que se estén desarrollando. La característica principal de esta red es que el intercambio no se limita a unos cuantos individuos en la red "X"; va más allá de la misma y experimenta una dinámica de intercambio de "todos con todos", como una gran posibilidad. Además, este tipo de red no coincide, necesariamente, con la red egocéntrica de cada uno de sus integrantes.

Hasta aquí ha quedado claro que las redes de intercambio juegan un papel de gran importancia en la definición del perfil de la sociedad. Si bien el ejercicio de intercambio se circunscribe al plano puramente individual, la dinámica de las mismas tiene correspondencia con el contexto económico, social y cultural

66 Citado en Mitchel, 1974., p. 291.

67 Larissa A. de Lomnitz, 1990. "Redes informales de intercambio en sistemas formales: un modelo teórico", en Revista Comercio Exterior, vol. 40 No. 3, México, pp. 212-220.

68 Lomnitz, 1975, pp. 142-143.

en que se desarrolla la interacción. Por otra parte, el sentido dominante en una red no es propiamente horizontal.

En resumen, se puede hablar, en términos generales, de que las redes se mueven en dos sentidos, horizontal y vertical; por otro lado<sup>69</sup>, tienen como punto de partida las relaciones de parentesco y de amistad, conformando tres niveles identificados como *zonas* por parte de Boissevain<sup>70</sup>. Las zonas tienen que ver con la intensidad de las relaciones de intercambio entre los distintos miembros que las conforman. Otro rasgo importante tiene que ver con el tipo de intercambio propio de las redes, el cual se distingue por el hecho de que, en las "transacciones" que se desarrollan en su interior, no hay dinero de por medio.

En política es común el tipo de relaciones orientadas en forma vertical, donde tiene lugar el establecimiento de una suerte de relaciones de subordinación sustentadas en un intercambio de favores. Ello supone el fortalecimiento de individualidades y grupos políticos u organizaciones, en lo que se denomina relaciones "patrón-cliente", de las cuales ha dado cuenta Grindle, a partir del estudio de ese tipo de relaciones entre la burocracia estatal, nucleada en la paraestatal CONASUPO. El trabajo de redes, tradicionalmente ha estado enfocado al conocimiento de las especificidades de la vida comunitaria: las formas y magnitudes de la interacción social, centradas, casi por lo regular, en la dinámica de intercambio económico o extraeconómico, establecida al interior de distintos grupos sociales y hacia fuera de ellos. De ahí que, como ya se ha mencionado, hayan sido los antropólogos, principalmente británicos, en la década de los cincuenta, quienes lograron los desarrollos más importantes en esta materia.

En este caso, la red es considerada como un mecanismo que contribuye a la *autopoiesis* -en términos de Luhmann (1993)- del sistema político mexicano, en virtud de que ésta, en sí, logra reproducir, por sí misma, sus propias estructuras, cuando se cumplen ciertas condiciones que le dan contenido.

De acuerdo con lo anterior, se asume que el ejercicio de intercambio tiene una base individual inmersa en un ámbito cultural, sustentada en una serie de reglas no escritas; esto es, en la esfera de la informalidad, y en un contexto en el que se da la libre concurrencia de los actores, la forma, frecuencia e intensidad le otorgan un carácter particular a las redes que se construyen.

Resumiendo, el corporativismo es un recurso al que se le sigue apostando por parte del Estado y el PRI, lo cual se observa en entidades como Nayarit, que se distingue por su evidente atraso en algunos ámbitos de su vida política interna. Una entidad con economía predominantemente primaria, una sociedad que tiende a ser tradicional y una estructura política que se distingue por una escasa fuerza política opositora y una práctica corporativa longeva. Pero, además, un corporativismo que no es propiamente el que se ha conocido a través de este recorrido realizado a partir de la revisión teórica.

Es un corporativismo que se sigue manifestando, en este caso en organizaciones como la AGASPEN, a través de diferentes rasgos: a) la no libre concurrencia; b) el encuadramiento en categorías singulares; c) la

69 Lomnitz, 1990. Ob. cit.

70 Citado en Mitchell, 1972. Ob. cit.

condición de que es una organización promovida y patrocinada desde el Estado. Ello se combina con fuertes rasgos de *clientelismo*. Aquí entran en juego cuestiones como el intercambio de favores, en un esquema de relaciones entre el Estado y las organizaciones y sus líderes, en un nivel y, por otro, entre los miembros de estas organizaciones. De acuerdo con el nivel en que se establezca la relación son los compromisos.

En este caso juega un papel importante la política de interés. Hay elementos que hacen posible el cumplimiento de los propósitos de las organizaciones en este nivel. La capacidad de gestión de sus líderes, la buena relación con el partido y el gobierno crean compromisos, políticos principalmente, y se estructura una forma de relaciones de tipo vertical, donde entran en juego los intereses de esos actores. La "buena marcha" de las cosas implica lealtad entre los actores, en el plano informal.

En lo que se refiere a la ACASPEN, hay un campo explícito de interés: el servicio de transporte público estatal, de modo primordial. Aquí requiere de condiciones propicias para poder operar, lo que le ha llevado a contraer una serie de compromisos con la autoridad en turno. En primer lugar, en el marco corporativo se compromete a garantizar que su *membresía* asuma su condición de masa y base partidista. En segundo, el cumplimiento de compromisos de parte del gobierno compromete a la vez a la organización a ser leal a la línea oficial y para que esto se cumpla es necesario un canal de *intermediación* eficaz, representado por el liderazgo, encarnado en este caso por su principal figura, José Félix Torres Haro.

Por otro lado, es posible que la unidad de la organización se mantenga en el plano económico y social y en el político; y que algunos de los grupos de transportistas se inserten en el sistema de camarillas, entre las que figura aquella que encabeza José Félix Torres, a la que se adscriben líderes locales de organizaciones campesinas y populares fundamentalmente.

En la ACASPEN parece estar operando una situación en la que su base estructural es una relación *mentor-discípulo*, que tiene muchas semejanzas con la cultura de patrón y cliente. La agrupación opera en un sistema extremadamente fluido y las camarillas no son excluyentes sino que se superponen. El éxito de Félix Torres beneficia a su camarilla que se compone, en mayor medida, de transportistas, a la que se suman líderes campesinos y populares, involucrando, también, el aspecto familiar con ciertas ventajas para los integrantes. Se da, además, la transferencia de lealtad, aún cuando los transportistas están identificados con una camarilla determinada, sobre todo en momentos en que como lo señala Camp, la movilidad ascendente del mentor político está congelada<sup>71</sup>.

Los datos empíricos obtenidos hasta ahora, al ser confrontados con la gran variedad de rasgos que ofrecen las definiciones revisadas en torno a los principales desarrollos sobre el tema, permiten advertir lo siguiente: a) que el fenómeno en estudio ha sufrido mutaciones en el tiempo y el espacio, al punto que, sus manifestaciones, aquí y ahora, no son las mismas que las que se han planteado en las elaboraciones clásicas sobre el asunto o no corresponden, plenamente, con dichas elaboraciones; y, b) que el tema presenta algunos matices interesantes, los que permiten identificarlo como corporativismo; el que, sin embargo, se

71 Roderic Ai Camp (1995). La política en México, S. XXI eds., México, p. 139.

mezcla con aspectos característicos de una *camarilla*; y se advierten, también en buena medida, rasgos de tipo clientelar. Esto, me lleva a la necesidad de construir una categoría de análisis que integre rasgos de cada uno de esos conceptos, aislando, para tal efecto, los rasgos que, a mi juicio, correspondan al fenómeno en estudio.

### La ACASPEN como actor político, construcción de una categoría analítica

En primera instancia, La ACASPEN, desde la perspectiva de sus agremiados, es una organización de transportistas, nucleada alrededor de un interés particular como instrumento de unión y organización en defensa de quienes se desempeñan en esa rama de la economía. En segunda, surge a instancias del Estado, a mediados de los años sesenta, alentada en buena medida por sus agencias, sin que esto constituya, de ninguna manera, una imposición para los transportistas; en tercera, desde su origen, hasta los últimos años, ha vivido encuadrada en un esquema de tipo partidista, ubicándose en el sector popular, donde se ha constituido en una de las organizaciones de mayor relevancia partidaria, en parte por sí misma; pero, también, porque de ella ha emergido un liderazgo fuerte que desde ahí se ha proyectado hacia la actividad política a nivel estatal al grado de convertirse en uno de los principales referentes políticos de los años setenta hasta los noventa.

Con los elementos que se conocen acerca de la ACASPEN, es posible señalar que no es una organización que pueda considerarse completamente corporativa, de modo que no responde plenamente al modelo que construye Lehbruch. En primer lugar, no está, necesariamente, cooptada desde el ámbito gubernamental en la toma de decisiones. Por el contrario, como en el caso de los sindicatos señalado por este autor, hay un fuerte vínculo, no con los, sino con el partido político ubicado en el gobierno. Cuenta con jerarquías en su modo de estructuración, pero su membresía se encuentra alejada de ser del todo obligada a militar en ella ya que existen otras agrupaciones de transportistas que, aunque no le disputan la hegemonía, si se convierten en opciones a elegir por parte de los permisionarios. No existe una representación plena de las categorías laborales y organizativas; ciertamente habrá de reconocerse una concentración, producto de las condiciones de escasa competitividad sin llegar a la constitución propiamente del monopolio. Hay una fuerte 'concertación' de los sindicatos y las organizaciones de patronos con el gobierno, que en cierto modo aligera las presiones de los primeros, sin llegar, tampoco, a acciones fuertes que alteren la relación que por momentos se torna en una relación sumisa por parte, sobre todo, de las cúpulas sindicales.

Ahora bien, si por otra parte revisamos la propuesta de Schmitter (Ob. Cit.) en la que postula al *corporatismo* nos vamos a dar cuenta que la ACASPEN no es propiamente un sistema de representación de intereses, es, más bien parte, de él. Su organización, implica, eso sí, un número limitado de categorías singulares, compulsorias, no concurrentes, ordenadas jerárquicamente y diferenciadas funcionalmente, reconocidas y autorizadas (si no es que creadas) por el Estado. Hasta ahí, que no gozan, propiamente, de un monopolio explícito de la representación dentro de sus respectivas categorías, pero sí de cierta autonomía.

alejados de los posibles controles en la selección de sus líderes, aunque existe cierta articulación de sus demandas y apoyos a partir de sus propias estructuras que suelen estar armadas de modo vertical, con un peso importante por parte de sus liderazgos.

En otro orden de ideas, existe una relación caracterizada en buena medida, por la incondicionalidad entre los líderes de las organizaciones y sus bases. En otras palabras, se ha conformado un patrón de relaciones entre los líderes y sus representados en un marco puramente informal que presupone la existencia de arreglos extralegales que no precisan, en ningún momento, la suscripción de contratos; relaciones que, pueden o no ocurrir entre individuos o grupos; que pueden correr, igualmente, en distintas direcciones, sea en sentido vertical u horizontal.

Algunos de los rasgos característicos de las organizaciones de masas, y en particular de la ACASPEN, plantean la utilidad que puede tener el concepto de camarilla. Esta organización se distingue por contar con un liderazgo fuerte, de cuyos éxitos o fracasos dependen, en buena medida, los logros que alcancen sus subordinados más allegados y las bases mismas. La figura política principal se encuentra conectada con grupos y personalidades hacia fuera de la organización, y dentro de ella se rodea de un grupo de alrededor de quince personalidades, la mayoría dirigentes transportistas, miembros de las principales familias del ramo. Entre ellos existe un elemento cohesionador que consiste en la amistad entre los integrantes del grupo. Esta condición se convierte en la clave, en el desarrollo de las relaciones entre los integrantes. Quienes son parte de ellas gozan, en buena medida, de una condición de exclusividad; en la medida que quienes han sido los principales permisionarios en el transporte cuentan, cada cual, con su propio grupo personal es, en esa medida, que la camarilla, en la ACASPEN, se nuclea alrededor de su máxima figura, robustecida por la conexión de una variedad de grupos personales y, finalmente, dicha camarilla tiene una estructura piramidal jerarquizada y fundada en un interés común que comparten todos y cada uno de los permisionarios de los servicios de autotransporte en la entidad.

Por otro lado, al interior de la organización, como hacia fuera de ella, se construyen en buena medida, patrones de relaciones en sentido vertical en las que hay de por medio objetos útiles a cada una de las partes, prefigurando un esquema clientelar en el que, al interior de la organización, los vínculos se dan entre los líderes y los permisionarios de base; mientras que, hacia fuera de ella, ocurre en dos direcciones que, en esencia, responden a una misma intencionalidad: la preservación de privilegios y ventajas dentro del ámbito de interés principal que es el de los servicios de autotransporte público. En ambos casos se construye relaciones de intercambio de bienes -o de favores- que, en su mayoría, lleva una doble intención: la reproducción del grupo como tal y la ubicación política de sus principales figuras que se desenvuelven en el ámbito político en los distintos niveles.

Para finalizar, es conveniente señalar la gran utilidad que tiene el recurso de redes en el análisis de la política. En la conformación de redes, en general suelen estar presentes las dos grandes tendencias reconocidas. Por un lado existen relaciones de intercambio entre iguales y por el otro, al contrario, dichos

intercambios se dan en un ambiente de desigualdad. Aplicado esto a la lógica política entre las jerarquías políticas y burocráticas y los miembros de base de las organizaciones, en un marco de "reciprocidad". Al mismo tiempo, existen grupos organizados a partir de determinados intereses, los cuales se vienen estructurando a manera de equipos político-burocráticos, donde los núcleos dirigentes desarrollan una política *clientelar* y selectiva encaminada a quienes les garantizan respeto y lealtad y en ello el recurso de conformación de redes es indispensable.

Vale la pena traer aquí la posición de Lomnitz en torno a la aplicabilidad del modelo de redes, con referencia a la cultura política mexicana. Desde esa perspectiva, es conveniente rescatar el comentario de la autora cuando señala que, en México...

*"...predomina la verticalidad que tiende a concentrar el poder en los niveles más altos de la sociedad o directamente en el Presidente, y a consolidar todas las fuerzas políticas en un solo gran partido, compuesto por grupos políticos muy disímiles que negocian entre sí al interior del mismo. Este autoritarismo tiene su base en la estructura de redes y en el sistema simbólico que la sostiene, por lo que puede ejercerse generalmente sin necesidad de recurrir a mecanismos coercitivos"*<sup>72</sup>.

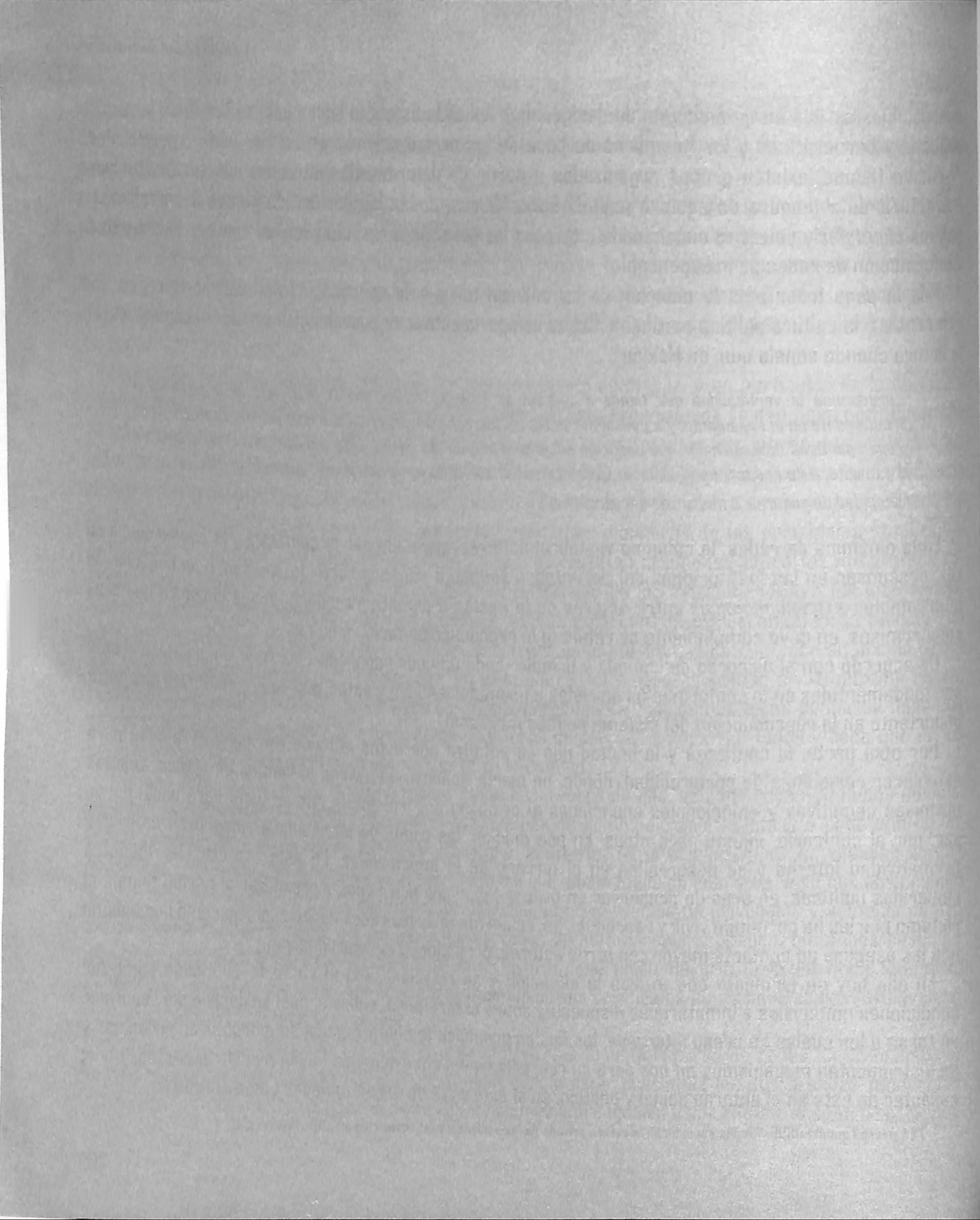
En la dinámica de redes, la columna vertebral está representada por la *confianza* y la *lealtad* que, a su vez, descansan en las instituciones del *parentesco político* o *consanguíneo*, la *amistad*, o un esquema de intercambios *extraeconómicos* entre actores de la misma o distinta jerarquía, en una dinámica que crea compromisos, en cuyo cumplimiento se refuerza la reproducción de las mismas.

De acuerdo con el discurso de Lomnitz y Grindle -cada uno por separado-, las relaciones patrón cliente son fundamentales en la conformación de redes en sentido vertical, y éstas, a su vez, constituyen una parte importante en la reproducción del sistema político mexicano.

Por otra parte, la confianza y la lealtad que se enfatiza por estos autores son también la base para establecer relaciones de reciprocidad, donde, en cierta manera, interviene el sentido de justicia bajo las premisas cognitivas y emocionales enunciadas al principio del trabajo: lo que es justo para unos, puede ser, por el contrario, injusto para otros. En esa medida, las redes de intercambio construyen su propia normatividad interna y se desarrollan en el terreno de la informalidad. En este contexto, las distintas camarillas políticas, en aras de preservar en primer lugar sus privilegios y preservar al mismo tiempo el sistema que les ha permitido vivir y reproducirse, echan mano de las redes de intercambio como mecanismo que les asegura un contacto mayor con otros actores, propiciando su reproducción.

En ello hay un elemento que explica la situación y se relaciona con el contexto entendido como las condiciones materiales e inmateriales dispuestas sobre el territorio, sobre el cual se despliegan recursos, en torno a los cuales se crean intereses, los cuales propician la conformación de estructuras orgánicas y se instrumentan mecanismos *ad hoc* para su reproducción. Esto explica en buena medida la presencia y el carácter de esta en el entorno social y político, en el este caso de organizaciones como ACASPEN.

<sup>72</sup> Larissa Lomnitz. 1996. "Redes sociales en la esfera privada de las sociedades latinoamericanas", MS, México, p. 6.





## CAPÍTULO 2

# EL CONTEXTO EN QUE SE MUEVEN LOS TRANSPORTISTAS

### Introducción

En el presente capítulo se pretende presentar, en forma puntual, las condiciones en que se venía dando el acontecer cotidiano de Nayarit, durante el período de estudio, y el modo en que los transportistas se han insertado en él. En otras palabras, este capítulo conforma la parte contextual del estudio, por lo que su papel, sin duda, es clave en la medida que pretende presentar la fotografía de la realidad subyacente y que, en buena medida, permitirá tomar algunos elementos que ayuden a ubicar en su dimensión más justas a la ACASPEN, que conforma, en sí, el sujeto de la investigación que se ha llevado a cabo.

El trabajo está estructurado en tres grandes ejes: a) económico, b) socio-demográfico y c) político. Dado que no se pretende, de ninguna manera, dar lugar a una monografía de la entidad, y en virtud de que este tipo de trabajos, al respecto, son suficientes, aquí me apoyaré, en gran parte, en la producción de algunos autores que han abordado la realidad desde diferentes perspectivas, por lo que mis referencias serán constantes a una serie de documentos escritos por parte de investigadores locales y, en el menos probable de los casos, gente que tiene ya bastante tiempo dedicado a observar la realidad nayarita.

A priori, se pueden enunciar un conjunto de factores que dan sentido a los tres distintos ejes de la reflexión señalados. Debemos reconocer en principio, que Nayarit tiene una economía cuyo motor principal está identificado con el sector primario, mismo al que corresponde una sociedad con prácticas eminentemente tradicionalistas y que, a su vez, ha venido condicionando la presencia y la persistencia, en un primer momento, de una estructura política atípica, con relación a la generalidad, para el período de estudio, la cual han hecho posible, en virtud del uso de mecanismos autoritarios, que, por un lado, como se ha anticipado, subsistan condiciones tales que se retroalimentan en la medida en que orgánicamente se mantenía con una fortaleza inusual al interior de los tres sectores del Partido Revolucionario Institucional (PRI).

### 2.1. La población y el territorio

El estado de Nayarit es relativamente pequeño. Su extensión territorial no alcanza siquiera la media nacional entre Tlaxcala y Chihuahua; el más pequeño y el más grande, respectivamente. Nada comparable, entonces, con los grandes territorios del país. A nivel general se sitúa en el vigésimo tercer lugar en tamaño y representa el 1.4% de la superficie total de la república mexicana, lo que no deja de llamar la atención en una primera impresión.

En el ámbito demográfico las cosas no son diferentes. Nayarit es una de las entidades cuyos ritmos de crecimiento han sido modestos. De acuerdo con datos oficiales, de 544,031 habitantes que tenía en 1970, pasaría a 726,120 en 1980; en 1990 a 824,643 y, finalmente, de acuerdo con el reporte de 1995 a 895,975<sup>73</sup>. Corresponden, a lo anterior, tasas de crecimiento moderadas que oscilan entre el 1.3 y el 3.6%, manifestándose la más alta de ellas durante la década de los sesenta, que se corresponde con una coyuntura económica de impacto positivo para el país y la entidad y el inicio del tránsito de la sociedad rural a la urbana, como se verá en forma posterior.

Por otra parte, Nayarit tiene una distribución territorial que se asemeja al modelo nacional de concentración-dispersión. Es, también un estado modesto en ese aspecto. En ese sentido, destacan un grupo de pequeñas localidades de distinto rango, las que se colocan como los ejes, o lugares centrales, de pequeñas regiones, cuya base económica descansa en la actividad primaria en buena medida, combinada, en algunos casos, con actividades terciarias.

En ese contexto, hasta 1980, de entre sus diecinueve municipios, únicamente tres (Compostela, Tepic y Santiago Ixcuintla), concentraban poco más del 50% de la población total; lo que viene ocurriendo prácticamente desde los años sesenta, consolidándose en los ochenta. Para 1990, la composición municipal sufre cambios. Se crea el municipio de Bahía de Banderas en el área de influencia del complejo turístico de Puerto Vallarta. La tendencia seguiría siendo la misma: esos mismos municipios, junto con Bahía de Banderas, que anteriormente formaba parte de Compostela, alcanzarían el 53.5% del total de la población estatal.

La estructura ocupacional, considerada a partir de la PEA, para el año de 1990 asciende al 42%, con referencia al total de la población de la entidad. En este renglón, se observa un predominio manifiesto de parte de las actividades primarias, a las que siguen las terciarias, sobre todo aquellas que tienen que ver con el comercio y los servicios, entre los que se incluye el transporte en sus distintos modos. Son actividades que poco a poco van adquiriendo mayor dinamismo en las localidades urbanas y en las zonas en que el turismo se viene consolidando, quedando, al mismo tiempo, reducidas a una mínima expresión las actividades ligadas al sector de la transformación: las industriales.

Cabe mencionar que, a lo largo de varias décadas, se han observado importantes cambios en la distribución de la población ocupada, en una tendencia que se desplaza, desde el amplio predominio del sector primario -entre las décadas de los treinta y los sesenta- hacia la terciarización que se vive en la actualidad, con una aún muy escasa importancia de las actividades industriales.

Las estadísticas censales de 1990 dejan entrever la disminución de la actividad primaria y la disminución, por lo tanto, de su peso específico en la distribución de la PEA. Su participación con relación al total queda en 37.42%; mientras que el sector secundario en 17.26%; el terciario, que experimenta un crecimiento

---

<sup>73</sup> Aunque el año 1995 se encuentra fuera del periodo de estudio, se vio conveniente echar mano de estos datos sólo con la intención de marcar las tendencias prevaletientes en este rubro a nivel de la entidad.

importante, en 39.12%; y, finalmente, según el conteo de población efectuado en 1995, el sector terciario llega a constituirse como el más importante al concentrar el 50.74%, seguido del sector primario con 32.28% y, al final, el terciario con 16.87% (cuadro 2.1). El cambio en la distribución del empleo, en la forma como se expresa en Nayarit, está relacionado con importantes cambios en la economía y las políticas sociales a nivel nacional, las cuales logran tener cierto impacto en la entidad.

El meollo del asunto radica en las transformaciones ocurridas a partir de la década de los cuarenta. Éstas, inicialmente, repercuten en las principales ciudades del país. Más tarde se manifiestan en áreas de menor importancia, entre las que se encuentra el estado de Nayarit, los cuales, tienen una incorporación tardía al modelo de "desarrollo" vigente. Prácticamente, con la llegada de los años setenta, las principales localidades del estado, sobre todo la capital, Tepic, comienzan el despegue en términos de su crecimiento demográfico; de modo que, en los noventa, se observa el marcado predominio de la población urbana. Ello tiene que ver con el ambiente en que ha operado la economía en algunos momentos, dando lugar a una distribución territorial determinada a partir de la diferenciación existente entre distintas áreas geográficas de la entidad, lo que determina, además, condiciones propias de desarrollo económico y social, como sucede, en este caso, en que el sustento lo brinda el sector primario, de manera que, cabe precisar, desde mediados del siglo XX depende del dinamismo agro industrial de exportación. En este renglón, la presencia del transporte en la estructura laboral se mueve entre los 5 y los 8 puntos porcentuales en lo que corresponde a la década de los ochenta y continúa, hacia los primeros años de la década de los noventa, a expensas de la dinámica que se venía creando por una economía, sustentada en mayor medida en las actividades primarias y el fortalecimiento de la vida urbana que demandaban más y mejores servicios de transporte.

## 2.2. Economía primaria

Aunque no fue el propósito de la investigación, me parece conveniente situar el periodo de estudio en una visión retrospectiva de largo plazo. En ese sentido, dicho periodo constituye la tercera etapa de lo que llamaré el Nayarit contemporáneo; y se presenta a continuación:

- a) 1930-1960 y el desarrollo agrícola;
- b) 1960-1980 y la modernización que trae consigo el fenómeno de la urbanización de la entidad, con la emergencia del factor servicios como relevante en la economía de las ciudades, pues rompe con el patrón tradicional de la industrialización que había operado dos décadas atrás en las principales ciudades del país; y
- c) 1980-199..., identificada como la etapa de la crisis más aguda que ha azotado al país, y que, por supuesto, ha tenido algunas repercusiones en la economía local.

De acuerdo con lo anterior, el periodo de estudio se enmarca en la tercera y última etapa, que se caracteriza por la emergencia de la crisis del modelo nacional populista, que trae como consecuencia la

retirada del Estado de las áreas estratégica de la economía y cuyos efectos se dejarían sentir en cada una de las distintas áreas de la vida nacional, regional y local.

En el renglón del empleo, se observa una estructura en la que predomina aún la actividad primaria; como se ha dado cuenta en el apartado anterior (cuadro I). Con relación al PIB, el panorama es distinto, a partir de que no necesariamente las actividades que predominan en la estructura laboral son las que generan mayor riqueza. Por ejemplo, en 1985, la participación más importante la tendrían las ramas de servicios financieros, seguros y bienes inmuebles; también transporte, almacenamiento y comunicaciones; además agricultura, silvicultura y pesca.

**(CUADRO I)**  
**NAYARIT. PRODUCTO INTERNO BRUTO ESTATAL, 1980-1993, POR DIVISION ECONOMICA**

SECTOR y/o RAMA	1980	%	1985	%	1988	%	1993	%
Agropecuaria, silvicultura, caza y pesca	7,960.9	24.2	8,143.2	20.8	5,969.4	16.9	7,183.2	20.5
Minería	127.0	0.4	161.8	0.4	181.4	0.5	187.2	0.5
Industria manufacturera	6,189.5	18.8	6,692.7	17.1	7,297.2	20.6	6,503.6	18.6
Construcción	2,313.1	7.0	1,830.4	4.6	1,532.0	4.3	1,864.1	5.3
Electricidad, gas y agua	149.6	0.4	93.3	0.2	122.5	0.3	49.7	0.1
Comercio, restaurantes y hoteles	6,427.1	19.6	12,430.7	31.8	10,511.2	29.7	6,851.9	19.6
Transporte, comercio y almacenamiento	1,752.1	5.3	1,824.9	4.7	1,779.6	5.0	2,889.1	8.3
Servicios financieros, seguros e inmuebles	3,007.3	9.1	2,409.7	6.1	2,945.8	8.3	3,892.7	11.1
Servicios comunales, sociales y personales	5,104.7	15.5	6,001.7	15.3	5,351.1	15.1	5,862.0	16.8
Servicios bancarios imputados	-172.0	-0.5	-359.0	0.9	-331.1	-0.9	-343.8	0.9
<b>PIB estatal</b>	<b>32,859.3</b>	<b>100</b>	<b>39,139.4</b>	<b>100</b>	<b>35,354.4</b>	<b>100</b>	<b>34,940.0</b>	<b>100</b>

Fuente: INEGI, Banco de Información Económica. Producto Interno Bruto Estatal. <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/BDINE/MIS/MIS.HTM>.

La década de los ochenta sería crucial en la transformación en la estructura del PIB estatal debido, en parte, a la recesión económica iniciada en 1982. En ese entorno se registra una fuerte caída relativa del Producto interno en el sector manufacturero, pasando de 18.8%, en 1980, a 8.5%, en 1985. Esto se vería acompañado por el crecimiento del sector comercial y de servicios, el cual se ubicaría por arriba del 40%.

Por otro lado, la tendencia del sector primario también es descendente y va de un 24.2%, en 1980, a 22.7%, en 1985; continuando su caída hasta 16.9%, en 1988, para recuperarse hacia 1993, cuando alcanzó 20.5%.

Lo anterior se puede explicar a partir de dos razones:

- a) La tendencia que opera a partir de la instrumentación de un modelo territorial centralista, el cual beneficia, en gran medida, a la capital del estado asentada en la ciudad de Tepic.
- b) El impulso a las actividades industriales en la entidad por parte del Estado, mediante la creación de un parque industrial en las inmediaciones de la ciudad de Tepic, en el año de 1974; proceso que arranca con la conformación del Fideicomiso de la Ciudad Industrial.

Esto llevaría, sobre todo, a acentuar la importancia de la ciudad de Tepic, primero como centro político-administrativo y, segundo, como principal "polo industrial" que de entrada ofrecía de por sí grandes ventajas a las empresas en términos de estar proporcionando infraestructura industrial por encima de las demás localidades urbanas de la entidad. Lo anterior estuvo reforzado por tres factores: la posición geográfica y las mayores facilidades de comunicación ligadas a la mayor disposición de transporte en diferentes modos; el rol político administrativo de Tepic; y, la política centralista de desarrollo alentada desde la federación.

Esta etapa de la historia económica de la entidad, como se ha mencionado, se caracteriza por la situación crítica en que entra la economía del país y, en consecuencia, la entidad. Entra en crisis el modelo estatista, el cual se venía construyendo desde el período echeverrista, cuyo impacto sobre la entidad habría sido considerable, expresándose a través de la nacionalización y estatización de la producción y procesamiento del tabaco, el establecimiento de instituciones orientadas al fomento de la producción agrícola y pecuaria (FERTIMEX, INMECAFE, AZUCAR, S. A.), la creación de áreas industriales (La Ciudad Industrial Nayarita) y el fortalecimiento de la industria azucarera a través de la apertura del Ingenio de "Puga", entre otras cosas, con lo que se reforzaría el cultivo de la caña

*"...la industria azucarera con dos ingenios, el beneficio del tabaco con tres plantas, y el aprovechamiento de productos silvícolas con una empresa y, secundariamente una pasteurizadora y una ensambladora eléctrica..."<sup>74</sup>*

Por otro lado, es importante señalar que parte de la relevancia que ha adquirido la industria, viene aparejada a los procesos de urbanización, principalmente el de la ciudad de Tepic, por lo que en la fase de crecimiento de la industria tiene que ver, en mayor medida, con el auge de la industria de la construcción.

Aquí cabe señalar, de acuerdo con Sifuentes y Wicab (1994), que en la economía nayarita en lo que se refiere a

<sup>74</sup> Pacheco y Alvarez. Loc. cit. p. 28. Aquí cabe destacar de manera especial la presencia de la Ensambladora Eléctrica. Se trata de la empresa maquiladora Electrónica de Nayarit, S.A., que llega incluso antes del boom maquilador experimentado en la franja fronteriza. Dicha empresa se dedicaba a la fabricación de pequeños componentes de misiles y estuvo operando en la entidad alrededor de veinte años. Cfr. Fco. Javier Castellón Fonseca y Yolanda Delgado Lecourtois. (1985). "Los pasos perdidos. Origen y desarrollo de una planta maquiladora en Tepic, Nay.", en Convergencia No. 3, Universidad Autónoma de Nayarit, pp. 8-15.

*"...la producción agropecuaria y pesquera, como casi la totalidad de la industria manufacturera, está basada en la producción de bienes que no van al consumo productivo (excepto minería) como bienes de capital o insumos para la construcción de maquinaria, herramientas,...sino al consumo directamente humano".<sup>75</sup>*

En lo que corresponde al periodo de estudio, se contrae la economía del país y, en consecuencia, la de Nayarit. Entra en crisis el modelo nacional populista del Estado benefactor, en el que este agente estuvo jugando, desde la década de los setenta, un papel de suma importancia en la economía al llevar a cabo una política estatizadora en diferentes rubros, llegando a constituirse en "Estado empresario". Habían pasado los tiempos en los que la agricultura, como principal actividad del estado...

*"...era atendida principalmente por entidades paraestatales o gubernamentales, por ejemplo el Instituto Mexicano del Café (INMECAFE) atendía las zonas cafetaleras, el Banco Nacional de Crédito Rural (BANRURAL) financiaba a los principales productores de grano y la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO) compraba la mayor parte de las cosechas..."<sup>76</sup>*

Además de lo anterior, Nayarit había sido beneficiario de la política nacionalizadora y estatista del gobierno de Luis Echeverría, al llevarse a cabo la nacionalización y la estatización de la producción y procesamiento de Tabaco; el establecimiento de instituciones orientadas a fomentar la producción agrícola y pecuaria de las distintas regiones, como ocurre en el caso de Fertilizantes de México (Fertimex); la llegada de empresas acopiadoras de la producción regional de granos, como sucede en el caso de Almacenes Nacionales de Depósito S.A. (ANDSA); la presencia de Azúcar S.A., con motivo de la apertura del Ingenio de Puga, favoreciendo en buena medida la zona centro, considerada la principal productora de caña, entre lo más relevante.

En el ámbito de la pesca, otro de los rubros potenciales de la entidad para combatir las forma de explotación monopólicas que imperaban hasta principios de la década de los ochenta, llegan a Nayarit instituciones como Productos Pesqueros Mexicanos (PROPEMEX), comercializadora de productos pesqueros, a la que se agrega Ocean Garden, ésta última dedicada, en buena medida, al financiamiento y comercialización, enfocándose, sobre todo, hacia el mercado exterior.

Con la crisis y los cambios estructurales, operados con la emergencia del modelo neoliberal y la aplicación de un conjunto de medidas de ajuste a la maltrecha economía mexicana, todo lo anterior comienza a esfumarse. Así desaparecen instituciones como FERTIMEX e INMECAFE; se reprivatiza la industria del tabaco, con la consecuente desaparición de TABAMEX; mientras que, el Ingenio de Puga, es vendido al Consorcio AGA, empresa productora de refrescos, de capital regional con sede en Guadalajara, Jalisco. La misma suerte

<sup>75</sup> Emma Lorena Sifuentes Ocegueda y Omar Wicab Gutiérrez (1995). "Articulación internacional y desarticulación de la economía regional de Nayarit", en Carta Económica Regional No. 36, INESER-UdeG, Guadalajara, Jal., México, p. 4.

<sup>76</sup> Javier Castellón Fonseca (1998). "Universidad, economía y sociedad en Nayarit", en Lourdes C. Pacheco y Enedina Heredia (coords.). UAN, Tepic, Nay., México, pp. 121-164.

la corrieron las empresas pesqueras mencionadas, dejando en completa indefensión a los pescadores y abriendo el paso a empresas transnacionales, como el caso de AQUA NOVA, en 1993.

El auge del tabaco había permitido la definición de los dos principales polos regionales (Santiago Ixcuintla y Tepic), desde la década de los cincuenta<sup>77</sup>, en términos de lo económico, social y político-administrativo. Santiago se erige como polo articulador de la región productora de tabaco, al jugar el rol de proveedor de los bienes y servicios necesarios para el desarrollo de esta actividad; mientras que, Tepic, como centro político administrativo, asiento de la totalidad de plantas industriales relacionadas con el cultivo del tabaco y otros productos más como la caña de azúcar.

Aunado a lo anterior, el modelo de organización auspiciado por el Estado incide en la consolidación y la proyección social y política de las principales organizaciones sociales de obreros, campesinos y prestadores de servicios; entre ellas, las organizaciones campesinas, de obreros y transportistas. Sobre todo las dos primeras, al momento de la creación de TABAMEX, se sitúan en un lugar de privilegio, más cuando les fueron otorgadas parte de las acciones de esta empresa:

*"...24% por la Confederación Nacional Campesina y el órgano que se cree de los trabajadores productores de tabaco..."<sup>78</sup>.*

Otra cosa más fue el otorgamiento del contrato de trabajo a un sindicato dependiente de la CTM, que ciertamente existía ya desde los años cuarenta, pero se consolida en los años setenta. Lo mismo sucede con los transportistas, con la ACASPEN como la organización mejor posicionada porque mantienen los más altos niveles de participación en el transporte de carga de los campos de cultivo hacia las plantas de hornos ubicadas en la región, o las de desvenado que se encuentran en la ciudad de Tepic.

Lo anterior fue posible a partir de que en la entidad ha habido una tradición organizacional autónoma débil e incipiente para el periodo de estudio, lo que coincide, en buena medida, con una dinámica política caracterizada por la presencia de una fuerza política muy superior al resto y un ambiente de nula competitividad electoral.

77 De acuerdo con Sifuentes y Wicab (1994), en la década de los noventa aparece un tercer polo, el de Bahía de Banderas, considerado estratégico en el programa nacional de turismo (1984-1988). A principios de esta década se comenzarían a desarrollar dos megaproyectos: Nuevo Vallarta y Costa Banderas, el primero encaminado a la construcción de infraestructura turística y hoteles "gran turismo" (turistas de muy altos ingresos, principalmente de Estados Unidos y Canadá); y el segundo además del concepto anterior, integra zonas residenciales con infraestructura urbana necesaria para este nivel, la construcción de un aeropuerto privado y una marina.

78 S/A (1985). "Mexicanización del tabaco y creación de TABAMEX", en CHUMACERO, Antonio. El origen de una empresa pública, el caso de Tabacos Mexicanos. UAN, Tepic, Nay., México, p.194.

## 2.3. Estructura política atípica

### 2.3.1. La oposición política temprana

Hay dos factores que desde mediados de la década de los cincuenta van perfilando escenarios que, veinte años después, ponen a prueba a la estructura política del Estado, en parte sustentada en el PRI como su agencia electoral. La creciente oposición social y política hacia el grupo hegemónico encabezado por Gilberto Flores Muñoz y el auge del lombardismo, representado en Nayarit por el grupo político de Alejandro Gascón Mercado, quien se había rodeado de un considerable número de cuadros jóvenes y acercado a algunos intelectuales y luchadores sociales de la época.

Alejandro Gascón Mercado señala que hubo...

*"...gentes muy importantes que difundieron las ideas del comunismo con Severiano Ocegueda, un luchador extraordinario...él era dirigente del Partido Comunista, pero este partido había tomado el acuerdo de ayudar al surgimiento del Partido Popular"<sup>79</sup>.*

Las ideas del lombardismo permeaban de alguna manera las conciencias ciudadanas gracias al trabajo realizado por núcleos políticos -como el de Gascón Mercado- bajo el compromiso de lo que él llama "la formación del comunismo" en Nayarit. Un ambiente intelectual interesante, con el magisterio progresista, como los máximos exponentes, y una lucha social socavada por las presiones gubernamentales y la represión dieron lugar a que algunas de las personalidades más importantes de la entidad se acogieran a esas ideas. En ese contexto Gascón señala que...

*"...Severiano era lombardista a pesar de ser de un partido comunista. Federico González Gallo era lombardista a pesar de que no era del Partido Popular Socialista. El Prieto Crispín era lombardista a pesar de que no tenía partido. Nosotros éramos del partido de Lombardo Toledano pero originalmente éramos trovadores de Lombardo Toledano porque no entendíamos qué era Lombardo Toledano, sólo porque él tenía una personalidad muy atractiva y claro, el pueblo lo seguía"<sup>80</sup>.*

Sin temor a caer en el equívoco, se puede asegurar que 1972 fue un año clave para el conjunto de los partidos de oposición en Nayarit. Las dos experiencias concretas estuvieron sustentadas en ensayos de organización preelectoral sin precedentes en el estado. El PPS y el PARM obtuvieron en las urnas las presidencias

<sup>79</sup> Eso sería en el año de 1947, al constituirse el Comité Preparatorio, al que se integran entre otros, Alejandro Gascón Mercado y el propio Severiano Ocegueda. Con lo anterior, el mencionado comité promotor, y la posterior cristalización del proyecto partidario en Nayarit, comienza una época en la que se emergen toda una generación de luchadores sociales y políticos, durante la década de los cincuenta, que a la llegada de los años sesenta alcanzarían a constituirse en un núcleo político muy importante, encabezado por Alejandro Gascón Mercado, quien fungió durante algún tiempo como secretario particular de Vicente Lombardo Toledano, y posteriormente pasó a ser el dirigente máximo del partido, a finales de la década.

<sup>80</sup> Entrevista con AGM, en Lourdes Pacheco y otros (1992). *Cómo votamos en Nayarit en 1991*. Fundación Cultural Antonio Pérez Cisneros, Tepic, Nayar., p. 63.



municipales de Tepic y Tuxpan, respectivamente, acompañadas de las diputaciones correspondientes a tales municipalidades. Se agrega a lo anterior el clima de inconformidades generado a partir de los resultados electorales en algunos de los municipios más importantes: el conflicto protagonizado por el PAN, con la exigencia de que se le reconociera su triunfo en el municipio de Compostela; el cuestionamiento a los triunfos priistas; y, Santiago Ixcuintla, donde el PRI sufrió fisuras muy serias.

El PPS organiza los llamados "Comités del Pueblo" en colonias, ejidos y comunidades del municipio de Tepic. En una primera instancia se convierten en Comités para la promoción y defensa del voto socialista; posteriormente, según Salvador Castañeda O'Connor, "se eligen democráticamente y asumen funciones muy importantes entre las que se encuentran el cobro de impuestos, "vigilar el orden público, estudiar los problemas y buscar su adecuada solución...fomentar la cultura y el deporte, cuidar parques y jardines; en una palabra: todo el poder municipal al pueblo"<sup>81</sup>.

Efectivamente, con la llegada del PPS a la alcaldía de Tepic, el equipo encabezado por Alejandro Gascón Mercado como presidente lleva a cabo un ensayo organizativo y de gestión del brazo de la ciudadanía, tal vez el más importante de los últimos veinte años en Nayarit. Los "Comités del Pueblo" se incorporan, durante ese período, como parte de la estructura del gobierno municipal. Con éstos se reunía el alcalde en forma periódica en los patios de la Presidencia Municipal y discutían sobre las carencias que aquejaban a las colonias de la ciudad<sup>82</sup> y las localidades del resto del municipio.

Otra de las grandes experiencias se refiere a puesta en práctica de los informes de labores a través de sesiones públicas, los cuales se desarrollaban en los patios de la Presidencia Municipal o en la pérgola de la plaza principal. Estos constituían verdaderos mítines a los que tenía acceso toda la ciudadanía.

Como era de esperarse, esta administración no estuvo exenta de ataques por parte de otras instancias de gobierno, como la confrontación con el líder de la cámara de diputados local y con la estructura de la CTM, encabezada en ese tiempo por Emilio M. González; además del fuerte conflicto con la Cámara de Comercio y Servicio de Tepic.

Los conflictos y ataques, el munícipe tepicense los asumía como parte de "una campaña para minimizar la labor del ayuntamiento"<sup>83</sup>; el líder de la Cámara a través del bloqueo sistemático a las iniciativas de ley emitidas desde el Ejecutivo; éste último, por su parte, patrocinando a la Cámara de Comercio en su afán de negarse a respetar la "Ley de Ingresos" de 1973; mientras que el líder cetemista, retomando asuntos que rayaban en el absurdo como una demanda levantada por el "Sindicato de Voceadores" en contra del Secretario del Ayuntamiento, porque, según ellos, había "encerrado" a uno de sus agremiados. Esto último

81 Diario del Pacífico, marzo 9 de 1973.

82 *Ibid.*, marzo 11 de 1973.

83 *Ibid.*, abril 17 de 1973.

bastó para que, en un Congreso Tabaquero, celebrado en marzo de 1973, se declarara "la lucha en contra de éste"<sup>84</sup>.

En esta experiencia electoral y administrativa del PPS, lo más relevante es, sin duda alguna, la puesta en marcha del plan organizativo popular con base en los "comités del pueblo". Fue un intento por acercarse a conocer los problemas de la ciudadanía, con el ánimo de discutirlos y buscar juntos su solución. A través de éstos se logró salvar dificultades con la obra pública municipal, entre otras cosas.

Los comités eran, en síntesis, una forma de hacer sentir a la ciudadanía que estaba participando en el gobierno municipal. De la promoción y la defensa del voto a la cogestión municipal, los CP dieron un salto cualitativo muy importante. Llegaron a formar parte de la estructura del gobierno municipal. Sin embargo, no constituyeron una estructura reconocida a todos los niveles, ni se encontraba en la Ley Orgánica del municipio; la representación con que contaban era de carácter informal, válida sólo para el alcalde tepicense y su estilo de gobernar.

Fue una administración en la que coexistían estructuras paralelas, como partidos había en el sistema. Mientras el PRI promovía la conformación de las famosas "Juntas de Mejoras" o los "Comités de Obras" (electrificación, agua potable, empedrado, etc.) y distribuía nombramientos y cargos honorarios como las jefaturas de manzana o acera o imponían autoridades locales, el Partido Comunista Mexicano (PCM), a través de su militancia promovían organizaciones como el Frente de Defensa Popular (FDP), cuya finalidad era vincularse y luchar por la solución de demandas populares. Para ello estarían impulsando los llamados "Comités de Defensa Popular", los cuales se constituían en la expresión mínima del organigrama frentista.

En algunas colonias de Tepic llegaron a tener dificultades, como en los casos de la Colonia "Chapultepec" donde renunció todo el Comité del Pueblo a causa de la labor de sabotaje del Presidente del patronato pro-agua potable<sup>85</sup>. En otras, como la "Hermosa Provincia", asiento de la iglesia de La Luz del Mundo, sin distingo de credos e ideologías, se pacta una alianza de trabajo en aras de mejorar las condiciones de la comunidad. En esa alianza participan el "Comité del Pueblo", la sociedad de Padres de Familia de la escuela primaria y el Patronato pro-agua potable. Las obras estarían financiadas por ACASPEN, la única organización prestadora de este servicio en aquellos años, más el Ayuntamiento y los colonos.

Los CP tuvieron vida por un lapso aproximado de tres años, mismos que duró la gestión Gasconista en el municipio; aunque algunos fueron más allá. El PPS trató de manera sistemática que éstos trascendieran los límites del municipio de Tepic. El resultado no se hizo esperar y en 1975 logran un importante respaldo popular, cuando Alejandro Gascón Mercado contiende por la gubernatura de la entidad. Previamente había dejado el cargo y pasaría a ocuparlo el Doctor Rafael Gómez Aguilar, un distinguido cirujano con gran

---

<sup>84</sup> En la fecha señalada se celebró en Tepic un Congreso Tabaquero, en el cual se renovó la dirigencia estatal. Entre los resolutiveos más importantes se encuentra el apoyo incondicional a la huelga de panaderos, que en esos días había estallado en la ciudad de Tepic, y la lucha frontal en contra de los dos ayuntamientos de oposición en funciones en ese momento.

<sup>85</sup> *Ibid.*, mayo 31 de 1973.

trayectoria profesional y con un amplio prestigio político. Después de 1975, una buena parte de comités sobrevivieron, aunque fueron desapareciendo en forma paulatina.

En el caso de Tuxpan, otro ejemplo ilustrativo, no sólo porque ganó un partido de oposición, sino por la experiencia organizativa llevada a la práctica. En agosto de 1972 surge un organismo "independiente" denominado "Frente Popular Democrático" (FPD). Este debe su origen a la multiplicidad de problemas del municipio y la urgencia de crear un organismo de lucha que fuera amplio, en el cual participarían miembros de distintas corrientes ideológicas; su finalidad inmediata era "servir de vigía de las actividades del Ayuntamiento y ayudar también en su funcionamiento"<sup>86</sup>.

Al principio, los fundadores planteaban que el FPD no tenía pretensiones electorales; pero, llegado el momento, buscó incursionar en una contienda y lanzar candidatos a la Presidencia Municipal. Para ello estaba legalmente impedido, pues no tenía registro como organismo político de tipo partidario. Por lo tanto, acude al recurso de la alianza electoral, acción que lleva a cabo con el PARM.

A decir de los dirigentes del FPD, el PARM toma fuerza y cobra vida por su triunfo en Tuxpan. Este "sólo puso sus siglas"<sup>87</sup> y prestó su registro. La formación del FPD fue impulsada por un grupo de antiguos militantes priistas de la localidad, los que simpatizaban con el movimiento democratizador de Carlos Madrazo. Con su fundación pretendían, entre otras cosas, seguir creando organismos similares en todos los municipios de la entidad. La tónica de éstos era la misma que la del FDP o los CP: buscaban reproducirse a través de la creación de comités en las colonias, barrios, etc.

El mismo dirigente del FPD planteaba que irían con el PARM "hasta donde le gane el conformismo"<sup>88</sup>. Esto significa que la alianza no era muy sólida, como efectivamente se comprobaría en marzo de 1973, apenas tres meses después de haber tomado posesión el alcalde tuxpense. Se enfrascaron en una serie de enfrentamientos verbales y hubo un momento en que el PARM estuvo recibiendo ataques por los dos flancos: por un lado el FPD y, por el otro, del PRI.

Las hostilidades en este municipio iniciaron desde el mes de enero de 1973 y se prolongaron hasta el mes de abril del mismo año. En ese proceso estuvieron involucrados los directivos priistas de la localidad, el Comité Estatal y la dirigencia estatal de la CTM.

La gota que derramó el vaso de agua en Tuxpan fue la aprehensión del Presidente y el Secretario del Comité Municipal priista, quienes encabezaban una provocación en contra del alcalde Rafael González Zamudio. A raíz de eso, en el mes de enero, Emilio M. González, en ese entonces Senador de la República, llegó hasta esa ciudad acompañado de veinte judiciales y un grupo de choque de la CTM, para desalojar

<sup>86</sup> Ibid., marzo 24 de 1973.

<sup>87</sup> En entrevista con *Diario del Pacífico*, aparecida en su edición del 24 de marzo de 1973, el dirigente del FPD apuntó que el PARM era un partido desconocido en la localidad, y su triunfo lo obtuvo gracias a la alianza con su organización, y puntualizó que "el PARM puso sus siglas y el pueblo los votos". En esa contienda electoral el PARM ganó además de la Presidencia Municipal, la Diputación de mayoría, correspondiente al VI distrito con cabecera en Tuxpan y el PPS lizo lo propio en Tepic, ganando el distrito I.

<sup>88</sup> Ibid.

la presidencia; sin embargo, no le fue posible por el respaldo popular con que disponía el Ayuntamiento, además de la oportuna intervención del ejército<sup>89</sup>.

Los priistas llegaron a ponderar, en este caso, hasta en la desaparición de los poderes municipales y la consignación del alcalde "por delitos cometidos". Para ello comenzaron a movilizar contingentes, sobre todo de la multitudada central obrera, que pretendía llevar a cabo una huelga general para acceder a sus fines.

Mientras el PRI presionaba al gobernador para intervenir en el caso Tuxpan, a través del CDE, la CTM y la Federación Estatal de Organizaciones Populares FEOP, el PARM denunciaba esta actitud como violatoria de la Constitución General de la República e increpaba a los líderes de este partido a atreverse a desalojar a su alcalde, confiando en sus pocas posibilidades de éxito, ante la falta de "apoyo real...ni en sus mismos agremiados"<sup>90</sup> influían.

La presión era tal que hubo un momento en que el delegado nacional del PARM anunció la renuncia del alcalde y el diputado del VI distrito en protesta por la aprehensión del jefe de policía del ayuntamiento tuxpense por parte de la policía judicial del estado. Los puestos de elección serían entregados al gobierno del estado, quien no garantizaba el funcionamiento y estabilidad de los mencionados puestos, dado que no hacía otra cosa que estar hostilizándolos<sup>91</sup>, decía el delegado. Por otra parte, el 6 de abril, el gobierno del estado emplazó al alcalde, a través de un par de emisarios, para que accediese a deponer al mencionado funcionario, con la advertencia de que si no lo hacía en una hora, serían encarcelados algunos de los miembros de su partido.

El alcalde se mantuvo en su postura, no renunció, no cesó al inspector de policía, sustentándose en una resolución del Comité Nacional, seguro del apoyo popular con que contaba. En cambio, cesó a dos regidores miembros del FPD, por contravenir sus disposiciones y por haber montado una campaña de desprestigio en contra del PARM y él mismo.

Llega el momento en que el FPD degenera en instrumento de chantaje político que peleaba cuotas de poder. De tal suerte que, al llegar a las elecciones federales de 1973, sin mucho pensarlo y no con mucha insistencia, se suman a apoyar la candidatura del PRI en la contienda por el I distrito electoral, con cabecera en Tepic.

Una vez que fueron cesados del ayuntamiento los dirigentes de ese organismo civil, estos mismos piden la cabeza del alcalde, proponiendo la instauración de un Consejo Municipal. Para entonces habían estrechado lazos con el FDP de Tepic, con quienes discutían el problema, dándole proyección estatal.

En forma inesperada, en junio, cesa la presión de parte de los priistas. Según el alcalde<sup>92</sup> todo se debió a la intervención por parte de Luis Echeverría, quien contuvo a los priistas locales, evitando con ello la

89 Ibid.

90 Ibid., marzo 23 de 1973.

91 Ibid., abril 4 de 1973.

92 Declaración de Rafael González Zamudio en reunión pública con perredistas de Tepic, Tepic, Nay., marzo 23 de 1991.

profundización del conflicto. Del lado del FPD (Tuxpan), estrechan más sus nexos con el FDP (Tepic), luego de haber participado en apoyo de la campaña del partido oficial y el ayuntamiento continúa sus funciones, no sin sabotajes y "zancadillas" a sus iniciativas por parte de los cuadros priistas que, según el presidente del CDE, "eran priistas aislados" y no el partido como tal. Desde ese momento, y hasta el final de su gestión, el gobierno municipal tuxpense parece haber continuado sin acontecimientos de mayor relevancia, o al menos no se supo más de algo semejante.

Finalmente, Compostela es otro de los lugares en donde la oposición se hizo escuchar durante 1972-1973. El 22 de febrero de 1973, un grupo de poco más de 100 panistas se apoderaron del palacio municipal, argumentando fraude electoral, por lo que desalojaron al alcalde priista ya en funciones. En respuesta, el gobierno del estado utilizó la fuerza pública y llevó a cabo el desalojo violento, cuyo producto fue un grupo de dieciocho militantes detenidos, entre ellos el excandidato a la alcaldía, quien encabezaba la protesta.

Dicha protesta se hizo sentir hasta la capital del estado, cuando un grupo de militantes y simpatizantes de ese partido se instaló en plantón frente al palacio de gobierno. En ese lugar permanecieron más de 72 horas, también en espera de resultados del análisis que llevaba a cabo el colegio electoral cuyo dictamen no difirió del emitido por la comisión municipal electoral.

Lo sucedido en estos tres municipios fue un verdadero tropiezo para el partido oficial, en sus pretensiones de fuerza mayoritaria y les puso a pensar en el proceso que veía venir, a cuyo encuentro fueron con el ánimo de no dejar avanzar a las oposiciones a como diera lugar, tal como sucedió en 1975, el cual constituye un proceso que amerita un análisis más detallado para el que ahora no es posible abundar.

De lo anterior se desprende que es el partido popular el que adquiere el mayor impulso, prácticamente desde su fundación, y parece ser la principal apuesta, no sólo de la clase política opositora de la entidad, sino de la propia sociedad sin partido. Esto explica el mayor desarrollo, no obstante las dificultades derivadas de la prohibición y la persecución en contra de quienes militaban en las causas de la izquierda de aquellos tiempos, una izquierda que va de la lucha electoral a la social conforme se van manifestando en la entidad un conjunto de problemáticas que dan la pauta a la emergencia de grupos organizados en el sindicalismo, las luchas urbanas y campesinas, en un contexto de hegemonía priista y escasa competitividad opositora.

### **2.3.2. Entre la hegemonía del partido de Estado y la competencia escasa**

La ACASPEN y otras organizaciones sectoriales priistas se desenvuelven en un ambiente con muy escasa participación. Como organizaciones filiales del PRI han tenido una participación relevante en diferentes circunstancias. Las organizaciones sectoriales son, entonces, los puntales de la estructura priista que históricamente no tuvo enemigos al frente después del periodo de 1969 a 1975. El control casi absoluto de la política y el hecho de mantener copados la mayoría de los espacios de participación por parte de las filiales priistas posibilitó, en el caso del transporte en Nayarit, que organizaciones como ACASPEN logran



mantener su dominio sin que llegasen expresarse proyectos diferentes, aún entre las organizaciones de masas de origen priista.

La historia y la vida de los partidos políticos en Nayarit, hablando de la oposición, ha sido sumamente cambiante. En diferentes momentos de la historia, se ha expresado toda una constelación de siglas que han aparecido en el escenario político, algunas de carácter nacional otras de carácter local.

Para fines sólo de situar el periodo de estudio en una perspectiva de largo plazo, señalaré cinco momentos políticos que parten de los años sesenta hacia 1993, que considero el periodo del Nayarit moderno. A lo largo de este tiempo, ciertamente se ha observado una constante que se expresa a través de una avasallante presencia priista en el estado, con irrupciones ocasionales de la oposición, acalladas a través de distintos medios, sin lograr todavía constituir una fuerza real que ponga en riesgo la hegemonía priista.

Los cinco momentos señalados son los siguientes:

a) El **primero**<sup>93</sup>, que va de principios de la década de los sesenta, identificado con la emergencia de grupos opositores representados y encuadrados en el Partido Comunista y el Partido Popular Socialista, y corresponde a la mayor parte de la década;

b) el **segundo**<sup>94</sup>, que tiene que ver con las primeras manifestaciones de disidencia al interior del partido oficial, las cuales tienen como marco, a nivel nacional, el movimiento democratizador de Carlos Madrazo y el movimiento estudiantil-popular de 1968;

---

<sup>93</sup> Este momento se distingue por la El auge de la izquierda, que crece en forma por demás rápida, fenómeno que se expresa a través de la presencia del partido en el estado, el cual llega a tener vida orgánica. De hecho, entre 1963 y 1966, el escenario se torna prácticamente bipartidista, puesto que, sólo el PRI, el PPS registran candidatos a cargos de elección popular.

<sup>94</sup> Es el momento en que se comienzan a dar brotes de inconformidad en el PRI local y nacional, teniendo como referente el movimiento democratizador de Carlos Madrazo. La llegada de la coyuntura electoral de 1969 y los métodos de selección interna de candidatos en el PRI provocan desprendimientos de personalidades y grupos disidentes. Por primera vez el PRI afrontaría un compromiso dividido y en un ambiente al parecer polarizado. El desprendimiento de la disidencia, da lugar a una alianza electoral con el Partido Popular Socialista (PPS) a través de los que se denominaría el Frente Popular (FP). De esta manera, utilizando las siglas solferinas, varios priistas inconformes contienden por alcaldías y diputaciones, en un proceso en que el ambiente se polariza y al menos se crean, por primera vez, expectativas de triunfo opositor en algunas partes de la entidad, como ocurre en los municipios de Tepic y Santiago Ixcuintla, considerados los más importantes de Nayarit. En esta ocasión los únicos partidos que registraron candidatos fueron el PRI y el PPS. Puede decirse que este proceso sienta las bases para lo que ocurriría tres años más tarde, la primera derrota priista en la entidad, en dos municipios (Tepic y Tuxpan) y dos distritos electorales (I y VI). Tepic y el distrito I a manos del PPS y Tuxpan y el distrito VI a manos del PARM.

c) el **tercero**<sup>95</sup>, que parte de 1972 y representa la consolidación de la oposición de izquierda electoral expresada, en aquel momento, en el Partido Popular Socialista (PPS) y en lo que sería conocido como la corriente mayoritaria;

d) el **cuarto**<sup>96</sup>, que se expresa a través del surgimiento de dos distintos proyectos unitarios en el ámbito electoral: el Partido Socialista Unificado de México (PSUM) y el Partido Mexicano Socialista, entre 1980 y 1988 y;

e) el **quinto**<sup>97</sup>, que se identifica con la emergencia del Partido de la Revolución Democrática (PRD) y la diversificación de opciones, como el fortalecimiento de Acción Nacional, que opera de 1988 hacia delante, pero que observa su mayor fuerza en las elecciones de 1994 y 1996, elecciones federales y estatales respectivamente.

95 Para este momento, el proceso que se venía dando en la entidad, comenzaba a tener sus repercusiones, expresadas a través de la emergencia de agrupaciones conflictivas y derivadas de la problemática que se venía experimentando tanto en el campo como en la ciudad. El proceso de 1975 es quizá el momento cumbre para el PPS. En ese año llegan a polarizar el ambiente electoral: el principal atractivo de la elección estaba representado en la disputa por la gubernatura: del lado del PPS un candidato con fuerte arraigo y popularidad a nivel local y regional, con el antecedente inmediato de haber sido Presidente Municipal de Tepic, donde llevó a cabo una gestión de cara a la ciudadanía y confrontado con los tres poderes del Estado y con el partido oficial; del lado del PRI un candidato enviado desde el centro, desarraigado, sin otro vínculo con la entidad que el de haber sido avecedado, militar de carrera con el antecedente de participación en la masacre del 10 de junio de 1971. Esos eran importantes ingredientes de la elección, la cual se polariza nuevamente, creándose un ambiente bipartidista, puesto que el asunto del PARM había sido "flor de un día". Para esta elección se crean grandes expectativas alrededor del PPS, al que se le prestan las condiciones en gran medida, logrando registrar candidatos a los cargos de elección popular, conteniendo en ese aspecto en igualdad de condiciones que el PRI. Se estarían viviendo las elecciones más competidas en la historia de la entidad. Más tarde, el polémico saldo que arroja el proceso, hasta ahora no esclarecido por completo, acarrea frustración y desanimo en el electorado que se aleja de las urnas durante un buen tiempo, no obstante que comienzan a aparecer una serie de interesantes proyectos unitarios de la izquierda, como el de la Coalición de Izquierda, en el que participa por primera vez el PCM en una elección local.

96 A esta altura, la lucha político-electoral se había colapsado en Nayarit, como consecuencia de los resultados del proceso de 1975 el electorado se había alejado de las urnas, cosa que se demostraría el día de la jornada electoral, en que el abstencionismo reconocido de manera oficial se situó por arriba del 53%, porcentaje más alto de la historia electoral priista.

97 Teniendo como punto de partida el proceso electoral federal de 1988, este momento coincide con una nueva etapa de la lucha democrática en el país. El proceso concita la participación popular y alienta a la ciudadanía para regresar a las urnas. Los grupos independientes discuten su posición frente al proceso en marcha, la DRPC y una fracción de OIR-LM; en su peregrinar por el país, algunos miembros de la Corriente Democrática, visitan Nayarit en junio de 1987 al parecer sin éxito algunos, en medio de la tibieza de los priistas y la presencia expectante de la oposición. Una vez que Cuauhtémoc Cárdenas acepta es postulado por el PARM como candidato a la Presidencia de la República, el debate se profundiza entre las diferentes fuerzas. Tras la conformación de la alianza electoral expresada en el FDN, en Nayarit se hace lo propio, prácticamente partiendo de cero. Después de no haber encontrado eco en su paso por la entidad entre los priistas, conforme iba tomando impulso el proceso, se fueron dando las adhesiones y la conformación de los órganos de coordinación: la tarea la asumen los partidos (PPS, PARM, PFCRN), que en Nayarit habían sido un tanto cuanto insignificantes, carentes de estructura y de base social. Así, con la incorporación de contingentes ligados a los grupos independientes se fortalece la figura del FDN en Nayarit, toda vez que dichos grupos venían de experiencias de lucha interesantes, llevadas a cabo tanto en el medio urbano como en el rural. Se sentarían las bases para lo que posteriormente se convierte en el PRD, una vez cerrado el polémico proceso de 1988. Aquí daría inicio de una nueva etapa en la historia político-electoral del Nayarit. La oposición de izquierda se consolidaría en el PRD; un lento pero interesante despertar de las organizaciones cívicas y ciudadanas, incorporadas inicialmente en el ámbito de la ecología y los derechos humanos; las reformas electorales darían paso a la figura de "partidos locales" y en 1994 comenzaría también a cobrar fuerza el PAN, la que se confirma en 1996, al ubicarse como segunda fuerza electoral, y con una votación aproximada del 30%, después de haber tenido una presencia por demás irrelevante desde su fundación en Nayarit, en 1961, una gran carencia de vida institucional y, debilidad, en consecuencia lo electoral.

De acuerdo con lo anterior, serían los últimos dos momentos los que interesan, puesto que caen dentro del periodo de estudio. En materia político partidista, el periodo de 1981 a 1993 significó para Nayarit el momento de reafianzamiento y el realineamiento de fuerzas al seno del PRI. Después del pasaje aún no esclarecido de 1975<sup>98</sup>, que trajo como consecuencia una seria contracción de la actividad partidista en el estado, con sus consecuencias en la participación electoral que se reflejarían en elecciones posteriores, no obstante, entre otras cosas, la supresión de candados y el consecuente incremento de opciones electorales, como ocurrió en forma posterior a 1977<sup>99</sup>.

Sin embargo, en los hechos tales opciones no representaron avance alguno, puesto que ninguno lograría arraigarse entre la ciudadanía de la entidad, con excepción del PCM, que desde sus células básicas había estado vinculado al movimiento popular local, particularmente en sus expresiones primarias en el medio urbano<sup>100</sup>.

Lo anterior prefigura un ambiente donde la mayoría de los partidos -salvo el PPS, el PAN y el PRI- carecen de una estructura mínima o una representación en la entidad<sup>101</sup> con capacidad de maniobra y recursos para desplegar algún tipo de actividad política. En términos estrictos no podemos hablar de un "sistema de partidos" cuando se sabe de antemano del amplio dominio priista en un contexto de una muy escasa competitividad electoral.

Lo ocurrido después de 1975, que se traduce en desencanto del electorado ante el PPS y la falta de alternativas, que en ningún momento se expresaron por parte del Gascón Mercado y su grupo, la gente se

---

98 Por varias décadas, en Nayarit prevaleció un ambiente en el que además del partido en el poder, el PRI, el panorama político-electoral registraba pocas opciones. Había estado reducido a cuatro, el Partido Acción Nacional (PAN), el Partido Revolucionario Institucional (PRI), el Partido Popular Socialista (PPS) y el Partido Auténtico de la Revolución Mexicana (PARM).

99 Con la Reforma Electoral "Democrática" de 1977, se amplía el espectro, dando paso a la conformación de nuevos partidos, como el Partido Socialista de los Trabajadores (PST), el Partido Revolucionario de los Trabajadores (PRT), el Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT) y el reconocimiento del más antiguo de todos que, por décadas se mantuvo proscrito y obligado a llevar a una vida semiclandestina, el Partido Comunista Mexicano (PCM).

100 Durante la década de los setenta se vio ligado a la conformación de un movimiento amplio como el del Frente de Defensa Popular (FDP), del que se desprenden algunos organismos en el medio urbano (Frente Inquilinario) y rural. De hecho, las opciones se reducían a dos o tres fuerzas dinámicas y actuantes, entre las que se encontraban el PRI, con una fuerza extraordinaria, el PPS, con mediana fuerza y el PAN, con una fuerza muy escasa. Para darse cuenta de lo anterior, basta con revisar dos indicadores, el registro de candidatos a cargos de elección popular por cada uno de los partidos y su correspondiente fuerza electoral expresada en votos.

101 Se parte de la idea de que hasta antes de la presente década todos los partidos políticos que se conocían en Nayarit tenían registro de carácter nacional.



aleja de la participación electoral, con lo que el abstencionismo se apodera del ambiente político-electoral, además de que la presencia de los partidos muestra una gran debilidad de por sí manifiesta desde antes<sup>102</sup>.

Nayarit se convierte, en los años ochenta, en una de las entidades con menores índices de participación electoral en el contexto nacional; donde se muestran los márgenes más preocupantes de abstención (Pacheco, 1993), que de 1975 a 1988 estuvieron fluctuando entre los 40 y 50 cincuenta puntos porcentuales. En ese contexto se observa una importante debilidad opositora. Pacheco (ob. cit.), señala una situación que en cierto modo es real, que quizás no ocurrió más allá de 1988, en el sentido de que "los actores políticos en Nayarit se reducían, virtualmente, a un solo partido"<sup>103</sup>. ¿Cuál es la razón? Simple y sencillamente que el PRI obtenía casi el 100% de los votos emitidos en las diferentes momentos electorales (98% contra 2% del PPS).

En todo este tiempo, la votación priista ha oscilado entre los 50 y los 90 puntos porcentuales, en una geografía electoral diversa y cambiante en cada una de las coyunturas electorales<sup>104</sup>, aunque, ciertamente, sujeto a una tendencia irremisible a la baja en su posición hegemónica a partir de la elección de 1988; tendencia que se reafirma hacia el año de 1993, tendiendo como telón de fondo la agudización de la crisis en el campo, producto del cambio de orientación de la política económica que, en Nayarit, comienza a hacer sus primeros estragos.

La poca presencia de fuerzas política alternativas había encarnado, básicamente, en organizaciones de izquierda. Prácticamente, las inconformidades en el campo y la ciudad, hechas conflicto campesino o urbano, habían encontrado los cauces más adecuados en los partidos de izquierda. En los primeros años de los ochenta hacia el PSUM y de 1987 en adelante en el PMS y, finalmente, en el PRD después de 1989. Hasta antes de 1994, el PAN había sido sólo una figura decorativa en el escenario político electoral nayarita<sup>105</sup>, en contraste con lo que se venía dando a nivel nacional; el PDM, por su parte, simplemente no logró nunca arraigarse<sup>106</sup>.

102 En ese sentido, cabe señalar que entre los sesenta y los setenta, el espectro partidario se reducía a cuatro opciones: PAN, PRI, PPS y PARM, de entre los cuales sólo el segundo y el tercero tenían una vida política propia y desarrollaban una amplia actividad, los que les permitía mayores recursos de los cuales echar mano, lo que se manifiesta a la hora de registrar candidatos a cargos de elección popular. A partir de la reforma electoral federal de 1977, se comienza a desplegar un gran abanico de opciones político-electorales, que en lo hechos no cambia gran cosa el ambiente para la entidad. La gran mayoría de las organizaciones en cuestión no logran arraigarse entre el electorado nayarita, que a partir del proceso de 1975 se aleja de las urnas, en una actitud de rechazo casi total y de escepticismo ante la vía electoral como medio para el cambio social y de los partidos políticos como instrumentos para ello.

103 Lourdes Pacheco (1993), ob. cit., p. 63.

104 *Ibíd.*

105 No obstante que el PAN había logrado constituirse en una fuerza importante a partir de 1972 en Compostela, donde sólo el fraude y la represión durante la protesta postelectoral, pudieron ponerle freno. Más allá no había tenido la mayor trascendencia, hasta que alcanzó un importante triunfo en Ixtlán del Río.

106 Por su parte el PDM pasó un tanto desapercibido en la entidad, su membresía no estuvo muy a la vista, habiendo tenido sólo una representación estatal que no iba más allá del ámbito cuasi familiar.

¿Qué puede decirse de otros casos? Pues realmente muy poco. El PARM, como en la mayor parte del país, no desentona y se beneficia de algunas coyunturas en las que ellos se han tenido que sumar aportando su registro. Puede decirse que el caso de Tuxpan es un ejemplo claro al respecto. Después de 1972<sup>107</sup> no pasó de ser un partido sin estructura y únicamente con representación muy focalizada entre Tepic y algunos municipios vecinos, como fue el caso de Santa María del Oro y Compostela. La coyuntura electoral de 1988<sup>108</sup> le da un ligero respiro al lograr una buena votación a nivel nacional y estatal<sup>109</sup>.

Del lado de la izquierda, a lo largo de este período, hemos conocido una amplia gama de organizaciones que, en realidad, más allá de las coyunturas de 1975, 1988 y 1993, la mayoría habían sido marginales, exceptuando al Partido Comunista Mexicano (PCM) y el Partido Popular Socialista (PPS)<sup>110</sup>.

La reforma de 1977 trajo novedades. Aparecen: el Partido Socialista de los Trabajadores (PST), que a los diez años se convierte en Partido del Frente Cardenista de Reconstrucción Nacional (PFGRN)<sup>111</sup>; el Partido del Pueblo Mexicano (PPM)<sup>112</sup>; el Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT); y, el Partido Revolucionario de los Trabajadores (PRT)<sup>113</sup>.

Lo más destacable en la vida política electoral ocurre durante los años ochenta. En primer lugar, los intentos unitarios de la izquierda: la creación de la Coalición de Izquierda, experimento electoral que nuclea

---

107 En el proceso en cuestión lograrían ganar la presidencia que había estado desde siempre en manos del PRI y al mismo tiempo obtendrían la mayoría en su distrito electoral correspondiente para alcanzar a tener un diputado, en el distrito VI local. En esa elección, el PARM contaba en alianza con una organización cívica, el Frente Popular Democrático (FPD), que había sido fundada por un grupo de disidentes del PRI local, que un año antes se habían separado del partido, quienes en realidad fueron los que aportaron su capital político.

108 Antes de esta coyuntura había tenido prácticamente sólo su representación estatal y en algunos de los municipios cercanos al centro, nutriéndose básicamente de la disidencia priista y de; su dirigente estatal era más conocido en los círculos del café vespertino en Tepic y en el medio deportivo como propietario de un equipo profesional de béisbol. Ante las necesidades de inyectarle un mayor dinamismo, para este año sería Miguel Castro Bustos, un político venido a menos y estigmatizado por su radicalismo en sus años de activista en la UNAM.

109 Había sido un partido marginal. Prueba de ello es que en la elección local de 1987, ni siquiera alcanzó el 1.5% de votación, necesaria para preservar el derecho político que la ley le concede, y en 1988, en la contienda presidencial, fue el menos favorecido de los cuatro organismos de todos los partidos y organizaciones con registro incorporadas al FDN. A este se incorporaron el PARM, el PPS, el PFGRN y el PMS en la última fase, una vez que Heberto Castillo declinó a su candidatura y se adhirió a Cuauhtémoc Cárdenas. En Nayarit se sumó también la regional nayarita de la Organización Revolucionaria Punto Crítico (ORPC).

110 Estos constituyeron las primeras expresiones de la izquierda local. El PCM se mantuvo sin registro partidista hasta finales de los años setenta, una vez que se llevó a cabo la reforma electoral de 1977, en tanto que el PPS decae a partir de la coyuntura de 1975 en que se divide entre aquellos que planteaban la negociación de posiciones y los que en oposición desconocían el resultado electoral, éstos últimos con el tiempo abandonarían el partido para fundar uno nuevo.

111 Estos constituyeron las primeras expresiones de la izquierda local. El PCM se mantuvo sin registro partidista hasta finales de los años setenta, una vez que se llevó a cabo la reforma electoral de 1977, en tanto que el PPS decae a partir de la coyuntura de 1975 en que se divide entre aquellos que planteaban la negociación de posiciones y los que en oposición desconocían el resultado electoral, éstos últimos con el tiempo abandonarían el partido para fundar uno nuevo.

112 Es el partido que fundó el ala mayoritaria del PPS, al salir, una vez que se cerró el ciclo de la elección local en Nayarit, hacia el año 1975.

113 El PRT no tuvo mayor arraigo en Nayarit; no fue más allá de unos cuantos simpatizantes y una representación, que ostentaba José Ramón Parra Mendoza, egresado de la Escuela de Leyes de la UAN, donde había sido activista político del Consejo Estudiantil Universitario (CEU). En 1987 contendió en un alianza con la Organización Popular Estudiantil en Lucha (OPEL) de Xalisco, con candidatas a la diputación por el distrito II local y a la presidencia de ese municipio.

a las dos principales expresiones políticas del estado<sup>114</sup>, por cierto algo no muy exitoso que, sin embargo, constituye el preámbulo para la aparición del Partido Socialista Unificado de México (PSUM). Experiencias, por demás efímeras, puesto que el PSUM contendió únicamente en tres procesos electorales: los locales de 1982 y 1987 y el federal de 1984 con resultados poco alentadores. Por cierto, con la elección federal encima, a finales de 1987 comenzarían los trabajos para la construcción de un nuevo partido. En Nayarit no representaba muy buenos augurios<sup>115</sup> comenzar a trabajar en la construcción de otro proyecto unitario más, el del Partido Mexicano Socialista (PMS); por la situación que se había experimentado desde la creación del PSUM, no se logró la conformación del proyecto deseado por las irreconciliables posiciones de las diferentes fracciones y el estigma de partido dividido y rijoso.

Por su parte, el PPS tuvo sus buenos tiempos durante la época del gasconismo (1971-1976), tal vez un poco más hacia delante. Después de eso ha pasado a manos de una familia, la cual ha tenido la representación hasta el momento. Su ritmo de movilización es esporádico, podría decirse que casi inexistente, sólo en coyunturas electorales. Los últimos logros electorales de este partido los obtuvo en 1993 cuando alcanzó un diputado local por la vía de minoría, habiendo salido, anteriormente, muy bien librado con motivo de la coyuntura de 1988, cuando formó parte del FDN, lo que le permitió alcanzar, en ese momento, un diputado federal y otro más a nivel local en 1990.

En los últimos años, ha sido en la izquierda donde se han hecho los mayores intentos de conformar proyectos unitarios, no obstante lo cambiante que ésta ha sido. Después de la salida del Partido Popular Socialista (PPS) de Alejandro Gascón y su grupo, habiendo constituido, éstos, el Partido del Pueblo Mexicano (PPM), en la década de ochenta se comienza a dar una serie de intentos unitarios, los cuales inician con la conformación de la Coalición de Izquierda (CI), pasando por el PSUM y el PMS, hasta llegar a lo que ahora es el Partido de la Revolución Democrática (PRD), proyecto que puede catalogarse como el más importante en la historia de la oposición, por su origen y por la forma en que ha ido cuajando en algunos lugares del país.

La década de los noventa, en la parte de que corresponde al periodo de estudio no presenta variaciones extraordinarias. Muestra un PRD que capitaliza parcialmente<sup>116</sup> la inconformidad en el campo, situación que le permite incrementar su presencia electoral sin alcanzar a consolidarse como alternativa, debido, en gran parte, a sus conflictos internos y la beligerancia gubernamental en su contra; que si bien en Nayarit no se registraron hechos de gran trascendencia en ese sentido, sí impactó la escalada nacional. La fragmentación del PRD y la reaparición de la figura de "partido estatal" y su incorporación en la Ley Electoral, hacia el año

114 Convergen en esta experiencia las dos principales fuerzas de la izquierda histórica de Nayarit: el Partido Comunista Mexicano y el grupo encabezado por Alejandro Gascón, que había fundado en forma reciente el Partido del Pueblo Mexicano.

115 La corta vida del PSUM fue muy accidentada. Duró muy poco la unidad interna, puesto que hacia 1984 la fracción gasconista había emigrado para crear un nuevo partido y quienes se quedaron se fundieron en una dinámica incesante de toma y daca que marcó al partido y lo confinó a la marginalidad y la intrascendencia.

116 Habrá que tenerse en cuenta que aún en las condiciones más difíciles el gobierno del estado logró capitalizar la situación, por lo menos en forma momentánea al canalizar las inconformidades a través de la creación de la ARIC tabaquera, articulada a la CNC, como lo señala Makinlay (1998).

de 1993, amplía la atomización a costa de la izquierda. Surgen el Partido de la Revolución Socialista (PRS)<sup>117</sup>, el Partido del Frente Revolucionario de Acción Patriótica (PFRAP) y el Partido del Pueblo Nayarita (PPN). Son tres partidos cuyos núcleos dirigentes provienen de la misma matriz político-ideológica, representativos de las tres generaciones del gasconismo<sup>118</sup>.

En la trayectoria de los partidos en Nayarit hay un hecho irrefutable: se ha carecido de estructuras. La mayor parte de las organizaciones partidistas han tomado vida a partir de la incursión de fuerzas sociales; son nucleadas alrededor de liderazgos fuertes y articuladas a partir de demandas materiales que, una vez satisfechas, le restan "fuerza a los partidos", sujetos, en este caso a controles centralizados.

Ejemplos de lo anterior hay varios. Me concretaré sólo a tres de ellos. El caso del PARM de principios de los noventa, que tuvo un liderazgo encarnado en Raúl Anzaldo Cambero, beneficiario de las inercias derivadas de la coyuntura de 1988. Siendo diputado local tuvo ocasión de "crecer", en la medida que tenía puertas abiertas a la gestoría, la que disminuye una vez que éste deja el cargo. El caso del PFRAP, organización creada por José Luis Sánchez como instrumento de lucha por vivienda, por lo que su base social estaba compuesta, en mayor medida, por grupos de solicitantes de suelo urbano -colonos y amas de casa- que pasan a ser sus militantes al momento en que se convierte en partido político a finales de 1992. La permanencia de la membresía estaba dada en función de los logros materiales ante las instancias competentes y la capacidad de gestión de la dirección partidaria. Mientras algunos de los dirigentes fueron funcionarios u ostentaron cargos de elección popular<sup>119</sup> (como diputados o regidores), y tuvieron acceso a la gestoría por vías rápidas, mantuvieron un margen de maniobra que les permitió sostenerse vigentes; y, finalmente, el caso del PFCRN, partido encabezado por Guadalupe Peña Gómez, una vez pasadas las elecciones de 1988, en las que este partido se convirtió en uno de los principales beneficiarios en términos electorales. Aunque adquirió vida propia en la entidad hasta 1989, al incorporarse dos de los grupos más importantes del extinto PMS, en un

117 El PRS contiene desde 1985, cuando entabló una alianza electoral con el Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT), en las elecciones federales de ese año, después de haber roto con el PSUM.

118 El PRS, integra la vertiente histórica a la que se adscribe el propio Alejandro Gascón Mercado, es un partido fundado en 1984, proyectándolo como fuerza política nacional; el PPN integra parte de la segunda generación, encabezado por Miguel González Ibarra, un cuadro político formado en las batallas de los primeros años de la década de los setenta, con la experiencia de haber participado en las dos principales coyunturas electorales del grupo (1972, 1975). Miguel había pasado por el PPM, el PSUM, el PMS y el PRD, de donde salió siendo diputado local, en el período 1990-1993; y finalmente, el PFRAP representativo de la tercera generación, con José Luis Sánchez a la cabeza, un luchador social del municipio sureño de Ixtlán y activista político, desde las juventudes del pueblo mexicano, pasó por el PSUM, el PMS y creó en 1988 el FRAP como organización de lucha en el movimiento urbano popular, que luego lo convirtió en partido político.

119 En el caso de José Luis y el PFRAP entra en una fuerte contradicción con el gobierno del estado, desde donde se creó un expediente delictivo amplio, básicamente ligado a su actividad de gestoría social de donde se desprenden hechos fraudulentos. La confrontación concluyó en el desafuero, hacia 1994, de José Luis Sánchez, del cargo de diputado que ocupaba en la legislatura de 1993 a 1996. Después vino toda una persecución para el partido y sus demás dirigentes, para acabar desmantelándolo en los hechos.

primer momento se incorporó José Luis Sánchez<sup>120</sup> para compartir espacios de dirección con Guadalupe Peña Gómez. Ambos habían logrado construir una estructura clientelar ligada a la problemática urbana en Tepic y algunos otros municipios del estado. La salida de Sánchez González dejó el camino libre a Guadalupe Peña, quien logró colocarse como diputado por el principio de representación proporcional para el período 1990-1993. Su paso por el Congreso del Estado, al igual que Anzaldo y el PARM, le permitió, a través de la gestoría, asegurarse una clientela que, en cierto modo, le permitió darle vida al partido; el cual se comienza a desvanecer al final del periodo de Guadalupe Peña como diputado, para extinguirse con la trágica muerte de este político, en 1994.

### 2.3.3. Los actores sociales; la escasa presencia de la sociedad civil

#### Los actores urbanos

El periodo de estudio es crucial en el devenir del movimiento popular independiente. Indiscutiblemente, los actores sociales emergen frente a la crisis de representación que se venía viviendo en la entidad después de 1975. El repliegue de la sociedad y la contracción de la dinámica política permiten que este movimiento popular urbano comenzara a incubarse en distintos ámbitos. Las instituciones educativas, particularmente la Universidad, que al amparo de la autonomía –que en los hechos no representaban ninguna garantía–, los barrios populares y los patios de vecindad, se convierten en los principales puntos de incubación del movimiento popular urbano<sup>121</sup>. Como actor principal del medio urbano, el MUP salta a la luz pública en los albores de la década de los ochenta. Estaba compuesto, básicamente, por grupos de colonos, inquilinos, usuarios de distintos servicios públicos (agua, luz, gas), comerciantes ambulantes, etc., agrupados en distintos organismos sociales. El periodo de mayor presencia del MUP va de 1981 a 1986 y, ciertamente, se constituyó en proyecto alternativo de participación ante la crisis partidista. Después de ésta, el movimiento popular sucumbe ante la fiebre electoral provocada por la coyuntura de 1988 y la emergencia de partidos como el PRD y el PT, que se nutren de importantes contingentes que años atrás habían estado articulados al MUP.

El ciclo del MUP coincide con el ánimo del gobierno en turno, por restituir a las organizaciones priistas la capacidad de control social, mediante la puesta en marcha de una política de puertas abiertas y de acciones enfocadas a dar respuesta a problemas sentidos, otorgándoles, a dichas organizaciones, manos libres en la

<sup>120</sup> José Luis tuvo un paso fugaz por el PFCRN, duró poco más de un año y de ahí se incorporó al PRD, habiendo logrado un acuerdo electoral previo con una de los grupos hegemónicos de este partido, consistente en su participación como candidato a la presidencia municipal de Ixtlán del Río y el acceso a cargos de representación popular, principalmente regidurías en algunos municipios (Ixtlán, Tepic, Compostela, Santiago y Xalisco entre ellos) para algunos de los miembros de su grupo.

<sup>121</sup> Entre los antecedentes destaca el proyecto del Frente de Defensa Popular (FDP), emanado del Partido Comunista Mexicano, inmerso aún en la vida “clandestina”. El FDP surge frente a una serie de problemas urbanos: la irregularidad en la tenencia de la tierra en algunos de los asentamientos jóvenes de Tepic, fundados sobre tierra ejidal

gestión de demandas sociales, alentando, incluso, estructuras paralelas a las del MUP -como ocurrió en el medio urbano- dando la pauta para lo que se identifica como los grupos independientes y oficialistas.

Lo que ocurre en el medio urbano es el reflejo de la situación que se vivió prácticamente a los largo de la década de los ochenta. La emergencia de nuevos actores provocó cierta presión sobre el gobierno, puesto que puso en entredicho la legitimidad de la estructura sectorial priista. En el primer momento, Emilio González refuncionalizó las viejas estructuras y para contrarrestar a los grupos independientes impulsó el paralelismo, desde el PRI, abriendo las puertas a los gestores.

### Los actores rurales

A lo largo del periodo pueden destacarse dos casos y sólo brotes de lo que pudiera identificarse como parte del movimiento campesino. Más o menos en la misma temporalidad del MUP, surge un proyecto de autogestión productiva en la zona maicera del sur de la entidad, entre los municipios de Ahuacatlán, Jala y Santa María del Oro: La Unión de Ejidos Lázaro Cárdenas, que se caracterizó por su proyecto educativo, orientado hacia la participación con miras a la gestión autónoma de los productores y sus familias; y el caso del Frente de Defensa del Tabaco, que surge a partir de la crisis del tabaco que ocurre en la segunda mitad de la década de los ochenta y anunciaba la desincorporación de TABAMEX.

La vida de la ACASPEN transcurre en este contexto, defendiendo los espacios de trabajo, que antaño había logrado para su membresía. Tuvo que convivir y compartir, inclusive, parte de esos espacios con otras organizaciones prestadoras del servicio de transporte en un nivel, tal como ha ocurrido en la parte norte con la transportación de tabaco, que ha tenido que compartir con CTM y CNC, por ejemplo.

### 2.3.4. La dinámica de los sectores priistas

#### a) El sector popular y la fuerza emergente de los ochenta

El sector popular se constituye en febrero de 1942 con la incorporación de 13 delegaciones de igual número de municipios<sup>122</sup>. Estaba compuesta, inicialmente, por grupos de comerciantes en pequeño, agricultores, pequeños industriales, profesionistas, grupos juveniles, femeniles y burócratas. Sería hasta 1965<sup>123</sup> cuando se incluya a los transportistas, a partir de la fundación de la ACASPEN, puesto que antes habían estado en el sector obrero.

La ACASPEN convive con pequeñas organizaciones de comerciantes, colonos, profesores que, para 1987, eran ya un total de 22<sup>124</sup>; era, quizá la organización más numerosa junto con la burocracia que, en conjunto,

<sup>122</sup> Meridiano de Nayarit, 27 de febrero de 1987.

<sup>123</sup> Con el apoyo de la Alianza de Camioneros de la República Mexicana, A. C., en aquel entonces encabezada por el Ing. Rubén Figueroa, como lo señala Enrique Hernández Zavalza. Luchas pioneras de Nayarit en el Transporte Terrestre (Bosquejo histórico). s/e. Tepic, Nay., México, 1994.

<sup>124</sup> Ibid., Meridiano de Nayarit..

alcanzan cerca de 20 mil afiliados y una amplia gama de profesionales de distintas disciplinas. De hecho, la ACASPEN surge de lo que quedaba de la CGT, aquella organización vinculada en sus orígenes, en 1921, con causas independientes del Estado, pero que pasada casi una década, cambia en forma radical sus acciones, uniéndose al Estado en su lucha en contra del comunismo.

*"...el movimiento transportista de la ACASPEN se planteó desde 1965 tres formas de acción o tres tipos de luchas ligadas entre sí: la económica, la política y la social. Son tres orientaciones militantes que adoptó el movimiento transportista y sin cuya persecución, eficaz y paralela, la ACASPEN, como fenómeno económico, social y político de la historia de Nayarit quedaría truncada y mutilada" (Hernández, 1994: 39).*

En relación a la estructura social y económica

*"...cada miembro de la ACASPEN de los 3,800 que componen su agrupación, estadística y demográficamente, cada uno representa no menos de 6 personas bajo su dependencia, por ello, esta Alianza Estatal dentro de la dinámica económica, permite conformar un mercado de trabajo para 24,000 nayaritas. El transporte es carga, es mercancía, es material de construcción, es pasaje, es turismo, son líquidos, etc. Por eso se dice que el transporte, sin duda, es lo que moderniza o retrasa a las sociedades o constituye la distancia que hay entre la marginación y la incorporación; o entre un gobierno nacional y los cacicazgos" (Hernández, 1995: 40).*

En el ámbito de la lucha política, "...la ACASPEN, desde septiembre de 1965, se definió dentro de la CNOP, por indicaciones del Ing. Rubén Figueroa F., declarándose en su contenido ideológico dentro de los principios del Partido Revolucionario Institucional" (Hernández, 1994: 40).

De ahí que, desde su fundación, la ACASPEN

*"...ha militado a través de sus agremiados en el Partido Revolucionario Institucional, participando activamente en todas las campañas de ese instituto político. Su disciplina institucional le ha permitido que acaspenistas con vocación de servicio, haya escalado cargos de elección popular, administrativos y partidistas, desde promotores del voto, dirigentes estatales y municipales de centrales campesinas y populares, Regidores, Presidentes y Tesoreros Municipales, Secretarios de Ayuntamiento, Diputados Locales, Federales, Senadores, Directores de Tránsito y Transportes y un Secretario General" (Ibid.).*

Hasta 1994, la ACASPEN estaba compuesta de 63 organizaciones, diseminadas en toda la entidad, entre las que figuran, como más importantes, las que operan en lo que pudiera denominarse la región de Tepic, que comprende las municipalidades de San Blas, Tepic, Xalisco y Santa María del Oro<sup>125</sup>.

## **b) El sector campesino, una mayoría dispersa y desarticulada**

Habría que aclarar, de entrada, que los actores del medio rural, por décadas se han mantenido en una completa desarticulación. Siguen siendo, sin duda, uno de los sectores sociales mayoritarios de la entidad. Por la forma en que se organiza la sociedad a partir de la conformación del Estado posrevolucionario, es

<sup>125</sup> Enrique Hernández Zavalza. Ob. cit., p. 41 y 42.

posible que, por la diversidad motivada a partir de las condiciones geocológicas del territorio estatal, los principales sujetos del ámbito rural, los campesinos, se encuentran dispersos y con una articulación muy pobre entre sí.

Los grupos de campesinos organizados habían estado controlados por las centrales oficiales, sobre todo la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicatos Campesinos (CNC), que había tenido, y aún tiene, representación campesina en las regiones más importantes de la entidad, por ejemplo: entre los productores de tabaco de la costa norte y los cañeros del centro y sureste, incorporados como proveedores de los ingenios azucareros ubicados en el municipio de Tepic. Tradicionalmente, la CNC también ha detentado el monopolio de la representación en un sector campesino en el que su homóloga, la CCI, juega un papel marginal. De acuerdo con Lourdes Pacheco (1990), la CNC ha sabido aprovechar a la perfección las ventajas que le ofrece la Ley Federal de la Reforma Agraria, que establecía, hasta antes de 1990, la obligación de obtener el reconocimiento de la Secretaría de la Reforma Agraria para quien aspirara a tener la representación campesina como autoridades ejidales o comunales, cosa que estaba consagrada, únicamente, a las centrales oficiales. Ha existido un fuerte control sobre los productores de tabaco, caña de azúcar, arroz, frijol y maíz, que constituyen los cultivos más importantes de la entidad. Como se decía anteriormente, la CNC ha gozado de una serie de prerrogativas que le han fortalecido hacia fuera del movimiento campesino oficial, aunque, paradójicamente, hacia el interior no tanto<sup>126</sup>. Las ventajas de la ley mencionada, su incorporación como socios en el momento de la creación de la paraestatal TABAMEX y el acceso privilegiado a apoyos oficiales encaminados al campo le permiten un control casi total que, ciertamente, se viene quebrando lentamente a partir de los años setenta como consecuencia de los grandes rezagos sociales en la mayor parte de las áreas agrícolas de la entidad.

Son pocos los intentos de organización autónoma ocurridos en la entidad<sup>127</sup>: el conflicto agrario de los cincuenta, encabezado por la UGOCM, impulsado por miembros del joven Partido Popular, de extracción lombardista; el conflicto de los comuneros de Cumbres de Huicicila, en el municipio de Compostela, a mediados de los setenta; el conflicto de los cafeticultores, ocurrido en 1987, con la agonía de la paraestatal INMECAFE, motivado por los precios de garantía; y, lo más relevante, quizá, lo constituye la creación de la Unión de Ejidos Lázaro Cárdenas, cuya área de influencia está comprendida en la parte sureste de Nayarit.

### **c) El caso de la CTM, la hegemonía del movimiento obrero**

Para el caso de Nayarit, la representación obrera cetemista lleva el nombre de Federación de Trabajadores de Nayarit (FTN), el cual tiene desde su fundación, que ocurre...

<sup>126</sup> Aún cuando es el sector más numeroso en la estructura priista (rebase los veinte mil miembros), es en cierta forma el más desarticulado, dada su dispersión y la diversidad agrícola de territorio estatal.

<sup>127</sup> Cada uno de ellos merece un buen espacio y un tratamiento más a detalle, el cual se pretende llevar a cabo en el trabajo del coloquio final.



*"...en la época del Señor General Juventino Espinoza Sánchez (1938-1942), quien brindó todo su apoyo y simpatía a la causa de los trabajadores. Se identificó con la CTM...durante su mandato como Gobernador, la Federación de Trabajadores de Nayarit inició su crecimiento y desarrollo"<sup>128</sup>.*

Su antecedente inmediato se encontraba en la Federación de Obreros y Campesinos del Estado de Nayarit (FOCEN), organización a la que le toca promover el congreso constituyente de la actual FTN, la cual se funda apenas con veinticuatro sindicatos en toda la entidad y, a decir de Emilio González,

*"...con escasa conciencia clasista, con una actitud apolítica, porque los dirigentes sindicales solamente querían actuar en el marco de la lucha sindical, de la lucha laboral, pero se negaban a participar en la acción política; tuvimos que luchar muy fuertemente para darle primero una sólida unidad a la federación, e iniciar un trabajo para la educación política de los trabajadores y principalmente de los dirigentes sindicales"<sup>129</sup>.*

Entre las organizaciones constitutivas de la Federación se cuanta a agrupaciones campesinas, comunidades agrarias, sindicatos campesinos, agrupaciones de trabajadores al servicio del estado, sindicatos gremiales, sindicatos de empresa, agrupaciones municipales y sindicatos industriales.

El organismo supremo de esta central, al igual que en el caso nacional, está constituido por el Consejo Estatal, integrado por representantes de los sindicatos de campesinos, gremiales y de empresas; de las agrupaciones campesinas, de las de trabajadores al servicio del Estado y de las secciones o divisiones de los sindicatos industriales estatales. La autoridad permanente reside en el Comité Estatal integrado por siete secretarios.

La CTM cuenta con poco más de 100 secciones en todo el estado. Su base social más fuerte e importante en la entidad es la que proviene de los trabajadores de la industria del tabaco que oscila entre los ocho y diez mil agremiados, de distinta condición, en las tres plantas de desvenado y la cigarrera "La Moderna", con sede en Tepic y las regionales de Santiago y Valle Lerma, en la costa norte, en donde se cuentan tanto obreros propiamente dichos y empleados administrativos.

A mediados de los ochenta se decía que esta central obrera contaba con alrededor de 19 mil agremiados, en 334 sindicatos diseminados en todos el estado, entre los que figuran vendedores ambulantes, empleados de casas comerciales, empleados al servicio del Estado, albañiles, electricistas y trabajadores de la industria del tabaco en distintas municipalidades.

Ahora es posible que su número se haya incrementado, no obstante que ha desaparecido TABAMEX, empero, es probable que se haya incrementado de manera proporcional a la población, donde a nivel estatal se tiene un total de personal ocupado (remunerado) de 33,500 personas ubicadas en diferentes ramas de la economía.

La membresía de la FTN contrasta con la de CGT, que no rebasa los cinco mil agremiados, entre los que sobresalen los sindicatos del volante, los gasolineros, algunas uniones de tableros y comerciantes en pequeño,

<sup>128</sup> Testimonio de Emilio M. González, en s/a (1994). Historia sindical y política de la Federación de Trabajadores de Nayarit: 1937-1994. Tepic, Nay., México, p. 10.

<sup>129</sup> Testimonio..., loc. cit., p. 11.

con una cobertura territorial no muy importante, mientras que la primera prácticamente tiene presencia en la mayor parte del estado.

En el periodo de estudio, los transportistas de la ACASPEN lograron mantener su hegemonía en los distintos modos de servicio, al igual que la CTM logró impedir el crecimiento de los sindicatos agrupados en la CGT, mientras que los empresarios cristalizan algunos de sus proyectos, agrupándose, de entrada, en el Grupo Empresarial Álica.

Con el cambio de gobierno, cambió también la orientación: se alienta la inversión, pero basada en capital extranjero, principalmente aquella que venía hacia el turismo, de modo que no hubo juego para el empresariado local (al menos no para todos); Lo anterior trae aparejado grandes inversiones en infraestructura urbana y de comunicación, lo que origina grandes conflictos en la rama de la construcción. La CTM enfrenta al gobernador en turno, a cuya sobra surge la CROC en su versión nayarita, por la titularidad de los contratos de trabajo. Los transportistas, por su parte, atravesando por una situación crítica con grandes rezagos en el servicio, tanto de pasaje como de carga, ven mermada su fuerza monopólica a partir del impulso de otras organizaciones prestadoras del servicio, gracias a una política de apertura desarrollada por el gobierno del estado. Estos conflictos son los que se pretende estudiar en el período de 1981 a 1994, en el cual están presentes distintas formas de relación entre el gobierno en turno y el partido; sobre todo con los grupos y camarillas que operan en su interior a partir de intereses encontrados en los ámbitos de operación de cada uno de ellos.

Recapitulando las cuestiones revisadas hasta aquí, es conveniente hacer un breve comentario. Llama la atención la poca importancia que tiene el transporte, si se enfocan las cosas a partir de la generación de empleos y su participación en la generación de riqueza, participando con poco menos del 5 por ciento, lo que hace pensar en un escaso dinamismo de la actividad. La contracción de la economía repercute, necesariamente, en el desarrollo de la actividad de los transportistas, que buscan mantenerse a flote. Por otro lado, las condiciones políticas. En un contexto de escasa competencia, los transportistas han logrado mantener su presencia dominante en el sector. Lo anterior se ha dado en un esquema de relaciones diverso, en función de los intereses propios de cada uno de los actores con que tiene relación la ACASPEN; relaciones que van desde la completa indiferencia hasta la confrontación.

Las condiciones anteriores han dado lugar a una situación en la que el transporte público, en sus diferentes modos, se encuentra estructurado de manera tal que responde, en buena medida, a un modelo en que el Estado ha tenido una amplia participación en la generación y mantenimiento de las condiciones de trabajo; atendiendo en mayor medida criterios de rentabilidad política que de beneficio comunitario.

Con estos antecedentes, en el capítulo próximo veremos lo relacionado con las condiciones específicas en que se viene desarrollando el transporte en sus distintos modos, observando al conjunto de las organizaciones y empresas de transportistas, poniendo especial énfasis en la ACASPEN y sus interacciones con organizaciones homologas y las instancias gubernamentales que constituyen los principales actores.

# CAPÍTULO 3

## EL AUTOTRANSPORTE Y LOS TRANSPORTISTAS EN NAYARIT

### Introducción

En el presente capítulo se pretende trazar una visión panorámica del autotransporte y los autotransportistas del estado de Nayarit, en los rubros tanto de pasaje como de carga en sus distintos modos y niveles de servicio. Un primer nivel de aproximación, de carácter general, permitirá alcanzar una visión de conjunto sobre el tema, con lo que será posible dimensionar la importancia de esta actividad en forma más o menos precisa. En el segundo capítulo se atiende a la entidad federativa tratando de construir, también, una visión de conjunto para ubicar, desde ahí, *quién es quién* en la actividad del transporte en la entidad; así como las condiciones en que se desarrolla el transporte. El tercero, y último, busca aproximarse a lo específico que, en este caso, se identifica como el aspecto organizacional y su devenir a través del período de estudio. A este nivel, el propósito principal radica en destacar la presencia de la ACASPEN dentro del conjunto de las organizaciones que participan en los distintos modos del transporte.

### 3.1. Las realidades subyacentes al transporte en Nayarit

#### 3.1.1. El vínculo entre el sistema carretero y el desarrollo

Los servicios de autotransporte en Nayarit, como en el nivel general, han tenido que ver con una gama de factores para su desarrollo. La disposición de infraestructura de vialidad en el ámbito local y de infraestructura carretera estatal y federal, junto con la economía y la puesta en marcha de una política de desarrollo de las regiones, son aspectos que inciden en la dinámica cotidiana y las transformaciones de los servicios de autotransporte terrestre.

Entre la segunda mitad de la década de los ochenta y los primeros años de los noventa, la red de carretera interna experimenta transformaciones interesantes en el estado de Nayarit. El estado se ve inmerso en el ambicioso "*Plan de Modernización del Sistema Carretero*" que se pondría en marcha por parte del gobierno federal encabezado, en aquel momento, por Carlos Salinas de Gortari. En este caso representaba la oportunidad de una mejor conexión con el occidente y centro del país, mediante la autopista de cuatro carriles, cuya construcción dio inicio en 1990 y concluyó en 1994. Con ello, desde este momento, existe una conexión más directa y expedita con el principal polo regional del occidente mexicano que es Guadalajara.

Mientras tanto, de Tepic hacia el norte se emprendió, a principios de los años noventa, la construcción de una parte del proyecto de conexión orientado fundamental sobre el pacífico norte, particularmente con el sur de Sinaloa, en un proceso que dio inicio con los 22.5 kilómetros de la carretera Tepic-crucero de San Blas.

De esta manera, el potencial productivo de algunas áreas geográficas de la entidad, combinado con la afluencia de las vías de comunicación, ha permitido la conformación de pequeños núcleos regionales, cada uno de los cuales articula parte del territorio en función de ofertar bienes y servicios, como se demuestra en un estudio realizado por el CONAPO, en 1988, en Nayarit<sup>130</sup>.

El transporte, en sus diferentes modos, ha tenido una presencia limitada en un pequeño número de municipios de la entidad. De igual manera, predomina la relación hombre-camión, en un esquema en que la familia juega un papel de importancia en la gestión y manejo de concesiones de ruta en los distintos modos de transporte. Además, entre los transportistas se asume la concesión como patrimonio familiar, de modo que no puede hablarse de una o varias empresas, sino de una multiplicidad de empresas familiares (cuadro 2), articuladas en organismos sociales ligados a la vida partidaria, y por ende constituidos en base social dispuesta a actuar según las necesidades. Esto indica, primero, que no está a la vista la concentración de permisos en manos de unas cuantas familias, y que quienes alcanzan a concentrar los tienen en cantidades poco considerables que no llegan a diez, teniendo en cuenta los distintos modos (cuadros 2.1a al 2.1c). Esto tiene que ver, indudablemente, con condiciones también distintas en términos del acceso a vías de comunicación terrestre y con el mayor peso que estos municipios tienen, en lo que se refiere a la dinámica económica y social. Casos ejemplares son Santiago Ixcuintla, Acaponeta, Tecuala, Bahía de Banderas, Compostela, San Blas, Tuxpan, Ixtlán del Río y Tepic, que adquieren una especial relevancia como productores y distribuidores de bienes y servicios, tanto para consumo interno como externo.

**(CUADRO 2)**

**Nayarit. Servicio de Transporte Foráneo de Pasajeros en Autobús, 1980-1993**

Año	Establecimientos Censados	No. De Vehículos	Personal Ocupado Total promedio	Remuneraciones Totales al personal ocupado	Pasajeros Transportados
1980	30	n.d.	218	2,855	n.d.
1985	7	477	533	116,329	12,895
1988					
1993					

Fuente: Elaboración propia con base en la consulta de diversos documentos de archivo, del Gobierno del Estado de Nayarit.

Entre los municipios anteriores se concentra la mayor parte de las actividades productivas de la entidad, se empacan y se embarcan los distintos productos regionales. Ejemplos de frutales (mango), productos del

130 CONAPO/COESP/UAH/Gobierno del Estado de Nayarit (1988). El Subsistema de Ciudades en Nayarit Tepic, Nay., México.

mar (pescado, camarón), granos (sorgo, maíz, frijol), hortalizas (chile, tomate), tabaco, café y la caña de azúcar, entre lo más representativo en la producción y distribución, algunos de ellos que van, incluso, hacia el mercado exterior.

Desde el ámbito productivo al de la circulación de la mercancía y los servicios, el transporte tiene una importancia crucial en el movimiento de personas y mercancías a lo largo y ancho de la entidad por diferentes rutas. El transporte organizado posiciona como uno de los principales soportes para la mayor parte de actividades económicas: el transporte de carga de los campos de producción del tabaco, hortalizas y caña de azúcar entre el centro y norte de la entidad; el transporte de pasajeros mediante las diferentes rutas que han venido surgiendo de la mano de las vías de comunicación y de la expansión de la sociedad a lo largo y ancho del territorio y la creación de nuevos centros de población.

El transporte ocupa un lugar clave en los distintos ámbitos de la vida pública. Participa prácticamente en todas y cada una de las distintas áreas de la vida en la sociedad. Si se observa a los distintos grupos organizados en materia de transporte público, se da uno cuenta que éstos se encuentran en el ámbito de lo productivo, comercial y de servicios, así como en lo no estrictamente productivo, como es el transporte turístico, que en los últimos años ha logrado tener su importancia en algunas regiones entre las que destaca la costa sur del estado, en el contexto de una dinámica económica cada vez más diversa.

Por otro lado, este sector tiene un amplio predominio en la transportación de productos agrícolas de práctica intensiva: la transportación, como ya se ha mencionado, de productos como el tabaco, el café, la caña de azúcar y, en forma reciente aquellos relacionados con cultivos exóticos, cuyos centros de producción más importantes se localizan en los municipios de Santiago Ixcuintla, Tuxpan, Ruiz y Rosamorada<sup>131</sup>, así como en el valle de Matatipac, principalmente en los municipios de Tepic, Xalisco y Santa María del Oro, en la parte central del estado. Por cierto, Tepic, en su condición de ciudad capital, se ha convertido en el principal ámbito de concurrencia en virtud de que concentra las plantas de procesamiento de tabaco, los ingenios azucareros y los principales almacenes para el resguardo de productos del campo generados en la región, principalmente aquellos que estaban en manos de las paraestatales de Almacenes Nacionales de Depósito (ANDSA) y la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPD).

Para una buena operación de los servicios de transporte es necesario contar con una buena infraestructura. Esto es posible en la medida que los gobiernos en turno han puesto su atención en la necesidad de mejorar las condiciones de operación del transporte, principalmente en el aspecto de la infraestructura, representada en las vialidades y la red carretera federal y estatal y la infraestructura vial en los principales centros de población.

131 Ver en Olivia María Garrafa Torres (1999). Procesos globales, repercusiones regionales: el caso de la agroexportadora La Perlita en Tuxpan-Santiago, Nayarit (1986-1998). Tesis de Maestría en Estudios Regionales. Instituto de Investigaciones "José María Luis Mora", México, D.F.

***Nayarit: Padrón de transportistas por modo***

**(CUADRO 2.1a -primera parte-)**

<b>Servicios de Taxis</b>			
No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
1	Tepic (Taxis)	Alvarado Torres, Álvarez Cervantes, Andrade Rivas, Ayón Quirarte, Ayón Ramírez, Andrade Rivas, Bañuelos Rentería, Barajas Torres, Barragán Contreras, Barrón Elías, Barrón Zepeda, Bautista Martínez, Bernal López, Bustamante Barajas, Cabrera Salas, Castañeda Tejeda, Castellón Rodríguez, Castillo Soto, Cayeros Ávila, Celedón Díaz, Celedón Gómez, Celedón Lamas, Contreras Gómez, Chavira Drozco, García López, González Corona, González Ramos, González Rodríguez, Gradilla Ortega, Del Águila Rodríguez, Díaz Medina, Flores Rodríguez, Franquees Villaseñor, Hernández López, Ibarra Chávez, Jáuregui Martínez, Loaiza Hernández, Lomeli de León, López Hernández, Raúl López López, López Sánchez, Márquez Verdín, Marcial García, Marcial Llanos, Martínez Esparza, Martínez Gómez, Martínez Martínez, Mercado Galeana Hildelisa, Meza Guillén, María Cruz, Miramontes Marco Antonio, Morán Manjarres, Navarro Ortega, Marco Antonio, Ochoa García.	2
		Álvarez García, Arcadia Álvarez, Arvizu Vázquez, Ayón Gómez, Benítez Díaz, Bustamante Medina, Carrillo Morales, Castillo Mejía, García Cárdenas, García Lara, González Reynoso, Guitrón Rivas, Durán Zepeda, Estrada Zavala, Gamboa Lamas, Hernández Rodríguez, López García, López Ramos, Lora Sánchez María M., Meza de la Paz, Narváez Morán, Navarro Castro	3
		Cortés Ibarra, García Ramírez, De la Paz Ortiz.	4
		López Rodríguez	5
<b>Servicios de Transporte Líquido</b>			
No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
2	Tepic (líquidos)	De León Cárdenas	2
		Navarro González	4
		Rentería Ibarra	5
		TRALINSA	11
<b>Servicios de Grúas</b>			
3	Tepic (Grúas)	López Vázquez	2
		Grúas Mololoa	5
		Grúas de Nayarit	7

*Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000*

***Nayarit: Padrón de transportistas por modo*****(CUADRO 2.1a -segunda parte-)****Servicio de pasajeros**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
4	Tepic (Pasajeros)	Aceves Gómez, Alianza de Autotransportes Tepic, Álvaro Robles Clemente, Ávila Piña Israel y Juan, Ávila Tovar Tomas, Ayón Mora Javier, Castañeda Arce Ricardo, Corona Flores, Corona Martínez, Corral Vidafña, Laura Patricia, Curiel Reynoso Armando, Delgado Álvarez Juan José, Delgado Llanos, Francisco, Delgado Cornejo Ma. De Jesús, García Rodríguez Gabriel, Delgado Hernández Ernesto, Alonso Hernández Béas, Hernández Murillo, Ibarra Escobedo Virginia, Iñiguez López Teodoro Antonio, Lora Barba Alba Margarita, López Gutiérrez, López Jacobo, López Rodríguez, Luna José Armando, Llamas Alvarado Ezequiel, Llamas Gamboa, Llamas Muñoz, Medina Chávez José Antonio, Méndez Rosales, Márquez Montero Josefina, Moreno Castañeda, Navarro Castro, Olvera de León José Gregorio, Navarrete Solano Mauro, Páez Venegas Marco Antonio, Plascencia Arellano Tomás, Ramírez Rivera Pedro, Reyes Hernández, Rodríguez Arias, Rodríguez Domínguez, Rosales José Antonio, Rosales García, Salazar Peña, Solorio Álvarez Roberto, Suárez Sánchez, Torres Haro Delia, Torres Hernández, Vargas Ma. Luz, Vargas Vázquez Martín, Venegas Ponce María de Jesús.	2
		De León Monroy Catarino y J. Fidel, Flores Frias, González Miramontes J. Manuel y Sabino Lora Bernal, Carlos Fco. Y Héctor Javier Llamas Suárez, Ocampo Medina, Rodríguez Casillas, Rosales Mejía Juan y Zenaida, Sandoval Acosta, Sandoval Luque, Sandoval Torres Pomposo y Luis, Silva Ruiz.	3
		Mendoza Rentería (Paulino e Higinio), Sandoval Murillo, Sandoval Rosales, Vizcarra Morales.	4
		Lara Castañeda, Salas Uribe y Salas Rodarte	6
		Alianza de Camioneros del Municipio de Tepic.	7
		Tovar García J. Cruz y otros.	10
		UTRET	11
		Alianza de Permisarios del Servicio Urbano y Suburbano de Tepic (APTUS).	14
		Transportes Públicos Huicot	24
		Autotransportes Nayarit	27
		Transporte del Noroeste de Nayarit	50

***Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000***

**Nayarit: Padrón de transportistas por modo****(CUADRO 2.1a -tercera parte-)****Materiales para construcción**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
5	Tepic (MPC)	Álvarez Castañeda, Gustavo, Álvarez Guerra, Nicolás, Andrade Valtierra, Jorge, Arce Vázquez, Arciniega Aguirre, Alfredo, Azcona Parra Francisco y José, Becerra González Beatriz y Esthela, Becerra Lara Cristina C. y Evangelista, Becerra Miramontes Arturo y Héctor, Bernal Aguirre César Ramón y Fredalberto, Bernal Gallardo José Ramón, Castañeda Ulloa Heriberto, Castillo Calderón Juan, Cienfuegos García Juan Manuel, Godínez Varela J. Trinidad y Roberto, Gradilla Barrón María Esther, Hernández Guisar Gonzalo, Hernández López J. Gpe. y Jesús Humberto, Ibarra Magallanes Fca. Lorena y Mónica, Ibarra Pérez Aline Gpe. Y Eduardo, Ibarra Tovar Ana María, Jara Álvarez Raúl y Yesenia, Jara Galindo Joaquín, Jiménez Ramírez Rubén, Loaiza Paredes Mario, López Muñoz Gustavo y Rosaura, Medina Mendoza Ramón, Murillo Parra Consuelo, Mercado Martínez José A. y Julián, Ortega Lozano José Humberto, Páez Venegas Marco Antonio y Nicolás, Iñiguez López Teodosio Antonio y Verónica Concepción, Pérez Gil Marcelina, Pérez Jara Armando y Ernesto, Topete Pérez Lilia, Topete Valentino José, Vélez Camacho Daniel y Heriberto.	2
		Arciniega Rosales Alfredo y Adriana, Arellano Reynoso Arturo, J. Félix, Rosario, Castañeda Fermiza Martha y José de la Luz, Jara Bravo Joaquín y Manuel, Márquez Rayas Ramona y Juan, Parra Álvarez José Gpe., Sánchez Jacobo, Agustín, Jorge A., y Julio César, Vázquez Calvillo Manuel.	3
		Azcona Sosa Juan y Miguel Alberto, Becerra Medina Arturo Miguel Ángel, Raúl y Roberto, Castillo Murillo Héctor, Juan y Roberto, Corona Retes Francisco y Ramón Arturo, Gómez Ortega Fernando y Sergio Ignacio, Hernández Freyre Jesús Antonio y Humberto, Hernández Pineda César Agustín, Jorge de Jesús y Luis Alberto, Medina Espinoza José Ramón y Mónica.	4
		Azcona Fernández Benjamín, Fco. José Alberto, Aguilar Gómez Emilio y otros, Cárdenas González Luis Alberto, Héctor A., Estrada Carranza Ángel Miguel y Julio César, García Carrillo José Manuel y Martín Enrique, García Delgado Cesar Faustino y Eliseo, García Salazar Luis, María Aurora, Raúl Arturo y Rufino, Loaiza Hernández Eric, Julio C., Mario y Ricardo.	5
		Aguilar Martínez, Gutiérrez Padilla José Luis, Rubén, José Serafín.	6
		Pérez Gradilla, Antonio, César, Juan de la Cruz, Luis Fernando, Oscar Leopoldo, Victor Manuel.	7
		Castillo Márquez Celene, Ernesto Alonso, Julián, Rubén Arturo y Silvia.	8
		Alianza de Permisarios del Servicio Urbano y Suburbano de Tepic (APTUS).	14
		Transportes Públicos Huicot	24
		Autotransportes Nayarit	27
		Transporte del Noroeste de Nayarit	50

**Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000**



**Nayarit: Padrón de transportistas por modo****(CUADRO 2.16)****Servicio de taxis**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
1	Santiago Ixcuintla	Aguirre Ruiz, Fabiola, Cárdenas Cruz, Enrique, García López, Hinojosa Pasos, Jiménez Bravo, Jiménez González, Jiménez Jiménez, Jiménez Ramos, Cervantes Abrica, Medina Ramírez, Ornelas Salas, Rodríguez Valdivia.	2
		Gómez Domínguez, Rivas Álvarez, Hinojosa Hernández.	3

**servicio de grúas**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
2	Santiago Ixcuintla		

**Servicio de pasajeros**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
3	Santiago Ixcuintla	Transportes del Pacífico	9

**Materiales para construcción**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
4	Santiago Ixcuintla	Lupercio Bautista y Lupercio Hernández	3
	Villa Hidalgo	Aranda Casillas Jorge	2
		García Heredia	2
		Mora Ramos	2
		Ruvalcaba Carrillo Hernández y Ortega.	4

**Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000**

***Nayarit: Padrón de transportistas por modo*****(CUADRO 2.1c)****Materiales para construcción**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
1	Bahía de Banderas	Ordorica Ortega, María Lourdes, Machuca García, Barajas Rodríguez, Gómez Pérez, Ramírez Vázquez, Esparza García, Carrillo Ventura, Arreola Michel, Arreola Andrade, Rogelio, Peña Rico, Robles López, Hernández Ismerio.	2
		Rivas Topete, Ibáñez Cuevas, Ibáñez Peña, Jáuregui Velazco.	3
		Esparza Montelongo, Ordorica Ramírez	5
		Ibáñez Pérez.	6

**servicio de grúas**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
2	Bahía de Banderas	Ibáñez Pérez Francisco	2

**Servicio de pasajeros**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
3	Bahía de Banderas	Transportes de la Bahía, Olvera Quintero, Domínguez González, Paz Elizondo, Gómez Gómez, Jiménez Covarrubias, Ordorica Ramírez, Pelayo Cázarez, García Castellón, Vega Carrillo	2
		Transportes Turísticos Flamings, Rosales Cabrales, Salazar Figueroa	3
		Ruelas Estrada	5
		Autotransportes Medina	33

**Materiales para construcción**

No.	Municipio	Familia/apellidos	No. Permisos
4	Bahía de Banderas	Olvera Quintero	3

***Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000***

**3.2. La red carretera de Nayarit**

Nayarit es un estado, que, según como se vea, está jalonado por el occidente y el noroeste, sin estar del todo articulado a alguna de las dos regiones. Hasta 1994 tenía, únicamente, tres puntos de entrada: dos en el oriente y uno en el poniente; lo que habla de una muy escasa integración regional. De igual manera, contaba únicamente con dos arterias importantes, que lógicamente representaban lo más relevante en el desarrollo

carretero estatal. La primera es la carretera federal No. 15<sup>132</sup>, mejor conocida como la carretera "México-Nogales", o "Carretera Internacional", cuya construcción data de los años cuarenta. Esta vía parte el territorio estatal en forma transversal de oriente a poniente: desde Ixtlán del Río hasta Acaponeta, tocando los municipios de Jala, Ahuacatlán, Santa María del Oro, Tepic, San Blas, Santiago, Tuxpan, Rosamorada, Ruiz, Tecuala; en tanto que, la segunda, se construiría hacia los años cincuenta, con la apertura del tramo Tepic-Puerto Vallarta, que es parte de la carretera federal No. 200<sup>133</sup>, y toca los municipios de Xalisco y Compostela. Hasta antes de 1989, las cosas no habían sido de mayor relevancia<sup>134</sup>. Es decir, las conexiones por carretera al interior del estado estaban en función de éstas, las dos más importantes vías de comunicación terrestre de la entidad.

Al parecer, Nayarit ha contado con una red carretera y ferroviaria acordes con relación a la extensión de su territorio. Las condiciones propias del suelo, sus grandes relieves, determinan, en buena medida, la distribución territorial de la población. En el estado, existen amplias zonas de difícil comunicación, principalmente al oriente, sobre la sierra madre occidental, donde se ha carecido de la infraestructura de comunicación adecuada que haga más expeditos los movimientos de mercancías y de pasaje por tierra, dándose los casos en que sólo se llega por aire o a lomo de mula<sup>135</sup>.

Esa era la situación que prevalecía hacia la década de los ochenta, cuando la entidad contaba con un total de 2,898 kilómetros de carreteras, de los cuales el 29.5% correspondían a las pavimentadas -entre vías federales y estatales-, el 10.2% eran de terracería y, el resto, 60.3%, las revestidas, predominantemente entre caminos vecinales y caminos saca cosechas.

De la forma en que la carretera 15 cruza la entidad se derivan dos grandes complejos territoriales que son susceptibles de delimitar en función de las condiciones fisiográficas prevalecientes: a) la del Este, donde se localiza la Sierra Madre Occidental, cuya orografía accidentada no ha permitido la creación de vías terrestres adecuadas; b) la del Oeste, de las planicies bajas y costeras, donde se localizan las poblaciones más importantes después de Tepic, a las que se puede llegar a través de ramales conectados con esta vía<sup>136</sup>.

132 A lo largo de varias década permitió que se constituyera y consolidara la centralidad de Tepic, como capital del estado, y la emergencia de otros centros importantes, sustentados en buena medida en el desarrollo del comercio: Tuxpan y Acaponeta (norte) e Ixtlán (sur).

133 Ésta se convierte en una vía estratégica que conecta parte de la entidad, vía Tepic, con una región emergente dinamizada por el turismo de playa.

134 Para 1970 se contaba con un total de 1,078.4 kilómetros de carreteras, de los cuales 396.0 eran federales y 682.4 de carácter estatal. De las 396.0 federales la totalidad se encontraban pavimentadas; mientras que en de la estatales, sólo 154.8 estaban en esas condiciones y el resto (527.8) revestidas. Para 1978 habría un incremento más o menos importante en este renglón, la extensión total de la red carretera de la entidad se eleva a 2,340.4; de las cuales 705.1 eran federales; 452.2 estatales; 1,063.4 caminos rurales y 119.7 de otros tipos no suficientemente especificados. De esta manera, al mismo tiempo se incrementaría la extensión de carreteras pavimentadas a 646.3, se situaría en 94.8 estatales pavimentadas, 58.8 federales revestidas, 357.4 estatales, 1,063.4 caminos rurales y los restantes 119.7 de otros tipos no especificados.

135 INEGI (1987). Nayarit. Cuaderno de Información para la Planeación. México.

136 Ídem, p. 131.

Por su parte, la carretera 200 permite conectarse con Puerto Vallarta, Jalisco, y con el estado de Colima. Toca los municipios nayaritas de Xalisco y Compostela; con ramales que, a su vez, conectan con el complejo turístico de la "Costa Alegre" de Compostela y la Bahía de Banderas. Al mismo tiempo, esta carretera permite al turismo del centro y occidente del país acceder al complejo turístico de Puerto Vallarta y su área de influencia al entroncar con la carretera de cuota Chapalilla-Compostela<sup>137</sup>, que une, de esta manera, a las dos principales vías del estado: las carreteras federales 15 y 200. Casos ejemplares son los de Acaponeta, San Blas, Santiago Ixcuintla y Tuxpan, cabeceras municipales que se conectan mediante ramales a las mencionadas vías principales.

### 3.3. Las condicionantes de la red carretera

Hacia la parte final del periodo, a principios de la década de los noventa, se perciben cambios significativos en la conformación de la red carretera del estado de Nayarit. Una primera cuestión es la construcción del tramo carretero Tepic-crucero de San Blas, con una extensión de 20.5 kilómetros. Éste se complementa con la construcción de la autopista Tepic-Guadalajara, que comprende poco más de 250 kilómetros de carretera de cuatro carriles, de los cuales 90 corresponden a Nayarit. Su trayecto va del municipio de Ixtlán hacia la capital del estado. Al mismo tiempo se crean otras vías importantes, como el Aeropuerto "Amado Nervo" que da aforo a aviones de varias líneas comerciales nacionales, organismos federales y estatales, así como empresas locales.

Entre 1987 y 1988, el estado cuenta con un total de 3,450 kilómetros de red carretera, de los cuales 1,674.9 son caminos revestidos, 924.5 pavimentados y 851.0 corresponden a zonas productoras agrícolas. De estos últimos, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos (SOSP) tiene a su cargo 163.7 pavimentados, así como el total de caminos orientados hacia zonas productoras agrícolas; mientras que los restantes 2,143.1 están en manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes<sup>138</sup>.

Así, para 1992, la SOSP incrementa el sistema carretero en 500 kilómetros más, abriendo caminos hacia zonas productoras, en una extensión equivalente a los 29.04 kilómetros de nuevos caminos pavimentados y 62.6 de caminos revestidos<sup>139</sup>.

Después de este momento viene la apertura definitiva del tramo de autopista concesionada Guadalajara-Tepic, que genera grandes expectativas de transportación en la dinámica regional. La construcción en sí supone la apertura de un volumen importante de empleos, con impacto a nivel regional, y otro más se refiere

<sup>137</sup> Esta vía permite, sobre todo a los viajeros del centro y occidente del país, que viajan hacia la costa sur, conexiones más rápidas, sin tener que pasar necesariamente por la ciudad de Tepic y, por consecuencia, evitar el trayecto entre Xalisco y Compostela.

<sup>138</sup> María Marcela Ortega Iniguez (1993). Desarrollo económico y modernización del sistema carretero en México (El caso de la Autopista Tepic-Crucero de San Blas en Nayarit). Tesis Fac. Economía-UAN, Tepic, Nay., México; pp. 47-48.

<sup>139</sup> *Idem*, p. 48.

a la dinámica económica, provocada por la derrama de recursos, al alentar las actividades relacionadas con el comercio y los servicios.

Casos como el de Tequila y Magdalena, en el estado de Jalisco, e Ixtlán, Ahuacatlán y Jala, son ejemplos palpables del impacto en su vida interna al momento de la ejecución de la obra. Esto parece haber cumplido su ciclo con la apertura de esta vía al público usuario. Empero, por el contrario, pueden preverse, en el largo plazo, una serie de cambios. Las especificaciones con que la autopista fue construida y la calidad en el servicio, aunados a otros factores de orden político-económico, pueden estarlos condicionando. Es probable que la modernización del sistema carretero no esté teniendo repercusiones, en el corto plazo, sobre la organización del transporte regional, particularmente en el de pasajeros. Entre los motivos se pueden contar: el deterioro importante de las vías recién abiertas que implica riesgos para los usuarios; el hecho de tener, a lo largo de sus casi 300 kilómetros, únicamente seis salidas (Tequila y Magdalena en Jalisco; Ixtlán, Jala-Ahuacatlán, Chapalilla y Santa María del Oro en Nayarit); el carecer de retornos que la hace intransitable al transporte regional; las tarifas, que en todo momento han sido altas<sup>140</sup>; y, las prohibiciones legales en contra de determinado tipo de vehículos del servicio de transporte para viajar a través de las carreteras de cuota y de cuatro carriles.

La construcción de la autopista no alteró, en mayor medida, la situación en el estado de Nayarit. La obra sólo agilizó la comunicación entre Tepic y Guadalajara y algunos puntos intermedios, salvando las dificultades que por décadas había representado el tramo carretero de Plan de Barrancas.

En ese sentido, Nayarit sigue teniendo únicamente tres accesos, o salidas, dos que se sitúan hacia el sur<sup>141</sup> y uno por el norte...

*"...con condiciones medianamente satisfactorias para la transportación terrestre. La intercomunicación con los estados de Durango, Zacatecas y el norte de Jalisco, puntos que nos comunicarían directamente con el altiplano del país, es muy escasa, fundamentalmente por la carencia de carreteras transversales a través de la Sierra Madre Occidental"<sup>142</sup>.*

En ese sentido, el problema de integración de la economía regional no se resuelve sólo con la construcción de la autopista. La entidad está conectada con el centro y norte del país desde la década de los cuarenta. Lo que ocurre con esta obra es el fortalecimiento del papel central que juega Tepic, con un muy escaso impacto aun en el aspecto regional y sin tocar todavía la organización del transporte local y regional.

Durante los primeros años de la década de los noventa ocurren cambios importantes en materia de comunicaciones y transportes. Comienza a hilarse fino con la puesta en marcha de reformas en la

<sup>140</sup> Por esta razón la autopista, al igual que otras más que se construyeron bajo el régimen de concesión, fueron objeto de boicot por la mayoría de las líneas de transporte foráneo, entre 1994 y 1995, bajo este argumento.

<sup>141</sup> Por el sur sobre la carretera 200, la conexión con Puerto Vallarta y la posibilidad, a través de esa vía del Estado de Colima y por la 15 hacia el municipio de Magdalena.

<sup>142</sup> Gobierno del Estado de Nayarit (1995). Plan Rector del Transporte de Nayarit (anteproyecto). Tepic, Nay., p. 19.

legislación a nivel del sector. Es decir, del lado oficial se realizaron acciones tendientes a promover cambios sustanciales en las condiciones en la prestación de este servicio público, el cual se había caracterizado por las prácticas monopólicas tan acentuada a lo largo de su historia. En ese sentido, las medidas en cuestión estaban centradas, básicamente, en la liberalización de los servicios, lo que implicaba la apertura a nuevas organizaciones y grupos de empresarios "para prestar servicio de transporte multimodal y de carga", como se señala en el decreto publicado en julio de 1989<sup>143</sup> por parte del gobierno federal. Con este decreto daría inicio lo que el propio gobierno federal manejó como la parte medular del programa de modernización del servicio, estimulando a la competencia, e intentando, al mismo tiempo, romper con el control monopólico ejercido por parte de algunas empresas de transportistas, las cuales habían aprovechado la ventaja de estar ligadas a grupos políticos; luego, el programa avanzaría sobre los servicios de turismo y el servicio regular de pasajeros, acción que se llevaría a cabo en el mes de marzo de 1990.

Ahora bien, las condiciones que prevalecen en la red carretera de la entidad, en combinación con el nivel de desarrollo económico, generan, a su vez, condiciones propicias para que se dé una organización territorial sustentada en un patrón jerarquizado de pequeñas ciudades, cuyos tamaños oscilan entre la media y la pequeña, cada una de las cuales cuenta con su propia área de influencia, o esquema regional de operación. Por otra parte, en la medida que el sistema carretero viene abriéndose paso, en combinación con el desarrollo de un conjunto de actividades productivas y los desplazamientos demográficos, se viene dando lugar a una distribución del territorio con base en una división del trabajo en la que unas áreas se ocupan en la producción del campo, en tanto que en otras se acopian y distribuyen productos diversos en función de la oferta y demanda de sus respectivas áreas de influencia y, en ello, el transporte cumple una función valiosa.

### **3.4. El transporte y la organización del territorio en Nayarit**

Una de las características principales del transporte, visto como proceso social, es que a los lugares que comunica los transforma en su dinámica interna y los articula con el exterior. Se pueden plantear dos ejemplos en el caso de Nayarit. La llegada del ferrocarril, por los años treinta, dio la pauta para el surgimiento, y en algunos de los casos, fortalecimiento de un conjunto de centros de población a su paso, inyectándoles un importante dinamismo. Así sucedió en los casos de Estación Ruiz y Estación Yago, en la región tabaquera del norte, y Estación Tetitlán, en la región maicera del sur. Los tres se convirtieron en importantes puntos de conexión hacia el exterior para el movimiento de pasajeros y mercancías. Estos procesos se vieron acompañados por la expansión, no exenta de disputas, de los servicios de transporte de carga que hacían, y siguen haciendo, los puentes entre las estaciones y los centros de producción y/o distribución de mercancías en el estado.

---

<sup>143</sup> Diario Oficial de la Federación, Julio 31 de 1989.

Algo similar sucedió con el tendido de la carretera federal No. 15, motivando importantes cambios en la organización del territorio del estado, más allá de lo ocurrido en el caso del ferrocarril<sup>144</sup>. Con ello se acentúa la tendencia a la conformación de pequeños núcleos regionales en una nueva configuración territorial que conforma una especie de subsistema articulado a través de una incipiente estructura urbana<sup>145</sup>. Al igual que en el caso del ferrocarril, estos procesos se han visto seguidos de los primeros intentos de conformación de redes de servicio de transporte de pasajeros de carácter regional, en los que surgieron organizaciones de transportistas (CGT, ACASPEN, CTM).

En este renglón, las principales localidades se convirtieron en los lugares ideales para articular pequeños territorios, integrándose, algunas de ellas, a una dinámica externa distinta a la que se venía marcando desde la capital del estado; caso concreto de localidades enclavadas en las áreas de agricultura de exportación, o bien las avicinadas con otras entidades<sup>146</sup>, particularmente aquellas situadas sobre el trazo carretero.

Sobre el eje señalado y la presencia de los nodos principales representados por un conjunto de pequeñas localidades, se traza un esquema de organización de los servicios de transporte que prevalece desde los años cuarenta. En términos del número de vehículos del servicio público de carga y pasaje, se observa una importante concentración en cuatro de los veinte municipios de la entidad.

Con la construcción de vías de comunicación se alienta la conformación de nodos regionales de transporte en distintos modos, situados en las principales ciudades de la entidad. En ese contexto, es clara la presencia de lugares como Tepic, Tuxpan, Compostela y Acaponeta, cuya lista se podría complementar con Ixtlán del Río, toda vez que de sus cabeceras municipales se desprenden diferentes rutas de transporte suburbano y regional que enlazan con la capital y con sus respectivos entornos regionales.

Sin duda, la mayor o menor cobertura del transporte, tiene que ver con una serie de variables que es necesario tomar en consideración: la demográfica, la dinámica económica, la infraestructura y la ubicación estratégica, visto ello a nivel estatal o federal. Entre esta gama de variables, la económica, quizá, juega un papel fundamental, como elemento dinamizador y propulsor en el desarrollo del transporte.

Esto explica, en parte, el hecho de que en el período de Carlos Salinas se construyeran miles de kilómetros de vías alternativas a las ya existentes (autopistas de cuatro carriles), que en la mayor parte de los casos, pasan a ocupar un lugar secundario en el contexto de la red carretera nacional.

En ese sentido, la construcción de vías alternas, altera la vida interna de las entidades y las comunidades que tocan a su paso, transformando principalmente su estructura económica, e integrándolas en una

144 Hasta antes de 1947, existía una buena cantidad de pequeños ramales y caminos "saca cosechas", que confluían en las mayoría de los casos hacia los distintos lugares que servían para el embarque de mercancías o personas (estaciones de ferrocarril y el puerto de San Blas, principalmente). En primera instancia mediante vehículos de tracción animal (carretas jaladas por bueyes o tiros de mulas); después vendrían los primeros colectivos regionales, que en su mayoría iniciaron con una unidad.

145 CONAPO-COESPO-UAN-Gobierno del Estado de Nayarit (1988). El Subsistema de ciudades de Nayarit., Tepic, Nay., México.

146 Véanse por ejemplo los casos de Compostela e Ixtlán al suroeste y sureste, respectivamente y Acaponeta por el norte.

dinámica marcada desde el exterior, como lo preveía Palacios (1985), con la incorporación del norte de Jalisco al sistema carretero que lo conectaría en forma directa con Guadalajara.

El patrón de organización territorial, derivado de la disposición de las vías de comunicación, el entorno económico y la organización de los servicios de transporte, muestran un conjunto de ciudades pequeñas especializadas económicamente que ofertan bienes y servicios para dar respuesta a la demanda de su entorno, subordinadas, la mayor parte, a Tepic, como lugar central, el cual concentra la mayor parte de las actividades económicas de la entidad<sup>147</sup>.

En resumen, el patrón de organización del estado configura un sistema donde el denominador común es la presencia de un conjunto de "ciudades pequeñas", "centros menores" o "ciudades comarcales", dicho en los términos de Racionero<sup>148</sup>, que combinan elementos urbanos incipientes con elementos, en mayor medida, rurales. Además, es un patrón en el que se torna difícil establecer los límites entre lo rural y lo urbano, en un contexto en que predominan las "ciudades agrícolas", como las denomina Molina (1987), a partir de que su base económica está sustentada en actividades relacionadas con el campo; y de la variación, en términos de su composición social, con respecto a las ciudades de mayor rango.

En ese sentido, "según las formas en que el capital adecua sus actividades, tomando como base las características económicas del entorno rural que forma su área de influencia, en unas predomina el grupo de empresarios agropecuarios intermediarios; en otras, el de comerciantes; en algunos más, el que combina las tres actividades mencionadas"<sup>149</sup>.

De acuerdo con lo anterior, las ciudades de Nayarit forman parte de un todo que puede denominarse como "subsistema", en términos de Unikel (1978), conformando un complejo territorial jerarquizado a partir de una serie de variables e indicadores de distinto tipo<sup>150</sup>.

En consecuencia, el patrón de organización territorial ha tenido que ver con este tipo de cuestiones y, si se ve lo relacionado con la organización del transporte de pasajeros, obedece, en buena medida, a este mismo patrón, de tal manera que, desde los primeros proyectos organizativos, se ha estructurado con base en la existencia de un conjunto de pequeñas localidades, las cuales han tenido el privilegio de estar conectadas con las vías principales, al punto de constituirse en lugares estratégicos para la población, adquiriendo, con el tiempo y la dinámica económica imperantes, el carácter de centros rectores de sus respectivos territorios.

<sup>147</sup> CONAPO/COESPO... ob. cit.

<sup>148</sup> Luis Racionero (1978). *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza Ed., Madrid.

<sup>149</sup> Virginia Molina Ludy (1987). "El estudio de ciudades pequeñas", en GLANTZ, Susana (comp.). *La heterodoxia recuperada: en torno a Angel Palerm*. Ed. FCE, México, p. 508.

<sup>150</sup> Tales indicadores son principalmente de carácter económico y social, éstos tienen que ver a) con la actividad comercial, b) los servicios bancarios, c) la educación superior, d) las comunicaciones; el grado de información, e) la producción industrial y los servicios. Ver en este caso, en Luis Unikel (1978). *El desarrollo urbano en México*. El Colegio de México; México, especialmente pp. 103-114.



De acuerdo con ello, ha sido en el transporte de pasajeros en el que se hace más evidente esta situación. El trazado de rutas, ha obedecido, en alto grado, a la dinámica económica, social y política imperante; la cual ha funcionado en un esquema que se asemeja al de la teoría del lugar central de Christaller<sup>151</sup>, sujeto, al mismo tiempo, a un marco legal que se ha diseñado de acuerdo con la propia dinámica de interacciones que se ha venido generando. Por el contrario, el transporte de carga no parece tener rutas definidas con precisión más allá de los caminos saca cosechas, las carreteras troncales y sus conexiones con las principales vías que conducen a los centros de mercado regional, estatal y nacional.

### 3.5. La problemática de los transportes en Nayarit

Nayarit es una entidad con un escaso desarrollo en materia de transporte público en sus diferentes modos. Particularmente, en el rubro de transporte terrestre, la situación es ejemplar. En ese sentido, la entidad está jalonada por el contexto regional en que se sitúa. La crisis de los ochenta en el transporte -misma que se profundiza en la década de los noventa- afecta la marcha de todos los modos del servicio. En el transporte foráneo se experimentó una tendencia irremisible a la desaparición de algunas líneas, en contraste con la concentración de capitales que da lugar a los grandes agrupamientos de transportistas. En Nayarit es poco relevante la participación de capitales locales en el servicio foráneo; no obstante la presencia de un conjunto más o menos importante de empresas que han sido el medio más socorrido para fines de conexión y movilidad entre las principales localidades del estado con la capital y otras importantes ciudades de fuera del estado (Guadalajara, la Ciudad de México y puntos intermedios, así como las principales ciudades del norte, prácticamente todos los de la franja fronteriza).

En cambio, es considerable la presencia de capitales locales a través de las pequeñas empresas de transporte regional que se desprenden de algunas de las principales localidades del estado. El panorama del transporte foráneo en Nayarit no era muy amplio, para el periodo, la entidad estaba compartida entre cinco organismos empresariales<sup>152</sup>. El Sistema Estrella Blanca, que junto con Transportes del Pacífico alcanza la mayor cobertura a nivel estatal; Ómnibus de México, que toca sólo algunos puntos del sureste estatal y conecta con el occidente y centro del país; Autotransportes Nayarit y Noroeste de Nayarit, dos empresas con una capacidad muy limitada que operan con capital local; y, Autotransportes Victoria, de escasa cobertura; y (cuadro 3).

<sup>151</sup> Ver además del autor anterior, en Walter Christaller (1965), *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, Prentice Hall.

<sup>152</sup> A lo largo de periodo estuvieron operando en Nayarit algunas líneas de Transporte foráneo, que como consecuencia de la crisis, algunas de ellas han desaparecido luego de escandalosos procesos de quiebra y en el menos peor de los casos han sido absorbidas y asimiladas a otros grupos empresariales. Están por ejemplo los casos de Tres Estrellas de Oro, Estrella Blanca y Camiones de los Altos. La primera quiebra y las otras dos han desaparecido en el seno del poderoso grupo Estrella Blanca.

**(CUADRO 3)**

**NAYARIT. Principales terminales receptoras por zonas y lugares de ubicación, 1994.**

<b>Empresa/zona</b>	<b>Sur-Este</b>	<b>Sur-Oeste</b>	<b>Norte</b>
Sistema Estrella Blanca, S.A. de C.V.	A.- Ixtlán del Río B.- Jala C.- Ahuacatlán	A.- las Varas	A.- San Blas B.- Villa Hidalgo C.- Santiago D.- Tuxpan E.- Peñitas F.- Ruiz G.- Tecuala H.- Acaponeta
Transportes del Pacífico, S.A de C.V.	A.- Ixtlán del Río B.- San Pedro Lagunillas	A.- Las Varas B.- Compostela	A.- Santiago B.- Tuxpan C.- Ruiz D.- Peñitas E.- Acaponeta
Ómnibus de México, S.A. de C.V.	A.- Ixtlán del Río B.- Ahuacatlán	Sin cobertura	Sin cobertura
Autotransportes Nayarit y Noroeste de Nayarit	A.- Ahuacatlán B.- Amatlán	Sin cobertura	A.- San Blas B.- Villa Hidalgo C.- Santiago
Autotransportes Victoria, S.A. de C.V.			A.- Tecuala B.- Acaponeta

Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo. Tepic, Nay., enero de 2000.

En ese contexto, existían un total de doce organizaciones dedicadas a la prestación del servicio de transporte foráneo, desprendiéndose, cada una de ellas, de alguna de las cabeceras de los principales municipios. Ahora bien, la cobertura de las mismas alcanza, ahora sí, a diferencia de las décadas anteriores, parte de los tres municipios de la sierra; sobre todo con la creación de una empresa cooperativa que intenta abatir el problema de comunicación en esa zona. Hacia el año de 1990 surge la empresa cooperativa indígena, que parte de las localidades de Tepic y de Ruiz hacia algunos puntos de los municipios de El Nayar (Jesús María, Santa Teresa, Santa Cruz de Guaybel, El Roble) y La Yesca (Guadalupe Ocotán). Esta organización pertenece a la Unión de Comunidades y Ejidos Indígenas de Nayarit (UCEI)<sup>153</sup>.

<sup>153</sup> Esta es una organización que se fundó entre 1988 y 1989, a instancias del INI y se ha caracterizado por la promoción de proyectos de desarrollo comunitario en beneficio de los núcleos indígenas, y el transporte ocupa un lugar importante, dadas las dificultades de comunicación que padecen las distintas comunidades.

Es evidente que el transporte ha vivido una profunda crisis, la cual puede estar dando a partir de dos posibilidades: a) el incremento general de la actividad económica que siguió a la explotación de los yacimientos de hidrocarburos; y, b) la importación masiva de granos -a partir de 1980- necesarios para el abasto del país; circunstancias que colapsaron la capacidad del transporte<sup>154</sup>; aun cuando prácticamente desde la década de los ochenta vienen operando cambios importantes que se consolidan con la llegada de los noventa. El proceso de liberalización iniciado en julio de 1989, y que continúa entre marzo y mayo de 1990, ha rendido apenas pequeños frutos con el comienzo de la apertura y, con ello, la posibilidad de diversificar el servicio. Como se ha mencionado, la "modernización del sistema carretero" se ha quedado corta frente a las expectativas que el gobierno en turno se había forjado. Hay problemas con la calidad en el servicio, debido algunos factores de distinto tipo. La mala calidad en la construcción y el deterioro, en consecuencia, de las carreteras de cuota; las bajas especificaciones con que fueron construidos, en contraste con lo elevado de las tarifas de servicio se han convertido en problemas de extrema gravedad para el gobierno federal, comenzando por la baja afluencia de usuarios que muestran.

Eso se refleja en Nayarit a través de distintas expresiones:

1. Aunque no parezca un factor de trascendencia, el hecho de tener tarifas altas, hace de las carreteras de cuota poco transitables;
2. El diseño de que han sido objeto la mayor parte de las carreteras de cuota en México, se sustenta en la idea de conectar en forma expedita una serie de puntos (ciudades de distinto rango) entre sí, evitando al máximo el contacto con poblaciones;
3. Quienes transitan por las carreteras de cuota, representan una pequeña parte del turismo nacional y extranjero y viajeros que se mueven de una entidad a otra con fines de trabajo o negocios;
4. El transporte regional, sigue jugando un doble papel: sirve a la vez como medio para el pasaje y la carga, contribuyendo en el reforzamiento en el rol asumido por algunos de los principales centros urbanos de la entidad, como proveedores de bienes y servicios a sus respectivas áreas de influencia.

La llegada de obras vinculadas al fortalecimiento de la red carretera, como las enunciadas, si son seguidas de proyectos de desarrollo económico, pueden tener un buen impacto en el ámbito regional. En el caso de los municipios y localidades del altiplano y la costa, no existe problema de integración, como ocurría hasta hace muy poco tiempo con los municipios serranos, lo que ocurre, en realidad, es que no existen vínculos claros hacia el exterior y se hace patente la desarticulación con respecto al conjunto de la economía a nivel macro.

### **3.5.1. El autotransporte de carga y la organización precaria**

El transporte de carga en Nayarit, como en otras partes del país, ha experimentado históricamente problemas de organización y de estructuración que han estado impidiendo su desarrollo. Una diferencia importante frente a los servicios de pasaje radica en la nula existencia de organización por rutas. Hay

<sup>154</sup> Víctor Islas Rivera (1990). Estructura y desarrollo del sector transporte en México. El Colegio de México, México; p. 15.

una presencia profusa de unidades de servicio y concesionarios de nivel federal y estatal diseminados por las principales localidades y sus municipios<sup>155</sup> y las áreas económicas de mayor dinamismo. En lo que corresponde al periodo de estudio, los censos de transportes registran un ritmo ascendente en la dinámica de las organizaciones y empresas. En los primeros años del periodo existían poco más de diez organizaciones y, al final, rebasan las 50. En tanto, la flota vehicular asciende de los 300 a los 700 con igual cantidad de personal ocupado, de lo que se desprende que existe una relación de iguales entre el número de unidades y sus operarios (cuadro 4). Estos servicios son prestados por organizaciones de corte cenecista o cetemista según la rama o ramas productivas que se atiendan.

**(CUADRO 4)**  
**Nayarit. Servicios de Autotransporte de Carga en General, 1980-1993**

Año	Establecimientos Censados	No. De Vehículos	Personal Ocupado	Sector Popular	Otros Partidos
1980	11	n.d.	118	2,855	n.d.
1985	8	459	539	104,237	1,277
1988	21	714	717	635	1'574,248
1993	53	699	700	3,783.4	1'521,665

Fuentes: INGI, Censos de Transportes, 1980, 1985, 1988, 1993.

En Nayarit, el servicio de autotransporte de carga es, quizá, el más importante por la dinámica económica predominante en algunas áreas de la entidad; pero del que se tienen muy pocas evidencias con relación a sus formas de operación. La carga especializada, particularmente aquella que se encarga de movilizar artículos perecederos, refrigerados, líquidos o la transportación de muebles y mudanzas es, probablemente, la más numerosa. La realizan empresas de servicio que cuentan con permisos federales. Éstas no son más de 15 organizaciones; inclusive, algunas de ellas tienen su sede fuera del estado y el número de unidades de servicio no va más allá de las 500 (cuadro 5a y 5b).

<sup>155</sup> Lorenzo Reyes (1994), señala esta situación en un estudio sobre el transporte en Nayarit. Aunque toma sólo tres años, de 1991 a 1993, su descripción deja cosas interesantes. La mayor parte de los permisos se concentra en Tepic, que cuenta con más de la tercera parte (1991 y 1992: 39.8%; 1993: 40.1%), seguido de Santiago Ixcuintla con poco más de una décima parte (1991 y 1992: 11.5%; 1993: 11.4%), Tecuala (1991, 1992, 1993: 8.0%) y Compostela (1991, 1992, 1993: 7.9%). Por otra parte, con respecto al transporte de pasajeros, la mayor parte de los permisos en el estado se concentra también en cuatro municipios, que son distintos a los anteriores, con excepción de Tepic y Compostela. De esta manera, Tepic concentra más de la mitad de los permisos existentes (1991 y 1992: 57.2%; 1993: 57.4%), seguido de Tuxpan (1991 y 1992: 8.0%; 1993: 7.9%), Acaponeta (1991 y 1992: 7.7%; 1993: 7.6%) y Compostela (1991 y 1992: 6.5%; 1993: 6.4%). Como se ve, en ambos casos, la mayor concentración de vehículos se encuentra en Tepic y Compostela, alude al mismo tiempo a Bahía de Banderas, San Blas, Santiago, Tecuala, Tuxpan, Acaponeta y Tepic

**(CUADRO 5a)****NAYARIT. Servicios de Autotransporte de Carga Especializada, 1980-1993**

<b>Año</b>	<b>Establecimientos Censados</b>	<b>No. De Vehículos</b>	<b>Personal Ocupado Total promedio</b>	<b>Remuneraciones Totales al personal ocupado</b>	<b>Carga Transportada</b>
1980	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1985	9	305	357	70,380	1,165
1988	14	192	259	615.5	497,921
1993	n.d.	94	499	3,351.2	639,794

Fuentes: INEGI, Censos de Transportes, 1980, 1985, 1988, 1993.

**(CUADRO 56)****NAYARIT. Registro vehicular por modo de servicio, 1993**

Municipio/vehículos registrados	Taxis	Minibus	Carga
Total de la entidad	1,537	349	746
Acaponeta	60		54
Ahuacatlán	23		35
Amatlán de Cañas	11		28
Bahía de Banderas	160		37
Compostela	119	2	95
Huajicori	2		
Ixtlán del Río	25	3	38
Jala	18		26
Nayar, El	1		
Rosamorada	45		
Ruiz	27		29
San Blas	99		
Santa María del Oro	44		97
San Pedro Lagunillas	16		23
Santiago Ixcuintla	148	2	138
Tecuala	54	3	
Tepic	572	337	60
Tuxpan	67	2	46
Xalisco	47		
Yesca, La	nd	Nd	nd

Fuentes: INEGI, Censos de Transportes, 1980, 1985, 1988, 1993.

En cambio, la carga de materiales para construcción experimentó un crecimiento a partir de que en algunas partes del estado, como sucedió en el centro y la costa sur, donde la construcción tuvo gran impulso, al punto de generarse la apertura para el surgimiento de nuevas organizaciones. De los primeros años del periodo, hasta el año 1993, el número de organizaciones se incrementa de cuatro a nueve; en tanto que el número de vehículos de servicio se dispara debido a que se venía expidiendo una buena cantidad de concesiones, pasando de poco menos de los 40 hasta casi alcanzar los 500 (cuadro 6). Como comentario adicional puede decirse que hasta antes de 1990, tras el impulso de la política de liberalización del servicio

establecida por el gobierno federal, los gobiernos de los estados comienzan a plantearse estas medidas que, a la postre, comenzarían a minar la presencia de algunas organizaciones que habían mantenido su hegemonía, como sucede con la ACASPEN, en el caso de Nayarit. Pero, además, mediante la realización de importantes obras en diferentes partes de la entidad, se llegó a la expedición de permisos en coyunturas que fueron aprovechadas por organizaciones distintas a la Alianza, para irse colocando en una posición más ventajosa.

**(CUADRO 6)****NAYARIT. Servicios de Autotransporte de carga de Materiales para construcción, 1980-1993.**

Año	Establecimientos Censados	No. De Vehículos	Personal Ocupado Total promedio	Remuneraciones Totales al personal ocupado	Carga Transportada
1980	4	n.d.	21	453	n.d.
1985	4	34	87	19.911	218
1988	9	230	254	109.5	756.377
1993	n.d.	448	499	3.351.2	3' 452.055

Fuentes: INEGI, Censos de Transportes, 1980, 1985, 1988, 1993.

### 3.5.2. Los caminos del transporte entre lo estatal y lo federal

Hasta la segunda mitad de los años ochenta, el transporte había sido objeto de arreglos políticos entre las distintas agrupaciones y los gobiernos en turno. Estos arreglos habían permitido un crecimiento controlado de las organizaciones minoritarias y la presencia hegemónica de la ACASPEN; aunque impedían la emergencia de nuevas agrupaciones de transportistas, máxime si se encontraban fuera de la dinámica priista. Sin embargo, hacia la parte final de los ochenta comienza a darse una tendencia que, aunque lenta, marcha con dirección a la diversificación de opciones en la prestación del servicio de transporte.

El autotransporte en Nayarit tiene una delimitación clara en términos de su cobertura territorial. En lo que se refiere a organización, ha estado estructurado a partir de un conjunto de localidades, que se convierten en los principales puntos de origen, prefigurando una especie de abanico, que muestra la presencia de una multiplicidad de posibles destinos. Más allá del nivel federal, el modelo de organización del transporte en Nayarit es el mismo que ha existido desde los años treinta. Desde esa perspectiva, se estaría hablando de un conjunto de cinco localidades eje, en torno a las cuales giraría la dinámica económica, social y política.

Por el ejemplo, continúa vigente el modelo inicial creado en los cuarenta, a través del cual operaban cinco organizaciones de transporte regional (ver cuadro 3.7a) que se desprendían de las principales localidades, desplazándose sobre el tendido de la carretera federal 15, para dar cobertura una buena parte del territorio estatal: 1) la Cooperativa de Autotransportes Tepic, que se desprendía de este municipio hacia Ixtlán, pasando por algunas partes de Santa María del Oro (Chapalilla) y Ahuacatlán (Tetitlán), al sur del estado y, Santiago y San Blas en la parte norte; 2) la Cooperativa de Autotransporte de Santiago Ixcuintla, que se desprendía de Jala hacia las localidades de Ixtlán y Ahuacatlán<sup>156</sup>.

Obviamente, continuando con el ejemplo, sobre la misma base, se transforma en la medida de los desarrollos carreteros, como sucedió a la llegada de la carretera federal No. 200, y crece el número de organizaciones de transporte de pasajeros regional diseminadas por diferentes puntos de la entidad. Con ello van siendo desplazados los capitales locales del servicio foráneo y limitados sólo a algunas áreas. A esas alturas serían nueve las empresas dedicadas al transporte en Nayarit:

1) *Transportes del Norte*; 2) *Transportes Compostela*; 3) *Transportes Norte de Sonora*; 4) *Transportes del Pacífico (sección Tuxpan-Santiago Ixcuintla)*; 5) *Transportes del Pacífico (convenio transportes Compostela)*; 6) *Transportes de Nayarit*; 7) *Autobuses Rojos de Nayarit*; 8) *Transportes de Puga*; 9) *Autobuses Victoria (sección Tecuala-Acaponeta)*.

Esta situación prevalecía hasta los primeros años de la década de los ochenta, cuando se tornaba difícil la comunicación con algunos puntos de la geografía estatal, como ocurre en el caso de los municipios serranos a causa de la nula disponibilidad de infraestructura carretera, pues, hasta ese momento no se concretaban los proyectos carreteros de Ruiz a Zacatecas y de Tepic a Aguascalientes.

Así dio inicio a todo un proceso en que se ha venido dotando de infraestructura carretera a la mayor parte del territorio estatal, preparando el terreno para conectar a los lugares más alejados (entre ellos los municipios serranos de La Yesca y El Nayar), proyectándose la construcción de la carretera Ruiz-Zacatecas, atravesando el municipio del El Nayar y la Tepic-Aguascalientes, que correría más o menos en la misma dirección y que agilizaría la comunicación.

A lo anterior habría que agregar que el transporte regional ha estado en manos de capitales locales, los cuales se han nucleado en organizaciones clientelares cuyos compromisos con el sistema han sido

<sup>156</sup> Para ampliar información al respecto, cfr. Amado GONZALEZ DAVILA (1940), ob. cit. y Enrique Hernández Zavalza (1995), ob. cit.



permanentes, por lo que deben, gran parte de su fuerza y permanencia, al sistema de apoyo mutuo con que operan como parte del modelo de dominación al cual están adscritos<sup>157</sup>.

Entre los años ochenta y principios de los noventa (cuadro 7), se sabe de la existencia de doce empresas que llevaban a cabo el servicio de transporte de pasajeros al interior del estado cubriendo la mayor parte del territorio, teniendo como punto de partida las principales localidades, entre las que se encuentran Tepic, Santiago, Compostela, Tuxpan, Acaponeta e Ixtlán del Río. Al mismo tiempo, entre las principales localidades de la entidad, y en algunos puntos estratégicos, se encuentran diseminadas un total de 21 terminales receptoras de pasaje (cuadro 8).

---

<sup>157</sup> La mayor parte de estas organizaciones pertenecen a la Alianza de Camiones y Automovilistas del Servicio Público del Estado de Nayarit (ACASPEN) y otras son una especie de sucursales de empresas de alcance nacional como Transportes Norte de Sonora y Transportes del Pacífico y que han signado convenios de operación con los anteriores, que implican el respeto a ciertas condiciones, como el limitarse únicamente a determinadas. En otro trabajo he documentado más ampliamente este asunto, como parte de la investigación de tesis doctoral sobre corporativismo y grupos de poder en Nayarit.

**(CUADRO 7)**

**NAYARIT. Áreas de trabajo por organización de transportistas según sedes, centros receptores y municipios de cobertura, para la década de los ochenta (primera parte)**

ORGANIZACIÓN	SEDE	CENTROS RECEPTORES	MUNICIPIOS DE COBERTURA
1.- Servicios de Autotransportes de Carga, Nayarit, S. A. de C.V.	Tepic	Tepic (ANDSA) El Jicote Santa María del Oro San José de Mojarras Chapalilla	Tepic Santa María del Oro
2.- Transportes de Carga Costa Alegre, S.A. de C.V.	Compostela	Chapalilla Amado Nervo (El Conde) San Pedro Lagunillas Borbollón (Juan Escutia) Compostela Las Varas Zacualpan Ixtapa de la Concepción La Peña de Jaltemba	Santa María del Oro San Pedro Lagunillas Compostela
3.- Transportes de Carga del Sur de Nayarit, S.A. de C.V.	Ahuacatlán	Tetitlán Cofradía de Coyutlán Ahuacatlán	Ahuacatlán Jala
4.- Transportes de Carga de Bahía de Banderas, S.A. de C.V.	San Juan de Abajo, mpio de Compostela	San José del Valle Valle de Banderas Mezcales San Vicente El Porvenir San Juan de Abajo El Colorado, Jalisco	Compostela Puerto Vallarta, Jalisco
5.- Transportes de Carga Nayar del Pacífico, S.A. de C.V.	Amatlán de Cañas	Amatlán de Cañas El Rosario Los Mezquites Estancia de los López	Amatlán de Cañas
6.- Transportes de Carga de Ruiz, S.A. de C.V.	Ruiz	Santa Fé San Juan Bautista Rosamorada El Venado Paso Real del Bejuco Ruiz (ANDSA)	Rosamorada Ruiz

Fuente: Comité Estatal de Autotransporte Federal de Carga, Estado de Nayarit, Tepic, Nay., junio de 1985.

**(CUADRO 7)****NAYARIT. Áreas de trabajo por organización de transportistas según sedes, centros receptores y municipios de cobertura, para la década de los ochenta (continuación)**

<b>ORGANIZACIÓN</b>	<b>SEDE</b>	<b>CENTROS RECEPTORES</b>	<b>MUNICIPIOS DE COBERTURA</b>
7.- Alianza de Camioneros de Tuxpan y Rosamorada, S.A. de C.V.	Tuxpan Rosamorada	San Andrés San Vicente Palma Grande Peñitas Los Medina	Rosamorada Tuxpan
8.- Transportes de Carga del Norte de Nayarit, S.A. de C.V.	Acaponeta	San Miguel La Bayona Acaponeta	Acaponeta Huajicori
9.- Transportes de Carga de Tecuala, S.A. de C.V.	Tecuala	Tecuala Novillero Quimichis Tecuala San Felipe Aztatán	Tecuala
10.- Organización Autónoma de Camiones de la Costa, S.A. de C.V.	Santiago	Sentispac Pueblo Nuevo Amapa Puerta de Mangos Villa Juárez Valle Morelos Col. Emiliano Zapata Campo de los Limones Aztlán de las Garzas Estación Nanchi (50%)	Santiago Tecuala
11.- Organización de Transportistas del Centro y Costa. Sección Villa Hidalgo.	Villa Hidalgo	Laureles y Góngora Guadalupe Victoria Aután Villa Hidalgo Estación Nanchi (50%)	San Blas Santiago

Fuente: Comité Estatal de Autotransporte Federal de Carga, Estado de Nayarit, Tepic, Nay., junio de 1985.

**(CUADRO 8)**

**NAYARIT. Principales terminales receptoras de pasaje por localidades y municipios**

<b>No.</b>	<b>Empresa o persona física</b>	<b>Localidad</b>	<b>Municipio</b>
1.-	Servicio y Transportaciones Perla S.A de C.V.	Ixtlán del Río	Ixtlán del Río
2.-	Operadora Turística Ixtlally	Ixtlán del Río	Ixtlán del Río
3.-	Estación Central de Autobuses	Tepic	Tepic
4.-	Terminal centro TNS	Tepic	Tepic
5.-	Estrellas del Pacífico	Tepic	Tepic
6.-	Transportes Norte de Sonora	San Blas	San Blas
7.-	Transportes Norte de Sonora	Villa Hidalgo	Santiago Ixcuintla
8.-	Transportes Norte de Sonora	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
9.-	Transportes del Pacífico	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
10.-	Transportes Rápido del Sur	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
11.-	Autotransportes Elite	Peñitas	Tuxpan
12.-	Transportes Norte de Sonora	Peñitas	Tuxpan
13.-	Transportes del Pacífico	Peñitas	Tuxpan
14.-	Estrellas del Pacífico	Peñitas	Tuxpan
15.-	Transportes del Pacífico	Tuxpan	Tuxpan
16.-	José Chávez Rodríguez	Acaponeta	Acaponeta
17.-	Transportes Victoria	Acaponeta	Acaponeta
18.-	Transportes Victoria	Tecuala	Tecuala
19.-	Transportes del Pacífico	Compostela	Compostela
20.-	Transportes del Pacífico	Las Varas	Compostela
21.-	Transportes Medina de puerto Vallarta	San Juan de Abajo	Bahía de Banderas

Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo. Tepic, Nay., enero de 2000.

### **3.6. Los actores del transporte en Nayarit**

Visto en términos de los actores, considerando que éste es un proceso social, en el transporte público de Nayarit toman parte una no muy amplia variedad de grupos y organizaciones. Los gobiernos en turno, las organizaciones o empresas de autotransportistas, los sindicatos y los propios usuarios, interactúan en los distintos escenarios de la vida cotidiana.

A través de la Dirección de Tránsito y Transportes del estado, los gobiernos se hacen presentes en la función reguladora y de arbitraje entre los distintos actores en el ámbito estatal y local; en tanto, la delegación de Comunicaciones y Transportes juega la misma función, pero en el ámbito federal. Ambas instancias, en sus funciones, constituyéndose en interlocutores directos de las organizaciones de transportistas, complementando el cuadro con los usuarios. En los dos primeros casos existe un elemento de mediación, entre uno y el otro, que es el partidario; espacio en el cual confluyen tanto funcionarios del transporte como transportistas. El punto de interés se centra, básicamente, sobre el ámbito estatal, aunque se reconoce la importancia del nivel federal, por la función que tiene en la articulación estatal, aun cuando este servicio está en mayor medida en manos de capitales foráneos.<sup>158</sup>

En el transporte público de Nayarit, la referencia sobre las familias de transportistas como núcleo básico de organización, o bien, el concepto de "hombre-camión", se ajusta a quienes se han incrustado en la actividad por su propia cuenta; y, finalmente, su ubicación dentro de la esfera política, la organización como ámbito de concurrencia de un conglomerado social compuesto por individuos que se multiplica a través de sus parentelas y sus círculos de amigos, la organización funcional de la diversidad de intereses políticos que se mezclan en un solo propósito que se traduce en la idea de preservar el poder a favor del PRI.

1.- Visto con mayor amplitud, el plano económico representa el ámbito en que la organización desarrolla su actividad cotidiana, concibiéndose a partir del tipo de relaciones que emprende con distintos agentes. En ese ámbito también se conciben como empresarios, a partir de que, en algunos de los casos, se recurre a emplear trabajadores en la operación de sus unidades vehiculares. En este apartado habría que tener claros dos niveles de actuación. En el primero funciona como una especie de empresa familiar, que da lugar a una multiplicidad de arreglos económicos entre los patrones y los trabajadores, que actúan en dos lógicas distintas y contradictorias, la ganancia y las mejores condiciones de trabajo, respectivamente, posibilitadas por niveles de percepción salarial aceptables. Por su parte, el segundo nivel, el individual se identifica en razón de la existencia de una cantidad importante de permisionarios que ostentan una sola unidad, la mayoría de las veces sometidos a una lógica de supervivencia, en función de su habilidad personal en el trabajo, que le posibilita, a la larga, mayores condiciones de subsistencia.

2.- Por otra parte, los transportistas se conciben como un grupo en el plano social, dado el rol de servidores públicos que les toca jugar en el contexto de las ciudades, o en la conexión entre éstas y sus respectivos entornos rurales y urbanos en algunos casos, con una dinámica propia de cada una de las regiones. Entre ellos existe una relación que va de lo familiar a lo social, incorporando instituciones de tipo sociocultural que les permite cohesionarse como grupo. En este caso, lo que sustenta y cohesiona la organización es, sin duda, la presencia de las familias, cada una de las cuales

<sup>158</sup> De acuerdo con la información con que se cuenta, hay solo dos organizaciones que han accedido al servicio de transporte federal, que son la ACASPEN y el Frente Revolucionario de Transporte Público de la CTM, a través de algunas de sus filiales que realizan el transporte de pasajeros y de carga.

se fortalecen entre sí en la medida que se tiene acceso a las concesiones o permisos para el servicio en cualquiera de los modos de transporte existentes. Si bien, en el ámbito general se destacan algunas familias como permisionarios en los distintos modos de transporte, tiene, también, su peso el concepto de hombre-camión a través del cual se oxigena y, a la vez, se convierte en válvula de escape a posibles conflictos sociales.

3.- Y, finalmente, el plano político es, quizá, el más importante en virtud de su origen y su devenir histórico. La ACASPEN se sitúa como una organización gremial, que desde su fundación en 1965, como otras tantas organizaciones de transportistas y gremiales surgidas en el seno del PRI, hace política en función de las necesidades del partido al que pertenece. Como en otras partes del país, sus orígenes han estado asociados a la intención priista de ampliar su base social y de control político incorporándose a "la base de apoyo social del régimen...sobre el acuerdo de utilidad mutua"<sup>159</sup>, como ocurren en las organizaciones pioneras de los primeros años posteriores al movimiento revolucionario. En ese contexto, la relación entre los camioneros, o transportistas, conlleva, sobre la base mencionada, importantes concesiones como la gracia de ser los proveedores, casi exclusivos, del servicio arribando a condiciones que se aproximan al monopolio. Y, por último, la dinámica del reparto de posiciones, que, en el ámbito general, incorporan a prominentes hombres del medio transportista, acentuando las relaciones de colaboración entre el régimen y éstos<sup>160</sup>.

En correspondencia con lo anterior, a partir de la diferenciación de campos de actuación de los transportistas es posible construir una tipología que permite distinguir de la misma manera los diferentes tipos de éstos.

El **pequeño transportista**, prácticamente el eslabón más débil y el más numeroso dentro de la organización. Rebase el 90% de la membresía que ha logrado, mediante el esfuerzo personal y el apoyo de su familia desplegado por varios años, agenciarse uno o dos permisos de operación en alguno de los distintos modos, sobre la base de cuya explotación sobrevive.

El **transportista tradicional** de segunda o tercera generación que usufructúa, junto con su familia, un importante patrimonio; inmerso en la lógica de la ganancia y la acumulación, un personaje que practica la empresa de tiempo completo y que a través de distintos mecanismos pugna por mantenerse vigente en los modos en que participa, en los que, invariablemente, figura vinculado en forma estrecha con el partido y los gobiernos en turno; representa alrededor del 7% de la membresía

<sup>159</sup> Ver en, Jesús Rodríguez López (1984). "Transporte obrero", en GONZALEZ CASANOVA, Pablo, Samuel León e Ignacio Marván (Coords.) El obrero mexicano 2, S. XXI eds., México, p. 145.

<sup>160</sup> Jesús Rodríguez, ob. cit., señala a nivel general dos importantes casos ocurridos en los años setenta, con la gubernatura de Rubén Figueroa (1975-1981), Presidente de la Alianza de Camioneros a nivel nacional y Octavio Senties Gómez como regente del D.F. (1970-1976). Jorge Basurto agrega el caso de Jesús Yurén, destacado dirigente cetemista, a quien señala como propietario y líder de los trabajadores del volante, quien "a partir de su posición dentro de la CTM, logró financiarse la compra de varias decenas de autobuses", ver en Jorge Basurto (1983). En el régimen de Echeverría: rebelión e independencia (Serie La clase obrera en la historia de México), S. XXI eds., México, p. 160.

El **político y el técnico funcional** -el cuadro político o el profesionalista y/o técnico- representan cerca del 3% del total de la membresía. Algunos de reciente incorporación ostentan uno o dos permisos que le permiten ser parte de la organización a la que sirven desde el ámbito en que se mueven, el cual suele ser diverso. Algunos de ellos han sido -e incluso otros más se mantienen vigentes- servidores públicos que se encuentran ligados a la organización a través de una relación de apoyo mutuo, como es el caso de ciertos profesionales del derecho, cuyos servicios son solicitados con frecuencia por parte de la organización o algunos de sus miembros más prominentes. Entre estos figuran, por ejemplo, los notarios públicos que participan con frecuencia en la realización de una variedad de transacciones; y, también, los hijos de los permisionarios: la tercera o cuarta generación que ya no practican el oficio de tiempo completo y que, por cuestiones de tipo particular, se han formado en las aulas y cuentan ya con una profesión teniendo el vehículo del servicio público como un recurso complementario a sus ingresos.

En resumen, la presencia de los transportistas en cada uno de los campos señalados, implica el cumplimiento de determinados roles que se reflejan hacia dentro de la propia organización de masas y le dan a esta una imagen diferenciada en el contexto.

### 3.6.1. La presencia de las organizaciones de transportistas

Existe, en el estado, un listado más o menos amplio de organizaciones de transportistas. Las primeras de ellas se fundaron en la segunda mitad de la década de los veinte, caracterizándose, en buena medida, por su desarticulación, aislamiento y especificidad<sup>161</sup>. En la actualidad persisten algunas de las organizaciones de transportistas que precedieron a la ACASPEN<sup>162</sup>. Estas se desempeñaban, principalmente, en el transporte de carga de productos agrícolas, teniendo como principales zonas de operación las llanuras costeras del norte y del sur animadas por la presencia de una agricultura capitalista sustentada en la producción del tabaco<sup>163</sup>. Estas organizaciones son la CNC y la CTM; además de la CGT, que sería la pionera en lo que

<sup>161</sup> Históricamente, desde los primeros intentos de organización, el modo más estructurado orgánicamente es el de transporte de pasajeros, que se mantendría desarticulados hasta los años sesenta en que se constituye la ACASPEN.

<sup>162</sup> Como antecedentes más remotos del transporte público organizado en la entidad, figuran organizaciones como "Transportes y Comercio S. de R. L.", fundada en 1926; las organizaciones de tipo cooperativo de la década de los treinta (1936 y 1937); el primer sindicato de choferes creado en 1938. Esta última organización tomaría el nombre de "Sindicato de Autotransportes de Nayarit" (SAN) y estaría adherido a la CGT. Cabe señalar que todas ellas surgen a la sombra de la CGT, al amparo de núcleos dirigentes anarco-comunistas.

<sup>163</sup> Cabe señalar que ha habido tres grandes momentos en la historia del transporte público en Nayarit, cada uno de los cuales ha tenido a su vez su propio espectro organizacional: a) el proyecto sindical anarco-comunista que aparece en la década de los veinte; b) el proyecto cooperativista de la década de los treinta, que se prolonga hasta la década de los sesenta; c) el proyecto monopólico-empresarial, que aparece a mediados de los sesenta, con la creación de la ACASPEN y que comienza a quebrarse a finales de la década de los ochenta. Cada uno de los momentos, ha tenido que ver con las formas de organización y la conformación del territorio de la entidad. En los dos primeros momentos la entidad no lograba aún su consolidación. Al principio de la década de los setenta controlaba en la práctica más del 80% de las rutas del servicio de carga en todo el estado y sus tentáculos llegaban hacia algunos puntos del noroeste de México. Sobre esto último, cabe señalar que accedía a rutas como la México-Tijuana-Los Cabos, vía trasbordador, entre las más importantes.

se refiere al transporte de pasajeros. Todas ellas conforman la tradición organizacional en el transporte carretero de Nayarit, tradición que permea el marco normativo existente hasta el momento en estado.

La tradición organizacional en el ámbito del transporte está inmersa en la lógica de estructuración del Estado posrevolucionario y sus formas de organización y control férreo a partir de las organizaciones de masas. De acuerdo con las distintas normas sobre transporte, hasta antes de 1991 estaba acotada la posibilidad para que cualquier persona física o moral, a título individual, lleve a cabo el trámite para la obtención de una concesión o permiso para el servicio de transporte en sus distintas modalidades. Y, al mismo tiempo, por la misma forma de organización sectorial de la sociedad, el derecho a tal beneficio queda reducido a ciertas y cuales organizaciones, siempre dentro del ámbito partidario oficial; de ahí la importancia de la fuerza política como elemento definitorio de tal situación, aspecto sobre el que se trabajará más adelante.

¿Cuáles son los tipos de organización existentes en los servicios de transporte? ¿Qué es lo que mueve a los transportistas a organizarse en diferentes formas? En primer lugar, las formas en que se vienen organizando son: *Alianzas, Uniones, Sociedades Cooperativas y Sindicatos*. De ellas, la unidad básica o más pequeña está representada por la Unión, la cual puede tener una expresión local, misma que, en la mayoría de los casos, está englobada por la Alianza, cuya forma pertenece a una Confederación o Asociación que las agrupa y goza de un reconocimiento en el ámbito nacional. De esta manera, la alianza puede estar agrupando a varias Uniones.

Concretando: ¿qué organizaciones participan en el servicio durante el período de estudio? Hasta antes de 1991, año en que se da el decreto de liberalización del transporte federal de carga para la obtención de permiso o concesión de servicio público, era un requisito indispensable la pertenencia a alguna de estas figuras orgánicas. Tanto en carga como en pasaje, lo anterior trae grandes ventajas para los transportistas en la defensa de "sus intereses"; además de poder realizar todo tipo de trámites legales como pueden ser los créditos, seguros, placas, canjes, licencias de manejo, etc. Sin embargo, en los hechos, se convertiría en una gran limitante para las iniciativas individuales.

En ese marco, en la entidad existen poco más de setenta organizaciones que operan en los dos grandes ámbitos normados en los niveles federal y estatal que, de acuerdo con los criterios censales, pueden clasificarse en la forma siguiente:

1.- **Transporte de carga:** a) materiales para construcción; b) autotransportes de mudanzas; c) autotransporte especializado de carga; y, d) autotransporte de carga en general y;

2.- **Transporte de pasaje:** a) transporte foráneo de pasajeros en autobús; b) transporte urbano y suburbano de pasajeros de autobús; c) servicio de autotransporte en automóvil de sitio; d) servicio de transporte turístico; y, e) servicio de alquiler de automóviles.

En la prestación del servicio para cada uno de los modos enlistados intervienen una gama de organizaciones. La mayor parte de ellas pertenecientes a la estructura sectorial priista que, en las primeras



dos décadas, operó de un modo sumamente cerrado para iniciar la transformación posterior siguiendo, en forma paulatina, una tendencia irremisible a la libre concurrencia; pero con un hecho evidente que se expresa a través de la hegemonía de la ACASPEN.

### 3.5.2. La ACASPEN y su hegemonía pactada

En la víspera de los años ochenta hablar del transporte en Nayarit remitía a pensar en sólo tres organizaciones de transportistas con ámbitos de influencia claramente delimitados: la ACASPEN, la CTM y la CNC. Se reconocía, además, la existencia de cierta anarquía y ausencia de reglas claras de operación, al grado que el propio gobierno estatal (1979), en un documento reconocía que...

*"...una sola organización como es la ACASPEN representa un monopolio en todo lo referente a los transportes de la entidad y que además interviene en rutas federales que son: México-Nogales-Tijuana, Tepic-Puerto Vallarta-Cabo San Lucas-vía transbordador, Tepic-Mazatlán-La Paz vía transbordador y toda la península de Baja California..."*<sup>164</sup>

Ciertamente, era una organización dominante, más no monopólica, puesto que en la misma fuente<sup>165</sup>, se da cuenta de la presencia de otras organizaciones como las ya señaladas; cada una con ámbitos de influencia delimitados. Además, a lo largo de la década de los ochenta y parte de los noventa, las cosas fueron cambiando para ellos con la emergencia, en algunos de los casos, provocada, por parte de la autoridad gubernamental, de nuevas organizaciones y el fortalecimiento de algunas otras ya existentes.

Entre 1990 y 1993, aparte de la ACASPEN, que tenía copada la mayor parte del territorio estatal en todos los servicios, ya existían otras organizaciones de transportistas que operaban tanto en carga como en pasaje. Se había constituido, en 1989, el Frente Revolucionario de Transporte Público de la CTM que, para entonces, ya venía disputándole a la ACASPEN algunos lugares de trabajo y compartía algunas plazas agrupando a veinte organizaciones (cuadro 9); existía, también, la Confederación de Transportistas de la CGT, que contaba con 23 organizaciones de transporte y servicios conexos diseminadas a lo largo y ancho del estado (cuadro 10); y se venían constituyendo otras organizaciones más en el seno de las otras centrales obreras como la CROC, donde, en 1992, se daría paso a la conformación de la Unión de Transportistas en General, Similares y Conexos del Estado de Nayarit, A.C., que agruparía a un conjunto de organizaciones asentadas en Tepic, Bahía de Banderas y San Blas, fundamentalmente. Al mismo tiempo surgen otras organizaciones con coberturas muy específicas como la Unión de Transportistas de la Reserva Territorial (UTRET) y el proyecto de transporte indígena promovido por la Unión de Comunidades y Ejidos Indígenas (UCEI).

<sup>164</sup> Gobierno del Estado de Nayarit (1979). Plan Estatal de Desarrollo 1975-1981. Tepic, Nay., México; p. 31.

<sup>165</sup> En este mismo documento, el propio gobierno estatal presenta una relación más o menos detallada en relación a las organizaciones de transportistas existentes hasta ese momento en la entidad, señalando entre otras cosas que la ACASPEN era la más numerosa en cuanto al número de vehículos y su cobertura en términos de rutas, concentrando arriba del 85% de los servicios. En los diferentes modos de transporte.

**(CUADRO 9)****NAYARIT. Organizaciones que integraban el Frente Revolucionario de Transporte Público (CTM),  
Según modo y los lugares sede en que operaban en 1989**

<b>ORGANIZACIÓN</b>	<b>MODO EN QUE OPERA</b>	<b>LUGAR SEDE</b>
Unión de Taxis de Acaponeta	Taxis	Acaponeta
Unión de Permisarios de Taxis región centro-sur de Compostela	Taxis	Compostela
Unión de Taxis de Ixtlán del Río	Taxis	Ixtlán del Río
Unión de Taxis de Tecuala	Taxis	Tecuala
Transportes del Pacífico, sección Compostela	Pasaje	Compostela
Unión de Carga Liviana de Tecuala	Carga liviana	Tecuala
Unión de Carga Liviana de Tepic	Carga liviana	Tepic
Unión de Carga Liviana de La Peñita de Jaltemba	Carga liviana	Peñita de Jaltemba, Compostela
Unión de Transportistas de Carga Liviana de Santa María del Oro	Carga liviana	Santa María del Oro
Unión de Transportes de Carga Unidos de Compostela	Carga en general	Compostela
Unión de Transporte de Carga de La Presa (Santiago lxc.)	Carga en general	La Presa, Santiago Ixcuintla
Unión de Transportes de Carga de Santa María del Oro	Carga en general	Santa María del Oro
Unión de Transportes de Carga de Sayulita	Carga en general	Sayulita, Bahía de Banderas
Unión de Transportes de Carga de Tepic	Carga en general	Tepic
Transportes del Centro y Costa de Nayarit	Carga en general	Tepic
Unión de Transportistas de Materiales para construcción de Compostela	Materiales para construcción	Compostela
Unión de Transportistas de Materiales de construcción del Pacífico	Materiales para construcción	Compostela
Unión de Transportistas de Materiales de construcción Puente de San Cayetano	Materiales para construcción	Puente de San Cayetano
Unión de Transportes de Carga de Materiales para construcción de Villa Hidalgo	Materiales para construcción	Villa Hidalgo, Santiago Ixcuintla
Unión de Servicios para el Transporte en General	Servicios automotrices varios	Tepic

Fuente: Elaboración propia con base en información de Archivo CTM, Tepic, Nay., enero de 2000.

**(CUADRO 10)****NAYARIT. Organizaciones que integraban la Confederación General de Trabajadores (CGT), en 1990**

<b>ORGANIZACIÓN</b>	<b>MODOS EN QUE OPERA</b>	<b>LUGAR SEDE</b>
Sindicato de Obreros y Obreras en Despachos de Combustibles y Departamentos de Lubricación de Vehículos de Tracción Mecánica	Gasolineras	Tepic-Xalisco y Santiago
Unión de Cargadores, Corteros, Estibadores, Carga Liviana y Similares del Municipio de Tepic	Carga liviana	Tepic
Unión Nacional de Obreros y Empleados de Autotransportes	Carga	Tepic
Unión de Comerciantes establecidos Ambulantes, Puestos fijos, y semifijos del Municipio de Tepic	Comercio	Tepic
Sociedad Cooperativa Productora del Servicio Público y de Pasajeros de Tepic y del Estado de Nayarit, Malinalli, SCL	Taxis	Tepic
Unión Nacional de Obreros y Empleados de Autotransporte. Delegación Transportes Medina de San Juan de Abajo, Nayarit	Pasaje	Bahía de Banderas
Sindicato de Taxistas de Santiago Ixcuintla, Nayarit	Taxis	Santiago Ixcuintla
Sociedad Cooperativa Malinalli, SCL	Taxis	Tepic
Sindicato de Trabajadores en los Ramos de Gasolineras y Conexas del mpio. De Santiago Ixcuintla, Nay.	Gasolineras	Santiago
Sindicato de Trabajadores Taxistas al servicio de carros de sitio de Villa Hidalgo, Nayarit	Taxis	Santiago
Sociedad Cooperativa Malinalli, SCL de la CGT, delegación de Villa Hidalgo.	Taxis	Santiago
Sociedad Cooperativa Malinalli, SCL de la CGT, delegación en Tuxpan.	Taxis	Tuxpan
Sindicato de Trabajadores de la Música del municipio de Tecuala	Música	Tecuala
Sindicato de Trabajadores Lavadores de Vehículos de tracción mecánica en general del mpio de Tepic	Servicios automotrices	Tepic
Operadora de Servicios Diversos de Nayarit	Servicio de grúas	Tepic
REDSO de Nayarit	Servicios automotrices diversos	Tepic
Sindicato Solidaridad de Trabajadores, Trabajadoras, Empleados en Centros Comerciales, Hoteles, Pensiones, Restaurantes, Bares, Cantinas, Loncherías, Mariscos, Ramadas, Similares y Conexos del Estado de Nayarit	Comercio y servicios	Tepic
Unión de Resurgimiento "Ricardo Gómez García" de Trabajadores de Carga Liviana y Regular del municipio de Tuxpan	Carga liviana	Tuxpan
Unión de Resurgimiento "Ricardo Gómez García" de Trabajadores de Carga Liviana y Regular del municipio de Santiago Ixcuintla	Carga liviana y regular	Santiago
Unión de Resurgimiento "Ricardo Gómez García" de Trabajadores de Carga Liviana y Regular del municipio de Acaponeta	Carga liviana y regular	Acaponeta
Alianza de Autotransportes de Agua Potable de Tuxpan	Transportes líquidos	Tuxpan
Unión de Fotógrafos del municipio de Tepic	Fotografía	Tepic

Fuente: Elaboración propia con base en documentos emitidos por la dirección estatal de la CGT, Tepic, Nay., octubre de 2000.

En ese sentido, lo que supuestamente se había construido por parte de la ACASPEN, con el cambio de poderes a nivel estatal en 1981, si bien no creció, el medio transportista no sufrió alteraciones mayores, puesto que la emergencia de nuevas fuerzas en capacidad de competir se da prácticamente hacia el año de 1987, casi a la salida de Emilio González. Al terminar el gobierno de éste la situación se mostraba con tendencias a la polarización, en el reparto de las plazas de trabajo (cuadro II).

El recambio en el gobierno del estado, que implica diferencias de orientación y nuevos compromisos, llevó al gobierno en turno a alentar la emergencia de nuevos interlocutores. En materia de transporte, la llegada de Celso Delgado al gobierno, para el periodo de 1987 a 1993, resultó muy esperanzadora para el resurgimiento de organizaciones ligadas al transporte en forma anterior, como ocurre con la CNC y la CGT, alentando, al mismo tiempo, la creación de algunas otras. En los últimos tres años del periodo de estudio, el espectro de organizacional en el servicio de transporte en Nayarit sigue una tendencia -iniciada a finales de los años ochenta- con la modificación del espectro organizacional y el aumento considerable en el número de organizaciones de transportistas. En este contexto se agregan a la ACASPEN algunas organizaciones de tipo sindical que ya existían, como la *CGT* y la *CTM*, además, surge en 1992, la *CROCC*. Todas ellas nucleadas en el sector obrero del PRI (1991). Se mantiene la CNC, además del surgimiento de la Unión de Transportistas de la Reserva Territorial (*UTRET*) y la organización de transportistas indígenas, promovida por la Unión de Comunidades y Ejidos Indígenas (UCEI) y el apoyo de la Delegación del INI en Nayarit. Estas dos últimas con ámbitos de operación y coberturas muy específicas<sup>166</sup>, beneficiándose, también, de las bondades del Programa Nacional de Solidaridad a través de los fondos dedicados a la pequeña empresa.

---

<sup>166</sup> La *UTRET* fue promovida y creada en aras de resolver la demanda de transporte público urbano en una zona de expansión urbana en la ciudad de Tepic. Surgió bajo la modalidad de cooperativa, bajo el influjo provocado por el PRONASOL y sus bondades, alentados por la política de liberalización del transporte emprendida por el gobierno federal y estatal. Por su parte la UCEI se planteó el proyecto de transporte, como parte de un programa de desarrollo de las comunidades indígenas, acogiéndose al igual que la *UTRET*, a los beneficios de PRONASOL, sobre todo para la capitalización de la organización.

**(CUADRO II)****Nayarit. Plazas de trabajo de las principales organizaciones de transportistas en el rubro de carga, al año de 1988.**

ACASPEN-CNOP	I.- Autotransportes de Carga Nayarit, S.A. de C.V.	FERTIMEZ* ANDSA (Movimiento de granos hacia fuera del estado)**	*Dos por uno con CTM *Completamente
CTM	I.- Transportes del Centro y Costa de Nayarit, S.A. de C.V.	TABAMEX, S.A. de C.V., INFERMEX, S.A. de C.V. Azúcar S.A. de C.V., (Movimiento de azúcar de los Ingenios de Puga y El Molino), Cigarrera La Moderna, S.A., HUMIMEX* y TABAMEX-*	
	2.- Transporte de Carga y Materiales para Construcción de Villa Hidalgo y la Presa	Servicio en la margen izquierda del Río Santiago	

Fuente: Convenio entre la ACASPEN y la CTM, Tepic, Nay., 26 de enero de 1988.

Aun con la presencia de las otras organizaciones, puede decirse que hasta 1994 se mantenía la *ACASPEN* como la organización predominante tanto en carga como en pasaje; no obstante que desde 1987, con la aparición de la *CROCC*, el resurgimiento de la *CGT*, la incursión de la *CTM* al transporte y el impulso de la iniciativa de liberalización del transporte a nivel estatal y federal, se viene ampliando el espectro organizacional, a lo largo del territorio del estado.

En ese contexto, en 1993 operaban en Nayarit un total de 52 organizaciones dedicadas al transporte de carga, de las cuales 15 se dedican a la transportación y venta de materiales para construcción, una a las mudanzas<sup>167</sup>, nueve operan en el rubro de carga especializada y 27 de carga en general. Y por otra parte, en el rubro de pasajeros operan 28 empresas, de las cuales una se ubica en el servicio foráneo de pasajeros, 18 en el urbano y suburbano de pasajeros, tres en el transporte turístico y 6 en el de alquiler de automóviles.

Y aunque el 50% de los municipios de la entidad no estén considerados como sedes de alguna de las organizaciones de transporte, las diferentes rutas que se han trazado dan cobertura a la mayor parte del territorio a través de las distintas vías que recorren las distintas organizaciones que se desempeñan en los

<sup>167</sup> De las tres organizaciones dedicadas a las mudanzas que existen en la entidad, Mudanzas Mendoza es la única que tiene su matriz en Nayarit, las otras dos son "Godínez Rábago" y Julián de Obregón, tienen su sede en Guadalajara.

dos rubros de servicio público, carga y pasaje. Por ejemplo, en esta última, las distintas líneas<sup>168</sup> que dan servicio de transporte suburbano (seis que se desprenden de la ciudad de Tepic y el resto de diferentes puntos de la entidad) garantizan la cobertura casi total del territorio del estado. A éstas se suman las seis líneas de transporte foráneo que conectan algunos de los diferentes puntos de la entidad al paso de vías federales. Puede decirse que existe una mayor articulación en lo que se refiere al transporte de pasajeros que en el de carga; por lo que no se ven, en este último caso, rutas claramente definidas en el ámbito territorial.

### 3.6.3. La presencia gubernamental

A nivel estatal el gobierno de la entidad ha tenido la rectoría en materia de transporte a través de la Ley de Tránsito de 1970, que prácticamente se mantuvo intacta hasta mediados de los años noventa. Esta ley alentó condiciones en las que el servicio estaría en manos de grupos organizados, con lo que estos últimos eran los únicos facultados, entre otras cosas, para solicitar la expedición de permisos para prestación de servicios de transporte público, teniendo en cuenta las atribuciones de "las organizaciones correspondientes a través de los permisionarios que agrupa"<sup>169</sup>. Es decir, se establece el ordenamiento en el sentido de que los permisos de ruta

*"...se concederán a personas físicas y morales...individual o colectivamente; esta última forma cuando se trate de miembros de sociedades cooperativas o de uniones de trabajadores..."<sup>170</sup>.*

La iniciativa individual, en este caso, queda acotada a los servicios privados, a partir de que, en otra parte del texto, se establece que los permisos de ruta se concederán...

*"...preferentemente a los miembros de las sociedades cooperativas y las uniones de trabajadores que funcionen de acuerdo con la Ley General de Sociedades Cooperativas"<sup>171</sup>.*

Con esto, los únicos organismos en condiciones de obtener este beneficio eran aquellos que pertenecían a agrupaciones específicas, conformadas en función de su ámbito de competencia, que podía ser en los ámbitos del "transporte de pasajeros o mercancías para el público"<sup>172</sup>, como se señala en la misma ley.

---

168 Estas líneas son: 1) Transportes del Pacífico, secciones Tuxpan y 2) Compostela, 3) Transportes Norte de Sonora, 4) Autotransportes Noroeste de Nayarit, 5) Transportes del Noroeste, 6) Transportes Terrestres del Municipio de Tepic, 7) Autotransportes Victoria, 8) Camiones Tropicales de Tuxpan, 9) Transportes Tropicales de Ruiz, 10) Autobuses Rojos de Nayarit y 11) Servicio y Transportación Perla, de Ixtlán del Río.

169 Gobierno del Estado de Nayarit. Ley de Tránsito y Transportes, Tepic, Nay., 24 de octubre de 1970, p. 8.

170 *Ibid.*, p. 11.

171 *Ibid.*

172 *Ibid.*, p. 9.

Por otra parte, la mencionada ley concede al ejecutivo estatal facultades extraordinarias en la toma de decisiones en materia de transporte. Así, en lo que se refiere a la entrega de concesiones o permisos de ruta...

*"...para explotar servicios públicos de autotransportes, ya sea en las líneas urbanas, suburbanas o foráneas, los extenderá el Ejecutivo del Estado, salvo que se trate de líneas de jurisdicción federal"<sup>173</sup>.*

De acuerdo con lo anterior, no es gratuito que la entrega de permisos o concesiones esté considerado como...

*"...el acto unilateral y de derecho público, por medio del cual, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, otorga autorización a una persona física o moral, para que preste, mediante una remuneración autorizada, el servicio de transporte de personas, mixto o de carga, foráneo, urbano o suburbano; vehículos de alquiler, de turismo, de arrendamiento sin chofer, de transporte escolar, de materiales para construcción, autotransporte con grúas y provisionales al servicio foráneo de pasajeros o carga, en las vías públicas de jurisdicción estatal"<sup>174</sup>.*

Como parte de la función mediadora o de arbitraje del gobierno, destaca la creación de instrumentos de consulta y gestión como son: el *Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Nayarit* y la *Comisión Consultiva de Tarifas*. Estos son espacios de concurrencia y funciones limitadas a donde no van los usuarios y los acuerdos en su interior no tienen el carácter de resoluciones.

El Consejo Consultivo del Transporte fue creado en el año de 1983, durante el gobierno de Emilio M. González, tras una sucesión de conflictos que pusieron al descubierto la anarquía del servicio. Al momento de su creación se constituye en...

*"...organismo de consulta permanente del Titular del Poder Ejecutivo, en todo lo relacionado con la planeación, organización, prestación, control y vigilancia del transporte en el estado...instancia arbitral conciliatoria para los casos de conflicto entre los usuarios del servicio, las autoridades y demás factores que intervienen en la prestación del servicio..."<sup>175</sup>.*

Por la naturaleza de este organismo tiene un alcance bastante limitado, puesto que los acuerdos logrados en su interior sólo podrán tomarse como *opiniones, recomendaciones o propuestas normativas*<sup>176</sup>, que tendrán que ponerse a consideración del titular de poder ejecutivo.

De igual manera, la comisión de Tarifas es un instrumento que se integra a partir de la dinámica propia en que los transportistas concesionados concurren ante las instancias competentes, en este caso la Dirección

---

173 *Ibíd.*, p. 11.

174 *Ibíd.*, p. 21.

175 *Ibíd.*, p. 32.

176 Gobierno del Estado de Nayarit. Periódico Oficial. Tepic, Nay., enero 8 de 1983.

de Tránsito y Transportes del Estado; o directamente con el gobernador del estado, en busca de obtener el beneficio en la modificación de las tarifas de servicio.

De igual manera, en el ámbito federal existen espacios de concurrencia como el anterior, que han sido creados en forma más reciente, ya en la década de los noventa. Apenas el día 1º de Mayo de 1993 se integró, en Nayarit, la "Comisión Consultiva de Transporte Federal"<sup>177</sup>. Este organismo es poco menos relevante que el estatal, por la escasa magnitud de concesionarios de ese nivel arraigados en la entidad, tanto en carga como en pasaje y turismo.

La función de mediación se da más allá de estos organismos, aunque no en forma permanente, sino cuando se presentan situaciones que rompen con la dinámica cotidiana de convivencia e interacción entre los actores que concurren hacia los distintos ámbitos o modos en que se desarrolla el transporte público que funciona en Nayarit.

### **3.6.4. Los azares en la vida del transportista, escenarios de conflicto**

En el lapso que comprende el periodo, han sido varios los conflictos relacionados con el transporte; diversos los escenarios (territorial, sectorial, institucional, etc.) en que han ocurrido; así como los actores que han intervenido en ellos (usuarios, permisionarios, chóferes, gobierno, etc.), arrojando, la mayoría de las veces, resultados poco claros que, a la larga, han favorecido a la parte de los permisionarios. Son tres las coyunturas en que se han presentado situaciones conflictivas. En un contexto en el que la oferta de servicio no es amplia, los conflictos han tenido expresiones diversas: los conflictos entre organismos e instituciones del transporte, los cuales se expresan a través de la liberación del servicio y la apertura de oportunidades a organizaciones distintas a la hegemónica; las disputas por espacios y territorios de trabajo; sumado a ello, los contratos con las principales empresas; los conflictos obrero-patronales que enfrentan a los permisionarios con los trabajadores; y, finalmente, los conflictos relacionados con la calidad en los servicios, así como las cuestiones tarifarias que enfrentan a los permisionarios con los usuarios e involucran, en el papel de árbitro, a las instancias del gobierno del estado. En resumen, la parte conflictiva en la gestión del transporte público tiene nombres y apellidos y, en los diferentes momentos y circunstancias, han estado enfrentados los distintos organismos de transportistas, así como los usuarios, con la ACASPEN, constituida en la organización más importante de la entidad, en asuntos que, como ya se señaló, han tenido un origen y expresiones diversos.

De acuerdo con lo anterior, como una forma de documentar el asunto en términos de la importancia real de las distintas organizaciones, he seleccionado tres conflictos que se expresan en tres momentos distintos del periodo en los que se confronta la ACASPEN con otras organizaciones del servicio de transporte: 1.- El problema de la carga de granos básicos que desata un conflicto entre las organizaciones de CTM y ACASPEN,

<sup>177</sup> En el acta de constitución de este organismo se destaca la finalidad de "coordinar esfuerzos que impliquen el intercambio de opiniones y criterios para la fijación de opciones y la toma de recomendaciones o acuerdos en forma colegiada...en torno a la prestación y coordinación de los servicios de autotransporte federal, estatal y municipal. Archivo personal sobre transporte en Nayarit.



durante los años de 1986, 1987 y 1988; 2.- el problema por la carga de tabaco y café, considerados los dos principales productos de exportación, que enfrentó a la ACASPEN contra un organismo emergente de transportistas ejidales, pertenecientes a la CNC; 3.- el conflicto de transporte urbano y suburbano que enfrenta a los permisionarios con los usuarios del servicio entre las localidades de Tepic y Xalisco, en la parte central del estado, durante el lapso que va de 1981 a 1983.

### **a) Las malas condiciones de trabajo, las relaciones con los trabajadores**

El conflicto enfrenta a los permisionarios con la parte sindical en el medio urbano. En este renglón, los reclamos se tornan coyunturales y asumen un carácter cíclico. Año con año, los trabajadores del volante<sup>178</sup> realizan una serie de acciones de presión por mejorar las condiciones del trabajo que desarrollan, sin llegar al éxito pleno en la resolución de sus demandas. Orgánicamente, en estos conflictos se enfrentan la parte patronal, representada por la ACASPEN, y la parte sindical, representada por la CGT. De hecho, entre ambos organismos ha existido una relación estrecha. Para cada uno de los agremiados, la vida sindical ha sido sólo un paso en el tránsito hacia su conversión en permisionario. Es la espera paciente de una década, con un lugar en el escalafón, para luego pelear el derecho a un permiso, como resultado de acuerdos entre ambas organizaciones, con la mediación del gobierno, espera la mayoría de las veces más prolongada de lo esperado por varias razones.

Mientras tanto, la vida sindical gira alrededor de las demandas más elementales, enfocándose, fundamentalmente, al aspecto salarial y las prestaciones ganadas como producto de las luchas anteriores en materia de previsión social.

Durante el período de estudio, se sabe de pocos conflictos de este tipo. Sin embargo, hay uno que destaca por el momento en que ocurre, además de las situaciones que desencadenó. Es, para variar, un año de importante actividad electoral: la elección federal de 1982. El conflicto inicia prácticamente con el año, a partir de la revisión contractual y el emplazamiento a huelga de la parte sindical. Ésta demandaba un salario de 500 pesos por jornada, la inscripción al IMSS, el pago del séptimo día y seguro de vida entre otras. Al mismo tiempo, la parte patronal pedía la autorización para un incremento sustancial en las tarifas de servicio de parte del gobierno del estado. De esta manera, la parte patronal se oponía a la revisión contractual mientras su demanda no fuese cumplida. Y así transcurrieron poco más de seis meses. En el mes de julio, el día 20, los chóferes se lanzan a realizar paros escalonados<sup>179</sup> que se prolongarían por

<sup>178</sup> Los trabajadores del volante estaban agrupados en un sindicato único que pertenecía a la Confederación General de Trabajadores (CGT), con secciones según el modo de transporte al que estuviesen adscritos. De este modo, las secciones existentes durante el periodo de estudio son las de taxistas, urbanos y combis, para el caso de Tepic.

<sup>179</sup> En esta ocasión, el Sindicato de Chóferes del Servicio Urbano paraliza el servicio de manera parcial al detener 12 de las 47 unidades existentes.

el lapso de una semana. Al cabo de ésta, y ante la muy escasa probabilidad de éxito, los trabajadores, de manera unilateral, acuerdan una nueva prórroga, ahora para el día 30 del mismo mes.

Así, entre rounds de sombra y los emplazamientos reiterados, finalmente, el 20 de septiembre estalla la huelga general. En la cresta del conflicto ocurre la intervención del gobernador del estado, quien, a través de un manifiesto ante la opinión pública<sup>180</sup>, hace saber la postura oficial de su gobierno ante el conflicto. Plantea, de entrada, que desde principios del año se había recibido la solicitud para un ajuste de tarifas por parte de los permisionarios, a lo que se respondería, en su momento, con la propuesta de conformación de una comisión de estudios para determinar la factibilidad de ello.

Lo anterior dio lugar a dos cosas: Primera, que el gobierno del estado, en ese momento bajo presión social, tomara cartas en el asunto y anunciara la creación del *Consejo Consultivo del Transporte del Servicio Público en el Estado de Nayarit* a "efecto de que en él se manifiesten y conjuguen los esfuerzos de quienes intervienen en el servicio y cuenten con un órgano permanente que auxilie en la planeación, organización, prestación, control y vigilancia del sistema de transporte del servicio público del estado de Nayarit"<sup>181</sup>; y, segunda, llegar la solución momentánea al problema, al autorizarse el aumento en las tarifas en casos en que las unidades dejaran de trabajar o por enfermedad de los mismos operarios.

La realidad es que, más allá de los resultados de este conflicto que se resolvió en forma rápida fue, de hecho, el inicio de un problema mayor que se avecinaba como consecuencia de la incompatibilidad entre las tarifas y la calidad en el servicio, conflicto en el cual tomarían parte, principalmente, grupos de usuarios -estudiantes en su mayoría- para dar lugar a un conflicto de larga duración con un impacto social en el ámbito del transporte interurbano cuya cobertura se encuentra entre la ciudad de Tepic, la cabecera y algunas localidades de menor importancia en el municipio de Xalisco.

### **b) Calidad en entredicho, la relación no muy cordial con los usuarios**

El servicio de transporte se ha caracterizado, entre otras cosas, por su mala calidad. Expresada ésta, sobre todo, a través de las malas condiciones en que se encuentran las unidades. Se podrían resaltar varios aspectos: la utilización de unidades cuya antigüedad va más allá de los diez años; durante los años setenta y ochenta, las necesidades de expansión del servicio obligaron a los permisionarios -de distintos modos- a realizar compras de vehículos de desecho de otras entidades e, inclusive, de procedencia extranjera. De esta manera, al final de los años ochenta, alrededor de un 30% de la flotilla de servicio estaba compuesta de vehículos extranjeros y otro tanto de vehículos de medio uso que fueron incorporándose a través de la compra en otros estados. La mayoría de las veces, las unidades acusaban condiciones materiales muy precarias.

---

<sup>180</sup> Diario del Pacífico; Tepic, Nay., septiembre 21 de 1982.

<sup>181</sup> Ibid.

Los anteriores han sido factores de incidencia en la calidad del servicio, que junto con los candados legales a la emergencia de alternativas, han traído de manera cíclica situaciones incómodas y conflictivas con los usuarios del servicio, principalmente en el de pasajeros, que ciertamente tuvo sus momentos de mayor tensión en la primera mitad de la década de los ochenta.

El conflicto con los usuarios, se venía gestando, de hecho, desde los primeros meses del año 1981. Se trata de situaciones conflictivas en que los actores asumen una posición contestataria, reactiva, ante situaciones que amenazan sus intereses y su modo de vida. En este renglón, los conflictos se han sucedido en forma constante. Sin embargo, ninguno de los ocurridos hasta ese momento había logrado situarse como conflictos que hayan suscitado una participación amplia de parte de la población en contra de las acciones, que se consideraban inapropiadas, tanto del lado de los permisionarios como del gobierno.

Una vez que se conjuró el peligro de una huelga prolongada mediante la concesión, por parte del gobierno, para el incremento de las tarifas de servicio en un 100%, las reacciones sociales no se hicieron esperar. Básicamente, con esta acción se abrió un importante flanco para que distintas organizaciones estudiantiles, inicialmente, se comenzaran a manifestar, de distinto modo, en contra del incremento al servicio. En septiembre de 1982, estudiantes del CBTIS 100 de Francisco I. Madero, se manifiestan en actos públicos de protesta, secuestran unidades del servicio público y desarrollan acciones de denuncia. A estas acciones respondieron los permisionarios con la suspensión del servicio, obligando al gobierno del estado a disponer de igual número de unidades, propiedad del gobierno, para que proporcionaran el servicio gratuitamente<sup>182</sup>. Después de esto, las tomas de vehículos del servicio público por grupos de estudiantes, se suceden una tras otra hasta hacerse comunes en Tepic y sus alrededores.

A principios de noviembre de ese mismo año, un contingente de estudiantes encabezado por el Consejo Estudiantil Universitario (CEU) -un organismo de tendencia independiente- secuestra catorce unidades del servicio urbano para concentrarlas en la explanada de la torre de rectoría de la Universidad. Esta acción dio motivó a los permisionarios para paralizar el servicio, por completo, en tanto no hubiese garantías; y a solicitar el apoyo del gobierno del estado que, a su vez, respondió mandando a la policía judicial del estado para la custodia de las unidades en servicio. El conflicto se prologó por un lapso de dos semanas y no tuvo, en realidad, mayores repercusiones e impacto social; en tanto que éste fue limitado al ámbito universitario. Los estudiantes demandaban, entre otras cosas, la disminución de las tarifas, la ampliación de rutas, el incremento de unidades y la extensión de los horarios de servicio. Este conflicto se resuelve, medianamente, en una reunión en la que participaron funcionarios, en representación del gobierno del estado, entre ellos un prominente acaspenista que ocupaba la Dirección de Tránsito y Transportes, y las partes en conflicto. Ahí se acordó que los estudiantes presentarían un estudio de tarifas realizado por ellos, el cual entregarían vía la Dirección de Tránsito. Además, se aceptó que en el seno de la universidad, y sin interferencia gubernamental, se integraría una comisión universitaria representativa para incorporarla

<sup>182</sup> Diario del Pacífico. Tepic, Nay., 16 y 18 de septiembre de 1982.

al Consejo consultivo del Transporte, en las mismas condiciones en que se integraran los representantes de organismos similares. Y, finalmente, esta comisión universitaria se coordinaría, en lo necesario, con la Dirección de Tránsito para vigilar el cumplimiento del acuerdo del gobernador en cuanto a la tarifa preferencial para los estudiantes.

Los acuerdos derivados del conflicto anterior generan reacciones en cadena. La razón estriba en que, a partir del acuerdo de tarifa preferencial, los estudiantes de la Escuela de Agricultura<sup>183</sup> de la Universidad Autónoma de Nayarit, son favorecidos aun cuando no se encuentren bajo la cobertura del servicio de transporte urbano de Tepic, sino del servicio interurbano Tepic-Xalisco. Por lo anterior, las reacciones de otros grupos de estudiantes, bajo la cobertura de servicio similar, se hicieron presentes mediante acciones del mismo carácter que las descritas anteriormente, al sentirse discriminados por la medida, de parte de los operadores. Así, el conflicto que inició con la toma de 8 unidades de "Autobuses Rojos de Xalisco"<sup>184</sup>, el 19 de noviembre de 1982, por parte de estudiantes de la Escuela Técnica Agropecuaria, se convirtió en un conflicto que atrajo la atención de la población en general, prolongándose tres meses, con la participación de "grupos de colonos, ejidatarios, comuneros y estudiantes" del pueblo de Xalisco. La respuesta de parte de los permisionarios fue la misma que en los otros casos, la suspensión del servicio, incluyendo en ello el servicio hacia otros puntos circunvecinos dentro de su ámbito de cobertura, principalmente los servicios intermunicipales entre Tepic y Xalisco.

Fue un conflicto que tuvo sus repercusiones, pues topó con una resistencia mayor, toda vez que la población se incorporó a la lucha, que poco a poco incluyó las acciones de protesta que tuvieron una amplia gama de expresiones, yendo de lo moderado, en marchas, mítines y plantones frente al palacio de gobierno, a lo radical, con los bloqueos constantes de la carretera a Puerto Vallarta, de paso obligado por la localidad de Xalisco, y la quema de una de las unidades retenidas. Todo ello transcurría ante una aparente indiferencia del gobierno estatal y la barrera infranqueable de parte de los permisionarios ante cualquier posibilidad de solución.

### **c) Las pugnas y los arreglos en las plazas de trabajo**

El origen de la ACASPEN está asociado a situaciones de conflicto<sup>185</sup> por los espacios de trabajo entre las organizaciones de transportistas del sector campesino y el obrero que, en aquellos momentos, estaban

183 La Escuela Superior de Agricultura se encuentra ubicada fuera del campus universitario, en las inmediaciones de la cabecera municipal del Xalisco, a 7 kilómetros de Tepic. Durante la primera mitad de los años ochenta, la Escuela Superior de Agricultura se distinguió, además de tener la matrícula más numerosa en el contexto de la UAN, como la que mayor beligerancia tuvo hacia las autoridades y hacia los permisionarios del servicio de transporte, de manera específica en las rutas de Tepic-Xalisco y las conexiones hacia sus instalaciones.

184 Entre Tepic y Xalisco, existe una organización filial de la ACASPEN, bajo la denominación de Autobuses Rojos de Nayarit (ARN), desde los años sesenta un servicio de transporte intermunicipal que cubre algunos puntos del segundo, ubicados sobre la carretera federal no. 200 y del primero en su parte oriente, a localidades sobre la carretera federal no. 15.

185 De acuerdo con el testimonio de Julián Gascón Mercado, gobernador del estado en aquel momento, el origen de la ACASPEN representó la salida más inteligente para resolver el conflicto que se venía dando en 1965, como producto de las disputas por los espacios de trabajo entre las organizaciones de transportistas, teniendo como el principal escenario la costa de oro y como objeto la transportación del tabaco.

representadas por las organizaciones de ejidatarios y núcleos sindicales y cooperativistas de la CTM y la CGT, respectivamente. Desde siempre han existido pugnas por las plazas de trabajo; sin embargo, el hecho de que el transporte en general, en sus diferentes modos, haya estado en manos de organizaciones nucleadas en los distintos sectores de la estructura priista, se ha prestado, también, para la definición de tales espacios y la suscripción de pactos que han normado la relaciones durante periodos largos. En primera instancia, la acción del gobernador en turno, hacia el año de 1965 -por usos y costumbres, considerado como el líder máximo del partido en Nayarit- allanó el camino para lo que vino en los años posteriores y la definición precisa de los ámbitos de influencia de los sectores y sus organizaciones de masas. De esta manera sacaría del ambiente a obreros y campesinos, otorgándole a la CNOP, a través de la ACASPEN, la garantía de operar en carga y pasaje en la mayor parte del territorio estatal con la idea de su especialización en la prestación del servicio.

Es cierto que la ACASPEN ha tenido la mayor parte de las concesiones de transporte tanto en carga como en pasaje. Sin embargo, poco a poco se viene observando la presencia de otras organizaciones que han estado alcanzando algunos de los espacios en forma paulatina, en la medida que la dinámica de compromisos de los gobiernos en turno se diversifica.

También es cierto que la ACASPEN ha gozado de una condición derivada de la política sectorial priista, en la que se sitúa a los transportistas como parte del sector popular y se conceden pocos espacios a organizaciones agrupadas en los sectores campesino u obrero, más allá de las ya existentes

Hacia el año de 1972, poco después decretarse la primera Ley de Tránsito por parte del gobierno del estado, la falta de regulaciones en materia de dominios y ámbitos de operación de las distintas organizaciones de transportistas, particularmente en el rubro de carga, motivó un convenio amplio<sup>186</sup> (ver cuadro respectivo) que rigió las actividades y las coberturas de las organizaciones acaspenistas y cetemistas por alrededor de quince años, en términos de la cartera de empresas a las que cada una proporcionaría el servicio.

Aun cuando el convenio citado se dio, básicamente, entre organizaciones asentadas en la ciudad de Tepic, éste dio marco a las relaciones que en lo sucesivo se desarrollarían entre las dos principales agrupaciones de transportistas de carga en la entidad. De esta manera, sería hasta mediados de la década de los ochenta cuando se manifestaran situaciones que ameritaran los convenios y la mediación de las autoridades en su función arbitral. Había una competencia manifiesta entre las organizaciones cetemistas y las acaspenistas en algunas de las áreas estratégicas del ámbito productivo en la entidad, en un cuadro que se complementaba con la presencia de las organizaciones ejidales, a través de las cuales se expresaba la opinión de los productores en su búsqueda de aminorar los costos de transportación que les permitieran mayores márgenes de beneficio en cada uno de los ciclos productivos.

<sup>186</sup> Este convenio se firmó con la mediación de la dirección estatal priista y la participación de los dirigentes de los sectores a los cuales pertenecen cada una de las organizaciones firmantes: a) Unión de Transportes de Carga de Tepic-CTM, Servicios de Autotransporte de Carga "Nayarit", Transportes del Carga del Centro y la empresa transportadora de Mariano Cordero, al igual que las dos anteriores, filial de la ACASPEN.

Destacan la problemática asociada a la movilización del café, el tabaco y el maíz, entre las cuales, quizá la que mayores conflictos generó fue la última. En el caso del tabaco, el antecedente más remoto es la crisis que se generó entre las cúpulas priistas a mediados de los años sesenta; situación que logró salvarse con la creación de la ACASPEN en un intento de lograr la especialización económica de esta organización. Al momento de la nacionalización de la industria del tabaco, en los inicios de la década de los setenta, ante las nuevas condiciones, se ideó, como una forma de convivencia entre las empresas tabaqueras, los productores y las líneas de transporte de carga, suscribir convenios que salvaran las fricciones y conflictos constantes.

Los primeros convenios que se suscribieron consideraban a la ACASPEN como la titular de los contratos de transportación, cediendo parte de la carga a otras organizaciones de transportistas agremiadas a la CTM. Así había ocurrido hasta la primera mitad de la década de los ochenta. Por una parte, la CTM había asumido la situación como organismo minoritario, en tanto que los productores habían hecho intentos por incursionar en la transportación de su propia producción, nucleados en la Unión Estatal de Productores de Tabaco, dependiente de la CNC.

Con la emergencia de grupos de productores inconformes por las condiciones de operación de los servicios de transporte, se tuvo que llegar a la revisión de los términos de cada uno de los convenios año con año, considerando ahora, no sólo a las organizaciones filiales de la CTM, sino, también, a la organización emergente del "Transporte Ejidal", que comienza a pelear plazas de trabajo en otros productos agrícolas de ciclo anual, tal como sucedió en el caso del café.

El café se produce en las zonas montañosas de los municipios de Tepic, Xalisco, Compostela, San Blas y Ruiz. Es un producto del ciclo anual que puede alternarse con otros cultivos. Existe una amplia tradición productiva que data del período del porfiriato. Aunque entre los años treinta y los setenta su importancia había sido muy poca, tuvo un buen impulso bajo la presencia de la paraestatal INMECAFÉ. En este caso, la ACASPEN goza de la concesión de exclusividad como empresa transportadora de café, principalmente en los movimientos desde los municipios de Compostela, Xalisco y Ruiz, hacia la ciudad de Tepic, donde se encuentran los almacenes generales de la paraestatal.

En 1986 se hizo necesaria la intervención de INMECAFÉ y la Dirección de Tránsito y Transportes del Gobierno del Estado de Nayarit para mediar entre las organizaciones de productores de café y los transportistas del estado, cuya titularidad ostentaba la ACASPEN.

En el convenio se establece el compromiso, por parte del INMECAFÉ hacia la ACASPEN, de otorgarle, como empresa transportista...

*"...los fletes del café que se generen...en las unidades de la misma empresa de acuerdo a la región de Ruiz y Compostela del Estado de Nayarit..."<sup>187</sup>.*

---

187 Convenio entre transportistas, productores y autoridades, suscrito en la ciudad de Tepic el 27 de noviembre de 1986.

En ese año, la relación de la ACASPEN con los productores comienza a viciarse a partir del distanciamiento y abandono paulatino de las políticas de apoyo a la producción y precios de garantía, lo que divide a los productores. Se enfrenta una crisis en la que el transporte también alcanza a ser tocado. Los productores mostraban su inconformidad por los bajos precios de garantía, agravándose su situación a partir de los costos de transportación de su producto.

Entre los propios productores se presentó la iniciativa de realizar, ellos mismos, la transportación de su café, amparados en la Federación Estatal de Transporte Ejidal, por el año de 1985. Obtuvieron en principio la concesión compartida con la ACASPEN en partes iguales<sup>188</sup> en algunas zonas, lo que estaba definido función del volumen que se recolectaba diariamente.

Los convenios se estuvieron refrendando año con año, al inicio de la fase de cosecha. Esos convenios se dieron, casi siempre, en condiciones más favorables para la ACASPEN, alcanzando, en varios de ellos, la cobertura total en algunas zonas, sobre todo en lugares como Tepic, Xalisco y Compostela; y la cobertura compartida en otras más<sup>189</sup>, como ocurre en Ruiz y San Blas.

Sin embargo, las condiciones, en este caso, le fueron más favorables a la ACASPEN, que presionó por la parte legal, cuestionando la vigencia de los permisos de transportación de parte de los productores, para lograr, más tarde, la cancelación del convenio hacia el año de 1988 bajo el argumento de que...

*"...los representantes del transporte ejidal no han presentado los permisos correspondientes para poder laborar como transportistas, permisos tanto federales como estatales e indispensables para poder convenir".<sup>190</sup>*

Mientras tanto, los convenios suscritos en los años setenta y 1985 han permitido a las dos principales organizaciones mantener una relación de respeto que en, realidad, no ha tenido situaciones que la alteren más allá de eventos muy localizados que se han resuelto con el arbitraje de las instancias federales y estatales; como ocurrió en el caso de Santa María del Oro. En lo relacionado con el tabaco y el café, productos agrícolas de ciclo anual, desde 1985 se comenzaron a revisar los convenios específicos año con año, centrándose, básicamente, en lo relacionado con las tarifas y otras condiciones que tenían que ver siempre con la cobertura de los convenios.

Como se ha podido apreciar a lo largo del capítulo, las condiciones de operación del transporte en sus diferentes modos, no son las más ventajosas; Nayarit ha carecido de una red carretera que permita la prestación de los servicios en las mejores condiciones. Por otra parte, hasta el último tramo de los años ochenta pesaba, en buena medida, la dinámica de las relaciones entre los transportistas de la ACASPEN y el gobierno, inmersos en una dinámica de compromisos de tipo partidista, frenando, en cierta manera, la

<sup>188</sup> Esto es de acuerdo al convenio celebrado el 2 de febrero de 1985, en cuya concertación y firma participaron los representantes de la ACASPEN en el estado, representantes de los productores, el INMECAFE.

<sup>189</sup> Ibid.

<sup>190</sup> Acta de la sesión de "cancelación de convenio", celebrada en Tepic, Nay., el día 18 de diciembre de 1988.

emergencia y el fortalecimiento de otras organizaciones de transportistas. En cada uno de los ámbitos referidos, la actuación de la ACASPEN se dio en función de las circunstancias, siempre protegiendo sus intereses, acudiendo a las instancias, particularmente Tránsito Estatal y la Secretaría General de Gobierno, como los ámbitos más propicios para desahogar sus controversias frente a sus adversarios.

A lo largo del periodo se manifiesta una mayor presencia relativa por parte de la ACASPEN en la mayor parte de los modos de transporte, mediada por acuerdos internos al interior del partido. El hecho de contar con mayores recursos la convirtió en una organización muy protagónica, quedando ante la opinión pública como una organización dotada de mucho poder, lo que constituye la visión predominante que se va a resisar en el transcurso del siguiente capítulo.



## CAPÍTULO 4

# LA IMAGEN PÚBLICA DE ACASPEN

### Introducción

En el capítulo anterior se expuso un amplio panorama, estructurado con detalle, acerca de las condiciones en que ha operado el transporte público, en sus distintos modos, en el estado de Nayarit y, particularmente, en sus principales municipios. Al mismo tiempo, con base en las evidencias documentales, se ha estimado el peso específico de la ACASPEN en cuanto a su membresía, asociada a la tenencia y acceso a las concesiones de servicio; y, ésta agrupación se ha puesto en la balanza con relación al resto de las organizaciones de transportistas. A partir de lo anterior se han encontrado elementos que permiten ir avanzando en un conocimiento más preciso de la organización, en lo que aparece, en primer lugar como el aspecto de su predominio como organización de transportistas, predominio que se comienza a quebrar a partir de la segunda mitad de los años ochenta, sin haber alcanzado nunca a constituirse en una organización precisamente monopólica, como se ha pretendido por parte de la *vox populi*.

Las motivaciones de este capítulo parten de la preocupación en torno a los análisis sesgados y carentes de sustento que a lo largo de la investigación se han encontrado y testimonian la carencia de estudios sobre la realidad política local de Nayarit. Desde algunos sectores sociales se ha situado a la ACASPEN en distintas dimensiones, pero predominan las visiones estereotipadas. Por ello, el tema necesita ser tratado con sumo cuidado a la luz de los datos que arrojó la revisión de una serie de documentos que configuran la opinión publicada, misma que condensa la voz de algunos sectores sociales locales; sumado, lo referido, a la sistematización de una encuesta de opinión aplicada en cuatro municipios de la entidad se configura una amplia variedad de opiniones vertidas desde los más diversos ángulos para dar cuerpo al imaginario social.

Es un listado de opiniones vertidas desde diferentes ámbitos y por diferentes actores de la vida local y regional de Nayarit: a) la opinión que tiene su origen en el ambiente político y se vierte por parte de líderes sociales y políticos de oficio que operan en distintas trincheras; b) la opinión que se vierte desde la organización de transportistas a través de algunos de sus líderes más destacados en el ámbito estatal, cuyo análisis permite conocer el modo en que ellos mismos se ubican en el contexto de la lucha social y político-electoral; c) la voz de académicos, analistas y columnistas políticos, expresada a través de ensayos periodísticos e intentos de reflexiones más sistemáticas; y, finalmente, d) las voces anónimas que provienen de la opinión del ciudadano común, las cuales configuran una visión amplia en torno a las organizaciones sociales y políticas, su dinámica interna y sus relaciones hacia fuera, con organizaciones

similares y el propio partido y al gobierno. Esta diversidad de opiniones configura el orden de exposición en que se encuentra estructurado el capítulo y la materia principal para el análisis.

#### 4.1. El imaginario colectivo, en torno a las organizaciones y sus personajes

A lo largo de las últimas décadas de la historia política de Nayarit ha habido un conjunto de organizaciones y personajes emblemáticos de la política local, los cuales han encarnado cada uno de sus pasajes más importantes. Entre la población nayarita, en sus distintos sectores, se escucha a menudo hablar de organizaciones todopoderosas y de personajes de la política cuya fuerza es manifiesta al imponer sus condiciones, marcando así, con sus acciones, los derroteros al interior del PRI y los gobiernos en turno.

Prevalece un conocimiento común, estereotipado, que ha permeado la tradición oral y escrita en el ámbito estatal y, por momentos, ha influido sobre los pensamientos en apariencia más lúcidos y calificados. A través de tal conocimiento se han construido historias, convertidas con el paso del tiempo, y a la luz de nuevos acontecimientos, en contraste por la falta de estudios serios sobre estos temas, en las verdades políticas que campean en todos los ámbitos de la vida de la entidad.

En gran parte, los medios escritos y electrónicos en el ámbito local, la tradición oral y la rumorología, han contribuido a la construcción, y en ocasiones destrucción, de imágenes de personajes que han figurado en la actividad política de Nayarit; resaltado, al mismo tiempo, la presencia de las organizaciones de base a las que se encuentran adscritos. En esa tesitura se encuentran el grupo de líderes obreros, con Emilio M. González a la cabeza, seguido de Leobardo Ramos Martínez, Ricardo Figueroa Gil y Rigoberto Ochoa Zaragoza; los líderes del magisterio con Liberato Montenegro como su máxima figura; los grupos de profesionales y técnicos, entre los que figura Antonio Echevarría Domínguez; los líderes campesinos Enrique Medina Lomelí y Alejandro González Sánchez; y los transportistas, con José Félix Torres Haro a la cabeza, seguido de personalidades de menor relevancia entre las que han destacado Pomposo y Héctor Sandoval, miembros de familias prominentes dentro del ámbito del transporte en el estado.

En más de alguna ocasión, como se verá en forma posterior, las figuras de Félix Torres Haro y su organización de base, la ACASPEN, han estado considerados como una parte importante del engranaje priista, contribuyendo con ello a la construcción de un imaginario plagado de visiones e interpretaciones subjetivas que se circunscriben, precisamente, en la esfera política; invadiendo la esfera social y económica en una perspectiva estrictamente gremial<sup>191</sup>.

En ese contexto figuran personalidades como Emilio M. González (líder obrero de origen cetemista), Liberato Montenegro Villa (líder del magisterio federal agremiado en la sección XX del SNTE), J. Félix Torres Haro (líder transportista en la entidad, de quien se ha dicho que es una de las personalidades más poderosas

191 Véanse por ejemplo los casos de las organizaciones sindicales agrupadas al interior del sector obrero (tabaqueros, albañiles, electricistas, etc.), o los «sindicatos de cuello blanco», adscritos al sector popular (magisterio federal y estatal, los burócratas federales y estatales, etc.) y las agrupaciones de empresarios, también de este sector (los transportistas son un ejemplo claro de ello), entre otros.

de la política nayarita en los últimos tiempos) y Antonio Echevarría Domínguez (cabeza del grupo empresarial Alica, el más importante de Nayarit). Estos personajes y sus organizaciones de origen han formado la parte más importante, en la opinión de distintos sectores, del no muy amplio inventario de los poderosos y más influyentes en la vida política local y en el ejercicio del poder.

Existen muy escasos indicios de que Nayarit haya sido estudiado anteriormente en su acontecer político contemporáneo. Hay, en realidad, muy escasas evidencias, como se ha podido constatar durante la investigación. Sólo un par de libros y algunos artículos en los que se incorporan un listado de ideas sueltas que emergen en un contexto en el que han imperado, en gran medida, las ideas estereotipadas y las visiones simplistas y prejuiciadas que denotan la ausencia de método. En estas condiciones, sin la existencia de parámetros claros, ni referentes empíricos sistematizados, se ha incurrido siempre en el riesgo de quien intenta el análisis, de caer en juicios injustos en torno a las organizaciones y sus líderes

Partiendo de las consideraciones anteriores, en este capítulo se dará cuenta, con base en una amplia gama de materiales de distinta fuente y origen, de los modos en que ha sido concebida la imagen pública de la ACASPEN por parte de algunos sectores sociales. Para ello he recogido diversos planteamientos. En este caso, es importante el manejo que le ha dado la prensa a través de algunas notas, o pequeños ensayos críticos que aluden a "su poder"; al mismo tiempo, he revisado documentos elaborados desde la academia, como los de Lourdes Pacheco que, en algunos de éstos (1990, 1991), la ubica como una fuerza influyente al interior del partido; de igual manera están consideradas las insistentes aseveraciones hechas por parte de uno de los historiadores locales más reconocidos, don Enrique Hernández Zavalza (1995), en el sentido de señalarle como una fuerza importante y comprometida con el PRI y el propio sistema, de donde obtiene, a cambio, importantes dividendos, traducibles en cargos dentro de los órganos de gobierno y en la administración pública estatal y; la incorporación al análisis de una diversidad de testimonios obtenidos a través de entrevistas con informantes calificados que abonan el terreno; para concluir con un ejercicio de confrontación de lo anterior con algunas estadísticas que arrojó el diseño de una muestra y la aplicación de una encuesta. Estos constituyen la materia prima principal en la labor de construcción de la imagen pública de esta organización.

A lo largo de varios lustros se ha construido una imagen pública de la ACASPEN, llegando a considerarla entre las principales organizaciones de masas dentro del PRI, particularmente en el periodo de Emilio M. González (1981-1987), debido, en cierto modo, a que fue en estos seis años cuando algunas de sus principales figuras lograron colocarse diferentes posiciones, tanto en el partido como en cargos de elección popular o dentro de la administración pública estatal y municipal.

En esta parte interesa responder algunas interrogantes que han estado surgiendo a lo largo de la investigación y que obligan, sobre todo, a dimensionar la imagen que la sociedad tiene de esta organización, no sólo como prestadora de un servicio público como es el transporte, sino como protagonista de la actividad política partidista en el seno del Partido Revolucionario Institucional. La ausencia, casi total, de

análisis político en Nayarit, tanto de sus épocas más remotas como la contemporánea, han llevado a situar en una dimensión que no es precisamente la más justa al partido, sus organizaciones y grupos políticos, así como a sus figuras más prominentes, mostrándose, en consecuencia, una realidad que no se percibe de ningún modo. La práctica común en el análisis político local, está permeada por una realidad en que la mayor parte de los analistas privilegian los discursos fáciles, y el manejo de la información ha sido realizado, en la mayoría de los trabajos, con muy poco cuidado. Para evitar los clásicos sesgos, es importante, en este documento, llevar a cabo la valoración de un modo sistemático de la ACASPEN, como parte del imaginario colectivo de la sociedad nayarita.

## 4.2. Las visiones desde dentro

A menudo, cuando se piensa en la dinámica interna del partido, en este caso el PRI, el juego de fuerzas que ocurre en el seno de éste plantea visiones diferentes, motivadas por la pugna de intereses y el lugar en que se sitúa cada una de las fuerzas, teniendo en cuenta una estructura piramidal. En ese sentido es conveniente tener en cuenta la variedad de opiniones existentes, tomando en consideración el origen social de quienes las emiten.

En primer lugar, el profesor Enrique Hernández Zavalza (1994)<sup>192</sup>, historiador local de larga trayectoria, forjado en una línea positivista, priista de toda la vida a partir de su pertenencia al sindicato del magisterio en la sección 49 estatal, ensalza la trayectoria acaspenista situándola en tres grandes dimensiones: a) económica, b) política y c) social. En la primera de ellas señala su importancia, ligándola al ámbito demográfico. Hernández Zavalza hace un cálculo interesante cuando señala en una parte de su texto que...

*"...cada miembro de la ACASPEN de los 3,800 que componen su agrupación, estadística y demográficamente, cada uno representa no menos de seis personas bajo su dependencia..." (Ibid., p. 40).*

Aquí habría que resaltar dos cosas: primera, la visión corporativa en la que se concibe a la totalidad de miembros de la organización comprometidos en el contexto priista y, segunda, la importancia que adquiere la familia como soporte de lo que sería el peso político de la organización en momentos decisivos.

En ese sentido, le concede un lugar importante al aspecto familiar y gremial, dando por descontado, así, que cada permisionario está respondiendo a un compromiso partidista preestablecido, suponiendo que cada permisionario tiene una familia y grupos de amigos cuyas conductas están moldeadas por el trabajo de éste.

El planteamiento de Hernández Zavalza concuerda, en gran medida, con la visión de algunos de los permisionarios principales. Víctor Manuel Gómez Peña, uno de los líderes más destacados en el municipio de

<sup>192</sup> El Profesor Enrique Hernández Zavalza es uno de los historiadores más reconocidos de la entidad. Es parte de una generación de profesionales de la educación que participaron en la época de las grandes transformaciones en la materia a nivel estatal. Forjador de varias generaciones en el seno de la Escuela Normal Superior de Nayarit y el Centro Estatal de Educación Normal, donde conoció a José Félix Torres Haro, con quien trabó una buena relación de amistad. Hernández Zavalza se distinguió como militante priista, la que ostenta hasta el momento.

Santiago, comenta que la ACASPEN nació y ha crecido fuerte. Señala que el cálculo en torno a la fuerza de esta organización es bastante sencillo al destacar que está integrada por

*"...más de cinco mil permisionarios, con sus familias y amigos, todos, yo creo que llegamos a los veinte mil y son muchos votos y siempre votamos al PRI, pertenecemos al PRI y tenemos que dar el voto...."<sup>193</sup>.*

Otros permisionarios, como sucede en el caso de Pomposo Sandoval<sup>194</sup>, estiman la fuerza de la organización de modo sencillo. Toman como base para ello tres elementos: primero, parten de considerar el rol que juega la ACASPEN en el ámbito económico, punto en el que coincide con el documento de Hernández Zavalza; en segundo lugar consideran la representatividad del segmento de población que conforman los transportistas, teniendo en cuenta que es la organización mayoritaria, el papel que desarrolla como enlace de distintos territorios y los grupos sociales inmersos en ellos; y, tercero, las tareas políticas que cumple desde su fundación como parte del PRI, en cuyo contexto se sitúa en condiciones ventajosas, teniendo en cuenta su aportación a las actividades partidistas, principalmente en eventos político electorales.

Dentro de esta lógica, Hernández Zavalza considera a la ACASPEN como un "complejo sociodemográfico" compuesto por alrededor de 25,000 personas. Dada la cobertura alcanzada al desplazarse sobre la mayor parte del territorio estatal<sup>195</sup> y por los compromisos contraídos desde su fundación, básicamente centrados en el ámbito político-partidario, a su juicio, han hecho posible, en forma posterior, que....

*"...acaspénistas con vocación de servicio, hayan escalado cargos de elección popular, administrativos y partidistas, desde promotores del voto, dirigentes de seccionales, de Comités Directivos Estatales y Municipales del PRI, dirigentes estatales y municipales de centrales campesinas y populares, Regidores, Presidentes y Tesoreros Municipales, Secretarios de Ayuntamiento, Diputados Locales y Federales, Senadores, Directores de Tránsito y Transportes y un Secretario General de Gobierno" (Ibid.).*

El origen de la ACASPEN está ligado a situaciones de tipo conflictivo que propiciaron la intervención del gobierno estatal y hubo las condiciones que permitieron el encuadramiento de la organización en un esquema partidista; de ahí que los líderes principales le concedan un peso importante al factor político. Para algunos de ellos ha sido uno de los factores de mayor relevancia que les han permitido mantenerse como organización influyente en estrecha relación con el partido y los distintos gobiernos. Además, el sentido de pertenencia y compromiso hacia el partido, como lo señala Gómez Peña, al aseverar que la ACASPEN...

<sup>193</sup> Ibid.

<sup>194</sup> Pomposo Sandoval Torres, comunicación personal; Tepic, Nay., enero de 2001.

<sup>195</sup> Básicamente son los tres municipios situados sobre la sierra madre occidental (Huajicori, El Nayar y La Yesca) los que no han sido cubiertos por esta organización desde sus orígenes y tampoco al parecer han sido contemplados en sus planes de expansión en ningún momento.

*"...es una organización política, pertenece al PRI, somos priistas todos, convencidos, no nos vamos a otros partidos...hemos ocupado diferentes puestos, regidurías, diputados suplentes..." 196*

Aquí reaparece la visión totalitaria, por parte del informante, al señalar en forma drástica, que todos los agremiados a la organización, por ese solo hecho pasan a formar parte del PRI, hablando de compromisos y convicciones que les hacen mantenerse dentro de él, manteniendo, al mismo tiempo, sus aspiraciones de ocupar cargos públicos diversos, al grado de desarrollar acciones que les permiten preservar al partido como el canal apropiado para lograr estas aspiraciones. De ahí el énfasis en la necesidad de "velar por el partido", en la medida que

*"...nos hicimos al amparo del partido, cuando viene algún dirigente, nos manda llamar, allá estamos, en los actor políticos...nos mandan llamar, nos piden que facilitemos los vehículos, los facilitamos para llevar a los lugares donde es la reunión, colaboramos con el partido cuantas veces nos lo pidan" 197*

Es entonces, la ACASPEN, vista en la óptica de Gómez Peña, una organización leal en primer término a su condición partidista; pero, además, entregada a la actividad en favor de mantener la supremacía del PRI como partido gobernante. Lo que en esta lógica viene acompañado de la exigencia centrada en la concesión de posiciones de acuerdo a la fuerza y el trabajo partidario desarrollado y esperar, inmersos en una dinámica de intercambios, los pagos correspondientes a las labores desarrolladas en el ámbito partidario, como sucede en el caso de Santiago, donde, a su juicio, no ha habido un trato de lo más justo puesto que,

*"...dentro de la ACASPEN, en todo el estado,...es la que trabaja más, es la que está mejor organizada y estamos unificados...todos somos del partido y del sector popular y sí creo que merecemos un poco más de lo que nos han dado..." 198*

Sin negar que la organización haya tenido beneficios a partir de los compromisos asumidos para con el partido y los gobiernos en turno, en los distintos niveles, todos de signo priista, este informante apela a la trayectoria de su organización en el plano local, vista en el contexto general de la ACASPEN como la máxima expresión orgánica, en el ámbito sociopolítico estatal. Considera, entonces, que el trabajo partidista y la relación de respeto y apoyo mutuo con respecto a los poderes estatales y municipales han sido aspectos poco valorados a la hora de la distribución de los beneficios, al menos en lo que corresponde al caso de la ACASPEN del municipio de Santiago.

---

196 Victor Manuel Gómez Peña es un médico cirujano de profesión, es fundador de la ACASPEN en el municipio de Santiago Ixcuintla y es considerado como su líder vitalicio en ese lugar. Ha sido un destacado militante priista desde su juventud y está considerado como una de las personalidades Victor Manuel Gómez Peña, Santiago Ixc., Nay., abril 10 de 1999.

197 Ibid.

198 Victor Manuel Gómez Peña, líder vitalicio de la ACASPEN en Santiago Ixc., Nay., abril 10 de 1999.

Por su parte, Félix Torres<sup>199</sup> introduce algunos matices. Para él, la organización no es propiamente política, pero no deja de lado su origen asociado al PRI, al que le ha demostrado su lealtad. Niega, de manera enfática, la existencia de una relación de intercambio y externa sus dudas con relación a los intereses generales del gremio transportista que, desde su punto de vista, no le apuestan a la política como un recurso básico de reproducción como grupo social. Añade otro argumento, al sostener que la ACASPEN no tiene cuadros políticos capaces, o de nivel, por lo que no es posible que esté participando directamente en la disputa del poder. En ese sentido, pone en juego la idea de la lealtad partidista que en la práctica se traduce en la adopción y puesta en marcha de las directrices trazadas desde las instancias de decisión, sin importar si hay o no beneficios directos para el gremio o algunos de sus integrantes.

De ahí que, en otro momento, junto con Héctor Sandoval, emitió una declaración a través de un documento en el que ambos señalan la utilidad de la organización, planteando su razón de ser

*"...con conciencia de una mejor unidad del gremio, como en el año de 1965 integramos...la ACASPEN (...) teniendo como central la CNDP pilar de nuestro partido el Revolucionario Institucional"<sup>200</sup>.*

Más o menos en el mismo tono se expresa la opinión de lo que podría considerarse parte de la masa crítica del PRI, a la que se adscriben grupos de profesionistas y comunicadores<sup>201</sup>. Joel Salas, funcionario del gobierno estatal en el periodo de Emilio M. González sostiene que no existen evidencias que hagan sostenible la afirmación en torno a la fuerza de esta organización. Que ciertamente puede tener su presencia, lo cual no significa, necesariamente, ni en forma automática, el acceso a condiciones favorables dentro del PRI y en los distintos órdenes de gobierno en que el partido se ubica y, mucho menos, "la capacidad de poner condiciones en torno a lo que se hace o se deja de hacer en el partido"<sup>202</sup>.

Ello da una idea de cómo se concibe a la ACASPEN desde dentro, en un nivel, el del partido. Hernández Zavalza magnifica el papel que juega la organización en diferentes ámbitos y resalta, aunque en forma escueta, sus logros; y, en otro aspecto, el de la organización, enfatiza el trabajo partidario en una lógica de intercambio dentro de la cual se fortalecen tanto el partido como la organización.

Hasta aquí, las opiniones de los priistas, sobre las cuales me ocuparé en adelante, se manifiestan con distintos matices: a) su importancia como núcleo social y económico; b) el compromiso político de la organización, en concordancia con su condición priista desde el momento en que fue fundada; y, c) la presencia de la organización parte de una estructura mayor, con una presencia ordinaria.

199 José Félix Torres Haro, comunicación personal, Tepic, Nay., marzo 5 de 1998.

200 José Félix Torres Haro y Héctor Sandoval Acosta, Aspectos históricos de la ACASPEN..., Tepic, Nay., enero de 1986.

201 Joel Salas Práiz, comunicación personal, Tepic, Nay., septiembre de 1998; Rogelio Zúñiga Escobedo, comunicación personal, Tepic, Nay., abril 28 de 1999.

202 Joel Salas Práiz, comunicación personal, Tepic, Nay., septiembre de 1998.

Por una parte, resaltan las opiniones de quienes consideran a la organización por el número de sus integrantes y, por extensión hacia sus familiares, como un núcleo social de gran importancia (Hernández Zavalza, *Ibíd.*; Gómez Peña, *Ibíd.*).

Las distintas opiniones son coincidentes en dos cosas: a) el reconocimiento de la ACASPEN como una fuerza política importante dentro del PRI; b) las relaciones de ésta con el partido y los gobiernos en turno en condiciones de apoyo mutuo que han permitido la supervivencia a ambos.

### 4.3. La opinión publicada<sup>203</sup>

En el ámbito de la prensa local ha sido abundante y muy recurrente el manejo de una variedad de conceptos propios de la ciencia social y la ciencia política, a la hora de tratar temas de la política. Cabe decir que la prensa local está constituida por un no muy amplio espectro de medios, entre los que se destacan no más allá de cuatro. Se ha caracterizado por su inestabilidad y por la amplia concentración de medios en el municipio de Tepic, fundamentalmente en la ciudad cabecera del mismo nombre, donde se ubica arriba del 90%.

La prensa se distingue por un par de signos que tienen que ver con la falta de profesionalización de la actividad, en consecuencia bajos ingresos para quienes se encuentran en el medio, que se traducen en una mayor maleabilidad y propensión al tráfico y venta de información, así como la construcción, o destrucción según el caso, de trayectorias e imágenes políticas tanto a nivel individual como grupal.

En torno a los grupos, se han hecho señalamientos constantes atribuyéndoles un poder difícil de demostrar en los hechos. En tanto que, a los principales líderes políticos, de los reconocidos como las principales figuras de nivel estatal, se les ha etiquetado de distinta forma, resaltando en este caso la de los "caciques".

Entre una no muy amplia gama de reportes, comentarios y artículos de opinión, se han seleccionado tres documentos publicados en diferentes medios: el de Martín Sánchez, en un libro colectivo que constituye la memoria de un diplomado sobre régimen político y transición (1996), realizado en Tepic; el de Silvia Camarena (1999), en uno de los diarios locales de mayor circulación; y el de Alberto Aguirre (1999), en un diario de circulación nacional.

Martín Sánchez señala que Nayarit llegó a estar, en la década de los ochenta, bajo la égida de Emilio M. González, por lo que le considera como el "hombre fuerte" de la entidad, a cuya sombra, cuan frondoso árbol se cobijaron...

*"...grupos y corrientes políticas que durante años coexistían al abrigo del cacicazgo emilista" (1996, 56).*

¿A qué grupos y corrientes se refiere? Su unidad de observación, por lo que se desprende de la lectura, se sitúa en la estructura sectorial priista sustentada en el viejo esquema corporativo que por años ha

<sup>203</sup> Este apartado fue elaborado a partir de la revisión de algunos ensayos de opinión generados principalmente en medios escritos locales.



alentado la emergencia de organizaciones de masas situadas en ámbitos específicos de interés y que, por momentos, hacen política, donde identifica algunos binomios organización-líder.

En su recorrido ubica a varias personalidades junto con sus organizaciones de origen, situándolos al mismo nivel: la organización de permisionarios transportistas, conocida por sus siglas como la ACASPEN y su principal figura, José Félix Torres Haro; el magisterio federal nucleado en la Sección XX del SNTE y Liberato Montenegro Villa; y la organización campesina de la CNC, ligada a la personalidad de Enrique Medina Lomelí (Ibíd., p. 57).

Por los tiempos en que se llevó a cabo el ensayo, de acuerdo con el autor, estos "pequeños caciques" estaban en proceso de "horizontalización", que presupone el rompimiento de la hegemonía "impuesta por el cacicazgo" (Ibíd.) de Emilio M. González.

El ensayo de Sánchez llegó en un momento en que Emilio M. González acusaba condiciones de salud precarias, que para los observadores se convierte en un hecho significativo. La desaparición física de este personaje, a juicio del autor, tendría para la política de Nayarit la importancia de vislumbrar las tensiones entre los cabezas de los grupos, en aras de alcanzar la hegemonía.

El trabajo de Sánchez muestra una gran preocupación por la presencia de los liderazgos que a su juicio alcanzan la talla de cacicazgos. Resalta sus rasgos característicos, a nivel de definición. Sin embargo, muestra una gran inconsistencia al aterrizarlo, puesto que fuerza la ubicación de Emilio como cacique; pero, en otra parte del texto, salta hacia el otro extremo, entrando en contradicción con su planteamiento original, poniendo de relieve los rasgos de lo que sería un líder carismático.

Pese al hecho de enfocar la problemática desde la perspectiva del poder y su ejercicio de modo unipersonal y autoritario, erróneamente, según mi punto de vista, tiene su parte positiva. Representa un buen intento de caracterización del liderazgo político en Nayarit. En ese intento logró identificar a las principales figuras políticas del estado, centrando su atención sobre Emilio M. González. Intentó teorizar al lanzar algunos elementos que definen al cacique, figura política por la que se inclina, al etiquetar a cada uno de los personajes que identifica y liga con Emilio González. Su principal limitación radica en no articular la teoría con datos empíricos que muestren lo que se propone, como el estilo clásico en ejercicio del poder de modo unipersonal, traducido en la figura autoritaria del cacique.

Silvia Camarena<sup>204</sup>, de las pocas reporteras locales que hacen opinión política, goza de un importante reconocimiento en el ámbito periodístico de Tepic. Camarena desarrolló un amplio documento acerca de los grupos políticos del PRI estatal con base en una entrevista realizada a "un priista anónimo". A lo largo del trabajo resalta la presencia de los grupos "como los pilares de la estructura real de poder al interior del PRI. Casualmente, en su trabajo hay un marcado énfasis en el grupo de Emilio González, a su juicio

<sup>204</sup> Silvia Camarena ha sido, desde la década de los ochenta, una de las personalidades más emblemáticas del periodismo local. Ha colaborado en los principales proyectos periodísticos, en medios escritos de Tepic (Meridiano, Express de Nayarit, Nayarit Opina y Avance y a partir de 1999 viene encabezando "Opción", proyecto editorial de una revista independiente de periodicidad semanal.

considerado como la matriz política de la que emergen otros grupos de menor jerarquía, entre los que ubica, por supuesto, al grupo de José Félix Torres.

La autora identifica varios grupos, a partir de identificar previamente a sus respectivos líderes: Antonio Echevarría (empresario), Rigoberto Ochoa Zaragoza (líder obrero) y Félix Torres Haro (líder de la organización de transportistas, ACASPEN). Al mismo tiempo plantea que estos grupos vienen protagonizando una disputa "entre sí y contra el grupo de Celso H. Delgado, "por el control del estado". Considera a dos grupos como los más importantes, el de Rigoberto Ochoa Zaragoza y el de Félix Torres. A partir de sus estructuras, afirma que, sobre todo el segundo, "ha consolidado su proyecto y sigue siendo una fuerza en el estado" (Ibíd.), poniendo en entredicho los logros de otros grupos entre los que señala al de los empresarios, encabezado por Antonio Echevarría Domínguez.

Camarena señala, de un modo insistente, el aspecto de los equilibrios y las relaciones entre los grupos. Sugiere que existen relaciones entre unos y otros, y que por tanto

*"Hay gente que se identifica con alguno de los grupos, pero casi todos los políticos pueden pertenecer de facto a algún grupo y tener simpatías por otro....de hecho, los políticos de peso de Nayarit se identifican con algún grupo..." (Ibíd.).*

En consecuencia, estos grupos se han conformado con base en intereses gremiales y sectoriales -como objetivo primario-, que luego se amplía al momento de arribar a la esfera política, como recurso para la preservación de mantener el esquema de beneficios que les permite, en ocasiones, alcanzar en ocasiones, condiciones de verdaderos privilegios.

El documento de Camarena adolece de definiciones claras en torno a los conceptos que maneja; además de la muy escasa fundamentación en torno a lo que ella identifica como "grupos de interés"; referencia tan socorrida en su texto. Arriba a una falsa concepción situándolos sólo en la lógica de la reproducción, dando por descontada, de un plumazo, la cuestión gremial. A cada uno de los grupos a los que hace alusión les concede el carácter de grupos políticos, sin tener en cuenta los ámbitos en que se desarrollan cada uno de ellos. Es decir, olvida que para algunas agrupaciones lo primordial en su acontecer cotidiano y sus acciones se encuentra en alcanzar las mejores condiciones en sus distintos ámbitos de acción.

Por otro lado, en columnas de opinión de diversos medios, se ha señalado la importancia que tienen algunos personajes políticos. El caso de Félix sobresale en este ambiente al otorgársele la etiqueta de "experto político", a quien prefirió Rigoberto Ochoa Zaragoza como coordinador general de su campaña por la gubernatura en 1993; lo que traería importantes beneficios a la ACASPEN, de acuerdo con la opinión del informante

*"la transportación de cientos de priistas de diferentes puntos del estado para contribuir al acto de apoyo" 205*

---

205 Ibíd., abril de 1994, p. 18

En referencia a cuestiones como el apoyo partidario, se alude a una capacidad de movilización muy grande expresada a través de lo que se identifica como "...el tumultuoso apoyo público de miembros de la ACASPEN..." con referencia a los resultados logrados por los candidatos del PRI en los comicios federales celebrados en 1994; considerado de alto valor en el ámbito de la competencia de fuerzas al interior del PRI (Ibid., agosto de 1994, p. 23). Es este, quizás, uno de los aspectos que marcan, en mayor medida, el curso de las organizaciones de base en su lucha por acceder a posiciones que les lleguen a ser redituables en el ámbito de sus intereses concretos y en la escena política. De tal manera, que les permitan sobrevivir, con ventajas, dentro de la dinámica de intercambio que se intensifica en la medida que sobrevienen las coyunturas electorales.

Por otra parte, la máxima figura de esta organización, José Félix Torres, considerado, frecuentemente, como alguien muy importante, entre otras cosas

*"...por la popularidad acumulada a su favor a lo largo de su fructífera carrera política, donde ha sabido aglutinar a fuertes corrientes de opinión..."*<sup>206</sup>

En un documento muy reciente, Alberto Aguirre (1999) ha escrito en un reportaje acerca de los grupos políticos priistas, entre los cuales sitúa a los cuatro que, a su juicio, son los más importantes y, sin excepción, han sido conformados a la sombra de Emilio M. González, a quien le otorga la etiqueta de "el gran cacique". Al mismo tiempo, identifica a los líderes de los distintos grupos -entre los que se encuentra Félix Torres- como constructores de férreas estructuras de poder, al comentar que:

*"Rigoberto Ochoa Zaragoza, a quien le permitió enseñorearse en el control de las organizaciones obreras. Otro fue Félix Torres Haro, quien durante dos décadas se enriqueció con el dominio del transporte concesionado. El tercero fue Liberato Montenegro Villa, quien se encargó de controlar a los maestros. Y el cuarto fue Antonio Echevarría Domínguez, al que dejó construir un imperio económico y utilizó para vincularse con los hombres de dinero"*<sup>207</sup>.

Al igual que en el caso de Sánchez, el autor anterior incurre en importantes sesgos en el análisis. Reproduce comentarios de algunos de sus informantes, en los que se plantean cosas como el hecho de que los procesos electorales estarían definiendo y determinando el rumbo de la vida local, pero, sobre todo, el relevo caciquil, lo cual resulta una verdadera inexactitud y una gran ligereza en el manejo conceptual; no obstante ello, ambos trabajos ganan terreno incluso en la academia.

<sup>206</sup> Política, octubre 1 de 1995.

<sup>207</sup> Alberto M. Aguirre (1999) "En busca de un cacique", en Masiosare, (suplemento dominical) La Jornada, 10 de enero, p. 8.

### 3.4. Entre el ensayo académico y la opinión periodística

Entre los muy escasos trabajos de corte académico que se han generado en la entidad sobre el tema, figuran dos pequeños ensayos de Lourdes Pacheco (1990, 1991), los cuales están básicamente enfocados al análisis de la política local. En el contexto de las organizaciones de base priistas, la autora identifica a la ACASPEN como una "organización fuerte", equiparándola, al mismo tiempo, con otras organizaciones entre las que señala al magisterio, nucleado en la sección XX del SNTE, y la burocracia estatal y municipal agremiados, a su vez en el SUTSEM. Cabe aclarar que, junto con la ACASPEN, ambas organizaciones son parte del sector popular del PRI.

Hay un aspecto digno de resaltar en los trabajos de esta autora. Se trata de la importancia que adquiere la familia como uno de los pilares de la organización en cada uno de los veinte municipios del estado. En este aspecto resalta, sobre todo, el papel que juega ante los impedimentos legales que van desde los propios estatutos de la organización hasta la Ley de Tránsito y Transportes, la cual, hasta antes de 1990, impedía a los permisionarios tener más de un permiso en su poder. Por otra parte, a partir de que todavía conserva "algunos privilegios" -ignorando o dejando de lado la existencia de otras organizaciones- le concede a ésta el carácter de "monopolio", cuando habla de la forma en que se constituyó a mediados de la década de los sesenta, bajo los auspicios del gobierno del estado. En una parte de su descripción también la denomina "grupo de presión" que "reclama una cuota de poder con base en la fuerza que ha adquirido" (1990, 56).

Remata su comentario subrayando los logros políticos de la organización, e identificando, como su principal beneficiario, a su figura principal: José Félix Torres Haro. En este sentido indica que...

*"...la fuerza de la ACASPEN ha hecho que Félix Torres Haro, surgido de sus filas, ocupe diversos cargos de elección popular y en la administración pública..." (Ibid., pp. 56-57).*

Destacan, de este caso, dos cosas: 1) la fuerza extraordinaria de la organización que le concede, a juicio de la autora, una posición de privilegio al momento del reparto del poder al interior del PRI; 2) la pervivencia de una figura como la Félix Torres, quien, de acuerdo con el mismo texto, ha sido el principal beneficiario de la fuerza que se le atribuye a la organización, lo que se presta para la reflexión.

Por otra parte, Carlos Rafael Rea (1998) opta por la línea de análisis del poder desde la perspectiva del cacicazgo. En ese sentido, identifica a Emilio M. González como "el gran patriarca de los Nayaritas..." (p. 54). A juicio de este autor, el pretendido cacicazgo vive "su primera etapa" durante el período de 1981 a 1987, en la cual operaron algunos cambios notorios...

*"...que el sistema político nayarita experimentó...la incidencia protagónica de la CTM en la sustentación del gobierno, al mediar en los espacios de comunicación entre el sistema político y la esfera social...el fortalecimiento -dentro de la órbita del cacicazgo- de los grupos políticos encabezados por Liberato Montenegro (en el magisterio del estado), por Félix Torres Haro en el organismo monopolístico del transporte público (ACASPEN) y por Rigoberto Ochoa en la CTM (A pesar de los conflictos internos de 1984 -cinematografistas- y de 1986 y 1987 -servidores de los municipios..." (p. 55).*

Lo anterior abona una línea de análisis en torno a un muy escasamente definido cacicazgo, presuntamente encabezado por Emilio M. González y al cual estaban adscritos una serie de grupos de interés y sus principales líderes. Ahí es donde se insiste, en ocasiones con vehemencia, en etiquetar a éstos como "pequeños caciques", como lo hace Sánchez; o "caciques" a secas, y a las organizaciones como "grupos", en forma genérica; o los llamados "grupos de interés", como se les denomina Silvia Camarena; o, en el caso de Lourdes C. Pacheco, que les otorga el carácter de "grupos de presión", mismos que enfoca desde una perspectiva en la que la organización está asumiendo un papel protagónico, más allá de sus propios líderes.

En ese contexto, los grupos y sus líderes han sido objeto de una especie de encasillamiento intelectual, mediante el cual han sido todos medidos con la misma vara. Los líderes principales han sido, así, reconocidos como caciques; y, lo peor del caso es que sin cacicazgo; las organizaciones se han denominado, indistintamente: grupos, grupos de interés, o grupos de presión, sin una visión clara del contexto en el que desarrollan su acontecer cotidiano; para con ello hacer luego más confuso el asunto. De esta manera, los distintos sectores de la sociedad se han visto inmersos en una situación en la que, sobre la base del rumor, el dicho común, la falta de información y la ausencia casi total de visiones sistemáticas y análisis poco profundos se construye la imagen pública de las organizaciones y sus líderes, con una muy escasa contribución en torno a la política y sus actores en Nayarit.

#### 4.5. Las visiones desde los adversarios políticos

El caso de los adversarios puede verse en dos niveles: primero, el exclusivamente partidario, en el que se expresan líderes políticos de organizaciones políticas distintas al PRI; y, segundo, el del ámbito del transporte, donde lo hacen los líderes entre las demás organizaciones de transportistas.

En el primer caso resalta la opinión de uno de los cuadros más prominentes de la izquierda nayarita de los últimos años: Guadalupe Acosta Naranjo. En un ensayo breve, Acosta plantea que los principales cuadros del PRI tienen un origen común porque, en buena medida, provienen de las "añejas estructuras corporativas ligadas con el cacicazgo de Emilio M. González" (1995, 44). Con esta aseveración, el autor lleva la reflexión hacia el punto del poder corporativo de las estructuras priistas y, al mismo tiempo, las sitúa en una relación de estrecha dependencia con respecto al personaje reconocido en el texto como el líder máximo al cual se deben las carreras de los distintos líderes de las organizaciones, "las añejas estructuras" a las que Acosta hace referencia de manera enfática.

En su aseveración, coincide, en buena medida, con la idea de Sánchez (Ibid.), cuando sostiene que "el magisterio, la *CTM*, la *CNC*, la *ACASPEN* y la universidad" (P. 44), constituyen "sus principales canteras en el ámbito estatal". Con esto último, lo que quiere decir es que en el seno de esas estructuras y de la institución última, se forman la mayor parte de los cuadros políticos de relevancia que hacen fuerte, a su vez, a la estructura priista.

En otra parte de su texto, Acosta Naranjo habla de la crisis de representación por la que atraviesan los distintos sectores del PRI, en una situación que unos resienten más que otros. En ese contexto habla de una CNC vulnerada y rebasada por los acontecimientos, presa del deterioro de los mecanismos de control interno y las disputas entre las viejas y nuevas dirigencias; una estructura obrera, representada por la CTM, que parece fuerte, pero profundamente dividida entre el grupo emergente encabezado por el gobernador en turno, Rigoberto Ochoa, y un grupo en decadencia por la propia condición de salud precaria de su líder Emilio González, que contrasta con la situación particular de una

*"corporación que no sufre convulsiones fuertes...la del cacicazgo del transporte de la ACASPEN, encabezado por Félix Torres Haro, que resiste los embates -hasta hoy menores- de la CGT y la CROC" (p. 45).*

Para Acosta, el poder de la ACASPEN se equipara con los distintos sectores. Esto equivaldría prácticamente a comparar a esta organización con el sector campesino o el sector obrero. Esto es que el autor en cuestión identifica la estructura sectorial priista, confundiéndola, al mismo tiempo, con las organizaciones de base, a las que por momentos les concede, y de manera particular a los transportistas y los profesores, una fuerza desproporcionada.

Desde el ángulo de las organizaciones de transportistas, Jorge Vega, transportista de muchos años, y acaspenista hasta 1994, identifica a todos los grupos políticos como cacicazgos. Obviamente, lo anterior habla de una visión poco clara del asunto con que cuentan muchos de los líderes sociales y políticos, al utilizar denominaciones a la ligera, más como calificativos que como verdaderos instrumentos para una buena caracterización.

Vega señala a Emilio M. González y Celso Delgado como dos "caciques", investidos así como producto de elecciones, seguramente por haber ostentado el poder político, como gobernadores de la entidad. En ese contexto, equipara a la ACASPEN con otras organizaciones cuyos líderes son identificados como caciques, los que se desarrollan en un contexto corporativo. La organización, para Vega, era uno de los pilares del aparato de control político priista porque

*"todos sabemos, como militantes de la ACASPEN, que era una institución de control político para el sistema, para el PRI-Gobierno, pero a nosotros qué nos importaba que fuera así, si de todas maneras nos estaba sirviendo, nos funcionaba a nosotros; es decir, estaba a la vanguardia de nuestros intereses, entonces, no nos importaba eso."<sup>208</sup>*

En este caso, el de un disidente del gremio, nos encontramos ante una situación en que, en primer lugar, como es de esperarse, existe poca claridad en cuanto al manejo de una serie de conceptos que llevan finalmente a planteamientos confusos. La asociación de fenómenos como el caciquismo con las cuestiones electorales, las que tienen, ciertamente, una relación, pero que no es de ninguna forma directa, como parece estarse planteando en estos dos casos. Esto es, pensar que una elección permite la construcción de una

<sup>208</sup> Jorge Vega Partida, comunicación personal, Tuxpan, Nay., abril 20 de 1999.

estructura caciquil es, sin duda, un error, cuando el cacicazgo se construye con base en un poder informal y personalizado, con lo que contrastan los casos de líderes como Emilio M. González y el propio Félix Torres Haro, que si en algo se parecen es en su longevidad y la vigencia prolongada que les ha permitido ocupar una importante cantidad de cargos<sup>209</sup>.

En resumen, la mayor parte de las opiniones revisadas coinciden en señalar a los líderes de los sectores y organizaciones de base como depositarios de un poder muchas de las veces extraordinario reduciendo a sus organizaciones a meros instrumentos de sus antojos y ambiciones políticas. La pretendida fuerza y la capacidad de decisión de estos personajes, aludida en la mayor parte de los trabajos y testimonios reseñados hasta ahora, generan ciertas inquietudes, sobre todo porque en ninguno de los casos los dichos se encuentran debidamente sustentados. Es conveniente, eso sí, tener en cuenta las diferencias entre los personajes señalados. En el caso de Emilio M. González, ha sido identificado como el líder histórico del sector obrero y eso es algo indiscutible; en tanto Félix Torres está ubicado como líder de una organización de base como es la ACASPEN. Ambos pueden considerarse en la categoría de líderes históricos de sus respectivas organizaciones.

Habiendo revisado las diferentes opiniones, aunque no son representativas, sí son, en cierto modo, el reflejo de las opiniones de sectores sociales diversos. Entre líderes -sociales y políticos-, intelectuales y periodistas, convergen puntos de vista que, como se ha señalado anteriormente, dejan ciertas inquietudes, sobre todo por la escasa problematización y lo endeble de sus planteamientos. Lo expuesto propició que, como forma de complementar la visión en torno a este asunto, y lograr la aproximación a un sector más amplio, se procediera a la aplicación de una encuesta, previo diseño de una muestra, en tres puntos de la entidad.

#### 4.6. La imagen de la ACASPEN, desde la militancia de partido

Durante los meses de marzo y abril del año 2000 se realizó una encuesta<sup>210</sup>, con base en la necesidad de contar con datos más consistentes en torno a la imagen pública de la ACASPEN, asumiendo de entrada lo insuficiente de la información existente y lo escaso de los análisis serios sobre el PRI y sus organizaciones de base en Nayarit, aspecto confirmado a través de la revisión anterior. Así, se diseñó una muestra, habiendo seleccionado previamente los puntos geográficos de mayor interés, a partir de selección de la propia unidad de análisis territorial. De esta manera, la muestra se centró sobre tres unidades territoriales, consideradas las más importantes en la entidad, teniendo en cuenta una variedad de factores: a) el municipio de Bahía de

209 Cada uno de ellos en su respectivo nivel, como se ha mostrado en otros trabajos, llegaron a ocupar una buena cantidad de cargos, principalmente de elección popular o como dirigentes de partido.

210 Con la finalidad de dar mayor certidumbre al trabajo de levantamiento se asumieron un par de criterios que se constituyeron en factores de decisión al encuestador: a) la condición del encuestado como miembro del PRI y b) su residencia en la localidad y municipio en que se le aplicaba la encuesta. En cuanto al resto de los criterios, ver vitrina metodológica en anexos.

Banderas; b) Santiago Ixcuintla y c) Tepic-Xalisco, considerada ésta última como una unidad integrada dada la particularidad de su conurbación como un hecho más o menos reciente.

Se aplicaron un total de 648 encuestas, de las cuales 91 (14%) corresponden al municipio de Bahía de Banderas, 197 (30.4%) a Santiago Ixcuintla y 360 (55.6%) a Tepic-Xalisco, teniendo en cuenta para ello las localidades de mayor importancia, en cada uno de ellos, tanto del medio urbano como rural.

En la aplicación de esta encuesta se intentó cubrir la variedad de aspectos que se describen a continuación: primero pulsar entre los sectores sociales sujetos de la muestra y encuestados, el nivel de conocimiento acerca de la dinámica de vida priista y su estructura sectorial; segundo, el conocimiento y la facilidad para diferenciar entre los tres sectores y su composición, así como la percepción acerca de las organizaciones más importantes dentro de los mismos; tercero, las relaciones entre las organizaciones y el PRI, con referencia particularmente a la ACASPEN, así como las relaciones entre ésta y los gobiernos en turno, todos durante el período de estudio con origen priista; y finalmente, un aspecto que, aunque ya no queda dentro del periodo de estudio, resulta de suma importancia y da elementos para una nota final, las razones de la ACASPEN y Félix Torres como su máxima figura política para abandonar al PRI, en opinión de los encuestados.

En resumen, el valor de la encuesta para esta investigación radica en que ha permitido cumplir con dos propósitos. En primer lugar se pudo apreciar el nivel de información y conocimiento de la realidad política y del funcionamiento del PRI y en segundo lugar, la opinión de los entrevistados de acuerdo a sus vivencias y experiencias en torno a la estructura sectorial de este partido y su visión, en torno a la correlación de fuerzas en el interior de cada uno de ellos y el peso específico de las distintas organizaciones de masas incorporadas, centrando la atención particularmente en el caso de la ACASPEN.

A partir de lo anterior surgió un amplio e interesante listado de información que al momento de ser organizado en forma sistemática sugiere algunas ideas interesantes que se tendrán una vez que se haya llevado a cabo la descripción de cada uno de los cuadros estadísticos preparados para ello.

### a) La población encuestada

Para describir a la población encuestada se han asumido tres distintos criterios, las **edades**, la escolaridad y las ocupaciones. Para el rubro de edades, se consideraron cinco grupos de edad con intervalos de diez años. En este rubro, la mayor proporción de encuestados se ubica entre los grupos de 20 a 30, 30 a 40 y 40 a 50 años, alcanzado el 76.5% del total, en tanto que la población mayor de 50 años, o que incluso rebasa los 60, representa poco menos de la cuarta parte del total con 23.5%.

En cuanto al rubro **escolaridad**, predominan los entrevistados cuyo nivel se sitúa con estudios de secundaria completa, con el 18.5%, seguidos de los que no culminaron el nivel primaria, con el 17.9%, en tanto que los de primaria completa representan el 15.6%, los de bachillerato incompleto o en curso con el 12.8%, licenciatura concluida, 9.4%, sin escolaridad, el 7.4%, licenciatura incompleta, con 6.8%, bachillerato



o equivalente incompleto 5.7%, secundaria incompleta, 5.1%, y finalmente, los que han estudiado posgrados, que representan una muy mínima parte, con el 0.6%.

Por último, en el elemento **ocupación**, destacan las amas de casa que representan una cuarta parte, con 24.5%, los autoempleados con un 22.4%, los empleados públicos, que representan el 15.6%, en tanto que su contraparte, los empleados privados el 10.3%, los agricultores con el 12.9%, los jornaleros con 6.2%, los obreros con un 4.3% y finalmente las personas no ocupadas con el 3.7%.

En términos generales, la población encuestada es predominantemente joven, con niveles de preparación escolar dignos de considerar entre los que destacan los niveles de secundaria o bachillerato y en menos medida licenciatura, ubicados en distintos ámbitos ocupacionales, con una mayor presencia de las amas de casa y población autoempleada y una franja considerable de empleados públicos y privados.

### **b) La presencia de los sectores en el PRI**

Resulta curioso que un estado que se ha distinguido por su escasa industrialización, y en correspondencia con ello una escasa presencia de núcleos obreros organizados y activos, se tenga una imagen en la que precisamente, la sociedad esté visualizando entre estos grupos a los más importantes y con mayor fuerza. Como se aprecia en el cuadro 4.1, de la población encuestada en su totalidad 417 opinaron que el sector obrero es el que mayor fuerza tiene al interior del PRI, lo que constituye un buen margen de reconocimiento, que en términos porcentuales representa más de la mitad de los casos, al situarse en 64.3%; por otra parte una franja mucho menos considerable indicó que es el sector campesino 150, lo que representa el 23.1%; y finalmente, los que consideran al sector popular se reducen a 74 casos, los cuales representan el 11.4%. Resulta interesante lo anterior si se tiene en cuenta que en Nayarit no existe un movimiento obrero organizado, que se exprese en la vida cotidiana, más allá de las organizaciones ligadas a la dinámica urbana como ocurre en los casos de los sindicatos de albañiles y los sindicatos de trabajadores del volante, o los que durante años han estado relacionados con las principales industrias de la entidad, como sucede en los casos de la industria del tabaco y la caña de azúcar. En el primer caso, en los buenos tiempos de la paraestatal TABAMEX y otras empresas<sup>211</sup>, entre la segunda mitad de los setenta y la primera de los ochenta, empleaban a poco más de 15 mil trabajadores entre personal de base y eventuales que se contrataban por las zafras. Lo mismo sucede con los empleados de los ingenios azucareros de El Molino y Puga en el centro del estado, en los que se emplea a poco más de 5 mil trabajadores.

<sup>211</sup> Cabe señalar que además de TABAMEX, empresa emblemática de la industria paraestatal del tabaco en México, existían un par más en Nayarit., con plantas en Tepic: Exportadora de Tabacos Mexicanos (EXTAMEX) y Tabacos Aztecas que ciertamente trabajaban menores volúmenes.

**(CUADRO 12)****NAYARIT. Grupos de edad y opinión en torno al sector más fuerte en la estructura del PRI**

Edad del entrevistado	No opinó	%	Obrero	%	Campesino	%	Popular	%	Total	%
Mayor de 20 / menor de 30	3	42.9	114	27.3	27	18	18	24.3	162	25
Mayor de 30 / menor de 40	1	14.3	106	25.4	29	19.3	21	28.3	157	24.2
Mayor de 40 / menor de 50	1	14.3	113	27.1	39	26	24	32.4	177	27.3
Mayor de 50 / menor de 60	0	0	47	11.3	32	21.3	9	12.2	88	13.6
Mayor de 60 años	2	28.6	37	8.9	23	15.3	2	2.7	64	9.9
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>100</b>	<b>417</b>	<b>100</b>	<b>150</b>	<b>100</b>	<b>74</b>	<b>100</b>	<b>648</b>	<b>100</b>
	1.08		64.35		23.15		11.42		100	

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

Como se puede observar en los cuadros 12, 13 y 14 es en los grupos que se encuentran en los rangos de edad de los 20 a los 50 años, entre los que se concentran las opiniones favorables al sector obrero, pero igual es donde los encuestados consideran a los otros sectores; en términos de la ocupación son las amas de casa y los empleados por su cuenta los que consideran al sector obrero como el más fuerte o importante, en tanto que son jornaleros, agricultores, empleados públicos y privados los que opinan que es el sector campesino, frente a los autoempleados, las amas de casa, los empleados públicos y los privados quienes consideran de mayor importancia al sector popular.

## (CUADRO 13)

## NAYARIT. Ocupación y percepción social acerca del sector priista más fuerte.

Ocupación	Total	%	No opinó	%	CTM	%	CNC	%	CNDP	%
Sin ocupación	24	3.70	0	0	11	2.64	8	5.33	5	6.76
Jornalero	40	6.17	0	0	17	4.08	22	14.67	1	1.35
Agricultor	83	12.81	2	28.57	41	9.83	34	22.67	6	8.11
Obrero	29	4.46	1	14.29	19	4.56	6	4	3	4.05
Empleado Público	101	15.59	1	14.29	71	17.03	14	9.33	15	20.27
Empleado privado	67	10.34	0	0	43	10.31	14	9.33	10	13.51
Empleado por su cuenta	145	22.38	0	0	99	23.74	25	16.67	21	28.38
Ama de casa	159	24.54	3	42.86	116	27.88	27	18	13	17.57
Total	648	100	7	100	417	100	150	100	74	100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEX, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 14)****NAYARIT. Escolaridad y opinión en torno al sector más fuerte en la estructura del PRI**

Escolaridad	No opinó	%	CTM	%	CNC	%	CNOP	%	TOTAL	%
Sin Escolaridad	2	28.57	24	5.76	16	10.67	6	8.11	48	7.41
Primaria incompleta	1	14.286	69	16.5	41	27.33	5	6.76	116	17.91
Primaria Completa	0	0	69	16.5	26	17.33	6	8.11	101	15.58
Secundaria incompleta	1	14.286	20	4.8	5	3.333	8	10.81	34	5.25
Secundaria completa	1	14.286	84	20.1	24	16	11	14.86	120	18.59
Bachillerato o equiv. Incompleto	0	0	22	5.28	7	4.67	8	10.81	37	5.71
Bachillerato o equiv. Completo	0	0	55	13.2	15	10	13	17.57	83	12.81
Licenciatura incompleta o en curso	2	28.57	29	6.95	7	4.67	6	8.11	44	6.80
Licenciatura completa	0	0	42	10.1	8	5.33	11	14.86	61	9.41
Estudios de posgrado	0	0	3	0.72	1	0.67		0	4	0.62
total	7	100	417	100	150	100	74	100	648	100
		1.080247		64.35		23.15		11.42		100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de febrero y marzo de 2000.

Lo anterior presenta matices interesantes que reflejan en cierto modo el poco o mucho conocimiento por parte de la población encuestada, con relación al ámbito en que se desenvuelven. Por ejemplo, habría que resaltar los casos de las amas de casa y los empleados, públicos y privados, a los que se agregan los empleados por su cuenta. En estos sectores sociales la opinión se divide entre considerar al sector obrero y el popular, mientras que los jornaleros, agricultores y una parte menos significativa de amas de casa y autoempleados ven en el sector campesino al más fuerte.

La revisión de la opinión en torno a la estructura sectorial priista, permitirá en adelante que nos formemos una idea más clara, puesto que encierra la visión a nivel particular, lo que permitirá conocer con mayor detalle la percepción de los entrevistados, acerca del nivel más específico, el de las organizaciones

de base, sobre algunas de las cuales se vierten a menudo opiniones diversas para calificarlas de distinto modo, llegando algunas de las veces a dimensionarlas por encima de lo que realmente son.

### c) Las percepciones en torno a las organizaciones en los sectores

\* **El Sector Obrero.**- Resulta interesante revisar la situación al interior de cada uno de los sectores del PRI. Asimismo, en su interior, de acuerdo con una parte muy significativa de los entrevistados (217), los trabajadores del volante son percibidos como la organización sindical más importante, lo que representa una tercera parte del total con 33.5%; le siguen en importancia los trabajadores de la industria eléctrica (130), con el 20.1%, mientras que el gremio de la industria del tabaco (122) se ubicaría en 18.8%, seguidos de los trabajadores de la industria de la construcción, mejor conocidos como albañiles (113), con el 17.4%, y por su parte los trabajadores gastronómicos, representado básicamente por el gremio de empleados de restaurantes y centros de espectáculos (41), lo que representa el 6.3% de los casos consultados.

Viendo lo anterior por edades, la opinión favorable al sindicato del transporte se concentra entre los 20 y 30 y los 30 y 40 años y en menor medida entre los de 40 a 50; en tanto que sobre los electricistas las opiniones son más divididas, ahí resalta el grupo de entre los 40 y los 50 años; sucede lo mismo entre los que consideran a los obreros de la industria del tabaco y los obreros de la construcción, como se aprecia en cuadro 15.

Por otra parte, como se muestra en los cuadros 16a y 16b, fueron en mayor medida amas de casa, empleados públicos y empleados por su cuenta quienes consideraron a los trabajadores del volante como la agrupación sindical más importante, al igual que para el caso de los electricistas; con referencia a los gremios de la industria del tabaco sobresalen los agricultores, los empleados por su cuenta y, finalmente, en el caso de los sindicatos de la construcción fueron las amas de casa y los empleados por su cuenta y en menor medida los empleados públicos.

Finalmente, en el rubro de escolaridad, las opiniones tienden a ser más dispersas, aunque se concentran en mayor medida entre la población cuya escolaridad va del nivel de primaria. En el cuadro 17, destaca entre aquellos que se inclinan por el gremio de los trabajadores volante, una franja importante de población con el nivel de secundaria incompleta, seguido de aquellos que tienen bachillerato; en tanto los que consideran a los electricistas son aquellos que no cubren siquiera el nivel básico, seguidos de los que tienen la secundaria y en menor medida los de bachillerato y licenciatura y finalmente, el gremio de la construcción que es considerado por parte de una franja considerable de los encuestados, entre los que destacan aquellos que se encuentran los de nivel primaria incompleta (22.1%) y completa (21.2%), los que han alcanzado el nivel de secundaria (15.0%) y quienes no tienen ninguna escolaridad (12.4%).

**(CUADRO 15)**

**NAVARRIT. Grupos de edad y opinión en torno a la organización obrera más fuerte**

Edad del entrevistado	No opinó	%	Sindicato de albañiles	%	Sindicato de electricistas	%	Sindicato industrial del tabaco	%	Sindicato gastronómico	%	Sindicato trabajadores del volante	%	Otra	%	Total	%
Mayor de 20 menor de 30			23	20.35	29	22.31	27	22.13	12	29.27	68	31.34	3	13.6	162	25
Mayor de 30 menor de 40	1	33.33	25	22.12	28	21.54	24	19.67	13	31.71	61	28.11	5	22.7	v	24.23
Mayor de 40 menor de 50	2	66.67	26	23.01	39	30	42	34.43	13	31.71	49	22.58	6	27.3	177	27.31
Mayor de 50 menor de 60	0	0	21	18.58	22	16.9	13	10.66	2	4.88	28	12.90	2	9.09	88	13.58
Mayor de 60	0	0	18	15.93	12	9.23	16	13.11	1	2.44	11	5.069	6	27.3	64	9.88
v	3	100	113	100	130	100	122	100	41	100	217	100	22	100	648	100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada las masas de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 16a)****NAYARIT. Ocupación y percepción acerca de la organización cetemista fuerte**

Ocupación	Total	No opinó	Albañiles	Electricistas	Industria del tabaco	Trabajadores gastronómicos	Trabajadores del volante	Otra
Sin ocupación	24		4	8	6	1	4	1
Jornalero	40		7	12	9	1	10	1
Agricultor	83		14	26	28	2	12	1
Obrero	29		7	6	6	3	7	
Empleado público	101	1	14	18	14	7	43	4
Empleado Privado	67	2	17	11	4	4	27	2
Empleado por su cuenta	145		24	30	29	11	46	5
Otro	159		26	19	26	12	68	8
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>3</b>	<b>113</b>	<b>130</b>	<b>122</b>	<b>41</b>	<b>217</b>	<b>22</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 16b)****NAYARIT. Ocupación y percepción acerca de la organización cetemista fuerte -porcentajes-**

Ocupación	Total	No opinó	Albañiles	Electricistas	Industria del tabaco	Trabajadores gastronómicos	Trabajadores del volante	Otra
Sin ocupación	3.70	0	3.54	6.15	4.99	2.44	1.84	4.55
Jornalero	6.17	0	6.19	9.23	7.38	2.44	4.63	4.55
Agricultor	12.81	0	12.39	20	22.95	4.89	5.53	4.55
Obrero	4.48	0	6.19	4.62	4.92	7.32	3.23	0
Empleado público	15.59	33.3	12.39	13.85	11.47	17.07	19.82	18.2
Empleado Privado	10.34	66.67	15.04	8.46	3.279	9.76	12.44	9.09
Empleado por su cuenta	22.38	0	21.24	23.08	23.77	26.83	21.20	22.7
Otro	24.58	0	23.01	14.62	21.31	29.27	31.34	36.4
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

## (CUADRO 17)

## NAVARRIT. Escolaridad y opinión en torno a la organización más fuerte en la estructura obrera del PRI

Escolaridad	No opinó		Albaniles		Electricistas		Industria del tabaco		Trabajadores gastronómicos		Trabajadores del volante		Otra		Total	%
	No	%		%		%		%		%		%		%		
Sin escolaridad	0	0	14	12.39	12	9.23	7	5.74	3	7.32	9	4.15	3	13.64	48	7.41
Primaria incompleta	1	33.33	25	22.12	26	20	25	20.49	6	14.63	27	12.44	6	27.27	116	17.90
Primaria completa	0	0	24	21.24	14	10.77	21	17.21	9	21.95	28	12.90	5	22.73	101	15.59
Secundaria incompleta	0	0	2	1.77	10	7.69	3	2.46	3	7.32	15	6.91		0	33	5.09
Secundaria completa	1	33.33	17	15.04	22	16.92	28	22.95	9	21.95	40	18.43	3	13.64	120	18.52
Bachillerato o equiv. Incompleto	0	0	9	7.96	6	4.66	6	4.92	3	7.32	13	5.99	1	4.55	38	5.86
Bachillerato o equiv. Completo	0	0	6	5.31	16	12.31	16	13.11	6	14.63	36	16.59	3	13.64	83	12.81
Licenciatura incompleta o curso	0	0	7	6.19	13	10	3	2.46	1	2.44	20	9.22		0	44	6.79
Licenciatura completa	1	33.33	7	6.19	10	7.69	13	10.65	1	2.44	28	12.90	1	4.55	61	9.41
Estudios de posgrado	0	0	2	1.77	1	0.77		0		0	1	0.46		0	4	0.62
Total	3	100	113	100	130	100	122	100	41	100	217	100	22	100	648	100
	0.46%		17.44%		20.03%		18.83%		6.33%		33.49%		3.4%		100%	

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta Imagen Pública de AGASPEM, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**Por campesino.** - En el caso del sector campesino, llama la atención la opinión de los entrevistados en la que predominan las organizaciones de productores ligadas a las actividades del campo en las distintas regiones productoras de la entidad. Como se podrá apreciar en los cuadros 4.7, 4.8 y 4.9, la atención de los encuestados se centra básicamente en organizaciones como las productoras de tabaco, de la llamada "costa de oro" (ARIG Tabaquera), considerada las más importante (25), con un porcentaje de 38.7%, y los productores de caña (203) del centro del estado con 31.3%, en tanto que los productores de frijol (71), con un 10.9%, lo mismo que los Comités Regionales Campesinos, que constituyen el nivel intermedio de organización campesina y finalmente los productores de maíz (44) de la región sur del estado, con 6.3%.



**\*El sector campesino.** - En el caso del sector campesino, llama la atención la opinión de los entrevistados, en la que predominan las organizaciones de productores ligadas a las actividades del campo en las distintas regiones productoras de la entidad. La atención de los encuestados se centra básicamente en organizaciones como los productores de tabaco, de la llamada "costa de oro" (ARIC Tabquera), considerada las más importante (251), con un porcentaje de 38.7%, y los productores de caña (203) del centro del estado con 31.3%, en tanto que los productores de frijol (71), con un 10.9%, lo mismo que los Comités Regionales Campesinos, que constituyen el nivel intermedio de organización campesina y finalmente los productores de maíz (41) de la región sur del estado, con 6.3%.

Al igual que en el caso del sector obrero, en el cuadro 18 se puede ver con claridad que, quienes consideran a la organización de productores de tabaco como la más fuerte, son aquellos cuyas edades oscilan entre los 20 y los 50 años, sobresaliendo el grupo de entre los 40 y los 50, con el 27.8%, seguidos del grupo de los 30 a los 40, con el 26.7% y los de los 20 a los 30 que se sitúan en 23.1%; del lado de los que creen que los productores de caña son la organización más fuerte, destacan los grupos de 40 a 50 años y de 20 a 30, con el 29.5 y el 27.1% respectivamente, seguidos del grupo de 30 a 40 que se ubica en 19.2%; y finalmente entre los que consideran a los comités regionales, hay una presencia considerable del grupo de los 30 a los 40 años con un porcentaje de 26.7%, seguido de los grupos de 20 a 30 y de 50 a 60, con el 22.3% y finalmente, lo que ocurre con los productores de frijol, donde el grupo de los 40 a los 50 años, considera en un 36% que esta es la agrupación más fuerte, seguida de los grupos de los 20 a los 30 y los 30 y los 40 con el 22.5%.

**(CUADRO 18)**  
**NAVARI. Organizaciones del sector campesino, consideradas las más fuertes**

Edad del entrevistado	La ARIC tabaquera	%	Los productores de caña	%	Los productores de maíz	%	Los productores de frijol	%	Comités Regionales Campesinos	%	Otra	%	Total	%
Mayor de 20/ menor de 30	58	23.11	55	27.09	13	31.71	16	22.54	16	22.54	4	36.36	162	25
Mayor de 30/ menor de 40	67	26.69	39	19.21	13	31.71	16	22.54	19	26.76	3	27.27	157	24.23
Mayor de 40/ menor de 50	70	27.89	60	29.56	6	14.63	26	36.62	15	21.17		0	177	27.31
Mayor de 50/ menor de 60	33	13.15	27	13.30	4	9.76	7	9.86	16	22.54	1	9.09	88	13.58
Mayor de 60	23	9.16	22	10.84	5	12.20	6	8.45	5	7.042	3	27.27	64	9.88
<b>Total</b>	<b>251</b>	<b>100</b>	<b>203</b>	<b>100</b>	<b>41</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>648</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de AGRASPEM, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 19a)****NAYARIT. Organizaciones del sector campesino, consideradas las más fuertes**

Ocupación	Total	La ARIC tabaquera	Los productores de caña	Los productores de maíz	Los productores de frijol	Los Comités Regionales Campesinos	Otra
Sin ocupación	24	8	10	1	2	1	2
Jornalero	40	21	12	1	3	2	1
Agricultor	84	41	30	4	1	8	
Obrero	28	6	13	3	5	1	
Empleado público	101	37	28	5	14	14	3
Empleado privado	67	29	17	3	7	10	1
Empleado por su cuenta	145	63	34	13	15	18	2
Ama de casa	159	46	59	11	24	17	2
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>251</b>	<b>203</b>	<b>41</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>11</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo de abril de 2000.

En lo que respecta a la opinión según ocupación en esta parte, los cuadros 19a y 19b muestran que los productores de tabaco están considerados como la más importantes organización por los autoempleados en mayor medida en un 25.1%, amas de casa con 18.3%, agricultores en 16.3%, empleados públicos, en 14.7%; en tanto son las amas de casa las que ubican a los productores de caña, con 29.1%, seguidas de los autoempleados y sucede lo mismo en los otros casos.

**(CUADRO 196)****NAYARIT. Organizaciones del sector campesino, consideradas las más fuertes -porcentajes-**

Ocupación	Total	La ARIC tabaquera	Los productores de caña	Los productores de maíz	Los productores de frijol	Los Comités Regionales Campesinos	Otra
Sin ocupación	3.70	3.19	4.93	2.44	2.82	1.41	18.18
Jornalero	6.17	8.37	5.91	2.44	4.23	2.82	9.09
Agricultor	12.96	16.33	14.78	9.76	1.41	11.27	0
Obrero	4.32	2.39	6.40	7.32	7.04	1.41	0
Empleado público	15.59	14.74	13.79	12.20	19.72	19.72	27.27
Empleado privado	10.34	11.55	8.37	7.32	9.86	14.08	9.10
Empleado por su cuenta	22.38	25.10	16.75	31.71	21.13	25.35	18.18
Ama de casa	24.54	18.33	29.06	26.83	33.80	23.94	18.18
Total	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo de abril de 2000.

En lo relacionado con las escolaridades de los entrevistados, en el cuadro 20 se observa que en la mayor parte de los casos destaca la opinión de aquellos entrevistados cuya escolaridad se encuentra en el nivel de secundaria completa, como se puede apreciar en quienes consideran a los tabaqueros como los más fuertes dentro del sector campesino, en un 19.1%, seguidos de aquellos con primaria incompleta, con 18.3%; en tanto para el caso de los productores de caña pesan más las opiniones de quienes tienen el nivel básico incompleto con 18.2%, seguidos de los que no han completado el nivel secundaria; y finalmente los que opinan que son los productores de frijol, como en el primer caso, son los de secundaria completa con un 23.9%, a los que siguen los de bachillerato que se ubican en 14.0% y los de primaria incompleta (12.6%) y completa (12.6%).

**(CUADRO 20)****NAYARIT. Escolaridad y opinión en torno a la organización más fuerte en la estructura del sector campesino del PRI**

Escolaridad	La ARIC tabaquera	%	Los productores de caña	%	Los productores de maíz	%	Los productores de frijol	%	Los Comités Regionales Campesinos	%	Otra	%	Total	%
Sin escolaridad	18	7.17	20	9.85	0	0	5	7.04	4	5.63	1	9.10	48	7.41
Primaria incompleta	46	18.33	37	18.23	7	17.07	15	21.13	9	12.68	2	18.18	116	17.90
Primaria completa	44	17.53	24	11.82	11	26.83	12	16.90	9	12.68	1	9.10	101	15.59
Secundaria incompleta	14	5.58	10	4.93	5	12.20	4	5.63	1	1.41		0	34	5.25
Secundaria completa	48	19.12	33	16.26	5	12.20	17	23.94	15	21.13	2	18.18	120	18.52
Bachillerato o equiv. Incompleto	13	5.18	10	4.93	2	4.88	6	8.45	5	7.04	1	9.10	37	5.71
Bachillerato o equiv. Completo	32	12.75	29	14.29	5	12.20	5	7.04	10	14.09	2	18.18	83	12.81
Licenciatura incompleta o curso	12	4.78	16	7.88	2	4.88	5	7.04	8	11.27	1	9.10	44	6.79
Licenciatura completa	23	9.16	23	11.33	4	9.76	2	2.82	8	11.27	1	9.10	61	9.41
Estudios de posgrado	1	0.40	1	0.49	0	0	0	0	2	2.82		0	4	0.62
<b>Total</b>	<b>251</b>	<b>100</b>	<b>203</b>	<b>100</b>	<b>41</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>648</b>	<b>100</b>
	<b>38.73</b>		<b>31.33</b>		<b>6.32</b>		<b>10.96</b>		<b>10.96</b>		<b>1.70</b>		<b>100</b>	

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ADASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

\* **El sector popular.**- El sector popular, considerado en lo general como el menos fuerte en cuanto a su presencia entre la sociedad, sector al que pertenece la ACASPEN, los entrevistados en su mayoría (239), consideran precisamente a esta organización como la más fuerte dentro del sector, lo que significa más de la tercera parte con el 38.9%, en segundo lugar la organización del magisterio (184) agremiada en la sección XX del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE), con una proporción que se aproxima a una tercera parte, con 28.4%, seguido de otro sindicato, el de la burocracia estatal y municipal (IIO) organizada en el Sindicato Unico de Trabajadores al Servicio del Estado y Municipios (SUTSEM) ubicándoles en un 17.0% y le siguen los profesionales y técnicos, los comerciantes en pequeño y las colonias populares (99 casos en total), lo que representa el 15.3%.

En cuanto a la fuerza más importante en opinión de los entrevistados teniendo en cuenta las edades de ellos, saltan a la vista cosas interesantes. En el cuadro 21 se observa que el grupo de los 20 a los 30 años, el que opina que la fuerza más importante del sector popular, con un 29.7%, seguido del grupo de los 30 a los 40, con 25.1%; en tanto que el magisterio de la sección XX y la burocracia del SUTSEM tienen mayor presencia entre los grupos de 40 a 50 y 20 a 30, los primeros en un 32.1 y 21.9% respectivamente y los segundos en 33.6 y 23.6%.

De manera más o menos parecida a los casos anteriores, la presencia de las distintas organizaciones entre las amas de casa es muy significativa, como se desprende de los cuadros 22a y 22b. Entre los entrevistados que ubican a la ACASPEN como una fuerza importante del sector popular, destacan las amas de casa con el 25.5%, los autoempleados con 19.2% y los agricultores con 14.2%; por su parte, entre los que señalan a la Sección XX del magisterio figuran también las amas de casa con 25.0%, los autoempleados con un 23.4% y los agricultores con el 19.0% y del lado del SUTSEM son los empleados públicos, con 28.2%, a los que les siguen los autoempleados que alcanzan el 21.8% y las amas de casa con 16.4%.

**(CUADRO 21)**  
**NAVARIT. Grupos de edad y opinión en torno a la organización más fuerte del sector popular**

Edad del entrevistado	No opinión	%	SUTSEM	%	ACASPEN	%	Magisterio Sección XX SNTSE	%	Profesionales y Técnicos	%	Comerciantes en pequeño	%	Colonias populares	%	Otra	%	Total	%
Mayor de 20/ menor de 30	1	50	26	23,64	71	29,71	39	21,20	10	37,04	6	16,67	6	16,67	3	21,43	162	25
Mayor de 30/ menor de 40	0	0	23	20,91	60	25,10	32	17,39	8	29,63	13	36,11	18	50	3	21,43	157	24,23
Mayor de 40/ menor de 50	1	50	37	33,64	57	23,85	59	32,07	5	18,52	8	22,22	7	19,44	3	21,43	177	27,31
Mayor de 50/ menor de 60	0	0	13	11,82	33	13,81	28	15,22	3	11,11	6	16,67	3	8,33	2	14,29	88	13,58
Mayor de 60	0	0	11	10	18	7,53	26	14,13	1	3,71	3	8,33	2	5,56	3	21,43	64	9,88
Total	2	100	110	100	239	100	184	100	27	100	36	100	36	100	14	100	648	100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo de abril de 2000.

**(CUADRO 22a)****NAYARIT. Ocupación y percepción social acerca de la fuerza de las organizaciones del sector popular**

Ocupación	No opinó	SUTSEM	ACASPEN	El Magisterio Sección XX	Los profesionales y técnicos	Los comerciantes en pequeño	Las Colonias populares	Otra	total
Sin ocupación		1	10	6	4	1	1	1	24
Jornalero		7	18	11	1	1	1	1	40
Agricultor		10	34	35		3	2		84
Obrero		6	11	9			2		28
Empleado público		31	32	22	5	5	4	2	101
Empleado privado		13	27	12	5	7	3		67
Empleado por su cuenta		24	46	43	7	13	9	3	145
Ama de casa	2	18	61	46	5	6	14	7	159
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>110</b>	<b>239</b>	<b>184</b>	<b>27</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>14</b>	<b>648</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 22b)****NAYARIT. Ocupación y percepción social acerca de la fuerza de las organizaciones del sector popular -porcentajes-**

Ocupación	No opinó	SUTSEM	ACASPEN	El Magisterio Sección XX	Los profesionales y técnicos	Los comerciantes en pequeño	Las Colonias populares	Otra	total
Sin ocupación	0	0.91	4.18	3.26	14.81	2.78	2.78	7.14	3.7
Jornalero	0	6.36	7.53	5.98	3.70	2.78	2.78	7.14	6.17
Agricultor	0	9.09	14.23	19.02	0	8.33	5.56	0	12.96
Obrero	0	5.45	4.60	4.89	0	0	5.56	0	4.32
Empleado público	0	28.18	13.39	11.96	18.52	13.89	11.11	14.29	15.59
Empleado privado	0	11.81	11.30	6.52	18.52	19.44	8.33	0	10.34
Empleado por su cuenta	0	21.81	19.25	23.37	25.93	36.11	25	21.43	22.38
Ama de casa	100	16.36	25.52	25	18.52	16.67	38.89	50	24.54
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.



Y en lo que corresponde a la presencia de las organizaciones con relación a la escolaridad de los entrevistados, en el cuadro 23 destacan las opiniones de aquellos que tienen una instrucción de nivel secundaria completa, exceptuando el caso de aquellos que consideran al SUTSEM, donde sobresale una parte importante que no tienen primaria completa. Por su parte, en el caso del magisterio, hay una buena parte de profesionistas, los que tienen instrucción a nivel de licenciatura. Fuera de lo anterior, hay afinidad en cuanto a los grupos, al considerar tanto a la ACASPEN como al magisterio y la burocracia como las más fuertes.

#### d) Los sectores en los municipios

Teniendo como referencia el conjunto, en los municipios las inclinaciones de la gente se orientan hacia reconocer en el sector obrero como el más fuerte al interior del PRI. En los cuadros 24 y 25, se puede apreciar que en **Santiago**, poco más de la mitad (109) de los entrevistados, que alcanza el 55.3% opinó que el sector obrero es el más fuerte a nivel municipal, otra parte menor (65) que el sector campesino, alcanzando el 33% y los que se inclinaron por el sector popular (22) alcanzaron sólo el 11.2%; por su parte en **Tepec-Xalisco**, de los 360 entrevistados la parte más importante (244), que alcanza el 67.8% coincidió con los del municipio anterior al señalar a los obreros como el sector más importante, seguidos de los que consideraron al sector campesino (66), lo que significa el 18.3% y en tanto que los del sector popular (45), alcanzando el 12.5% y; finalmente el caso de **Bahía de Banderas**, en el que, de 91 casos analizados, poco más de las dos terceras partes (64) consideran que los obreros son los más importantes, lo que representa el 70.3%, por su parte los que se inclinan por los campesinos (19), que ascienden a 20.9% y finalmente las percepciones en torno a las organizaciones del sector popular (7) como las más importantes ascienden a 7.7%. Con lo anterior es aun insuficiente el panorama, es necesario bajar al nivel de las organizaciones, con referencia a sus respectivos sectores de base en los municipios.

Con base en las estadísticas generales de la encuesta, puede decirse que existe una gran coincidencia con los municipios. Mientras que en lo general 64.3% señaló que es el sector obrero el más importante, sólo el caso de Santiago presenta diferencias a ubicarse con 55.3%; por otra parte, mientras que el 23.1% señaló al sector campesino en el nivel general, lo que no tiene correspondencia con los municipios que se sitúan por abajo del 20%, exceptuando el caso de Bahía de Banderas con el 20.9%; y finalmente los que se inclinan por el sector popular que en nivel general representa apenas el 11.4%, mientras que en los municipios, Santiago alcanza un porcentaje, Tepec se ubica un punto arriba y Bahía de Banderas apenas alcanza, muy por debajo con una diferencia de casi cuatro puntos.

**(CUADRO 23)**

**NAVARRIT. Escolaridad y opinión en torno a la organización más fuerte en la estructura del sector campesino del PRI**

Escolaridad	No opi- nd	%	SUTSEM	%	ACASPEN	%	Magisterio Sección XX SNTE	%	Profesio- nales y Técnicos	%	Comar- cianos en pequeño	%	Colonias popula- res	%	Otra	%	To- tal	%
Sin escolaridad	0	0	7	6.36	18	7.53	14	7.61	2	7.41	2	5.56	2	5.56	3	2.14	48	7.41
Primaria incompleta	0	0	25	22.73	40	16.74	35	19.02	2	7.41	5	13.89	4	11.11	5	35.71	116	17.90
Primaria completa	1	50	13	11.82	39	16.32	29	15.76	3	11.11	4	11.11	7	19.44	5	35.71	101	15.59
Secundaria incompleta	0	0	2	1.82	12	5.02	10	5.43	1	3.70	7	19.44	2	5.56	0	0	34	5.25
Secundaria completa	1	50	18	16.36	44	18.41	39	21.20	4	14.82	7	19.44	7	19.44	0	0	120	18.52
Bachillerato o equiv incom- pleto	0	0	5	4.55	13	5.44	14	7.61	2	7.41	3	8.33	0	0	0	0	37	5.71
Bachillerato o equiv completo	0	0	22	20	34	14.23	12	6.52	4	14.86	3	8.33	7	19.44	1	7.14	83	12.81
Licenciatura incompleta o en curso	0	0	8	7.27	16	6.69	12	6.52	2	7.41	4	11.11	2	5.56	0	0	44	6.79
Licenciatura completa	0	0	10	9.09	22	9.20	16	8.70	7	25.92	1	2.78	5	13.89	0	0	61	9.41
Estudios de posgrado	0	0	0	0	1	0.42	3	1.63	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0.61
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>110</b>	<b>100</b>	<b>239</b>	<b>100</b>	<b>184</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>100</b>	<b>36</b>	<b>100</b>	<b>36</b>	<b>100</b>	<b>14</b>	<b>100</b>	<b>648</b>	<b>100</b>
	0.31		16.98		36.88		28.40		4.17		5.56		5.56		2.16		100	

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 24)****NAYARIT. Grupos de edad y opinión en torno a la fuerza de los sectores, según municipio**

Municipio	Edad del entrevistado	No opinó	%	CTM	%	CNC	%	CNOP	%	TOTAL	%
<b>Santiago</b>	Mayor de 20 / menor de 30	1	100	25	22.9	13	20	6	27.27	45	22.84
	Mayor de 30 / menor de 40	0	0	31	28.4	9	13.8	7	31.82	47	23.86
	Mayor de 40 / menor de 50	0	0	33	30.3	18	27.7	8	36.36	59	29.95
	Mayor de 50 / menor de 60	0	0	9	8.26	13	20	0	22	11.17	
	Mayor de 60 años	0	0	11	10.1	12	18.5	1	4.54	24	12.18
	Total	1	100	109	100	65	100	22	100	197	100
		0.51		55.3		33		11.17		100	
<b>Tepic-Xalisco</b>	Mayor de 20 / menor de 30	2	40	64	26.2	12	18.2	10	22.22	88	24.44
	Mayor de 30 / menor de 40	1	20	56	23	13	19.7	11	24.44	81	22.5
	Mayor de 40 / menor de 50	1	20	72	29.5	18	27.3	15	33.33	106	29.44
	Mayor de 50 / menor de 60	0	0	32	13.1	13	19.7	9	20	54	15
	Mayor de 60 años	1	20	20	8.2	10	15.2	0	0	31	8.61
	Total	5	100	244	100	66	100	45	100	360	100
		1.39		67.8		18.3		12.5		100	
<b>Bahía de Banderas</b>	Mayor de 20 / menor de 30	0	0	25	39.1	2	10.5	2	28.57	29	31.87
	Mayor de 30 / menor de 40	0	0	19	29.7	7	36.8	3	42.86	29	31.87
	Mayor de 40 / menor de 50	0	0	8	12.5	3	15.8	1	14.29	12	13.19
	Mayor de 50 / menor de 60	0	0	6	9.38	6	31.6	0	0	12	13.19
	Mayor de 60 años	1	100	6	9.38	1	5.26	1	14.29	9	9.89
	Total	1	100	64	100	19	100	7	100	91	100
		1.10		70.3		20.9		7.69		100	

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 25)**

**NAYARIT. Ocupación y opinión en torno al sector más fuerte en la estructura del PRI, por municipio.**

Municipio	Ocupación	No opinó	%	CTM	%	CNC	%	CNOP	%	TOTAL	%	
Santiago	Sin ocupación		0	2	1.83	1	1.54		0	3	0.46	
	Jornalero		0	9	8.26	13	20		0	22	3.40	
	Agricultor		0	18	16.5	19	29.2	5	22.73	42	6.48	
	Obrero		0	2	1.83	2	3.08		0	4	0.62	
	Empleado público	1	100	16	14.7	3	4.62	3	13.64	23	3.55	
	Empleado privado		0	9	8.26	7	10.8	2	9.09	18	2.78	
	Empleado por su cuenta		0	30	27.5	12	18.5	8	36.36	50	7.72	
	Otro		0	23	21.1	8	12.3	4	18.18	35	5.40	
	Total		1	100	109	100	65	100	22	100	197	30.40
			0.51		55.3		33		11.17		100	
Tepic-Xalisco	Sin ocupación		0	7	2.87	7	10.6	5	11.11	19	5.28	
	Jornalero		0	6	2.46	7	10.6	1	2.22	14	3.89	
	Agricultor	1	20	19	7.79	10	15.2		0	30	8.33	
	Obrero	1	20	14	5.74	3	4.55	3	6.67	21	5.83	
	Empleado público		0	43	17.6	9	13.6	12	26.67	64	17.78	
	Empleado privado		0	28	11.5	3	4.55	7	15.56	38	10.56	
	Empleado por su cuenta		0	54	22.1	12	18.2	10	22.22	76	21.11	
	Otro	3	60	73	29.9	15	22.7	7	15.56	98	27.22	
	Total		5	100	244	100	66	100	45	100	360	100
			1.39		67.8		18.3		12.5		100	
Bahía de Banderas	Sin ocupación		0	0	2	3.13	0	0	0	2	2.20	
	Jornalero		0	0	3	4.69	2	10.5	0	5	5.49	
	Agricultor	1	100	4	6.25	5	26.3	1	14.29	11	12.09	
	Obrero		0	0	2	3.13	1	5.26	0	3	3.30	
	Empleado público		0	0	12	18.8	2	10.5	0	14	15.39	
	Empleado privado		0	0	6	9.38	4	21.1	1	14.29	11	12.09
	Empleado por su cuenta		0	0	15	23.4	1	5.26	3	42.86	19	20.88
	Otro		0	0	20	31.3	4	21.1	2	28.57	26	28.57
	Total		1	100	64	100	19	100	7	100	91	100
			1.10		70.3		20.9		7.69		100	

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

### e) Las organizaciones en los municipios

En los cuadros 26, 27 y 28, se observa que los distintos municipios observan tendencias parecidas al nivel general. De los 197 casos analizados en el municipio de **Santiago Ixcuintla**, al momento de consultarles su opinión con respecto a las organizaciones más fuertes por cada uno de los sectores del partido, se percibe como a las más importantes a los obreros de la industria del tabaco (54) y los de la industria eléctrica, el sindicato de la CFE (54), cuyo respectivo porcentaje se da en 27.4%, de modo que ambos acaparan más de la mitad de los entrevistados, y les sigue el sindicato de trabajadores del volante (46), que representa el 23.4%, lo que se explica en buena medida por la escasa presencia de núcleos sindicales organizados en el transporte, teniendo en cuenta que en este lugar los servicios han estado en manos de los mismos propietarios agremiados en un organismo patronal, la sección local de la industria de la construcción (27), que representa el 13.7% y finalmente el gremio de los alimentos y gastronomía (6), ubicados en mayor medida en el pequeño comercio de alimentos, antojitos y bebidas.

**(CUADRO 26)**

**NAYARIT. Opinión en torno a la organización obrera más fuerte, por municipio.**

Organización/municipio	Total	%	Santiago Ixtepec	%	Tepic- Xalisco	%	Bahía de Banderas	%
Albañiles	113	17.44	27	13.71	65	18.06	21	23.08
Electricistas	130	20.06	54	27.41	64	17.78	12	13.19
Industria del tabaco	123	18.98	54	27.41	58	16.11	11	12.09
Trabajadores gastronómicos	42	6.48	6	3.05	21	5.83	15	16.48
Trabajadores del volante	217	33.49	46	23.35	140	38.89	31	34.07
Otra	24	3.70	10	5.08	15	4.17	1	1.10
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>100</b>	<b>197</b>	<b>100</b>	<b>360</b>	<b>100</b>	<b>91</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

**(CUADRO 27)****NAYARIT. Opinión en torno a la organización obrera más fuerte del sector campesino**

Organización/municipio	Total	%	Santiago Ixcuintla	%	Tepic- Xalisco	%	Bahía de Banderas	%
La ARIC tabaquera	251	38.73	125	63.45	92	25.55	34	37.37
Los productores de caña	203	31.33	29	14.72	167	46.38	7	7.69
Los productores de maíz	41	6.33	1	0.51	21	5.83	19	20.88
Los productores de frijoll	71	10.96	21	10.66	41	11.38	9	9.89
Los Comités Regionales Campesinos	71	10.96	16	8.12	34	9.44	21	23.08
Otra	11	1.70	5	2.54	5	1.38	1	1.10
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>100</b>	<b>197</b>	<b>100</b>	<b>360</b>	<b>100</b>	<b>91</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

En el caso de **Tepic-Xalisco**, la mayor parte de las opiniones (140) situaron al gremio de los choferes, contrario a lo que ocurre en el municipio de Santiago, como la organización más importante, lo que representa más de la tercera parte con relación al total, con 39.0%, le siguen en importancia los trabajadores de la construcción (65) con 18.1% y los electricistas (64) con 17.8%, los trabajadores de la industria del tabaco (58), que en su mayor parte se concentra en el valle de Matatipac, en el que se asientan Tepic y Xalisco, con 16.1%, los trabajadores de la industria de alimentos (21) con 5.8%.

**(CUADRO 28)****NAYARIT. Opinión en torno a la organización popular más fuerte, por municipio.**

Organización/municipio	Total	%	Santiago Ixcuintla	%	Tepic- Xalisco	%	Bahía de Banderas	%
SUTSEM	110	16.98	36	18.27	62	17.22	12	13.19
ACASPEN	239	36.88	64	32.49	131	36.39	44	48.35
El magisterio Sección XX	184	28.40	55	27.92	108	30	21	23.08
Los profesionales y técnicos	27	4.17	10	5.07	15	4.17	2	2.20
Los comerciantes en pequeño	37	5.71	17	8.63	16	4.44	4	4.40
Las colonias populares	36	5.56	7	3.55	21	5.83	8	8.79
Otra	15	2.31	8	4.06	7	1.94	0	0
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>100</b>	<b>197</b>	<b>100</b>	<b>360</b>	<b>100</b>	<b>91</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

Por su parte en **Bahía de Banderas**, poco más de la tercera parte (31) de los entrevistados, consideró que el sindicato del transporte, que resulta lógico, dado el auge que ha tenido esta actividad, asociada a la economía sustentada en el turismo, por lo que no es gratuito que se exprese con mayor fuerza en 34.1%, siguiéndole en importancia el sindicato de la construcción (21) que se ubica en 23%, los gastronómicos (15) que representan el 16.5%, el sindicato de electricistas (12) con 13.2% y los de la industria del tabaco (11) con 12.1%.

En cuanto a las organizaciones campesinas las cosas no varían mucho, puesto que existe una correlación en términos de las tendencias especializantes en cada uno de los municipios que se está analizando; es decir, las organizaciones a las que se considera como las de mayor fuerza son sin duda representativas en cada uno de los municipios.

En el caso de **Santiago Ixcuintla**, la apreciación de la población entrevistada concuerda en buena medida con las condiciones del municipio, como principal productor de tabaco, por lo que no es de ninguna manera extraño que la ARIC tabaquera (125 casos), una organización campesina surgida a finales de los años noventa, en el marco de la CNC esté siendo considerada como la más fuerte por un 63.5% de los entrevistados, teniendo en cuenta a los productores de caña (29), en un municipio sin vocación para la producción de este cultivo, por parte del 14.7% de la población interrogada, mientras que los productores de frijol (21), son ubicados por una mínima parte que representa el 10.7% y finalmente, las estructuras propias del sector que funcionan como instancias de mediación entre los núcleos agrarios y las dirigencia estatal o el partido, conocidas como los Comités Regionales Campesinos (16), los que apenas alcanzan el 8.1% de los casos analizados.

En **Tepic-Xalisco** las cosas son diferentes, la visión va aparejada al las condiciones en que se desarrolla el ámbito regional en lo que concierne a las organizaciones campesinas. Contrario a lo que sucede en el caso anterior, acá la organización que es considerada como la más fuerte es la de los productores de caña (167), lo que representa poco menos de la mitad, con el 46.4%, lo que se corresponde en gran medida con la dinámica productiva entre estos dos municipios; en cambio, con una vocación muy pobre en la producción de tabaco, la organización de productores de este cultivo (92) ha sido considerada como la segunda más importante por parte del 25.6% de los entrevistados, en tanto que a los productores de frijol (41), los comités regionales campesinos (34) y los productores de maíz (21) estuvieron reconocidos como los grupos organizados dentro del sector campesino por 11.4%, 9.4% y 5.8%, después de los mencionados como parte del cuadro de los más importantes en el municipio de Tepic y Xalisco.

El caso de **Bahía de Banderas** es un caso interesante. En su territorio se ha asentado un grupo muy importante de personalidades que han tenido una importante participación en el sector campesino. El municipio mantiene una vocación marcada en cuanto a la producción de tabaco y hasta mediados de la década de los noventa la organización de productores representada por la ARIC (34) era considerada como la más importante por parte del 37.4% de los entrevistados, seguidos de los comités regionales campesinos



(21) que en opinión del 23.1% de los entrevistados estaba considerada como la segunda en importancia, en tanto que los productores de maíz (19) fueron ubicados enseguida, por parte del 20.9%, seguidos de los productores de frijol (9) y los productores de caña, ubicados por parte del 9.9% y el 7.7% como la cuarta y quinta organizaciones más importantes en forma respectiva.

En el caso del **sector popular**, quizá el que tiene una composición más heterogénea, es al mismo tiempo un sector identificado con la dinámica de vida urbana. Se compone básicamente de organizaciones emergentes entre otras de la clase media urbana, la burocracia federal y estatal, los grupos de profesionistas, así como una amplia gama de pequeños núcleos organizados en diferentes ámbitos de la vida urbana, entre los que figuran las organizaciones de colonos y los comerciantes en pequeño.

En el municipio de **Santiago Ixcuintla**, uno de los municipios más grandes y dinámicos de la entidad, la parte más importante de los entrevistados (64) percibe en la ACASPEN a la organización más fuerte, lo que representa el 32.5%, seguidos de los que consideran al magisterio (55) en esa posición, con un porcentaje de 27.9%, mientras que otra franja digna de considerarse (36 casos) le concede al sindicato de la burocracia estatal y municipal, el SUTSEM, el lugar de privilegio en lo que representa el 18.3%, en tanto que a los comerciantes en pequeño (17) un pequeño grupo del 8.6%, las organizaciones de profesionales y técnicos (10) que representan el 5.1% y las colonias populares (7) la parte menos numerosa que se traduce en 3.6%.

En **Tepic-Xalisco**, el punto principal de concentración de organismos populares, sucede algo parecido al caso anterior. La ACASPEN es considerada por una parte muy importante de los entrevistados (131) como la de mayor fuerza, en lo que represente el 36.4% del total; al magisterio por su parte se le sitúa en un segundo término según por una parte no menos numerosa (108), que representa el 30% con relación al total de entrevistados.

En el caso de **Bahía de Banderas** las cosas no son diferentes. Una amplia proporción de los entrevistados (44) considera a la ACASPEN como la organización más fuerte de este sector, en lo que representa el 48.4% del total de casos analizados, le sigue en importancia el magisterio de la sección XX del SNTE (21), con un 23.1%, en tanto que aquellos que vienen considerando al SUTSEM (12) constituyen una pequeña proporción que se encuentra ubicada en 13.2% de los casos, poco más que las organizaciones de colonos (8), lo que representa el 8.2%.

De lo revisado en forma anterior, tanto a nivel general como en cada uno de los municipios, se observan algunas constantes que conviene comentar. Primera, que tanto en la perspectiva general como en la particular, el sector obrero es considerado como el que mayor fuerza tiene, aun en lugares como Santiago, que se caracteriza por su distribución territorial y composición social rurales. En segundo lugar, al interior de los sectores es de tomarse en cuenta, que en el sector obrero, esté considerado por la mayor parte de los entrevistados el sindicato de trabajadores del volante a nivel general y que en los municipios presenta matices, como ocurre en el caso de Santiago, donde destacan los casos del gremio de la industria del tabaco

y los electricistas, cosa que no sucede en Tepic, donde la opinión de los entrevistados son los del volante y la industria de la construcción, seguidos de los electricistas, lógica que parece estarse siguiendo para el caso de Bahía de Banderas; del lado del sector campesino (cuadro 4.17), la presencia entre los informantes, de las organizaciones de productores especializadas de cobertura regional, como ocurre en con los productores de tabaco, en Santiago y Bahía de Banderas y de caña en Tepic, y la constante en los tres, de los comités regionales campesinos y; finalmente la consideración que se tiene en torno a la ACASPEN como la principal organización del sector popular (cuadro 4.18), que supera de acuerdo con la percepción de los informantes, su presencia como una constante a nivel general y el cada uno de los municipios seleccionados.

### **f) Las relaciones con el gobierno**

En este aspecto no cabe la menor duda de que existe relación entre las distintas organizaciones de base de origen priista y el gobierno. Sin embargo, esas relaciones no son igual de intensas entre las distintas organizaciones; como variadas son también las motivaciones que las propician. La ACASPEN ha mantenido desde su fundación relaciones con el gobierno en dos ámbitos de manera fundamental: el del transporte y por su pertenencia al sector popular del PRI en el ámbito político. La encuesta da cuenta, según se muestra en el cuadro 29, que casi la mitad de los entrevistados señalaron que la dinámica de relaciones entre el gobierno y la ACASPEN ha sido de apoyo mutuo (265 casos), lo que representa en términos relativos el 40.9%, lo que implica que dichas relaciones se suceden en un contexto de intercambios entre la organización y las distintas dependencias del gobierno con las que se enlaza; seguidos de quienes opinaron que el gobierno les protegía (182), lo que viene a representar casi la tercera parte con relación al total de los casos con 28.1%, más esto es posible en la medida que hay funcionarios de los distintos niveles de gobierno vinculados en forma directa con la organización, que no necesariamente son parte de ella pero están articulados a través de distintas vías; mientras que aquellos que opinaron que la ACASPEN tenía una influencia considerable sobre el rumbo del gobierno (54) se acercaban apenas a la décima parte con el 8.33% y, finalmente los casos en que se señaló o se negó cualquier tipo de relación (45 casos) que constituye una parte poco significativa, que se sitúa en el 6.94%. Llama la atención por otro lado el caso de los informantes que plantearon la existencia de relaciones en dos formas, la protección del gobierno y la de intercambios y apoyos mutuos, 102 casos que representan el 15.7%.

**(CUADRO 29)****NAYARIT. Relaciones entre la ACASPEN y el GOBIERNO, según grupos de edad**

Relaciones/edades	Total	%	Mayor de 20/ Menor de 30	Mayor de 30/ Menor de 40	Mayor de 40 / Menor de 50	Mayor de 50 / Menor de 60	Mayor de 60 años
El gobierno los protegía	182	28.09	37	41	55	31	18
Se brindaban apoyo entre sí	265	40.90	58	69	69	41	28
La ACASPEN influía en las decisiones del gobierno	54	8.33	18	11	15	4	6
No tenían ninguna relación	45	6.94	12	12	12	5	4
Otra	102	15.74	37	24	26	7	8
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>100</b>	<b>162</b>	<b>157</b>	<b>177</b>	<b>88</b>	<b>64</b>
	100		25	24.23	27.31	13.58	9.88

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

En los municipios seleccionados, se observa un comportamiento más o menos semejante al que ocurre en el nivel general, salvo en el caso de Santiago. Según las estadísticas del cuadro 30, el 31.9% opina que el gobierno protegía a la ACASPEN, 28.9 que existía una relación en la que ambas partes necesitan la una de la otra, en tanto que la influencia de esta organización sobre el gobierno es posible únicamente para el 9.1% y como en el caso general, sobresalen aquellos que opinan que la relación es más compleja y se expresa de varias formas, con el 26.3% de los casos; por lo que respecta a Tepic-Xalisco, las cosas más o menos se asemejan con el nivel general: el 48.3% de los entrevistados opinaba que había una relación de complementariedad y apoyo mutuos, frente a un 27.5% que opinaba en términos de que el gobierno les protegía y una muy mínima parte que afirmó que la ACASPEN influía sobre el gobierno y un porcentaje similar que habló de las distintas posibilidades; y finalmente en el caso de Bahía de Banderas: en este municipio, el 37% dijo estar seguro de que existía la relación de apoyo mutuo entre el gobierno y esta organización, seguidos de quienes opinaron que la relación tenía varias facetas con 23.0%, los que sostuvieron que el gobierno le brindaba protección que representan el 21.9%, entre lo más relevante, de acuerdo con el cuadro 31.

**(CUADRO 30)****NAYARIT. Opinión en torno a las relaciones entre el gobierno y la ACASPEN, por municipio**

Relaciones/edades	Total	%	Santiago Ixcuintla	%	Tepic/ Xalisco	%	Bahía de Banderas	%
El gobierno los protegía	182	28.09	63	31.98	99	27.5	20	21.98
Se brindaban apoyo entre sí	265	40.90	57	28.93	174	48.33	34	37.36
La ACASPEN influía en las decisiones del gobierno	54	8.33	18	9.14	30	8.33	6	6.59
No tenían ninguna relación	45	6.94	7	3.55	27	7.5	10	10.99
Otra	102	15.74	52	26.40	30	8.33	21	23.08
Total	648	100	197	100	360	100	91	100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

Entre la información de nivel general y aquella que se considera sólo para los municipios existen grandes coincidencias. Cabe destacar la mayor importancia que representó para los entrevistados, la forma de relación de apoyo mutuo, que en el nivel general y en los municipios, salvo el caso de Santiago, representa poco menos de la mitad de los entrevistados, seguido de la idea en torno a que el gobierno protege a la organización, que por cierto es la idea más difundida entre los informantes. Efectivamente, entre los informantes prevalece la idea de que entre el gobierno y las organizaciones se crean, a partir de la necesidad de las organizaciones en su afán de sobrevivir y sacar las mayores ventajas y el gobierno en aras de su reproducción, relaciones de intercambio en un movimiento de "ida y vuelta". En este caso, para las organizaciones existen mediaciones, expresadas por una parte a través de los líderes y por otra las instancias del partido o las cabezas de sector.

**(CUADRO 31)**  
**NAVARIT. Escolaridad y opinión en torno a las relaciones entre la ACASPEN y el GOBIERNO**

Relaciones/ edades	Total	%	Sin escolaridad	Primaria incompleta	Primaria completa	Secundaria incompleta	Secundaria completa	Bachillerato o equiv incompleto	Bachillerato o equiv completo	Licenciature incompleta o en curso	Licenciature completa	Estudios de posgrado
El gobierno los protege	182	28.09	7	36	28	13	36	10	22	11	18	1
Se brindaban apoyo entre si	265	40.9	20	47	36	15	50	12	30	19	33	2
La ACASPEN influye en las decisiones del gobierno	54	8.33	6	5	9	2	11	4	8	6	2	1
No tenían nin- guna relación	45	6.94	3	8	10	2	7	3	5	3	4	
Otra	102	15.74	12	20	18	1	16	8	18	5	4	
<b>Total</b>	<b>648</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>116</b>	<b>101</b>	<b>33</b>	<b>120</b>	<b>37</b>	<b>83</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>4</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

## g) Las relaciones con el PRI

Teniendo en cuenta lo revisado en el apartado anterior, ACASPEN es de una organización con un importante peso específico, el cual se hace valer en momentos de acuerdo con la lógica de funcionamiento del poder tanto en las coyunturas electorales como en la vida cotidiana, afectando el rumbo del partido en lo político, en la toma de decisiones en su interior. Según lo que se ve en los cuadros 31 y 32, la percepción de la mayor parte de los entrevistados, las cosas no están muy claras con relación a la fuerza de la ACASPEN y sus relaciones con la estructura partidaria. En ese sentido la parte más importante de los encuestados (267) sugieren que existe, como en el caso del gobierno, una relación de dependencia de la ACASPEN con respecto del PRI, puesto que éste incide en buena medida sobre su vida interna, opinión que representa el 41.2%; en segundo término, una buena parte de entrevistados (165), la cuarta parte de ellos, 25%, se dijeron poco enterados acerca de cualquier forma de relación, apuntando sobre las distintas formas, que incluyen la complementariedad, la influencia de la organización sobre el partido y la relación que se centraba sobre intereses concretos, en coyunturas también muy concretas; en tercer lugar aparecen aquellos (108) que le asignan a la ACASPEN una fuerza tal, capaz de incidir en la vida interna del partido, sobre todo en los momentos que se debían tomar decisiones de trascendencia, principalmente en el plano electoral que representan el 16.7%; enseguida se encuentran quienes consideraron que la relación es en mayor medida coyuntural (79), que al mismo tiempo no es muy estrecha y tampoco es permanente, expresada únicamente en elecciones, lo que confirma en parte las versiones de distintos informantes, en el sentido que la organización participa en las cuestiones operativas, sobre todo en la movilización de ciudadanos en campañas electorales, lo que representa el 12.2% y finalmente los casos en los que se consideraba ninguna relación, cuyo porcentaje no llega siquiera a los diez puntos. En cada uno de los municipios opera una tendencia muy semejante al caso general. En Santiago el 36.5% de los entrevistados opinó que el partido incide en el rumbo de la ACASPEN, otra parte importante que representa poco más de la cuarta parte, es decir, 25.5% del total, dijo que la relación se presentaba a partir de la variedad de formas ya señaladas y una parte menor, el 15.2% diría que la relación no es permanente, que sólo en las elecciones, seguido de las opiniones en el sentido de la influencia de la organización sobre el partido que se da entre un 14.7% de los informantes; es de destacarse el caso de Tepic, en el que la idea de la incidencia del partido sobre la organización se presenta de manera más marcada que en los otros municipios, en un 43.9%, frente a las varias formas de relación que representan el 22.5% y la idea de que ACASPEN juega un papel determinante al seno del partido que se expresa en 20.2% y una décima parte que señala la relación de tipo coyuntural; y finalmente el caso de Bahía de Banderas donde el 40.6% dijo que el partido estaba pesaba sobre la organización, el 32.9% que se inclinó por las varias formas de relación, la décima parte por un tipo de relación coyuntural y sobre la base de intereses específicos y arreglos que posibilitan a cada una de las partes el acceso a determinadas cosas

y finalmente el 6.6% que opinaban que esta organización tenía la fuerza suficiente para incidir en la marcha del partido tanto en su acontecer cotidiano como en las distintas coyunturas electorales.

### (CUADRO 32)

#### NAYARIT. Opinión en torno a las relaciones entre el PRI y la ACASPEN, según municipio

Tipo de relación/ municipio	Total	%	Santiago Ixcuintla	%	Tepic/ Xalisco	%	Bahía de Banderas	%
La Acaspen determinaba las cosas en el partido	108	16.67	29	14.72	73	20.28	6	6.59
El partido incidía en la vida de la Acaspen	267	41.20	72	36.55	158	43.89	37	40.66
No era estrecha ni permanente, solo en elecciones	79	12.19	31	15.74	38	10.56	10	10.99
No había ninguna relación	16	2.47	3	1.52	7	1.94	6	6.59
Otra	13	2.01	8	4.06	3	0.83	2	2.20
Varias	165	25.46	54	27.41	81	22.5	30	32.97
Total	648	100	197	100	360	100	91	100

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Imagen Pública de ACASPEN, realizada los meses de marzo y abril de 2000.

## 4.7. La visión de conjunto

En la lista de trabajos y testimonios analizados anteriormente, como en los datos que arroja la encuesta que se aplicó en cada uno de los municipios seleccionados, existen algunos elementos comunes, los que conviene revisar con detenimiento, en aras de arribar a una conclusión parcial para cerrar el presente capítulo.

El ensayo de Martín Sánchez (Ibíd.), ilustra con amplitud la situación que prevalece en lo relacionado con la necesidad de estudios serios sobre las distintas problemáticas que se viven en el campo de la política. Este autor toma a la ligera el concepto de **cacique** y lo aplica en dos niveles, al señalar la existencia de un gran cacicazgo a nivel estatal, en manos de Emilio M. González a quien etiqueta como "**el gran cacique**", en cuyo entorno giran los pequeños cacicazgos, entre los que se encuentra Liberato Montenegro Villa, el personaje más destacado en el ámbito magisterial, José Félix Torres Haro, fundador y dirigente máximo de los transportistas, y Rigoberto Ochoa Zaragoza, uno de los líderes obreros que, después de Emilio González ha sido uno de los políticos locales que más han destacado en la política local y nacional al haber ocupado posiciones en el Comité Ejecutivo Nacional de la CTM. En ese sentido, insiste hasta el cansancio en etiquetar a estos líderes de masas, como los "pequeños caciques", poniendo en el tapete este tema por la vía de

las elecciones, al señalar por otro lado la eventualidad en la desaparición física de Emilio M. González y el relevo en "el cacicazgo", en el centro de la disputa de estas personalidades. Sin embargo, no es el único caso, el uso del concepto, como mero cliché ha sido recurrente, sobre todo en el caso de los políticos, como ocurre en los casos de Jorge Vega (loc. cit.), el exacaspenista de Tuxpan, para quien toda estructura de poder prefigura un cacicazgo, claro está, dentro de la esfera del priismo estatal, o como lo hace Ceferino Ramos, el dirigente histórico del Partido Acción Nacional, quien no duda en lo más mínimo al calificar a los distintos cabezas de grupo como caciques, tal como lo hace con José Félix Torres Haro o con Rigoberto Ochoa Zaragoza, ambos convertidos en dos de los principales personajes de la vida política en la entidad durante los últimos diez años.

Tanto las organizaciones como sus líderes, son identificados a partir de colocarles una serie de adjetivos. Para la mayoría de los autores y testimonios revisados los líderes han merecido una variedad de calificativos: "patriarcas" (Rea Rodríguez, *Ibíd.*), "hombres fuertes" (Camarena, *Ibíd.*) "caciques" (Sánchez, *Ibíd.*, Rea Rodríguez, *Ibíd.*) y sus organizaciones son identificadas como "grupos" simplemente (Pacheco, 1988), "grupos de interés" (Camarena, *Ibíd.*) o "grupos de presión" (Pacheco, 1988). Finalmente estos calificativos no quedan del todo sustentados. De entrada no hay una problematización que conlleve la revisión de distintos autores y enfoques sobre los temas y se parte de manera poco ortodoxa de analizar en forma separada tanto a los líderes como a sus organizaciones, uniéndolos de modo lineal para sustentar sus aseveraciones. En términos generales, no existe detrás de ellos, en primer lugar, un importante desarrollo teórico, y en segundo, tampoco aportan evidencia alguna que oriente al lector y le ubique con precisión frente a los fenómenos aludidos.

Por otra parte, el dimensionamiento que la sociedad hace al ser interrogada en torno a la dinámica interna del PRI y sus organizaciones de base, tiene su parte interesante. Si se ve el nivel de la estructura sectorial llama la atención el hecho de que el sector obrero, tanto a nivel general como en cada uno de los municipios analizados, sea el que se le considera como el más fuerte (64.4%), en tanto que, como una gran paradoja, aparece el caso del sector campesino sin un peso considerable (23.1%), por lo menos en la opinión de la mayor parte de los entrevistados, frente a la realidad de económica que muestra la base sustentada en el medio rural, considerado como el segundo más importante y no se considere, en cambio, al sector popular (11.4%) que ha sido sin duda el más dinámico y el que mayor crecimiento ha experimentado en los últimos veinte años, sobre todo a partir de las transformaciones operadas en el ámbito económico social y territorial, teniendo en cuenta sobre todo que este sector

Llama también la atención que entre los informantes, curiosamente, no se tiene una idea clara acerca de las distintas organizaciones de base, salvo en el caso de las organizaciones obreras de la CTM a la que se asocia con las principales figuras políticas del PRI en Nayarit. Llama mucho la atención que las organizaciones, aun cuando para la gente no tienen rostro, sean asociadas rápidamente con las figuras que



históricamente han sido las representativas de ellas. La sociedad apunta hacia organizaciones e identifica, por ejemplo:

*a).- los gremios de la industria del tabaco por Rigoberto Ochoa e Ignacio González Barragán; b).- os electricistas del Sindicato Único de Trabajadores Electricistas en la República Mexicana (SUTERM), por los Fernández, Marco Antonio, padre e hijo, que en los últimos veinte años han ostentado la representación; c).- los gremios de transportistas a través de José Manuel Rivas Allende; d).- organizaciones campesinas de influencia muy localizada, como la ARIC tabaquera, a través de Magdalena Hinojosa y Santos Navarro Ruiz; e).- los productores de caña del valle de Matatipac y los valles de Santa María del Oro, con personalidades como Javier Carrillo Casas y Alejandro González Sánchez; f).- la burocracia estatal y municipal en la figura de Águeda Galicia; g).- la sección XX del SNTE, mediante Liberato Montenegro Villa; h).- organizaciones de profesionales y técnicos por Antonio Echevarría, su principal promotor desde mediados de los años ochenta, siendo parte del Gobierno de Emilio González y; i).- la ACASPEN, asociada a la figura destacada de José Félix Torres Haro.*

Por el modo en que se relaciona a las organizaciones a partir de sus cabezas visibles; por lo revisado en las lecturas y los resultados que arroja la encuesta, todo parece indicar que en la memoria colectiva están muy presentes las figuras de los líderes de cada uno de los grupos y su peso en algunos de los casos es considerable; pero al mismo tiempo, da la impresión que estos personajes han propiciado una dinámica en la que al interior de la estructura sectorial y en el partido en general, existan conexiones directas con las instituciones del gobierno en sus distintos niveles, aprovechando el peso importante de sus principales figuras y el establecimiento de un esquema de relaciones, basado en el intercambio de bienes de distinta índole que se convierte en la correa de transmisión, facilitando así el funcionamiento del sistema. Para el caso de la ACASPEN habría que señalar la relación que es reconocida por los propios transportistas, en la que la organización aporta de sus propios recursos, sea en dinero o en especie, a cambio de obtener condiciones ventajosas en su ámbito de operación y en menor medida posiciones políticas.

De acuerdo con los documentos y testimonios que se han revisado, la opinión que ha tenido mayores adeptos es la que la ubica como una gran fuerza a la que se le atribuye un gran poder político, ligándolo a la presencia del liderazgo ejercido por Félix Torres Haro, cuyo papel dentro de la organización ha sido juzgado de distintas maneras, con el predominio de las visiones que le sitúan como "líder moral", en lo que ha contribuido en buena medida la prensa.

De acuerdo con lo revisado en este capítulo, en la opinión de una diversidad de personalidades y un importante segmento social a través de la encuesta, a partir de la muestra seleccionada, la ACASPEN y sus líderes, a través de sus respectivas trayectorias partidarias, y de su accionar político ligado con el poder, se han constituido en piezas clave, junto con otros sujetos sociales, en cada uno de los ámbitos en que han tomado parte a lo largo de su historia.

Sin embargo, lo anterior conforma apenas una visión parcial de la problemática objeto de análisis, por lo que es necesario ir más allá e indagar sus logros políticos vistos en tres distintas esferas de actuación como núcleo social. Es necesario ahora confrontar estas opiniones, que en cierto modo implican una pequeña

muestra de la situación, con los logros obtenidos por esta y otras organizaciones en diferentes niveles de gobierno y la administración pública, teniendo en cuenta en mayor medida los cargos de elección popular, la administración pública y la incidencia sobre las políticas públicas en materia de transporte.

## CAPÍTULO 5

# LOS LOGROS POLÍTICOS DE LA ACASPEN

### Introducción

El presente capítulo está pensado en la idea de contar con un seguimiento de la trayectoria seguida por la ACASPEN -y sus personajes más importantes en la esfera política- en lo que corresponde al periodo de estudio que abarca prácticamente la década de los ochenta y parte de los noventa, teniendo como puntos de referencia los distintos niveles de organización gubernamental.

A lo largo de la existencia de esta organización de transportistas, el núcleo que históricamente la viene dirigiendo ha privilegiado tres aspectos: mantener la supremacía dentro del sector, ampliar su cobertura y mantener intacta su relación en correspondencia con su origen, con el Partido Revolucionario Institucional (PRI), y por extensión, con las distintas instancias en los distintos niveles de gobierno.

En concordancia con ello, como se ha logrado dar cuenta en el tercer capítulo, esta organización ha tenido una cobertura casi total en los municipios de la entidad, confiando su destino a dos cosas de manera fundamental:

*a) Su pertenencia, como pieza clave de un órgano corporativo de carácter partidario, el Partido Revolucionario Institucional (PRI); y, b) sus vínculos, a través de ello, con el poder en sus distintas expresiones apoyándose en algunas de sus principales figuras que, a la vez, se han constituido en agentes de intermediación social y política entre su base social y el poder público en los distintos niveles.*

Como suele ocurrir en toda organización de masas inmersa en un esquema partidista -rasgo que distingue a la mayor parte de las organizaciones de transportistas de Nayarit-, la participación en política se constituye en un recurso útil para acceder a condiciones favorables en la operación de los distintos ámbitos de participación: ventajas en las condiciones económicas y su espacio de servicio, además importantes lazos de comunicación con quienes toman las decisiones. En esa tesitura, la ACASPEN y sus miembros han sido celosos y leales al partido que les abrió el espacio de participación. Para ellos, el sentido de pertenencia al PRI adquiere un alto significado a partir del momento en que sus actividades llegan a ser recompensadas de diferentes modos.

Al paso de los años, la situación resultaría ventajosa al cumplirse una serie de compromisos entre la organización y el partido, prolongándose hacia los distintos niveles de gobierno en el estado que, al mismo

tiempo, se traducían en escenarios de mayor certidumbre y estabilidad en su acción cotidiana, además de una sensación de mayor seguridad en su campo de operaciones<sup>212</sup>.

El acceso a cargos directivos en el ámbito partidario, tanto en el nivel estatal como municipal, por parte de algunos de los principales dirigentes de la ACASPEN, es considerado de un alto valor; pero aún más lo es el acceso a cargos de elección popular o a posiciones en las administraciones estatales y municipales. En este último caso, la organización ha privilegiado ciertas áreas a partir de su campo específico de operaciones; esto es, la dirección de tránsito y transportes en el ámbito estatal, así como las delegaciones en los municipios más importantes.

Como toda organización priista surgida en los momentos de auge del corporativismo estatal, con una entera visión monopólica que, en realidad no opera, puesto que existe la competencia -como se ha observado en el tercer capítulo-, para la ACASPEN adquiere una importancia singular el hecho de estar cerca, o en contacto con las personalidades clave y las instancias centrales en la toma de decisiones sobre la materia, al punto de buscar incidir en el desarrollo y aplicación de las distintas políticas en materia de transporte público en el ámbito estatal.

De acuerdo con el propósito del capítulo, su contenido está organizado de manera tal, que se recogen y cubren cada uno de los aspectos señalados al principio, observados a través del tamiz de los logros políticos. Su estructura está dada en un orden que obedece a varios factores. El primero de ellos se relaciona con los distintos niveles de organización gubernamental, identificando un nivel general, representado por los cargos en el gobierno estatal, incluyendo el principal que es el de la gubernatura; un nivel intermedio, representado por los cargos al congreso del estado y las presidencias municipales; y, el nivel básico, que se desprende de los cargos obtenidos en los cuerpos edilicios, teniendo en cuenta, para el caso, los cargos de regidores.

Ahora bien, teniendo identificadas las estructuras de gobierno en los distintos niveles, y los participantes en éstas así como sus organizaciones de origen, se presentará, primero, la parte general, expuesta a partir de la presencia de cada uno de los tres grandes sectores en que se encuentra estructurado el PRI. En otras palabras, la información vista con referencia en el conjunto de las fuerzas sociales y grupos que integran el Partido. Este primer nivel de aproximación tiene la utilidad de poner en la balanza a cada uno de los sectores, buscando, sobre todo, dilucidar la fuerza del sector popular del cual forma parte la ACASPEN desde el momento de su fundación. Por otra parte, el nivel particular permitirá dar cuenta de la presencia que, entre el conjunto, ostenta cada una de las organizaciones de masas teniendo como entorno de referencia el marco partidario.

---

212 Para la ACASPEN un factor de máxima preocupación es el que se relaciona con los riesgos que implican los escenarios de libre competencia en los distintos modos de transporte. A partir de ello sus acciones se han encaminado en todo momento evitar, hasta donde les es posible, el arribo de nuevas organizaciones o el fortalecimiento de las ya existentes.

Abordar las cosas del modo planteado tiene sus ventajas. La primera estriba en la posibilidad de obtener, en forma más o menos precisa, elementos que permitan determinar el peso específico del sector popular, a nivel del partido, y de la ACASPEN dentro del conjunto de las organizaciones de masas de su sector en comparación con las más relevantes, con referencia a este mismo que, para el caso, será la estructura partidaria; escudriñado todo ello a la luz de los ámbitos de interacción seleccionados. Posteriormente, en el nivel básico, se realiza el mismo ejercicio para los municipios seleccionados: Tepic-Xalisco<sup>213</sup>, Santiago y Bahía de Banderas<sup>214</sup>.

En resumen, el capítulo se orienta a analizar la problemática desde tres distintos ángulos, traducidos en logros desde la perspectiva política. Para ello se parte, en forma operativa, del nivel más general, que incorpora la visión desde la perspectiva de la entidad federativa, con referencia, también, a los tres grandes sectores en que se encuentra estructurado el PRI. De ahí se desprendería hacia el nivel local en que se trataría, en buena medida, de situar la importancia, en el contexto sectorial, de cada una de las organizaciones<sup>215</sup> de masas.

Finalmente, el orden de exposición que se ha planteado para el capítulo está dado a partir de lo general, representado por la entidad, pasando por el nivel regional hasta llegar al nivel particular, representado por cada uno de los municipios seleccionados para el análisis.

213 Como se indica en la parte introductoria, Tepic y Xalisco, aun cuando son dos municipios, por la cercanía geográfica y el conjunto de relaciones que se vienen construyendo entre ambos, en los distintos órdenes, se asumen por lo tanto, como parte de una unidad territorial integrada económica, política y socialmente.

214 Compostela-Bahía de Banderas es un núcleo territorial que hasta antes de 1990 estaba integrado en un solo municipio, Compostela. De ahí, en 1990 surge Bahía de Banderas, el municipio más joven de la entidad, el cual se encuentra enclavado en uno de los puntos más importantes y dinámicos de la región, como consecuencia de su ubicación en el área de influencia del polo turístico de Puerto Vallarta. Ello ha motivado que el municipio venga ocupando un sitio estratégico para los transportistas, ubicándosele en la ruta de cada una de las organizaciones que buscan expandirse.

215 Los aspectos señalados se presentan puntualmente del modo que sigue:  
Nivel "a"

- Logros obtenidos como corporativo
- + Contribución o participación directa en el diseño e impulso de políticas públicas en materia de transporte, en condiciones favorables para ellos.

- + El arribo a la dirección y conducción de los organismos encargados de la toma de decisiones con representación

1.- La participación en distintos órganos de gobierno

2.- La participación como fuerza decisiva en órganos autónomos colegiados o cuerpos consultivos

Nivel "b"

Logros obtenidos a nivel individual, por algunos de sus miembros

- + Acceso a cargos de elección popular
- + Acceso a cargos en la administración pública en distintos niveles
- + Acceso a órganos de representación a nivel de sector y del partido.

## 5.1. El reparto del poder

### 5.1.1. Consideraciones generales en torno a los cargos públicos

De acuerdo con los propósitos planteados en la investigación, el período se ha dividido en dos grandes subperíodos, los cuales, a su vez, se subdividen en dos fases trienales en razón de la estructuración de los períodos constitucionales de gobierno municipal<sup>216</sup>; esto es, con referencia al tiempo de duración de los gobiernos estatales, las gubernaturas, lo que equivale a cuatro períodos de gestión legislativa estatal y ejercicio de gobierno municipal que, para el caso Nayarit, se encuentran empalmados en el tiempo. De esta manera estamos hablando de que a lo largo del período han pasado 2 gobernadores, 116 presidentes municipales y, a la par de éstos, se han integrado igual número de órganos de cabildo y ayuntamientos, a los que se han incorporado alrededor de 1,500 personas, del más diverso origen, como regidores de mayoría y de representación proporcional. A lo largo de seis períodos legislativos han entrado en funciones un total de 152 diputados locales, de los cuales 110 han sido por el principio de mayoría y, los 42 restantes, por la vía de la representación proporcional que, por ley, han sido los espacios a los que vienen accediendo, en mayor medida, los partidos de oposición. Al mismo tiempo, como consecuencia de los vaivenes de la política y la particularidad de las coyunturas electorales, se han tenido que conformar un par de equipos de gobierno, en el ámbito estatal, con la participación de no menos de 200 personas. Éstas se han integrado como funcionarios en los distintos niveles, desde secretarios de estado, pasando por directores y jefes de departamento, hasta llegar a las jefaturas de oficina. Todo sobre la base de la incorporación de cada uno en función de las redes políticas, los grupos de amigos y los compromisos de grupos, lo que ha implicado el concurso de distintas fuerzas para su conformación, así como la utilización de una gama de criterios que tienen que ver con lo señalado para el caso del gobierno del estado.

Por otra parte, es necesario mencionar que, en el período, coinciden, también, un par de elecciones presidenciales, en el ámbito general, y cuatro elecciones legislativas de carácter federal, en una de las cuales, uno de nuestros personajes políticos tomó parte como candidato a diputado federal, habiendo ocurrido esto a mediados de la década de los ochenta, siendo, hasta esos momentos, secretario general del gobierno en turno, en el período de 1981 a 1987.

---

<sup>216</sup> Los subperíodos están dados en razón de los sexenios gubernamentales. En este caso, se tiene en cuenta para la primera parte el sexenio de Emilio M. González (1981-1987) y la segunda por el gobierno de Celso H. Delgado Ramírez (1987-1993).

## 5.1.2. La ACASPEN y el acceso a cargos en la administración pública

A lo largo de su historia, y la del propio PRI en Nayarit, parece ser que la fuerza de las organizaciones de base ha tenido que ver con la mayor o menor eficiencia en la dinámica de control social establecida desde los centros de poder nacional y estatal, como práctica común heredada del México posrevolucionario.

Como consecuencia de lo anterior, la ACASPEN ha logrado constituirse en una de las organizaciones con una –aparente– mayor influencia en opinión de algunos de los segmentos sociales, tanto del ámbito partidista como de la sociedad misma, situándola como una organización importante en el acontecer cotidiano: en el ejercicio del poder público, sobre la dinámica interna del PRI, y en la capacidad de gestión, en particular en las áreas relacionadas con su ámbito de competencia como lo es el transporte público.

A lo largo de los dos grandes momentos del periodo, se integraron dos equipos de gobierno. En cada uno de los momentos se hacen presentes las distintas organizaciones a través de algunos de sus miembros. De acuerdo con los registros con que se cuenta, en el primer momento del periodo, en el que está comprendido el gobierno de Emilio González -1981 a 1987-, la conformación de su equipo de gobierno constó con una mayor presencia de cuadros provenientes de una diversidad de organizaciones, la mayor parte, sin embargo, perteneciente al sector popular, como se aprecia en el cuadro 33. En la integración de su gobierno Emilio González convocó abiertamente a las distintas fuerzas sociales y a los grupos políticos más influyentes y a los cuadros políticos más connotados de su partido, según el testimonio de un informante<sup>217</sup>. Curiosamente, dentro de su equipo de gobierno no figuró ningún líder obrero más allá de la presencia de él mismo en su calidad de gobernador de la entidad; el sector campesino tuvo solamente tres posiciones. Aquí cabe destacar que José Félix Torres Haro se incorpora como Secretario General de Gobierno y su presencia, en esta posición, fue clave para que los transportistas fuesen tomados en cuenta a la hora de nombrar al responsable del Tránsito y los transportes en Nayarit. Aunque el gobernador convocó, Félix tuvo la libertad de proponer candidatos al cargo, para obtener, más tarde, sin el mayor problema, la aprobación de parte del primero. Al mismo tiempo, tuvo en sus manos la posibilidad de incidir en los nombramientos de otros funcionarios, como sucede en el caso del vocero del gobierno, donde colocó a un compañero transportista<sup>218</sup>.

<sup>217</sup> Antonio Pérez Peña, comunicación personal: Tepic, Nay., enero de 2000.

<sup>218</sup> José Félix Torres Haro, Comunicación personal: Tepic, Nay., abril de 2000.

**(CUADRO 33)****NAYARIT. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO DE EMILIO M. GONZALEZ, POR SECTOR Y ORGANIZACIÓN DE PERTENENCIA DE SUS FUNCIONARIOS 1981-1987**

<b>NOMBRE DEL FUNCIONARIO</b>	<b>CARGO</b>	<b>SECTOR</b>	<b>ORG. DE BASE</b>
EMILIO M. GONZALEZ PARRA	GOBERNADOR	Obrero (CTM)	Sindicato de Telegrafistas
José Feliz Torres Haro	Secretario General de Gobierno	Popular	ACASPEN
Rafael Pérez Cárdenas	Sub y Secretario General de Gobierno		
Juan Lara Castañeda	Director de Tránsito y Transportes	Popular	ACASPEN
Armando Trigueros Guerrero	Director de Tránsito y Transportes	Popular	ACASPEN
Javier Carrillo Casas	Director de Tránsito y Transportes	Campesino (CNC)	Ejido Francisco I. Madero
Mario Loaiza Paredes	Director de Tránsito y Transportes	Popular	ACASPEN
Julio Casillas Larios	Subdir de Tránsito y Transportes	Popular	Periodistas
Arturo Parra Carrillo	Director de Gobierno	Popular	Asociación Ganadera Regional
Javier Machuca Medina	Director de Prev. Y Read. Social	Popular	Profesionales y Técnicos
Jorge Armando Verdín López	Director del COMI	Popular	Profesionales y Técnicos
Javier Carrillo Casas	Estudios municipales	Campesino (CNC)	Ejido Francisco I. Madero
Emilia Ortiz	ICANAY	Popular	Artistas e Intelectuales
Jorge Aguirre Chávez	Consejo Estatal de Población	Popular	Liga de Economistas Revolucionarios
Ignacio Rodríguez Villaseñor	Delegado Registro Nacional Electoral	Popular	Profesionales y Técnicos
Carlos Manjarréz	Secretario de Contraloría	Popular	Venido de Guadalajara, sin arraigo en Nay.
Francisco Solís Cuevas	Oficialía Mayor de Gobierno	Popular	Profesionales y Técnicos
Delia Hernández de Solís Cuevas	Sistema DIF Estatal	Popular	Profesionales y Técnicos
José Gascón Mercado	Secretaría de Agricultura y Ganadería	Campesina (CNC)	Ejido Trapichillo
Arq. José Cantú Mendoza	Secretarios de Obras y Serv. Públicos	Popular	Colegio de Ing. Y Arquitectos de Nayarit
Rafael Trejo Villaseñor	Comisión y Operación y Control SIAPA	Popular	Sin arraigo en la entidad y sin militancia
José Ramón Navarro Quintero	Director de INVINAY	Popular	Colegio de Ing. Y Arquitectos de Nayarit
Marco Antonio Cárdenas Cárdenas	Coordinador de COEDUE	Popular	Liga de Economistas Revolucionarios
Ignacio Langarica Quintana	Secretario de Fomento Educativo	Popular	Sección 49 SNTE
Antonio Echevarría Domínguez	Secretario de Finanzas	Popular	Colegio de Contadores Públicos de Nayarit
José Luis López Ramírez	Procurador General de Justicia de Nayarit	Popular	Profesionales y Técnicos
Alejandro López Díaz	Coordinador de Representantes Personales	Popular	Profesionales y Técnicos
J. Jesús Hernández Guillén	Coord. Unid. De Prensa y Relaciones Públicas	Popular	ACASPEN
José Ramírez Montoya	Director del Periódico Oficial	Popular	Profesionales y Técnicos
Ramón Rosas S.	Director de Imprenta	Popular	Artes Gráficas

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000



Para el segundo momento, las cosas cambiaron por completo. Con la ausencia de Félix Torres, a partir de su incorporación como diputado federal entre 1985 y 1988, sus aspiraciones por la gubernatura, truncadas debido a la intervención del CEN y el gobierno federal en la nominación de candidato, designación que recayó en Celso Delgado, la fama que habían adquirido él y su organización se habían venido abajo. Celso Delgado echó mano de un amplio listado de cuadros que poco habían figurado en el servicio público, además de haber repatriado a algunos otros, desde el momento mismo en que inició su campaña en busca del cargo. Celso no trató con las estructuras tradicionales y sí, en cambio, propició la emergencia de nuevas expresiones en distintos ámbitos. Como en el momento anterior, fueron las organizaciones del sector popular, como se ve en el cuadro 34a y 34b, las que ocuparon mayores espacios dentro de su equipo de gobierno, incorporándose cuadros cetemistas de poco renombre. Cabe destacar, además, las ausencias de cuadros transportistas dentro de la estructura.

Aunque se puede mencionar el caso de Marco Antonio Navarro Ortega, quien ocupó el cargo de Director de Tránsito y Transportes durante la parte final del sexenio, se debe señalar que, antes de ocupar el cargo, tenía sólo nexos con la organización, y su paso como funcionario de transporte le permitió afianzar su relación para, aprovechando la condición ventajosa que le da ser funcionario, hacerse de algunos permisos que lo convierten en un importante miembro de la ACASPEN, en la que llegaría a ocupar la presidencia del Consejo Directivo, al filo del año 1994.

Se cree, entre algunos informantes<sup>219</sup>, que en 1965, como pago por parte del ejecutivo en turno, se abrió a la ACASPEN el espacio de la oficina de tránsito. Desde el momento en que llegó Julio Casillas Larios a esta dependencia, persona muy cercana a Félix Torres Haro, en los hechos se ha convertido -a lo largo del tiempo que ha transcurrido entre ese año y el de 1994- en el director en funciones.

Por otra parte, no es sólo el acceso a cuotas de poder en la administración pública o cargos de elección popular, o cargos directivos en el partido, en la alianza, entre las distintas organizaciones pesan factores de carácter endógeno y exógeno; además de los intereses muy concretos de las organizaciones, como el acceso a una serie de servicios que implican tráfico de influencias, exenciones de pagos diversos a tránsito por infracciones y algunos servicios, entre otras cosas. Todo ello hace posible el funcionamiento de la organización en el ámbito económico y asegura, en cualquier momento, el control político. En estos casos, los cuadros intermedios, líderes de organizaciones y sus operadores, juegan un papel muy importante al representar a la organización y sus agremiados ante las autoridades de tránsito, con quienes se negocian todo este tipo de cuestiones, construyéndose con ello una relación de tipo clientelar.

219 Octavio Camelo. Loc. Cit.

**(CUADRO 34a)**

**NAYARIT. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO DE CELSO H. DELGADO RAMIREZ POR SECTOR Y ORGANIZACIÓN DE PERTENENCIA DE SUS FUNCIONARIOS 1987-1993**

<b>NOMBRE DEL FUNCIONARIO</b>	<b>CARGO</b>	<b>SECTOR</b>	<b>ORG. DE BASE</b>
CELSO H. DELGADO RAMIREZ	GOBERNADOR	CAMPESINO (CNC)	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Ignacio Cuesta Barrios	Secretario General de Gobierno	Popular	Asociación Médica de Nayarit
Pedro Ponce de León Montes	Secretario General de Gobierno	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Javier Germán Rodríguez Jiménez	Secretario General de Gobierno	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Luis Edmundo Flores Santana	Subsecretaria General de Gobierno	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Francisco Borrayo Ibarra	Director de Tránsito y Transportes	Popular	Ejército
Julio Casillas Laríos	Subdirector de Tránsito y Transportes	Popular	Periodistas
José Angel Cerón Alba	Director de Gobierno	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Sergio Solórzano Sánchez	Director de Prev. Y Read. Social	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Paulino Polanco Muñoz	Director del COMI	Popular	Sección 49. SNTE
Oscar Saúl Cortés Jáuregui	Presidente del CTMI	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Juan José Camacho Cortés	Oficina de Pasaportes	Popular	Sección 49. SNTE
Crescenciano Hernández Hernández	Presidente Junta de Conciliación y Arbitraje	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Daniel Pérez García	Procuraduría Defensa del Trabajo	Obrero (CTM)	Estructura Estatal del Sector
Francisco Javier Cabeza de Vaca	Depto. Trabajo y Previsión Social	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra DE Abogados)
Miguel Curiel Aguilar	Director de Radio Aztlán	Obrero (CTM)	STIRT
Jesús Amador Martínez Medel	Director del Depto. Acción Cívica y Social	Popular	Sección XX. SNTE
Delia Hernández de Solís Cuevas	Directora Estatal del Registro Civil	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra DE Abogados)
Juan Carlos Delgadillo	Subdirector Jurídico del Registro Civil	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra DE Abogados)
Irma Leticia Macías Jacobo	Archivo General del Registro Civil	NI	NI
Rigoberto Miramontes Carrillo	Director de Servicios Generales	Popular	Contadores Públicos
Eduardo López Mercado	Director de Protección Civil	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra DE Abogados)
Ildefonso Olea Alvarez	Encargado Of. Telefonía Rural	Llegó de México	
Luis Carlos Villaverde Muñoz	Coord. Gral. Transp. Aereo Gob. Estado	Popular	Ejército
Fermin Medina Contreras	Secretario de Finanzas	Popular	Profesionales y Técnicos (Ingenieros)

**Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000**

Como toda organización gremial, la ACASPEN acude al recurso de la política como una forma de afianzar sus logros o abrirse camino sobre nuevas conquistas. La principal ocurre durante la primera mitad del período de Emilio González, con José Félix Torres Haro como su principal exponente en el equipo de gobierno,

investido como Secretario General; a quien, sin duda, puede considerarse su personaje más relevante en la actividad política.

**(CUADRO 34b)****NAYARIT. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO DE CELSO H. DELGADO RAMIREZ POR SECTOR Y ORGANIZACIÓN DE PERTENENCIA DE SUS FUNCIONARIOS 1987-1993**

<b>NOMBRE DEL FUNCIONARIO</b>	<b>CARGO</b>	<b>SECTOR</b>	<b>ORG. DE BASE</b>
José Gascón Mercado	Secretario de Agricultura	Campeño (CNC)	Ejido Trapichillo
José Avalos Ramírez	Subsecretario de Agricultura y Ganadería	Popular	AGEUAN
Antonio Pérez Peña	Secretario de Fomento Educativo	Popular	Sección 49, SNTE
José Guadalupe Ríos Espinoza	Subsecretario de Fomento Educativo	Popular	Sección 49, SNTE
Oscar Tiznado Osuna	Secretario de Obras y Serv. Públicos	Popular	Ejército
Pedro Javier Marmolejo Romero	Subsecretario de Obras y Serv. Públicos	NI	NI
Fermin Álvarez	Director de Administración	Popular	Contadores Públicos
Gilberto Hernández Gómez	Director de Construcción	NI	NI
Ernesto Leal Padilla	Director de Proyectos y Edificios	NI	NI
María del Rosario Santoyo Chanes	Secretaria de Contraloría Estatal	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Lamberto Torres Gómez	Director de Infraestructura Vial	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Manuel Macedo Herrera	Director de Maquinaria y Control	NI	NI
Felipe Martínez Caballero	Director de Agua Potable y Alcantarillado	Popular	Profesionales y Técnicos (Ingenieros)
Ricardo Chacón Martínez	Gerente de la CNA	Popular	Amigo del Gobernador (recomendado)
Daniel Flores Salazar	Subgerente Agua Potable y Alcantarillado	Popular	Parte del equipo de Chacón
José Desiderio Torres Barrón	Coord. Unid. De Prensa y Relaciones Públicas	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
José Ramírez Montoya	Director del Periódico Oficial	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Marcos Ledezma Díaz	Director de Imprenta	Popular	Artes Gráficas
Juan Manuel Ulloa Ramírez	Procurador General de Justicia de Nayarit	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Jesús Ramírez García	Subprocurador General de Justicia de Nayarit	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Manuel Villagas REache	Director de Averiguaciones Previas	NI	NI
Juan Manuel Ulloa Ramírez	Director de la Policía Judicial	Popular	Profesionales y Técnicos (Barra de Abogados)
Rubén Raúl Chávez (CAP)	Subdirector Administrativo de la P.J.	Popular	Ejército
Juventino Hernández Palacios	Subdirector Operativo de la P.J.	Popular	Ejército
Francisco Javier Maciel Jaime	Director de Servicios Periciales	Popular	Recomendado del Procurador

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo documental y campo, 1999-2000

En ese momento llegaron los mayores logros. Como consecuencia de la política de “manos libres” de Emilio hacia sus principales colaboradores, Félix Torres<sup>220</sup> logró instalar en una posición estratégica a transportistas prominentes: Juan Lara Castañeda había iniciado el periodo como Director de Tránsito y Transportes, le sucedió Armando Trigueros y, en forma posterior, después pasó fugaz por la dependencia, entra al relevo Mario Loaiza Paredes (ver cuadros de trayectorias), a quien le tocaría la parte final de un sexenio tan importante para la organización, aunque no fue precisamente de grandes ganancias. Por cierto, a Mario Loaiza le tocó sortear, desde la Dirección de Tránsito, algunas de las presiones que tuvo la ACASPEN: los conflictos con usuarios y las confrontaciones con otras organizaciones de transportistas por las plazas de trabajo, como se ha visto en la parte final del tercer capítulo.

Por otro lado, a partir de ser considerada la más importante organización de transporte, la ACASPEN tenía, de por sí, asegurada la cartera de la Comisión de Transporte a nivel de sector, y posibilidades reales de acceso al Comité Estatal del Partido, pues gracias al impulso que se alcanzó en los tiempos de Félix Torres como Secretario General de la CNDP -y Presidente del partido en forma posterior-, se logró la creación de dicha comisión como una especie de camisa de fuerza, a la vez que se daba un fuerte impulso al sector popular priista, del que esta organización se constituyó como uno de sus pilares, por lo menos en el aspecto operativo y logístico.

En realidad, hay pocas evidencias con relación a logros de los acaspenistas en la administración pública en sus distintos niveles. La organización no tiene cuadros preparados para participar en la actividad política, según palabras del propio Félix Torres y, en cambio, sus acciones se orientan sobre una cuestión más- que parece sugerente como veta a explorar-, los denominados por un informante “mecanismos de transferencia”, que se dan a partir de que la ACASPEN, como organización de tipo corporativo, establece como una dinámica en la que...

*“...tienen la organización y todos los de la organización lo trabajan hacia el interior, pero ellos dicen que hay que ir a hacer acciones afuera de la organización: el ir y conquistar una presidencia municipal, conquistar una diputación o posiciones menores como son regidurías, etc., y entonces a ello le llaman ellos trabajo político y empiezan...a tener una serie de cuadros que no son de ACASPEN, pero que le sirven en un momento dado...”<sup>221</sup>*

Con esto se está haciendo referencia a una dinámica en la que los distintos cuadros políticos que van despuntando, algunos de ellos sin militancia de base reconocida, son incorporados -con el apadrinamiento y lanzamiento- como si fuese cualquier miembro de base y, luego la cooptación mediante el otorgamiento de permisos de transporte, se culmina con la afiliación a la organización.

En este renglón, cabe destacar la política de alianzas, que desde la perspectiva de la ACASPEN es clara; lo primero es asegurar buenas condiciones de trabajo, pero además de eso, la consabida cuota de representación consagrada en “acuerdos verbales”, que por lo regular se logran con la participación de

---

<sup>220</sup> De acuerdo con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo vigente en ese momento, la Dirección de Tránsito y Transportes dependía directamente del Secretario General de Gobierno, por lo que Félix Torres tuvo a la mano las condiciones para maniobrar en materia de transporte.

<sup>221</sup> Octavio Camelo Romero, comunicación personal, Tepic, Nay., marzo 13 de 1999.

las principales figuras de la organización. Para el caso de los transportistas, la membresía le apuesta a lo que pueda lograr Félix Torres, según uno de los miembros de una prominente familia de transportistas<sup>222</sup>.

Entre las organizaciones y sus líderes existe un ambiente de respeto en el ámbito de trabajo en que se desarrolla cada una de ellas. Como se ha mostrado en el capítulo cuarto, hay arreglos que permiten el funcionamiento de las organizaciones en sus distintos ámbitos de trabajo, teniendo en cuenta el rol que juegan como espacios de interacción y de canalización de demandas sociales. Félix Torres<sup>223</sup> señala que su paso por la administración pública, le permitió a la ACASPEN obtener un buen trato por parte del gobernador del estado y en el PRI se consolidó el reconocimiento al derecho de primacía y como organización especializada en el transporte. Señala el trato respetuoso del que gozó al seno del partido por parte del resto de otras organizaciones, condición que se comienza a resquebrajar a la llegada de Celso Delgado, a partir de 1987, como gobernador del estado, teniendo como antecedente la pugna entre este personaje y Torres Haro, quien siendo Diputado Federal para el periodo 1985-1988, se ubicó junto con Rigoberto Ochoa Zaragoza, entre los principales aspirantes a la gubernatura. El propio Félix comenta que él se disciplinó y que con Rigoberto pasó lo mismo...

*"...y que incluso intercedió para que la ACASPEN en todo el estado y sus distintas organizaciones se incorporaran a participar en la campaña, en apoyo a Celso y sin embargo, ésta dejó de tener el trato que tuvo con don Emilio..."*<sup>224</sup>

Por cierto, la prensa local de la época da cuenta de un evento en que "la ACASPEN brindó su apoyo y solidaridad a los priistas"<sup>225</sup>, organizado por propio Félix en su calidad de diputado federal, estando presentes Isidoro Rodríguez, líder de los transportistas a nivel nacional, Héctor Sandoval Acosta, Secretario general acaspenista y el gobernador en ese entonces Emilio M. González.

Por el contrario, se comenzaron a ver cambios sustanciales en la orientación del gobierno y sus relaciones con las organizaciones tradicionales del partido. En el ámbito del transporte resurge la CGT y se crea la CROC, iniciando en este último caso por la costa sur, aprovechando la fuerza de esta organización en algunas partes del estado de Jalisco, entre las que se cuenta Puerto Vallarta, donde ha logrado ubicarse como una organización importante en la industria de la construcción integrando además el de transporte de materiales para construcción, como uno de sus principales servicios.

En ese sentido, las organizaciones que mayor impulso tuvieron durante el periodo de Celso Delgado fueron las ya señaladas. A través de las mismas, el gobernador cubrió dos frentes de combate al ir acotando poco a poco los espacios, tanto de ACASPEN como de CTM en el transporte y en el regenteo de las principales obras construidas en la entidad y la expedición de permisos de servicio público en lo que enfrentó la resistencia de los mismos, durante su mandato.

222 Ismael Sandoval, loc. cit.

223 José Félix Torres Haro, comunicación personal: Tepic, Nay., mayo 14 de 2000.

224 Ibid.

225 El Observador de Nayarit. Tepic, Nay., mayo 23 de 1987.

Esto hizo que se mantuviera una alianza entre Félix, los transportistas de la ACASPEN y los grupos cercanos a éste con el grupo encabezado por parte de don Emilio, al cual se adscribía Rigoberto Ochoa Zaragoza que, más tarde, alcanzaría la candidatura por parte del PRI al gobierno del estado. Precisamente, en esta coyuntura, Félix Torres es recomendado por don Emilio para coordinar la campaña de Rigoberto.

Desde ahí, ambos tienen las condiciones a modo para maniobrar y, al momento de la campaña, logran la paralización de las acciones del ejecutivo y la disciplina de sus detractores, más allá de los escenarios de confrontación que se comienzan a prefigurar. Desde su condición de organización emergente en el transporte y la actividad sindical, la CROC, en voz de su máximo representante elevó sus demandas al candidato. Éste respondió de una manera no muy clara. Su postura fue hacia el respeto a lo ya establecido y sobre los espacios ya construidos por los transportistas y los gremios sindicales<sup>226</sup>. Rigoberto actúa teniendo en cuenta la importancia de cada una de las organizaciones y les ofrece la alternativa de buscar otros horizontes, erigiéndose en protector de los intereses de los sindicatos agrupados en el seno de la CTM, su organización de origen. Afirma que, en el transporte, "ya estaba la ACASPEN y en el ámbito sindical la CTM"<sup>227</sup>.

Sin embargo, como comentario aparte, por lo que viene después ya instalado el nuevo gobierno, la línea de pensamiento de Ochoa Zaragoza no estaba sustentada en el famoso pacto promovido por el gobierno de Julián Gascón Mercado, cuya vigencia se reivindica, puesto que, una vez que llega a la gubernatura, se convierte en el impulsor del proceso de liberalización del servicio de transporte para favorecer, en buena medida, a la CTM.

La ACASPEN surge en 1965, pero su consolidación inicia en 1970, momento en que sus principales figuras políticas arriban al escenario político, para lograr ahí importantes nexos con políticos de la talla de Emilio M. González, líder principal de la CTM en la entidad, así como con la estructura magisterial encabezada por Liberato Montenegro Villa. En ese sentido, a partir de la emisión de la Ley de Tránsito y Transportes se entablaría una alianza con la CTM, para dar lugar a un ambiente de estrecha colaboración entre las dirigencias de estas organizaciones. El momento de mayor importancia en la alianza entre éstos grupos se sitúa, en los inicios de la década de los ochenta, con la llegada de Emilio M. González al gobierno estatal. La ACASPEN se suma activamente a la campaña política, asumiendo la parte de la movilización de masas en sus unidades de transporte público en distintos puntos del estado y descuidando por momentos el servicio<sup>228</sup>, fundamentalmente el modo de pasajeros, provocando la molestia de los usuarios, entre Tepic y Xalisco principalmente; puesto que estuvo asumiendo la parte de la movilización de masas en sus unidades de transporte público en distintos puntos del estado. Hubo el apoyo necesario de parte de la organización de transportistas, que al final de cuentas fue recompensada con el otorgamiento de la Secretaría General de

226 José Luis Martínez Ledezma. Dirigente de la CROC en Nayarit. Comunicación personal. Tepic, Nay., noviembre 26 de 1997.

227 *Ibid.*

228 Hacia el año de 1981, en el mes de enero, las molestias eran evidentes entre los usuarios de Tepic y Xalisco, debido a las frecuentes suspensiones del servicio. En *Diario del Pacífico*, el 15 de enero, se señalaba que el día anterior se había suspendido el servicio urbano y suburbano, debido a que más del 50% de la flota de servicio se incorporó a las actividades con motivo de la nominación de Emilio M. González como candidato del PRI al gobierno del estado de Nayarit.

Gobierno para José Félix Torres Haro, en septiembre de 1981; además de reservarles el lugar de privilegio en la instancia gubernamental encargada del transporte, otorgándoles la dirección de Tránsito y Transportes. La alianza política se vio coronada finalmente, a través del cumplimiento de lo que seguramente sería un listado de compromisos entre ambas estructuras. En ese sentido, el cumplimiento de tales compromisos reafirma y potencia la alianza, apuntalando en buena medida el proyecto de gobierno emilista. Casualmente, es el periodo en que su máxima figura alcanza a ubicarse como Secretario General de Gobierno. Entre lo más relevante se puede señalar los casos de Héctor Sandoval Acosta y Armando Trigueros Guerrero, quienes representaron a la organización, al ocupar el cargo de diputado local, durante el período de 1984 a 1987, el propio Félix Torres Haro saltaría de su posición como Secretario General de Gobierno hacia una diputación federal, cargo que ocuparía de 1985 a 1988.

### 5.1.3. El reparto en el ámbito de los sectores en lo general

Como en otros casos a nivel del país, en Nayarit se ha constituido una estructura partidaria en que parte de sus distintos sectores ha estado fraccionada. Sin embargo, ese fraccionamiento no ha alterado en nada las condiciones al interior del partido, toda vez que los grupos emergentes han tenido una presencia marginal, derivado del modo como han surgido, más por las necesidades de expansión de las organizaciones en su cobertura en el ámbito nacional que por la fuerza emergente a nivel de base. En esa situación se encuentran la Central Campesina Independiente (CCI) que surge a finales de los años setenta con una influencia muy localizada en la entidad, con una influencia casi nula al interior del sector campesino; ocurre lo mismo con la Confederación General de Trabajadores (CGT), la antigua central obrera de signo anarquista en que se refugiaron los trabajadores del volante y los empleados de gasolineras como fuerza mayoritaria, una vez que se creó la ACASPEN, sin poder crecer hasta el momento y por lo tanto en condiciones no de una fuerza competente en el sector obrero. A ésta última se suma la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), fundada en el estado en años recientes, apenas en 1991, a la sombra del gobierno del estado en turno encabezado por Celso Delgado Ramírez y centrada fundamentalmente en la disputa del ámbito del transporte y la industria de la construcción, en franca competencia las organizaciones antagónicas de ACASPEN y CTM, respectivamente. De esta manera, la presencia de estas tres organizaciones alternas ha sido poco significativa a nivel de sector, donde han logrado expresarse de un modo marginal.

Si lo anterior lo vemos y tratamos de traducirlo, partiendo de la visión general, en términos formales a partir de la pertenencia de los políticos a una estructura partidaria de tipo sectorial, se puede decir que a lo largo del período, la posición de gobernador estuvo repartida en sus dos grandes subperíodos entre el sector obrero y el popular<sup>229</sup>, con arreglos que rebasan el ámbito estatal.

Vistas las cosas a partir de los elementos anteriores, la primera parte del período está expresada a través de un gobierno estatal de composición amplia y plural, con un experimentado cuadro político de extracción obrera al frente, Emilio M. González. "Don Emilio", como se le llegó a identificar por parte de propios y extraños, tenía su adscripción dentro del sector obrero, donde se le llegó a considerar entre las

<sup>229</sup> Si bien, Celso H. Delgado es un político con escolaridad, dado que estudió licenciatura en la Facultad de Derecho de la UNAM, su nominación parte de haber sido propuesto por el sector campesino a partir de un derecho reclamado por él mismo por ser hijo de madre ejidataria.

cinco principales figuras de la estructura de la CTM en el ámbito nacional, habiendo surgido de un sindicato no propiamente de obreros sino del sector de los servicios, el sindicato de telegrafistas, que no obstante la importante cantidad de cargos ocupados en la estructura sindical, tanto a nivel local como nacional, además de la buena cantidad de cargos de elección popular, su carrera política la realizó en estrecho contacto con el partido a nivel de la entidad.

El segundo subperíodo, un poco en contra del anterior, se expresa a través del gobierno encabezado por Celso H. Delgado, un profesional del derecho, incorporado desde muy joven, en sus años de estudiante universitario, a la actividad política con la cobertura del partido. Celso, al contrario que Emilio, realizó la mayor parte de su carrera fuera de la entidad, puesto que desde sus años de estudiante se vio obligado a desplazarse a la ciudad de México, lo que le permitiría tener una conexión directa hacia el CEN del PRI, de donde se proyectaría para ocupar un importante cargo de elección popular, como Senador de la República por Nayarit, habiendo previamente incursionado, e iniciado así la carrera diplomática, al representar al país como embajador en Chile y Argentina.

Vemos así dos situaciones distintas: por una parte, un político formado a la usanza tradicional, político de viejo cuño con una muy escasa escolaridad, que no va más allá del nivel primaria, con una vasta experiencia de trabajo sindical y una larga carrera política que le habría permitido ocupar buena cantidad de cargos de elección popular y gozar de buena posición en la estructura sindical cetemista durante mucho tiempo, frente a un político también de carrera, con formación universitaria, en cierta forma desarraigado, más vinculado a la dinámica política nacional que local, metido en buena medida en las tareas del partido a nivel nacional, que llegó a ocupar la gubernatura más como consecuencia de esto que del trabajo partidario en el ámbito local.

Emilio un político con arraigo y mayores posibilidades de tejer fino en la política local, frente al político desarraigado, que ha tenido que acudir al auxilio de sus añejas amistades y de sus nuevos adeptos para la integración de un equipo de trabajo que en ningún momento se expresó como algo acabado, distinguiéndose más como un equipo en formación y con una imagen extrañamente difusa.

#### **5.1.4. Los sectores y su presencia en las legislaturas**

En lo que se refiere a la conformación de los órganos legislativos la situación se torna interesante por la composición más diversa que se aprecia, si se tiene en cuenta las condiciones de desarrollo de la entidad, sustentadas en mayor medida en actividades relacionadas con el campo en algunas de sus regiones. Las condiciones propias de la entidad, se distinguen por la presencia de una estructura económica sustentada en mayor medida en el campo, aunque con una buena proporción de su población se concentra en el medio urbano, principalmente en la capital del estado y el área conurbada con Xalisco, cabecera del municipio vecino del mismo nombre, la composición de las distintas legislaturas a lo largo del período ha observado una situación que tiende a la diversidad.



El periodo muestra altibajos para los sectores campesino y obrero, lo que da para pensar en que son sectores cuya articulación y estabilidad política son muy pobres, en razón de las condiciones propias de la economía y los vaivenes de la política local y estatal. En correspondencia con las condiciones propias de la entidad, el sector obrero experimenta una menor presencia que el resto a lo largo del periodo (cuadro 35), alcanzando 18 (11.8%) diputaciones de un total de 152 distribuidas, mientras que el sector campesino, dadas las condiciones ya señaladas obtuvo 29 (19.1%), para colocarse en segunda posición, muy alejado de la posibilidad de disputar el lugar de privilegio al sector popular, que aunque más difuso, obtuvo un total de 60 (39.5%), y finalmente el resto de los partidos políticos obtuvo 42 (27.6%), en condiciones en que, para cada una de las coyunturas electorales ha variado la presencia de las fuerzas opositoras en contienda<sup>230</sup>. Algo que cabe señalar en esta parte es la tendencia ascendente en la presencia del sector popular, lo que refleja, sin duda, las tendencias demográficas en términos de su distribución territorial, en correspondencia, en parte, con los cambios en la estructura económica y social, expresados en el crecimiento de las principales localidades urbanas, la terciarización de la base económica y la diversificación de opciones de organización en la medida de los cambios en esa línea, frente a la situación de mayor incertidumbre que se observa en el campo y la incipiente industria local.

**(CUADRO 35)**  
**NAYARIT. PRESENCIA DE LOS SECTORES PRIÍSTAS EN LAS**  
**LEGISLATURAS LOCALES, DE 1978-1981 A 1993-1996**

PERIODO	TOTAL	CAMPESINO	OBRERO	POPULAR	OTROS	SIN MILIT.
1978-1981	20	2	3	9	5	1
1981-1984	20	5	3	7	5	0
1984-1987	22	5	2	9	5	1
1987-1990	30	6	5	10	9	0
1990-1993	30	6	3	12	9	0
1993-1996	30	6	2	13	9	0
<b>TOTAL</b>	<b>152</b>	<b>29</b>	<b>18</b>	<b>60</b>	<b>42</b>	<b>2</b>

Fuente: Elaboración propia con base en información del Periódico Oficial, órgano de difusión del Gobierno del Estado de Nayarit (1978, 1981, 1984, 1987, 1990, 1993) y entrevistas a distintos informantes.

<sup>230</sup> Cabe señalar que durante el periodo, la oposición sólo pudo acceder a cargos de elección popular a partir del mecanismo de Representación Proporcional (RP), además de que su presencia ha variado a través de las distintas coyunturas electorales, a tal punto que, en los primeros años de la década se expresan aun las organizaciones que de alguna manera capitalizaron la lucha del gasconismo, tales como el PPS y el PARM, para luego dar paso a la presencia de organizaciones representativas de la izquierda unida a través de organizaciones como el PSUM, el PMS y el PRD, frente a una muy pobre presencia aun de Acción Nacional en Nayarit.

### 5.1.5. La presencia de la ACASPEN en las legislaturas

En la integración de las distintas legislaturas a lo largo del período, parece estarse dando el mismo fenómeno. De las 152 posiciones distribuidas de 1978-81 a 1993-96, la parte más pequeña la obtuvo el sector obrero con 18 (11.8%); por su parte, el sector campesino obtuvo 29 (19.1%); el sector popular 60 (39.5%); y otros partidos, gracias a las diputaciones de partido y de representación proporcional, tendrían 42 (27.6%). De esta manera, la participación de los primeros dos sectores en el reparto del poder se encuentra por abajo de la oposición, por la vía de la representación proporcional, obviamente sólo en términos estadísticos<sup>231</sup>.

En el ámbito del sector popular, la ACASPEN obtuvo tres posiciones a lo largo del periodo. Éstas fueron ocupadas por sus principales cuadros: Armando Trigueros Guerrero<sup>232</sup>, en dos distintos momentos (1978-1981, 1987-1990), y Héctor Sandoval Acosta (1984-1987); aunque ubicados en distritos ajenos a los territorios en los que pudiera expresarse la organización como fuerza; es decir, mientras que Trigueros ocupó el cargo por el distrito de San Blas, Sandoval<sup>233</sup> lo hizo por uno de los tres que tienen su cabecera en Santiago.

De acuerdo con este criterio, la integración del congreso del estado se dio pensando en el peso específico de cada una de las organizaciones, tomando en cuenta la conformación territorial de los quince distritos de mayoría en que estaba dividida la entidad en ese momento. De esa manera, la participación que mantuvo el sector popular, cercana al 40% de la totalidad de distritos, se da en un contexto de arreglos institucionales y extrainstitucionales entre los líderes de los distintos grupos, para llegar a contar con composiciones plurales donde arriban, entre otros, sindicatos y organizaciones de propietarios, grupos de profesionales y técnicos. Por su parte, el sector campesino también mantendría una importante cuota de alrededor del 30%, sobre todo en los distritos de mayor presencia campesina, los del norte, especializados en la producción de cultivos de exportación, donde sobresalen los ejidos tabaqueros y los productores de caña de la parte centro de la entidad. La CTM, por su parte mantendría una cuota del 20%, con una mayor participación de los sindicatos ligados a la industria del tabaco, los estibadores y albañiles; así como, las organizaciones "obreras" de vendedores ambulantes o los pequeños comerciantes.

En su momento, el arribo de Emilio González al poder mostró interesantes signos de apertura para los grupos y personalidades políticas al interior del PRI, lo que representó un cambio radical con relación al

---

231 Esto es así porque su composición es diversa, dada la atomización de la oposición que se expresa en pequeñas cuotas de votos, suficientes en ocasiones para dar acceso a los partidos a por lo menos una posición en el congreso, o en todo caso de agrupaciones de mediana fuerza que llegan a ocupar hasta tres o más posiciones, como producto de los sistemas electorales existentes, en este caso, por la vía de la representación proporcional.

232 El caso de Armando Trigueros es singular, aunque no único. Armando ha militado toda su vida en el PRI, su condición de ejidatario le permitió enrolarse en la dinámica de la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicatos Campesinos, la CNC, en el municipio de San Blas, organización que llegó a encabezar a nivel estatal durante el período en que Félix Torres dirigió el PRI estatal, momento en que se convirtió en transportista al afiliarse a la ACASPEN, adquiriendo así la doble militancia.

233 Por cierto, de acuerdo con el testimonio de Armando Trigueros, la posición ocupada por esta persona fue producto de la negociación al interior del PRI, que a la postre dio lugar a inconformidades entre los santiaguenses llevaron sus impugnación no a los órganos colegiados sino al de la protesta pública infructuosa.

periodo anterior que se había caracterizado por el trato no muy amable con los distintos sectores de la sociedad civil y política. Si se quiere, en el caso de Emilio fue como estrategia, pero si resultó notable, sobre todo en lo relacionado al acceso a posiciones en los órganos de gobierno por parte de las distintas organizaciones de base. Por una parte, se vio con una mayor tolerancia la presencia de las oposiciones, a las que se intervino y cooptó en algunos casos, una vez divididas, por parte del ejecutivo; pero, por otra, se dio un impulso tremendo a la conformación de organizaciones de base y el fortalecimiento de las ya existentes dentro del PRI, en el ánimo de consolidar la política de encuadramiento social instrumentada en una lógica eminentemente corporativa, sobre todo en los ámbito de mayor presencia y fuerza que, precisamente, habían venido construyendo los grupos opositores. La línea de Emilio González -según se desprende de la entrevista con un informante<sup>234</sup>- con respecto a las organizaciones de base en cuanto al reparto de posiciones, se daría tratando de preservar el equilibrio entre éstas; configurando un espectro en el que no había ventajas para ninguna de ellas. De acuerdo con lo anterior, se intentaba fortalecer a las distintas organizaciones al interior de cada uno de los sectores del partido que, para el caso particular del estado de Nayarit, contaban, entre sus organizaciones más destacadas por el sector de los obreros a las agrupaciones de albañiles, estibadores, los sindicatos de la industria del tabaco, etc.; por el de las organizaciones "populares", a los sindicatos de cuello blanco, la burocracia del estado y municipios, el sindicato del IMSS, etc., así como a los profesores del estado y la federación -secciones 49 y XX, respectivamente-; y, por las organizaciones del sector campesino, a los productores de tabaco en los distritos correspondientes a los municipios de Santiago, Ruiz, Rosamorada y Tuxpan, y los productores de caña de Tepic, que período con período tienen una importante cuota de representación, en cuanto a cargos de elección popular, en distintos niveles de gobierno.

### 5.1.6. El reparto en los cabildos

Para el análisis en este nivel se ha tomado un universo de dieciocho de los veinte municipios con que cuenta la entidad, dadas las dificultades para integrar la información en dos de los municipios serranos de El Nayar y La Yesca. Esto es, en razón de que hasta los primeros años de la década de los noventa, la penetración de las distintas organizaciones de transporte terrestre, sobre todo, había sido casi nula, por lo que los dos carecen de utilidad para el estudio. Además de lo incipiente de las experiencias de organizaciones sectoriales partidistas, que no alcanzan el nivel de complejidad que suele tener en otros municipios. En estos dos municipios, cabe decir, además, que la presencia histórica del PRI como fuerza

234 Antonio Pérez Peña, Exsecretario General del Comité Directivo Estatal del PRI en los años setenta y Exsecretario de Fomento Educativo durante el período de gobierno de Emilio M. González. Tepic, Nay., enero 2001.

dominante, casi solitaria<sup>235</sup> ha sido incuestionable en razón a sus condiciones como partido oficial y las ventajas que ello representa frente a la oposición en su conjunto, carente de recursos y cuadros políticos, como elementos que le han impedido la penetración en esas áreas. El problema principal de estos municipios ha sido, precisamente, el de la comunicación, por la relación existente entre el gobierno y el partido y por el doble rol que juegan los funcionarios públicos en los distintos niveles. Lo anterior, sumado a los apoyos que por distinta vía se canalizan a las actividades del partido, concede mayores ventajas para éste; en tanto que los opositores se ven imposibilitados, y en desventaja dada esta situación. Pero, además, estas condiciones han permitido a los grupos influyentes de los municipios señalados sobrevivir favorecidos por las inercias provocadas por la ausencia de vida orgánica en el ámbito partidario local. Estamos ante fragmentos sociales cuyo único referente es el partido y una o dos organizaciones de base que operan en función de los tiempos electorales.

Hecha esta precisión, enseguida describiré, en forma detallada los logros de los sectores como parte del marco general, en concordancia con la estructura partidista, para, en forma posterior, transitar hacia un nivel mayor de concreción presentando lo relacionado con cada una de las organizaciones de mayor relevancia al interior de los sectores.

Un primer aspecto a describir consiste en la presencia de personajes pertenecientes a los distintos sectores colocados a la cabeza de los ayuntamientos del estado y, por lo tanto, a la cabeza de los órganos de cabildo municipal mediante los presidentes municipales. A lo largo del periodo de estudio, se distribuyeron 116 posiciones en las alcaldías, en razón de los 19 municipios con que contaba el estado hasta antes de 1990, momento en que se crea el municipio sureño de Bahía de Banderas para constituirse en el número 20 (cuadro 36).

---

235 Hasta antes de las reformas electorales de los años setenta, tanto a nivel federal como estatal, los asuntos internos de estos municipios se dirimían desde el centro del estado y participaban en ello algunas de las instancias del gobierno estatal, ligadas a la dinámica de estos territorios; es decir, aquellas ligadas al sector agropecuario, así como el Instituto Nacional Indigenista, dada, sobre todo en el caso de El Nayar la mayor presencia indígena entre su población. Estas reformas dieron lugar a que por regla se atendiera el criterio de la representación proporcional, con lo que aparecieron los regidores y diputados de partido y más tarde los de representación proporcional, lo que justificó y dio legitimidad a la omnipresencia priista. En este escenario era común que en los años posteriores a la reforma, las oligarquías agroganaderas de estos municipios, principalmente en Huajicori y La Yesca, decidieran sobre la integración de los órganos de cabildo, atendiendo fundamentalmente al criterio territorial y ante la inexistencia de fuerzas políticas alternas, adoptaran las franquicias necesarias para ubicar ahí cuadros priistas que no alcanzaban posiciones en el reparto de su partido, a manera de premios de consolación, o lo que laman algunos las becas políticas trienales. En tanto, en El Nayar, atendiendo su mayor composición indígena, principalmente de la población cora, se ha instrumentado el mecanismo de "Usos y Costumbres" en el que juega un papel relevante el Instituto Nacional Indigenista, influyendo sobre el órgano de decisión representado por todos los gobernadores de cada una de las comunidades de manera conjunta con el Consejo de Ancianos.

**(CUADRO 36)**  
**NAYARIT. PRESENCIA DE LOS SECTORES EN LAS ALCALDÍAS**  
**DE 1978-1981 A 1993-1996**

PERIODO	TOTAL	CAMPESINO	OBrero	POPULAR	SIN MILIT.
1978-1981	19	7	1	9	2
1981-1984	19	7	3	7	2
1984-1987	19	5	1	12	1
1987-1990	19	3	2	13	1
1990-1993	20	7	0	13	0
1993-1996	20	8	1	11	0
<b>TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>65</b>	<b>6</b>

Fuente: Elaboración propia con base en información del Periódico Oficial, órgano de difusión del Gobierno del Estado de Nayarit (1978, 1981, 1984, 1987, 1990, 1993) y entrevistas a distintos informantes.

En este renglón se expresa una fuerza un poco mayor de parte del sector campesino, que obtuvo, a lo largo del periodo, 37 (31.9%) presidentes municipales, todos ellos de afiliación priista; mientras que, la del sector obrero, presenta tendencias a la disminución con 8 (7.3%), frente al sector popular que logró 65 (56.0%); y una franja de indefiniciones como consecuencia de la existencia de casos en que se presenta la doble y hasta triple militancia<sup>236</sup>, o bien, casos en los que se han obtenido las posiciones al margen de las organizaciones, más como producto de arreglos personales con los grupos hegemónicos o con personajes clave como el gobernador, que suele recomendar y palomear a sus prospectos, como parece estar ocurriendo en este caso 6 (5.2%).

A lo largo del periodo de estudio, en ambos casos se manifiesta la presencia ascendente de las organizaciones del sector popular frente a una situación casi constante -o más bien de altibajos- de parte del sector campesino, y la tendencia descendente por parte del sector obrero, sobre todo en lo que se refiere a la participación a la cabeza de los ayuntamientos, que observa la tendencia a la no participación.

En Nayarit ocurre una situación curiosa, pensando ahora en el caso de las organizaciones obreras. Ante la ausencia de una dinámica productiva sustentada en una industria pujante, robusta y exitosa, como se desprende del capítulo segundo. Los líderes obreros se han dado a la tarea de impulsar la creación de organismos gremiales, a manera de sindicatos, en los más diversos ámbitos y en las condiciones más

<sup>236</sup> Entre los priistas ocurre con frecuencia que a partir de la política de encuadramiento social de los sectores y sus organizaciones, lo que ocurre de facto, hay quienes suelen pertenecer a más de una organización de masas: ejemplos de profesores que por su origen rural, heredaron una parcela ejidal, lo que les hace tomar parte de la dinámica de la estructura de organización de esta unidad productiva, al mismo tiempo su condición de profesionales de la educación los sitúa como miembros de la sección sindical 20 o 49 y puede darse incluso el caso de aquellos que hayan incursionado en el sector obrero, o en el mismo sector popular, al pertenecer a alguna otra organización.

disímbolas. Como consecuencia de ello, la CTM está presente entre organizaciones de colonos y en el ámbito del comercio y los servicios, entre otras cosas. Esto sucede más aún en la década de los ochenta, particularmente en la primera mitad, cuando Emilio M. González gobernaba el estado; es ahí el momento en que se impulsan estructuras paralelas, desde el movimiento obrero, a las ya existentes en los otros sectores.

### 5.1.7. Los logros acaspenistas

Finalmente, con estas mismas evidencias, tomadas para el caso de la integración de los respectivos órganos de cabildo, en lo que respecta al período que transcurre entre 1978 y 1993, se puede señalar una situación, que resulta común a los casos anteriores, como lo es la tendencia al alza en la participación del sector popular frente a las incertidumbres e inestabilidad, en consecuencia, entre los otros dos sectores, para dar una distribución como se expone a continuación: a lo largo del periodo han estado en juego un total de 1,438 posiciones entre presidentes municipales, síndicos y regidores, con los que se han conformado los 116 órganos de cabildo municipal. La distribución, en términos estadísticos, muestra una situación en la que el sector campesino ha logrado colocar a un total de 397 de sus miembros en cabildos, durante el período; por su parte el sector obrero ha colocado a 194 de sus afiliados; el sector popular casi la mitad, con 646; y, como en los casos anteriores, ejemplos de doble o triple militancia o, simplemente, postulaciones sin una situación muy clara al respecto, lo que implica que no se les puede ubicar con facilidad en alguno de los organismos en específico dadas sus trayectorias. En este contexto, la ACASPEN ha logrado, a lo largo del periodo, colocar a 57 de sus militantes, porcentaje que apenas alcanza a ubicarse en el 18.6% con respecto al total del sector, muy por debajo de los logros de otras organizaciones entre las que destacan el sindicato de maestros con 173, con lo que alcanzan a situarse en el 56.3% y el sindicato de la burocracia (SUTSEM) con 69, en lo que representa el 22.5%, y la organización de mujeres con 52 de sus miembros, lo que representa el 16.9%.

Por lo que se observa en las estadísticas revisadas, la ACASPEN no alcanza logros importantes en este nivel. Son mayores las conquistas de los profesores y los burócratas ¿será porque estas organizaciones tienen una membresía más amplia y diseminada en todos los municipios de la entidad? ¿Será su estructura en sí misma? Lo más probable es lo primero y además importante como elemento no sólo de presencia sino de fuerza, dados los vínculos directos con los espacios políticos en distintos niveles.

Sin embargo, la presencia de los sectores y organizaciones no está dada de un modo uniforme en la entidad, por el contrario hay ciertos matices regionales que es conveniente revisar a través de una regionalización que se ha trazado como recurso metodológico.

## 5.2. La distribución de posiciones en las regiones del estado

**1.- Región costa-sierra norte.** La región costa-sierra norte está compuesta por los municipios de Acaponeta, Huajicori y Tecuala. Esta región se sitúa en la parte norte del estado. Colinda con los estados vecinos de Sinaloa y Durango, así como con la región sierra y la de la planicie costera. Como dato orientador, cabe señalar que, antiguamente, durante los primeros años del siglo XX era prácticamente una unidad territorial integrada, perteneciente al Departamento de Acaponeta, el cual se reconfiguró con la constitución de 1917, misma que dio paso luego a la creación del estado de Nayarit. Dada la distribución territorial de la población como producto de las condiciones del entorno económico de la región y la práctica de una diversidad de actividades relacionadas con la dinámica rural y urbana, se nota una importante presencia de organizaciones afines a la misma. Esto, por supuesto, se refleja en la forma en que se encuentran representadas las distintas organizaciones de base en las estructuras de cabildo para cada uno de los municipios.

En esta región, debido a sus actividades económicas relacionadas con la explotación de recursos acuícolas, así como de la agricultura y la ganadería, tiene lugar una importante presencia del sector campesino como fuerza social organizada, lo que contrasta con la muy escasa de parte del sector obrero. Frente a ello, en la medida del crecimiento de los dos principales centros urbanos de la región (Acaponeta y Tecuala), y la tendencia al encuadramiento de los grupos sociales y económicos enclavados en el sector comercial y los servicios, que se suman a la burocracia estatal y federal asentada en cada uno éstos municipios, se viene proyectando cada vez con mayor fuerza el sector popular, debido, en gran medida, a los cambios en la configuración económica y social.

Revisando el reparto de posiciones en los cabildos para cada uno de los seis momentos que corresponden al periodo, como puede observarse en el cuadro correspondiente, en los dos primeros se hace presente el predominio del sector campesino, al obtener 42.8 y 41.4% de las posiciones en los órganos de cabildo de los municipios que componen la región; el sector obrero mantiene una presencia constante en 6%; y, el popular, por su parte, va creciendo en forma lenta pero sostenida, de 35.7 a 37.9%.

No obstante que la región tiene una composición social predominantemente rural, en los dos momentos posteriores se observa una tendencia a la baja. Ésta se expresa en forma drástica en 31.7%, para, en forma posterior, recuperar nuevamente y situarse en 41.0%; no así el sector obrero, que va en caída libre del 19.5 hacia el 5.1%; contrastando, en forma muy marcada, con el sector popular cuya tendencia ascendente se desplaza del 39.0 al 46.1%.

En los dos últimos momentos, en concordancia con la crisis del campo nayarita, la presencia campesina va disminuyendo al situarse en 29.2 y 24.0%; la obrera experimenta una ligera recuperación yendo del 8.9 al 12.5%; a contrasentido del sector popular que experimenta una baja importante que va del 48.9 al 37.5%.

La presencia de las organizaciones en la región.- En cada una de las regiones del estado hay una presencia diferenciada de las organizaciones de base priistas. A partir de las tendencias de especialización analizadas en forma anterior, la presencia y acceso a cargos de elección popular se expresa de un modo diverso. En el sector campesino se presenta una situación interesante. Sólo en dos regiones existen organizaciones especializadas de productores: los tabaqueros y los cañeros. En razón de ello, invariablemente, periodo con periodo y región por región, la mayor presencia en el acceso a cargos de elección popular se muestra favorable a las estructuras ejidales que se nutren y sustentan de las membresías de cada uno de los ejidos y comunidades agrarias existentes en el estado. De esta manera, el ejido y su figura representativa, el comisariado ejidal, toman importancia en la renovación de los poderes locales, sobre todo en municipios de composición predominantemente campesina. En ese sentido, la mayor parte de las posiciones en cada una de las regiones han sido alcanzadas por cuadros políticos cuyos antecedentes han estado ligados a la estructura campesina de los Comités Regionales Campesinos o han ocupado cargos como el de Comisariado Ejidal o de Bienes Comunales.

**2.- Región de la planicie costera norte.** Esta región está compuesta por cuatro municipios, asentados, en mayor medida, en la parte norte de la Planicie Costera. Ésta se ha distinguido por la tendencia a la especialización productiva del tabaco como su principal producto. Estos municipios son Rosamorada, Ruiz, Santiago y Tuxpan. La región ostenta la particularidad de la especialización productiva, la cual tiene que ver, en gran medida, con su vocación natural, que ha dado lugar a toda una tradición relacionada con la producción del tabaco. Como es de esperarse, en esta región hay una presencia importante del sector campesino a la hora del reparto de posiciones en los organismos gubernamentales. Esta región tiene una distribución territorial en la que destacan un buen número de localidades rurales, que contrastan con la presencia de cuatro pequeños núcleos urbanos representados por Santiago y Villa Hidalgo, en el municipio de Santiago; Ruiz, en el municipio del mismo nombre; y Tuxpan, cabecera del municipio que lleva, también, ese nombre. Ahora bien, las respectivas dinámicas económicas se encuentran ligadas a las actividades del campo al cumplir un importante rol en el comercio y los servicios en el ámbito regional.

Como es de suponerse, en esta región tiene una presencia importante el sector campesino en la integración de los órganos de cabildo de cada uno de los municipios. Sin embargo, dicha presencia no se da en forma mayoritaria. Durante el periodo de estudio, las organizaciones campesinas accedieron a posiciones en los cabildos en porcentajes que fluctúan entre los 19 y 35 punto porcentuales.

Si se analiza cada uno de los seis momentos, se verá como la aparente presencia predominante tiende poco a poco a ir disminuyendo. Al inicio del período, en el primer momento, alcanza una tercera parte del



total, situándose en 32.5; ascendiendo, inclusive al 35.9%. La situación de crisis en el campo hace mella entre los campesinos organizados, lo que se expresa en una baja también en el acceso a cargos de elección, que oscila entre el 27.0 y el 25.0% en el tercero y cuarto momentos en forma respectiva. Y finalmente, en el quinto y sexto se confirma la tendencia que va del 25.9 al 19.4%, lo que coincide, en buena medida, con la crisis del cultivo y la industria del tabaco.

Por su parte, el sector obrero tiene una presencia que llega a ser, en cierto modo relevante; no obstante la composición social de la región que tiende hacia la preeminencia de la sociedad rural. A lo largo del período, en cada uno de los momentos que comprende, destacan los logros de cuadros de este sector. En los primeros dos se situó entre 25.0 y 25.6%, para disminuir, en forma considerable, durante el tercero y cuarto; aunque, ciertamente se observa, en este último, una ligera mejoría: de 17.5 a 21.7%. Empero, la crisis del campo afecta en forma indirecta las actividades del sector obrero a partir de que el tabaco y el frijol se convirtieron en el motor del desarrollo regional en la costa de oro. Es así como el sector obrero pierde también presencia y sus logros políticos, en este renglón, fluctúan entre 12.9 y 14.6% en el quinto y sexto momentos respectivamente.

Y en lo que respecta al sector popular, dada su composición diversa y su cobertura tanto sectorial como territorial amalgama organizaciones de clase media con grupos populares -inclusive con intereses muy diversos y dispares-. De esa manera, en la medida que la distribución territorial de la población apunta hacia el fortalecimiento de las sociedades urbanas, la presencia del sector popular viene en ascenso. En el cuadro respectivo se puede apreciar, a lo largo de los seis momentos en revisión, cómo el sector popular logra mantener su cuota de participación en la conformación de los cabildos durante la mayor parte del período. Así, en los dos primeros momentos, aunque con tendencia a la baja, su presencia fluctúa entre 40.0 y 38.5%. Este es un momento en que, a contrapunto de los otros dos sectores, la baja en sus logros electorales se da en niveles poco considerables. Aun, en el tercer momento, cuando se nota una baja considerable, no cae a los niveles de los otros dos sectores, puesto que va de 36.5 a 40.0%. Y, para finalizar, en el quinto y sexto momentos ocurren variaciones importantes y llega al punto máximo de logros al situarse, en el primero de éstos, con 43.5, para, en forma posterior, ubicarse en 41.9%; lo que da una idea de la mayor consistencia de las organizaciones del sector y de la presencia que vienen ganando en la medida que la organización interna a nivel del partido se viene haciendo más compleja.

**3.- Región centro.** La región centro está compuesta por tres municipios situados entre una sucesión de valles entre los cuales destaca el de Matatipac. En esta región se asientan dos de los municipios que la componen. Estos municipios son Tepic y Xalisco. Entre estos dos municipios se ha configurado la principal concentración urbana del estado, habiendo llegado al punto de la conurbación. Esta es, quizá, la región que mayor diversidad económica presenta. En las localidades de Tepic y Xalisco se encuentra asentada la mayor parte de la actividad comercial y de servicios de la región, a lo que se agrega la presencia del Estado a

través de sus instituciones; lo que implica una presencia nada desdeñable de las burocracias federal, estatal y las respectivas municipales; ubicadas, obvio, en cada una de las áreas de los distintos niveles de gobierno. Al lado de esto se puede encontrar una marcada tendencia de especialización productiva en el campo, dada la presencia del cultivo de la caña de azúcar en los tres municipios de la región y su industrialización en los ingenios de Puga y El Molino ubicados en Tepic.

Si se revisan, como en los casos anteriores, las estadísticas relacionadas con el acceso a cargos de elección popular, se notará, a contrapunto de las otras regiones, la mayor presencia de parte del sector popular en la conformación de los órganos de cabildo, teniendo, como punto de referencia principal, la distribución territorial de la población, cruzadas con las tendencias económicas de la región.

Analizando los seis momentos en que se divide el período, aparece el sector campesino en primer término, con un comportamiento oscilante que va del 18 al 35%. Los dos primeros momentos son los de mayores logros, puesto que se sitúa en 25.0 y 34.5%, y es, éste último, el que se constituye en el más importante para iniciar un descenso al 22.9%, que se sostiene durante el tercero y cuarto momentos; finalmente, en el quinto y sexto se ubicaría en 18.7 y 19.4%, respectivamente.

Por su parte, el sector obrero, no obstante las condiciones de la región donde se concentran la mayor parte de las actividades industriales y, por ende, una diversidad mayor de organizaciones obreras, muestra en el aspecto de logros, como en el caso anterior, un comportamiento sumamente errático. A lo largo del periodo, su presencia se mueve entre los doce y los treinta puntos porcentuales. En ese sentido, los dos primeros momentos, como en el caso del sector campesino, se constituyen en los mejores de todo el periodo, situándose en 28.6 y 17.2% en el renglón de acceso a cargos de elección popular; sin embargo, muestra una tendencia muy importante a la baja, misma que se manifiesta en forma notable al ubicarse en el tercero y cuarto momentos en 14.6 y 12.5%; finalmente logra un ligero repunte que se sostendría hasta el final del periodo, en los dos últimos momentos, en 16.7 y 16.3%.

Por su parte, el sector popular muestra un comportamiento más regular. Sus logros fluctúan entre los cuarenta y los cuarenta y ocho puntos porcentuales en el periodo. En los dos primeros momentos su curso es ascendente, para encontrar su punto máximo, con relación al periodo completo, cuando pasa del 46.4 al 48.3% de espacios en los órganos de cabildo; posteriormente hay una ligera caída motivada, en parte, por los cambios en la composición general de los órganos de gobierno, luego de la emergencia de la representación proporcional que da acceso a las fuerzas de oposición, expresándose, entonces, en 45.8 en el tercer momento. Luego recupera terreno para ubicarse en el 47.9%, que se sostendría hasta el quinto momento. Posteriormente, en el sexto, observa una disminución importante -de cinco puntos- para situarse en 42.9%.

**4.- Región costera centro-sur.** Está compuesta por los municipios de Bahía de Banderas, Compostela y San Blas.- Es, quizá, la que presenta condiciones naturales y vocación económica más orientada hacia las

actividades turísticas, producto de la amplia extensión de costa y de sus recursos naturales propios para el desarrollo de esta actividad. Esta amplia franja de costa está compuesta por los dos principales desarrollos turísticos de playa de la entidad que datan de los años sesenta y ochenta; y lo que, a la postre, se ha convertido en el principal polo de la entidad por su articulación al complejo turístico de Puerto Vallarta.

Es una región con una distribución territorial de población en la que existen tres pequeños núcleos urbanos, representados por San Blas, en el municipio del mismo nombre, así como Compostela y Las Varas, en el municipio de Compostela. Esta región combina actividades agrícolas, comerciales y de servicios, asociadas al desarrollo de la rama turística, que permite, al mismo tiempo, el aliento a la industria de la construcción, a través del fuerte impulso a la adecuación de infraestructura.

La importante vocación natural en la producción del campo combinada con la casi inexistente industria en la región y la relativa juventud de la actividad turística dejan entrever un panorama en el que se muestra una composición social predominantemente rural. Ésta coexiste con la emergencia de nuevos centros de población ligados tanto al desarrollo turístico como a la presencia de una clase media y una burocracia estatal y federal organizadas.

Revisando la situación del sector campesino se observa cierta inestabilidad a lo largo de los seis momentos que comprende el periodo en estudio. Se da una serie altibajos desde el inicio, al presentar un movimiento importante entre los primeros dos momentos: un ascenso del 40.9 al 54.5%, que quizá se deba, en parte, al auge del movimiento campesino oficial debido a la presencia, aún importante, del cultivo de tabaco en parte de la región durante la primera mitad de la década de los ochenta.

El curso del sector en cuanto acceso a cargos de elección popular es errático. En cada uno de los momentos tiene altibajos que se expresan en forma considerable. Así, en el tercer y cuarto momentos su fuerza se mueve entre 30.3 y 39.4%, mostrando una buena recuperación después de haber caído en forma por demás importante. Sin embargo, la crisis en el campo y la pérdida paulatina de la capacidad productiva por parte del sector campesino, aunado al desplazamiento de unidades productivas frente a los procesos de urbanización, principalmente en las zonas de playa, prefiguran un escenario poco alentador para el sector, el cual se expresa en la pérdida de presencia en los ayuntamientos, situándose, en los dos últimos momentos, entre 26.1 y 19.6% de los cargos de elección distribuidos en cada uno de los municipios.

**5.- Región sur-sureste.** Está compuesta por los municipios de Ahuacatlan, Amatlán de Cañas, Ixtlán del Río, Jala y San Pedro Lagunillas. Esta región se encuentra ligada, en buena medida, con el occidente del país, principalmente con la ciudad de Guadalajara, con la que se conecta a través de la carretera federal No. 15. Es, quizá, una de las regiones del estado que no cuentan con recursos naturales en abundancia. Se distingue por sus tipos de suelo semiáridos y sus relieves accidentados en una buena parte de la región, por lo que su vocación productiva está orientada, en mayor proporción, hacia los cultivos de temporal, principalmente el maíz y algunos cultivos forrajeros. Es una región donde predominan las sociedades rurales, ligadas a

la agricultura de temporal y la práctica de la ganadería extensiva, favorecida por las vastas de tierra de pastoreo que, al mismo tiempo, no son aptas para cultivos que no sean de temporal. En términos generales, es una región en la que el sector campesino suele tener buena presencia, copando entre el 20 y 30% de posiciones en los órganos de cabildo, lo cual resulta, sin embargo, paradójico.

De esta manera, a lo largo de los seis distintos momentos se observa la tendencia descendente en la presencia del sector, no obstante sus momentos de repunte. Es decir, el primer momento es en el que se obtuvieron mayores logros en este renglón, al situarse en 31.1; que, en el momento posterior, se desploma al 20.0%; después, en el tercero y cuarto, llegaría una ligera recuperación, pasando del 22.5 al 27.5% de las posiciones; mostrando, a la postre, una tendencia decreciente en los dos últimos, cuando su presencia se expresa entre 23.2 y 21.9% de los cargos de elección popular a nivel de la región.

En lo que se refiere al sector obrero, teniendo en cuenta la muy escasa presencia de organismos de esta naturaleza en la región, la participación del sector se expresa en forma modesta, oscilando entre los ocho y los quince puntos porcentuales. Así, al igual que en el sector campesino, los primeros momentos fueron los de mayor presencia del sector -sobre todo el primero- al ubicarse en 15.6, para luego descender, en el segundo, al 11.0%; continua un curso ligeramente ascendente para caer, enseguida, expresándose en términos porcentuales en 11.3 y 8.7% en los momentos tercero y cuarto, respectivamente; para, al final, en el quinto y sexto, lograr sostenerse por arriba del 10.0%.

Por último, el sector popular -a diferencia del resto de las regiones- mantiene una presencia mucho muy importante. Fluctúa entre los 45 y los 65 puntos porcentuales a lo largo del periodo. De hecho, el sector muestra una trayectoria ascendente en los primeros dos momentos, yendo del 53.3 al 64.5%, representando, esto último, el momento cumbre del periodo en el que se obtienen los mayores logros por parte del sector; después, en el tercero y cuarto disminuiría en forma considerable, ubicándose en 49.3 y 47.8%, respectivamente; al final del periodo, en los dos últimos momentos, hace un poco más evidente su descenso al pasar del 49.3% al 45.2% de las posiciones en los cabildos.

Habiendo revisado lo anterior, nos damos cuenta que el sector popular, al que pertenece la ACASPEN, durante el periodo cobra una presencia y una fuerza verdaderamente importantes al interior del PRI estatal. Ésta se hace patente en todos los niveles de gobierno y en las distintas estructuras; sobre todo en lo que se refiere a la integración de los órganos de cabildo municipal y el poder legislativo. Mientras tanto, quizás como producto de la propia realidad estatal y regional, los sectores obrero y campesino muestran una tendencia considerable a la baja, más en lo que se refiere a la participación al momento de la nominación de candidatos a alcaldes, y en la conformación de los cuerpos de gobierno municipal, con una tendencia a la mayor concentración territorial del electorado en el medio urbano, o en las cabeceras municipales.

### 5.3. El recuento general sobre los municipios

Durante los seis períodos trienales de los gobiernos municipales transcurridos, los acaspenistas accedieron a 6 (6.2%) presidencias municipales, frente a una serie de organizaciones pertenecientes al sector campesino que en total obtuvo 29 (30.2%); el resto las obtuvo el sector obrero. Cabe señalar que el sector popular, a nivel global, logró obtener la mayor parte de las posiciones: 55 (57.2%).

En el contexto del sector, la ACASPEN tan sólo ha accedido a tres posiciones a lo largo del período: Félix Torres Haro, en Tepic (1978-1981); Rafael Corona Martínez, en Tuxpan (1987-1990)<sup>237</sup>; y Efraín Arcadia Gómez, en San Pedro Lagunillas (1990-1993); es decir, lo logrado por esta organización apenas representa el 5% con relación a lo obtenido por todo el sector.

Por lo anterior, como se puede ver, la presencia de la ACASPEN no pesa, siquiera, a nivel del sector al que pertenece; mucho menos si se le ve en el contexto general. No es, tampoco, una organización que sobresalga en términos de las estadísticas en ninguno de los municipios; situación que se asemeja a la que ocurre en la conformación del poder legislativo para cada uno de los momentos del período es estudio.

#### 5.3.1 La integración de cabildos

Teniendo en cuenta que en Tepic y Santiago se manifiesta la mayor presencia acaspenista en su ámbito de servicio, por lo menos en cuanto al número de permisionarios con relación a otras organizaciones, la situación no se corresponde en el aspecto de los logros políticos.

Veamos, primero, el caso de Tepic: su composición social y territorial es mayormente urbana; su estructura económica es diversa, y se sustenta, en alta proporción, en actividades terciarias; cuenta con una industria incipiente cuyo desarrollo se manifiesta en una presencia importante por parte del sector obrero que obtuvo 23 (25%) posiciones en el órgano de cabildo. Por su parte, el sector campesino logró 11 posiciones (12.2%), en coincidencia con las razones señaladas con antelación; el sector popular 44 (48.8%); y, la oposición en su conjunto obtuvo, apenas, 12 posiciones (13.3%).

Es claro, por lo tanto, el dominio del sector popular en este aspecto. Ello responde, en buena medida, a los factores ya señalados: una composición social más diversa con tendencias más marcadas hacia las actividades industriales y de tipo terciario. Esta lógica marca las tendencias de organización de la sociedad y la participación política. En ese sentido, la influencia de las organizaciones del sector popular viene en

<sup>237</sup> Por cierto, en este caso, siendo regidor en este mismo período, pasó a ocupar la presidencia municipal, en una acción, que en su momento se criticó por parte de distintos actores y se calificó como un acto fuera de la ley, en el que se decía por otra parte, fue producto de las presiones de Félix Torres Haro.

aumento en función de que la propia dinámica económica y social del municipio se viene orientando hacia allá de acuerdo con el cuadro 37a y 37b.

Ahora bien, la composición de los órganos de gobierno tiene que ver con los tiempos y ritmos de la lucha política; así como con estilos propios de los grupos gobernantes. De acuerdo con los testimonios obtenidos se ha encontrado que con el arribo de Emilio González al gobierno del estado, en 1981, se experimentaron cambios importantes en los distintos niveles de gobierno. Se dice que este gobernante propugnó por la pluralidad en la composición de distintos órganos de gobierno. Don Emilio apeló, como se ha señalado, a la participación amplia de todos los grupos y al reparto equitativo de posiciones<sup>238</sup>; es decir, en la lógica, del “tanto tienes, tanto vales” que ha venido imperando en la política corporativa. Esto significa, de acuerdo con diversos testimonios, un reconocimiento “a las fuerzas reales”<sup>239</sup>, al instrumentar una política incluyente ante los distintos grupos políticos y las organizaciones sectoriales del partido, de acuerdo con el cuadro 38.

---

238 Tal aseveración parte de Joel Salas Práiz, uno de los funcionarios más connotados de la administración de Emilio González, emparentado con una de las familias más importantes de transportistas, los Salas de Bellavista, quien fungió como Coordinador de Planeación y Desarrollo durante este período (1981-1987) y estuvo muy cerca del gobernante. Tepic, Nay., noviembre 28 de 1998.

239 Ibid.

**(CUADRO 37a)****NAYARIT. Los sectores priistas y su participación en la integración de los órganos de Cabildo por período****1878-1881**

Municipio	Total	Sector Campesino	%	Sector Obrero	%	Sector Popular	%	Otros partidos	%	No identificados o sin militancia	%
Estado	170	59	34.7	33	19.4	76	44.7	-	-	2	1.2
1.-Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.- Santiago lxc.	11	5	45.5	1	9.1	4	36.4	-	-	1	9.1
3.- Tepic	12	1	8.3	5	41.7	6	50	-	-	-	-
4.- Xalisco	9	3	33.3	2	22.2		44.5	-	-	-	-

**1981-1984**

Municipio	Total	Sector Campesino	%	Sector Obrero	%	Sector Popular	%	Otros partidos	%	No identificados o sin militancia	%
Estado	171	59	34.5	30	17.5	79	46.2	-	-	3	1.8
1.-Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.- Santiago lxc.	11	4	36.4	4	36.4	3	27.2	-	-	-	-
3.- Tepic	13	3	23.0	2	15.4	8	61.6	-	-	-	-
4.- Xalisco	9	4	44.5	2	22.2	3	33.3	-	-	-	-

**1984-1987**

Municipio	Total	Sector Campesino	%	Sector Obrero	%	Sector Popular	%	Otros partidos	%	No identificados o sin militancia	%
Estado	266	70	26.3	35	13.1	117	44.0	39	14.6	5	2.0
1.-Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.- Santiago lxc.	18	4	22.2	3	16.7	7	38.9	3	16.7	1	5.5
3.- Tepic	22	5	22.7	3	13.6	10	45.5	4	18.2	-	-
4.- Xalisco	14	3	21.4	3	21.4	6	42.9	2	14.3	-	-

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999.

**(CUADRO 37b)****NAYARIT. Los sectores priístas y su participación en la integración de los órganos de Cabildo por período****1987-1990**

Municipio	Total	Sector Campesino	%	Sector Obrero	%	Sector Popular	%	Otros partidos	%	No identificados o sin militancia	%
Estado	258	76	29.5	32	12.4	114	44.2	35	13.6	1	0.3
1.-Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.- Santiago lxc.	17	4	5.9	6	35.3	7	41.2	3	17.6	-	-
3.- Tepic	22	3	18.2	2	9.1	12	54.5	4	18.2	-	-
4.- Xalisco	14		21.4	3	21.4	6	42.9	2	14.3	-	-

**1990-1993**

Municipio	Total	Sector Campesino	%	Sector Obrero	%	Sector Popular	%	Otros partidos	%	No identificados o sin militancia	%
Estado	282	70	24.8	30	10.6	132	46.9	46	16.3	4	1.4
1.-Bahía de Banderas	12	3	25.0	1	8.3	6	50.0	2	16.7	-	-
2.- Santiago lxc.	18	1	5.5	4	22.2	10	55.5	3	16.7	-	-
3.- Tepic	22	2	9.1	4	18.2	12	54.5	4	18.2	-	-
4.- Xalisco	14	2	14.3	3	21.4	7	50.0	2	14.3	-	-

**1993-1996**

Municipio	Total	Sector Campesino	%	Sector Obrero	%	Sector Popular	%	Otros partidos	%	No identificados o sin militancia	%
Estado	291	64	21.6	34	11.7	128	44.0	63	21.6	3	1.0
1.-Bahía de Banderas	14	5	35.7	2	14.3	4	28.6	3	21.4	-	-
2.- Santiago lxc.	18	2	11.1	5	27.8	7	38.9	4	22.2	-	-
3.- Tepic	22	1	4.5	4	18.2	12	54.6	5	22.7	-	-
4.- Xalisco	14	3	21.4	3	21.4	5	35.8	5	21.4	-	-

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999.

En el nivel municipal se dan cita organizaciones tradicionales que se agrupan en la CTM o la CNOP, éstas siguieron teniendo sus cuotas como antaño. En el municipio de Tepic, ha sido una constante, hasta 1993, la entrega de la sindicatura para la prensa local, agrupada en la Asociación de Profesionales de la



Comunicación en Nayarit (APROCON). En otros municipios, como Tuxpan, Ixtlán y Santiago, por ejemplo, se ha hecho tradición la entrega de la sindicatura a la CTM; además de que, invariablemente, en cada uno de esos ayuntamientos ha correspondido -durante el período de estudio-, por lo menos, una regiduría para la organización de los transportistas, en este caso la ACASPEN, como lo señala uno de mis informantes<sup>240</sup>. Por otro lado, un caso interesante, en este aspecto es el de Tuxpan<sup>241</sup>, municipio en el que la controversia ha estado presente, a partir de su historial opositor que se viene tejiendo desde los años setenta. En Tuxpan, la ACASPEN ha tenido una cuota importante en la integración del órgano de cabildo desde finales de la década de los setenta; ello en reconocimiento a su fuerza como organización a nivel local, de acuerdo con los criterios compensatorios del priismo. En esa tesitura, la ACASPEN viene logrando de uno a tres regidores por período, de acuerdo con la versión de Octavio Camelo<sup>242</sup>; además de momentos como aquel de 1987, cuando Tuxpan se vio envuelto en un conflicto postelectoral de grandes dimensiones para la vida del municipio, pues, Héctor Medina Rodríguez, alcalde electo fue depuesto y su lugar lo ocupó el regidor Rafael Corona Martínez, compadre y socio de J. Félix Torres Haro en la empresa de Transportes Líquidos de Nayarit, S.A. (TRALINSA).

En el caso de Santiago, el otro municipio de alta concentración de transportistas, de un total de 75 posiciones el sector campesino obtuvo, a lo largo del periodo, un total de 19 (25.3%), mientras que el sector obrero se agenció 23 (30.7%) y el sector popular 33 (44.0%). Cabe hacer notar que en este municipio, compuesto en mayor medida de población rural, el sector campesino no tiene presencia en la conformación de órganos de cabildo, quizás por su desarticulación y dispersión. En ese sentido, las organizaciones de mayor peso son las que tienen que ver con la producción de tabaco y las estructuras de representación campesina, principalmente de corte territorial como los comisariados ejidales o las estructuras de representación a nivel de sector, representadas por la dirigencia a nivel estatal. En tanto, en el sector obrero hay una mayor presencia por parte, también, de las agrupaciones sindicales asociadas al procesamiento del tabaco y, en menor medida, de los del transporte, agrupados, fundamentalmente, en la CGT o la CTM; y, finalmente, el sector popular, con una participación más nutrida y diversa por parte de organizaciones como el magisterio -sección 20 principalmente-, la ACASPEN y el sindicato de la burocracia del estado (SUTSEM).

Teniendo en cuenta lo anterior, el criterio utilizado en la medición de la fuerza de la ACASPEN parece no responder a las expectativas generadas. Sobre todo si se piensa en la opinión que los distintos sectores

240 Agustín Salvador Orozco, loc. cit.: como cuadro cetemista, ha seguido de cerca el acontecer de la política local desde finales de los setenta, beneficiándose en dos ocasiones la sindicatura municipal de Santiago

241 Según Jorge Vega y Luis Mario Aguirre, personalidades del medio político local tuxpense, en este lugar la ACASPEN ha vivido una condición de privilegio como producto gracias a que su apoyo al partido y al régimen ha sido constantes. Por un lado se menciona el pago por los servicios prestados a través de cargos en los órganos de cabildo y por otra los apoyos para la preservación de su condición *cuasimonopólica* en el servicio de transporte en el municipio y su área de influencia que traspasa sus límites.

242 Octavio Camelo Romero, loc. cit.

sociales tienen acerca de esta organización. Sus logros no son suficientes para considerarle fuerte. Obtuvo sólo 4 posiciones que representan el 12.5% con relación a lo obtenido por el sector popular.

Frente a ello, habría que tener en cuenta la opinión de Víctor Manuel Gómez Peña, quien señala la importancia de sus posiciones a partir de la política de "ida y vuelta" que opera de una forma tal en que la organización aporta sus recursos en pro del fortalecimiento del partido y el gobierno en espera de tener recompensa. Es decir, para algunos de los acaspenistas como él, es significativo el hecho de haber obtenido la regiduría de hacienda, la cual ha estado destinada siempre a la organización, por lo menos en el caso de Santiago.

Por otro lado, una constante, en este sentido, ha sido la dinámica en que la organización ha mostrado una escasa capacidad para renovarse brindando oportunidades a cuadros jóvenes. Aunque aquí también habría que tener en cuenta que el transporte está masculinizado en primer lugar y en segundo que los hijos de los transportistas, aun cuando muchos de éstos ostentan permisos no se dedican al transporte, son profesionistas, o bien, empleados de gobierno. Por ello también, se ha caído en la perpetuación de sus líderes, como ha sucedido en casos como el de Gómez Peña<sup>243</sup>, dirigente de la organización de transportistas de alquiler en taxis de Santiago, y Pedro Medina Montaña, dirigente, a su vez, de la Organización Autónoma de Transporte de Carga de Santiago, filiales ambas de la ACASPEN.

Bahía de Banderas no presenta muchas variaciones con respecto a los anteriores. Se alcanza sólo dos periodos de gobierno municipal, dado que este municipio surge política y electoralmente hacia el año de 1990. En estos dos periodos se distribuyeron 26 posiciones.

En este caso, la distribución de posiciones se da de la siguiente manera: en primer lugar, el sector popular fue el que mayores logros obtuvo al alcanzar 10 posiciones, lo que representa el 38.5%; enseguida se ubicó el sector campesino con 8 regidurías (30.7%); el sector obrero fue el menos favorecido con 3, que equivalen al 16.6%, menos, incluso, que los partidos de oposición que obtuvieron 5, para ubicarse en el 19.2%.

De acuerdo con lo anterior, el recurso de análisis a partir del acceso a cargos de elección popular, aporta pocos elementos que pudieran considerarse como significativos para determinar la validez de los juicios que sitúan a la ACASPEN como una organización poderosa. Quizás debiera pensarse en una situación de equilibrio de fuerzas, de la cual es partícipe esta organización; pero, además, un equilibrio posibilitado por medidas como la tomada por Emilio González en su momento, cuando logró rearticular al PRI incorporando a sus principales dirigentes en posiciones de privilegio.

Si nos atenemos a los números que se vienen manejando, por lógica no se percibe con la claridad deseada la fuerza que, en forma reiterada, se le concede a esta organización de transportistas. No pesa, como pudiera esperarse, en el reparto del poder. Por lo menos, no accede a cargos de elección popular en la forma que se ha supuesto por parte de quienes le han dedicado tiempo a reflexionar en torno a ésta, como se puede constatar en la revisión de los cuadros 39 al 43.

---

<sup>243</sup> Víctor Manuel Gómez Peña ha sido en tres ocasiones (1978-1981, 1987-1990, 1993-1996) regidor, asumiendo él la cuota correspondiente a la organización.

**(CUADRO 38)**

**NAYARIT. Los distintos sectores prístas y su participación en la conformación de los órganos de Cabildo, por municipios, periodo 1978-1981.**

Región	Total	Sector Campesino	Sector Obrero	Sector Popular	Otros Partidos	No identificados o sin militancia
Total	170	59	33	76	-	2
<b>Región Centro</b>	28	7	8	13	-	-
Tepic	12	1	5	6	-	-
Xalisco	9	3	2	4	-	-
Santa María del Oro	7	3	1	3	-	-
<b>Región costera centro-sur</b>	22	9	2	11	-	-
Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-
Compostela	11	5	1	5	-	-
San Blas	11	4	1	6	-	-
<b>Región tabaquera</b>	40	13	10	16	-	1
Rosamorada	9	4	3	2	-	-
Ruiz	9	3	2	4	-	-
Santiago Ixcuintla	11	5	1	4	-	1
Tuxpan	11	1	4	6	-	-
<b>Región costa-sierra norte</b>	28	12	6	10	-	-
Acaponeta	10	2	3	5	-	-
Huajicori	7	5	0	2	-	-
Tecuala	11	5	3	3	-	-
<b>Región sur</b>	45	14	7	24	-	-
Ahuacatlán	9	2	3	4	-	-
Amatlán de Cañas	9	3	0	6	-	-
Ixtlán del Río	11	3	2	6	-	-
Jala	9	3	2	4	-	-
San Pedro Lagunillas	7	3	0	4	-	-
<b>Región sierra centro-sur</b>	7	4	0	2	-	1
El Nayar	-	-	-	-	-	-
Yesca, La	7	4	0	2	-	1

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999, entre 1998 y 1999.

**(CUADRO 39)**

**NAYARIT. Los distintos sectores priístas y su participación en la conformación de los órganos de Cabildo, por municipios, periodo 1981-1984.**

Región	Total	Sector Campesino	Sector Obrero	Sector Popular	Otros Partidos	No identificados o sin militancia
1.- Acaponeta	11	4	4	3	-	-
2.- Ahuacatlán	9	3	1	5	-	-
3.- Amatlán de Cañas	9	1	1	6	-	1
4.- Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-
5.- Compostela	11	6	2	3	-	-
6.- Huajicori	7	4	0	3	-	-
7.- Jala	9	2	2	5	-	-
8.- Ixtlán del Río	11	1	1	9	-	-
9.- El Nayar	-	-	-	-	-	-
10.- Rosamorada	8	3	2	3	-	-
11.- Ruiz	9	2	2	5	-	-
12.- San Blas	11	6	2	3	-	-
13.- Santa María del Oro	7	3	1	3	-	-
14.- San Pedro Lagunillas	7	2	0	4	-	1
15.- Santiago Ixcuintla	11	4	4	3	-	-
16.- Tecuala	11	4	2	5	-	-
17.- Tepic	13	3	2	8	-	-
18.- Tuxpan	11	5	2	4	-	-
19.- Xalisco	9	4	2	3	-	-
20.- Yesca, La	7	2	0	4	-	1
<b>Total</b>	<b>171</b>	<b>59</b>	<b>30</b>	<b>79</b>	<b>-</b>	<b>3</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999, entre 1998 y 1999.

**(CUADRO 40**

**NAYARIT. Los distintos sectores priístas y su participación en la conformación de los órganos de Cabildo, por municipios, periodo 1981-1984.**

Región	Total	Sector Campesino	Sector Obrero	Sector Popular	Otros Partidos	No identificados o sin militancia
1.- Acaponeta	14	4	5	4	-	1
2.- Ahuacatlán	14	5	2	5	2	-
3.- Amatlán de Cañas	14	2	0	10	2	-
4.- Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-
5.- Compostela	17	5	2	7	3	-
6.- Huajicori	10	4	0	6	-	-
7.- Jala	14	3	2	7	2	-
8.- Ixtlán del Río	17	1	3	10	3	-
9.- El Nayar	-	-	-	-	-	-
10.- Rosamorada	14	6	2	4	2	-
11.- Ruiz	14	3	2	6	2	1
12.- San Blas	16	5	2	6	3	-
13.- Santa María del Oro	12	3	1	6	2	-
14.- San Pedro Lagunillas	12	5	1	3	2	1
15.- Santiago Ixcuintla	18	4	3	7	3	1
16.- Tecuala	17	5	3	6	3	-
17.- Tepic	22	5	3	10	4	-
18.- Tuxpan	17	4	4	6	3	-
19.- Xalisco	14	3	3	6	2	-
20.- Yesca, La	10	3	0	5	1	1
<b>Total</b>	<b>266</b>	<b>70</b>	<b>35</b>	<b>117</b>	<b>39</b>	<b>5</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999, entre 1998 y 1999.

**(CUADRO 41)**

**NAYARIT. Los distintos sectores prístas y su participación en la conformación de los órganos de Cabildo, por municipios, periodo 1987-1990.**

Región	Total	Sector Campesino	Sector Obrero	Sector Popular	Otros Partidos	No identificados o sin militancia
1.- Acaponeta	13	6	1	6	-	-
2.- Ahuacatlán	12	3	1	6	2	-
3.- Amatlán de Cañas	14	6	0	6	2	-
4.- Bahía de Banderas	-	-	-	-	-	-
5.- Compostela	16	7	3	5	1	-
6.- Huajicori	9	3	0	6	-	-
7.- Jala	14	3	2	7	2	-
8.- Ixtlán del Río	17	3	2	9	3	-
9.- El Nayar	-	-	-	-	-	-
10.- Rosamorada	12	6	1	5	-	-
11.- Ruiz	14	4	3	5	2	-
12.- San Blas	17	6	2	6	3	-
13.- Santa María del Oro	12	4	1	5	2	-
14.- San Pedro Lagunillas	12	4	1	5	2	-
15.- Santiago Ixcuintla	17	1	6	7	3	-
16.- Tecuala	17	7	1	6	3	-
17.- Tepic	22	4	2	12	4	-
18.- Tuxpan	17	4	3	7	3	-
19.- Xalisco	14	3	3	6	2	-
20.- Yesca, La	9	2	0	5	1	1
<b>Total</b>	<b>258</b>	<b>76</b>	<b>32</b>	<b>114</b>	<b>35</b>	<b>1</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1988 y 1999, entre 1988 y 1999.

**(CUADRO 42)**

**NAYARIT. Los distintos sectores prístas y su participación en la conformación de los órganos de Cabildo, por municipios, periodo 1990-1993.**

Región	Total	Sector Campesino	Sector Obrero	Sector Popular	Otros Partidos	No identificados o sin militancia
1.- Acaponeta	16	4	2	8	2	-
2.- Ahuacatlán	13	5	2	4	2	-
3.- Amatlán de Cañas	14	3	0	8	2	1
4.- Bahía de Banderas	12	3	1	6	2	-
5.- Compostela	17	5	1	8	3	-
6.- Huajicori	12	5	0	5	2	-
7.- Jala	14	3	2	7	2	-
8.- Ixtlán del Río	16	1	3	9	3	-
9.- El Nayar	-	-	-	-	-	-
10.- Rosamorada	14	7	1	4	2	-
11.- Ruiz	14	4	1	6	2	1
12.- San Blas	17	4	1	9	3	-
13.- Santa María del Oro	12	5	1	4	2	-
14.- San Pedro Lagunillas	12	4	0	6	2	-
15.- Santiago Ixcuintla	18	1	4	10	3	-
16.- Tecuala	17	2	2	9	3	1
17.- Tepic	22	2	4	12	4	-
18.- Tuxpan	16	4	2	7	3	-
19.- Xalisco	14	2	3	7	2	-
20.- Yesca, La	12	6	0	3	2	1
<b>Total</b>	<b>282</b>	<b>70</b>	<b>30</b>	<b>132</b>	<b>46</b>	<b>4</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999.entre 1998 y 1999.

**(CUADRO 43)**

**NAYARIT. Los distintos sectores priístas y su participación en la conformación de los órganos de Cabildo, por municipios, periodo 1993-1996.**

Región	Total	Sector Campesino	Sector Obrero	Sector Popular	Otros Partidos	No identificados o sin militancia
1.- Acaponeta	17	5	3	6	3	-
2.- Ahuacatlán	14	3	3	5	3	-
3.- Amatlán de Cañas	14	2	1	8	3	-
4.- Bahía de Banderas	14	5	2	4	3	-
5.- Compostela	18	2	0	12	4	-
6.- Huajicori	13	5	0	5	3	-
7.- Jala	14	3	2	6	3	-
8.- Ixtlán del Río	18	3	2	9	4	-
9.- El Nayar	-	-	-	-	-	-
10.- Rosamorada	12	5	1	4	2	-
11.- Ruiz	14	2	0	7	3	2
12.- San Blas	14	2	1	8	3	-
13.- Santa María del Oro	13	5	1	4	3	-
14.- San Pedro Lagunillas	13	5	0	5	3	-
15.- Santiago Ixcuintla	18	2	5	7	4	-
16.- Tecuala	18	4	3	7	4	-
17.- Tepic	22	1	4	12	5	-
18.- Tuxpan	18	3	3	8	4	-
19.- Xalisco	14	3	3	5	3	-
20.- Yesca, La	13	3	0	6	3	1
<b>Total</b>	<b>291</b>	<b>63</b>	<b>34</b>	<b>128</b>	<b>63</b>	<b>3</b>

Fuente: Elaboración propia con base en Periódico Oficial distintas fechas y entrevistas con funcionarios y líderes sociales en cada uno de los municipios, entre 1998 y 1999.entre 1998 y 1999.



## 5.4. Otros logros: la política de transporte

Además de eso, la ACASPEN no ha fijado su atención sólo en el aspecto del acceso a cargos de elección popular, también ha enfocado su atención en lo relacionado con su ámbito de acción: el transporte. De esta manera, la negativa a la modificación del marco jurídico y el acceso a las instancias de regulación, sean estas auxiliares, sociales o gubernamentales, han sido puntos de preocupación de la organización. En ese sentido se busca el control de organismos de coordinación sectorial, como la representación de la Cámara Mexicana del Autotransporte Federal, que durante muchos años fue presidida por Luis Fernando Rodríguez González, miembro de la ACASPEN, y a la cual nunca se dio acceso a organizaciones de transportistas ligadas al sector obrero. Al mismo tiempo, desde esta organización se impulsa al Comité Estatal de Autotransporte Federal de Carga, y se logra el ingreso, en condiciones ventajosas, a los órganos consultivos constituidos en el marco de la Ley de Tránsito y Transportes del estado, como el Consejo Consultivo del Transporte en el Estado y la Comisión de Tarifas -ambas instancias creadas en 1982 por decreto gubernamental- que se constituyen en factores de suma importancia para esta organización.

¿Cuál es la razón de ser de los transportistas como actores políticos? ¿De verdad son actores protagónicos que condicionen la dinámica política ante el partido y el gobierno mismo?

Uno de los logros principales de esta organización es el relacionado con la cuestión de la ley de tránsito. Éste radicaría, fundamentalmente, en mantener la ley intacta bajo compromisos con el gobierno del estado, más allá del momento en que se dio el proceso de liberalización del transporte -iniciado por Salinas de Gortari en 1989- en que se ataca, en primera instancia, el transporte federal.

Los transportistas, particularmente los de la ACASPEN, han sido conservadores. En esencia, para ellos, con que operara la ley 1970 era suficiente. Consideraban que, en realidad, no requería mayores modificaciones. A lo largo de más de veinte años estuvieron resistiendo, en forma sistemática, ante la posibilidad de eventuales reformas tendientes a la liberalización; sobre todo en momentos álgidos, cuando distintos grupos sociales demandaban con vehemencia que se les diera acceso en calidad de concesionarios del servicio en algunos de sus modos, como lo señala Jorge Vega.

*"...Hasta 1993 eran tiempos en que la ACASPEN controlaba la mayor parte de permisos. Ante cualquier intento por parte de la autoridad estatal y ante el más mínimo signo de apertura, la presión se hacía sentir al punto de impedir en ocasiones que fructificaran las acciones. En lo relacionado con los permisos, mantuvo una presión tal, que logró mantener las cosas casi inalteradas hasta entrado el año de 1989, en que Celso Delgado comienza a impulsar su proyecto liberalizador. Otras organizaciones no podían aspirar a dar el servicio porque había mucha presión de parte de esta organización. Pero llegó Rigoberto y la cosa cambió, comenzó a dar permisos a la CTM sobre todo..."<sup>244</sup>*

244 Jorge Vega Partida, loc. cit.

Los “intentos” de liberalización llevados a cabo por el gobierno en turno, comenzando con el periodo de Celso Delgado, provocarían importantes reacciones de los transportistas en 1990. Aquí es de observar el hecho de que al no haberse llevado, hasta su parte final, el proceso iniciado desde el gobierno federal en 1989 permitió, a la ACASPEN, tener condiciones para sortear la situación y mantener las cosas en su favor, concurriendo a las distintas instancias donde contó siempre con la mirada vigilante de Isidoro Rodríguez<sup>245</sup>, uno de sus contactos esenciales a nivel nacional; y a quien se señala, también por parte de José Félix Torres, como uno de sus principales puntos de apoyo.

Sin embargo, sin reformas a la ley de 1970, la liberalización se intentó por la vía de hechos y se sentaron las bases para que ésta se diera en forma posterior. En decir, Celso Delgado apostaba más a su futuro político y no quiso entrar en un conflicto que le comprometiera, tuvo que ceder cuando ACASPEN estalló una huelga general por alrededor de 18 horas. Ésta hubiera sido, en realidad, la principal organización afectada con una eventual medida de liberación y, en el momento en que buscó realizar tal acción, el ejecutivo estatal tuvo que negociar con la organización y fue, precisamente, en un momento de elecciones<sup>246</sup>.

*Esto se volvería a repetir en 1993. En ese año, por el mes de marzo se dio un conflicto más entre los transportistas y el gobierno. En toda la entidad iniciaron acciones de presión por parte de la ACASPEN por el incremento de tarifas del servicio urbano y suburbano; además de los actos ya conocidos en contra de otras organizaciones de transportistas, como la Unión de Transportistas Ejidales (UTJ), encabezada por Macario Aguayo Durán -quien habría sido desaforado de su cargo como presidente municipal de Compostela- o la Unión de Transportistas de la Reserva Territorial (UTRET), cuyos dirigentes serían perseguidos y encarcelados sin justificación alguna a principios de 1994.*

Por ser parte de uno de los sectores a los que se consideraba importantes en el PRI, a la ACASPEN se le concedió el apoyo del gobierno en ciertas acciones que ha realizado, por ejemplo: que, aun violando la ley, actúe en contra de los intereses ajenos para hacer prevalecer los suyos propios; además, ha perjudicado, sobre todo, en el transporte de carga, a los transportes de materiales para construcción.

En el transporte de carga se manejaba exclusivamente con ellos (ACASPEN); si no era con ellos, nadie más podía hacerlo, como se ha demostrado en el capítulo tercero. Si un particular tenía su propio camión y quería utilizarlo para llevar carga, automáticamente era bloqueado y lo paraban los propios acaspenistas. Para ello contaban con todo el respaldo de las autoridades de tránsito, la policía judicial, etc. Y así, cuando el particular se sentía agredido y recurría a las autoridades, éstas no resolvían nada a su favor.

El período de Emilio unifica a la ACASPEN. Sus miembros, por interés propio, se nuclean alrededor de José Félix Torres Haro, quien, en ese momento, ocupaba el cargo secretario general de gobierno y logra

---

245 Principal dirigente de la Cámara Nacional de Autotransporte Federal, organismo al que pertenece la ACASPEN a partir de que incursionaron en el transporte federal.

246 En dos distintos momentos (1993 y 1996), a través de oficios dirigidos a Tránsito del Estado la dirigencia estatal de la CTM plantearía la problemática a manera de reclamo, por la negativa sistemática sometida a las presiones de ACASPEN, para la liberación de permisos a organizaciones distintas a esta. Aparte se tienen en detalle los conflictos ampliamente documentados en el capítulo tercero de este texto.

estrechar más los lazos de la organización con el partido y con el gobierno en turno, convirtiéndose en un importante intermediario político y social. Es ese el marco temporal en que el apoyo logístico de la organización a las campañas políticas y acciones diversas del PRI comenzó a ser cobrado. Una forma fue el respeto a su primacía como organización de transportistas, no otorgando, a ninguna otra organización, permisos de operación; otra más, la protección en materia de transporte mediante una política en la que los permisionarios (concesionarios) han gozado de importantes prebendas: condonaciones en los pagos de derechos en tránsito (licencias de manejo, refrendos de permisos, pagos de tenencias, canjes de placas, pagos de infracciones, etc.), subsidios en lo relacionado con toda clase de servicios del estado y, algo importante, el acceso en condiciones de privilegio al Consejo Consultivo del Transporte, creado en 1982, como órgano colegiado en materia de transporte en sus diferentes modos.

Sin embargo, las condiciones señaladas anteriormente no son las más adecuadas para esta organización. Las organizaciones de transportistas en Nayarit, como quizás suceda en la mayor parte del país, no se distinguen por ser las más democráticas y abiertas, y carecen, además, de una mentalidad emprendedora. Sus formas de operación han estado alejadas de toda posibilidad de modernización. El transporte nayarita no es precisamente pujante; no es moderno; y tampoco ha sido posible que accedan a él distintos agentes económicos capaces de generar mayores opciones en un ambiente de mayor apertura y competencia; por lo menos eso no sucedía todavía hasta 1994; es decir, el transporte se encuentra en condiciones que le aproximan a la práctica monopólica, situación que se ha dado gracias al vínculo existente con los gobiernos en turno desde el momento de su fundación, en que la organización refrendó su compromiso con el priismo y con el poder público. Fue precisamente en esta etapa cuando la ACASPEN obtuvo los más importantes logros.

En primer lugar, sería mediante su reconocimiento como "fuerza real". Esta cuestión sería muy importante para conseguir la incorporación a la estructura de gobierno de algunas personalidades pertenecientes a su núcleo dirigente, pues obedecía, en buena medida, a la estrategia emilista, como lo comenta uno de sus funcionarios más cercanos, cuando plantea que...

...eso tiene que ver con la visión política de Don Emilio, o sea, de llevar a las fuerzas políticas reales que actuaban en el estado y les dio su lugar. Algunos representantes de esas fuerzas reales, incluso participaron en la administración pública, como fue el caso de Félix. El (Don Emilio) mantuvo siempre la preocupación en lo que era en el poder legislativo, en lo que era de gobierno, gente con una base, representativa de los distintos grupos, sin integrar él el grupo político<sup>247</sup>.

De acuerdo con lo anterior, estamos ante una situación en la que el ejecutivo del estado tendría las mejores condiciones para conformar su equipo de colaboradores, teniendo el reconocimiento para cada una de las fuerzas actuantes en la entidad, como sucedería en el caso de Félix Torres, quien pasaría a ocupar uno de los cargos más importantes en el poder público: la Secretaría General de Gobierno.

247 Joel Salas Práiz. Loc. cit.

El hecho de ocupar esta posición por parte de Félix Torres, le permitió a la ACASPEN sortear algunas dificultades que se le vinieron presentando a lo largo de este período. Primero evitar la emergencia de otras organizaciones de transportistas y, por otro lado, el fortalecimiento de las ya existentes. En el gobierno del Don Emilio González, hubo siempre, no sólo el reconocimiento a las “fuerzas reales” y actuantes, sino, también, un profundo respeto a las organizaciones consideradas representativas, de acuerdo a la naturaleza de las actividades o los intereses que les había hecho agruparse en tales figuras.

Un elemento que da para pensar las cosas más fríamente es el reconocimiento a “las fuerzas reales”, al que ha hecho alusión Joel Salas: ¿por qué don Emilio González tuvo que reconocer a la ACASPEN, y particularmente a su líder, concediéndole la Secretaría General de Gobierno? La respuesta de Salas sería que el único personaje relevante del período en cuestión era Don Emilio.

Con Emilio González parecía no operar la lógica de las grandes fuerzas y las desproporciones en la conformación de su equipo de trabajo, sino los equilibrios; sobre todo teniendo en cuenta las posibilidades de alianzas coyunturales que, a la larga, se van intensificando al grado que la fuerza se vuelve relativa en algunos casos, como lo sigue manifestando Joel Salas...

*“...hablar de alguien que tenga fuerza en el PRI nos lleva a hablar de muchos matices, porque a los más pesados del PRI, por más pesados que sean, pues hemos visto que se han caído y se acaban: Carlos Jongitud es un ejemplo... entonces ahí...socialmente tienen mucho peso, políticamente también; hasta dónde, ese es otro rollo; no es tan fácil decir, bueno, ese es muy importante, es un líder muy fuerte, por lo tanto va a condicionar todo lo que se decida en las instancias del partido...no se dan así las cosas; por la misma estructura nacional...que son muchos intereses que entran en juego, es una compensación de fuerzas, es una situación que en este momento puede ser favorable para alguien y quizá mañana o pasado ya no es tan favorable y tiene que cambiarse todo...”<sup>248</sup>*

De acuerdo con esto, lo más conveniente, de entrada, es buscar respuesta al por qué si no hay fuerzas que realmente pesen y lleguen, por lo tanto, a poner condiciones logrando cierta relevancia en la toma de decisiones y en la misma vida cotidiana del partido, entonces: ¿por qué, en un régimen en el que las jerarquías pesan, se da una situación semejante?; es decir, ¿por qué, en este caso, hay fuerzas o personalidades que alcanzan ciertas o cuales posiciones? De este modo, lo más prudente sería tomar en cuenta que, muchas de las veces, la fuerza de las organizaciones es medida de acuerdo al potencial de cada una de ellas en función, por un lado, de su membresía a la que se le supone capaz de movilizar en determinadas coyunturas electorales internas y/o constitucionales.

¿Cuáles habrán sido, en este contexto, los logros de los acaspenistas en materia de transporte? ¿En realidad ha sido una fuerza de vanguardia en el transporte, a tal punto de plantearse proyectos modernos para el servicio? O bien, se desenvuelve como una organización al extremo conservadora, con pretensiones monopólicas, que ha logrado sobrevivir y sortear dificultades a partir de las posiciones que han ocupado algunos de sus líderes, particularmente el caso de José Félix Torres Haro, quien ha ocupado una buena

---

248 Ibid.

cantidad de cargos, la mayoría de ellos de elección popular, entre los que se cuenta la presidencia municipal de Tepic en dos ocasiones. Ha sido, también, diputado federal en una más, diputado local y, en ese entonces, presidente de la gran comisión en el órgano legislativo; aparte de haber sido dirigente estatal del sector popular y presidente del partido durante los años en que la ACASPEN logró su mayor crecimiento.

## 5.5. El valor de los logros y la fuerza política en entredicho

Está comprobado que, para quien participa en la actividad política, sean individuos o grupos, una elección representa la gran oportunidad para realizar una serie de proyectos. Para quien busca obtener un cargo, la oportunidad es propicia para, en caso de no contar con grupo, construirlo y, en caso de tenerlo, consolidarlo reforzando, al mismo tiempo, sus vínculos con otros actores políticos locales y nacionales; también, alcanzar, de ser posible, una buena posición al interior de la fuerza política a la que se pertenece. Para quien deposita su confianza en forma de voto o a través de la actividad proselitista, incorporándose a las tareas diarias de la organización política y del personaje político de sus preferencias hecho candidato, el arribo de éste al cargo de elección popular representa, sin duda, la esperanza de contar con alguien que vele y abogue por sus intereses; en algunos casos, también representa la oportunidad de colocarse y alcanzar una buena posición beneficiándose en forma más directa.

En el caso de las organizaciones de masas, u organizaciones sociales, las cosas funcionan en forma distinta. En teoría, este tipo de organizaciones nacen con un fin explícito, el cual tiene que ver con la necesidad de contar con un instrumento que permita a sus integrantes defender sus intereses como grupo social y reproducirse como tal en las condiciones más adecuadas. Esto suele ocurrir en situaciones normales, cuando en la conformación de la organización no han intervenido agentes externos o bien, cuando la formulación del proyecto no se haya dado en forma vertical. En ese sentido, si la organización ha surgido al margen de intereses partidistas, es posible que ésta se mueva en dos planos, en arreglo a su condición de grupo social y/o grupo económico. En el caso de la ACASPEN, es una organización que se sale de este patrón. Si bien la organización nace del empuje que le da un grupo de transportistas, esto ocurre en un contexto confrontación entre distintas organizaciones por la prestación de los servicios de transporte en el campo y las ciudades nayaritas; nace de la mano del gobierno y como parte de un proyecto de consolidación de tipo partidario, dentro del cual se venía planteando, en buena medida, el impulso y fortalecimiento de las organizaciones del sector popular priista. En ese sentido, a la ACASPEN le ha tocado moverse en tres diferentes planos en los que se reparte, por lo tanto, su vida cotidiana. Aquí es importante especificar cada uno de ellos: se les ubica aparte en dos grandes niveles. A nivel general, entre los logros políticos obtenidos por la ACASPEN durante el período de estudio, se identifican todo tipo de cargos de nivel estatal y/o federal<sup>249</sup>; en tanto que, el nivel particular está considerado y definido en función de los cargos de cualquier tipo a nivel municipal y/o de

249 Con fines analíticos se asumen como equivalentes los cargos de nivel estatal y los federales, en tanto que los cargos de elección popular de carácter legislativo a nivel local se asumen como equivalentes de las presidencias municipales.

distrito local. En el capítulo anterior se ha tratado lo relacionado con la imagen pública de esta organización. Habiendo realizado una revisión documental más o menos exhaustiva, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la prensa local y la producción intelectual en torno al asunto, complementando el ejercicio con la encuesta aplicada en los tres municipios seleccionados. Contando con los elementos derivados de las estadísticas en materia de logros políticos, se observa una contradicción: se estima a esta organización por encima de lo que refleja en sus logros políticos en todos los niveles. Lo anterior haría suponer, a cualquiera, que esa imagen, presencia y fuerza, desplegadas en toda su magnitud, le permitirían obtener grandes logros en las distintas esferas en que actúa. Al revisar los cuadros de concentración, con referencia a cargos de elección popular únicamente, centrados en la composición de distintos órganos de gobierno municipal y estatal, podemos encontrar serias contradicciones entre la realidad que se trasluce en ellas y el imaginario social. Es decir, la realidad se manifiesta en forma distinta a como la sociedad la prefigura.

Cabe recordar que, contrariamente a lo que se apunta en una serie de trabajos de diversa extensión y la opinión pública de la entidad, como se ha mostrado en el capítulo anterior, la fuerza de las organizaciones como la ACASPEN se difuminan en medio de una gran heterogeneidad de fuerzas incorporadas al partido del gobierno en ese entonces. Estas fuerzas se retienen otorgándoles parte del botín general en función de su peso específico, el cual les otorga el margen de negociación suficiente -o insuficiente- para acceder a posiciones en los distintos ámbitos en que se expresa el poder público. Es decir, el poder, tanto de la organización del magisterio, como de los transportistas, en contra de lo que señalan los comentarios políticos, como los reseñados, se diluye entre la gran vastedad de fuerzas representadas, de manera tal que no se puede hablar de fuerzas hegemónicas en el ámbito de los sectores y mucho menos en el nivel general de la estructura partidaria.

De acuerdo con lo revisado hasta ahora, no se encuentra a la vista la fuerza de la organización en el reparto del poder; al menos en lo a cargos de elección popular se refiere. Sólo tendría que revisarse la cuestión relacionada con la política de alianzas y los mecanismos de apoyo mutuo utilizados con frecuencia por este tipo de organizaciones. Pensar que ésta no ha tenido logros directos, sino más bien derivados de sus relaciones con personalidades o grupos ubicados en posiciones clave a través de los "mecanismos de transferencia" que operan a partir de que la ACASPEN, como organización que hace política, establece una dinámica en la que...

*"...tienen la organización y todos los de la organización lo trabajan hacia el interior, pero ellos dicen que hay que ir a hacer acciones afuera de la organización: el ir y conquistar una presidencia municipal, conquistar una diputación o posiciones menores como son regidurías, etc., y entonces a ello le llaman ellos trabajo político y empiezan...a tener una serie de cuadros que no son de ACASPEN, pero que le sirven en un momento dado..."<sup>250</sup>*

---

<sup>250</sup> Octavio Camelo Romero, comunicación personal, Tepic, Nay., marzo 13 de 1999.

Con esto, el informante se está refiriendo a una dinámica de cooptación que se ejerce sobre determinados cuadros políticos que van despuntando sin compromisos con otras organizaciones o grupos: el apadrinamiento y lanzamiento, como si fuese cualquier miembro de base, y luego la cooptación -mediante el otorgamiento de permisos de transporte- que culmina con la afiliación a la organización.

Pero, antes, creo que es importante tener en cuenta una opinión en la que coinciden la mayor parte de los permisionarios entrevistados. Ésta va en el sentido de una relativa importancia del acceso en forma directa al poder por parte de la organización, centrándose más en las acciones que la vinculen con los grupos de dentro del partido e instancias gubernamentales, en la medida de lo necesario y posible, en niveles que les permitan sacar el mayor provecho económico, social y político. Para la ACASPEN, los logros en términos de acceso directo a cargos directivos en el ámbito partidario, cargos de elección popular o cargos dentro de la administración pública no conforman, según ellos, lo medular de su presencia en el ámbito partidario, sino en los compromisos que logren sellar con los candidatos sujetos a los apoyos de orden diverso que se circunscriben al ámbito político-electoral.

Todo parece indicar que este tipo de cosas han sido posibles gracias a un par de factores: la relación estrecha que la organización construye con los gobiernos en turno, particularmente con funcionarios de su propio ámbito, y el despliegue de una política de alianzas que va más allá de su propio sector, lo cual, a la postre, le permite la construcción de densas redes políticas que crecen o decrecen en función de los intereses conjugados y la dinámica de intercambio de distintos bienes construida para resolver problemas comunes.





## EL PODER DE LA SOMBRA: A MODO DE CONCLUSIÓN

A lo largo de la investigación, en forma paulatina se fueron despejando algunas de las inquietudes que despertó, al inicio, el tema sobre el que se centró la atención principal. Teniendo en cuenta los distintos ámbitos de operación de los transportistas y el rol clave que juegan en la transportación de personas y mercancías, más la posibilidad de mantener una vida activa en el ámbito político, pueden apuntarse algunas cosas y plantearse a manera de conclusiones de esta tesis.

Un primer aspecto es la correspondencia que ha tenido el desarrollo de la actividad del transporte, en sus diferentes modos, con la dinámica de desarrollo económico regional que, para el caso de Nayarit, caminó mucho tiempo de la mano con el dinamismo de las actividades primarias, principalmente las relacionadas con los cultivos de exportación, como ocurre en el tabaco y el café. Existe una correlación entre el dinamismo de la economía y el nivel de desarrollo de los servicios de transporte. En este caso, se puede decir que el transporte es el reflejo de las condiciones en que opera la economía estatal y sus distintas regiones. Por eso, mientras se mantuvo vigente el modelo agroexportador, centrado en mayor medida sobre el tabaco, el café y la caña de azúcar, el transporte se mantenía con dinamismo y operaba con importantes márgenes de ganancia.

Sin embargo, en la medida que en la prestación de los servicios interviene el factor político, y existe una correlación de fuerzas favorable al interior del partido -toda vez que la mayor parte de las organizaciones de transportistas se encuentran adscritas a algunos de los diferentes sectores de la estructura priista y la dinámica de relaciones ocurre centrada en el intercambio recíproco de favores-, hay lugar para cierta discrecionalidad y autocomplacencia; sobre todo si, se cuenta, además, con la complicidad de parte de las autoridades encargadas; aun cuando se observaban condiciones de operación que manifiestan un franco deterioro.

Un aspecto más es la presencia sobrevalorada de las organizaciones sociales y políticas en el imaginario colectivo, donde se les sitúa, en algunos casos, como agrupaciones que gozan de amplio poder y una influencia extraordinaria capaz de incidir en el curso que toma el partido al que pertenecen, en este caso nos referimos al PRI. Y, para el caso en estudio -representado por la ACASPEN-, la realidad demuestra, al menos en lo relacionado con sus logros traducidos en el acceso a cargos de elección en distintos ámbitos y niveles del gobierno, además de su influencia sobre determinadas políticas públicas, que no es lo que se ha creído ni lo que como consecuencia de ello se esperaba.

Por lo tanto, la presencia viva y activa de organizaciones de masas como la ACASPEN, dentro del PRI, y el modo como se expresan éstas en la distribución del poder en el estado de Nayarit, no se percibe con claridad en términos de las estadísticas. No hay correspondencia entre lo que la sociedad, en distintos

ámbitos, percibe y el acceso que la organización tiene a la variedad de cargos mostrados en los cuadros descritos, especialmente los de elección popular.

Si bien, podría decirse que en el ánimo de los distintos sectores sociales están presentes algunas imágenes de organizaciones específicas, invariablemente van asociadas a sus principales figuras, las más emblemáticas; es posible que una y otra se estén retroalimentando en la medida de los logros alcanzados en el ámbito de su interés particular y en la medida también de los logros que se alcanzan en la política.

Está, por otra parte, ampliamente documentado el hecho de que en el seno del partido, las organizaciones, en su faceta política, desarrollan un juego de concurrencia limitada e inequitativa, en el cual, los que mayores beneficios obtienen son las organizaciones que mayor nivel de estructuración han alcanzado, como ha sucedido en el caso de las organizaciones del magisterio y la burocracia.

Del lado de la ACASPEN no existe correspondencia entre lo que la sociedad, en sus distintos ámbitos opina, y lo que la realidad, en términos de sus logros se trasluce en las estadísticas presentadas. Con ello, el protagonismo y la participación en la toma de decisiones y la capacidad de interpelación hacia el poder público y sus agencias, por parte de esta organización se encuentra en entredicho.

Por otra parte, cabe señalar que la categoría de corporativismo, concebida de esta manera en la perspectiva schmitteriana, no opera plenamente en el caso de la ACASPEN y su práctica política; sólo como un recurso a través del cual los transportistas se articulan e insertan en una dinámica partidista en la que, ellos y sus líderes, toman parte. No existe un momento en que el esquema de análisis de este autor permita dar cuenta de la práctica monopólica; ni siquiera en el momento de la fundación de ésta organización, puesto que no desaparecen las organizaciones preexistentes (CTM, CNC, CGT), las cuales siguen operando, aunque con menor fuerza que la Alianza, pero con presencia en algunos puntos de la entidad: CNC en el área rural, principalmente la franja costa-pacífico, de sur a norte, especializada en la producción de tabaco; la CTM en el transporte urbano y suburbano de carga, fundamentalmente en la transportación de materiales para construcción; la CGT vuelve a incursionar a principios de los noventa en el servicio de transporte de alquiler de taxis en Tepic y llega como parte de su política de expansión a nivel nacional la CROC.

Otra observación tiene que ver con la promoción y/o el auspicio de este tipo de organizaciones. En este caso, puede decirse que hubo un momento en que esto ocurrió efectivamente y luego se vuelve la línea de partido -que en los últimos veinte años ha venido deteriorándose- como estilo de control y manipulación sectorial de los grupos sociales, máxime que, como partido, viene perdiendo terreno en el ámbito electoral. En este sentido se puede hablar de una perspectiva en la que nuestro corporativismo reúne rasgos parciales como el de la afiliación forzosa, las categorías singulares y compulsorias, etc.

En todo caso, de acuerdo con la perspectiva planteada anteriormente, el corporativismo, como práctica política, se expresa de manera parcial con relación al modelo schmitteriano y viene acompañado por prácticas de tipo clientelar; lo que se presenta como una mixtura que posibilita la reproducción del sistema político a través de una dinámica de intercambios, en la cual, los transportistas, y particularmente la ACASPEN,

aportan parte de sus recursos y los ponen a disposición del partido a cambio de una serie de prebendas que, a final de cuentas, se constituyen en recursos de supervivencia para la organización.

Un elemento más se refiere a las condiciones que posibilitan el florecimiento del corporativismo en Nayarit. Un factor importante en este renglón ha sido la pervivencia de una clase política tradicional dentro de un sistema de partidos con una oposición concurrente y no competitiva, la que ha sido víctima del desencanto generado a partir de la embestida estatal en su contra -sobre todo en coyunturas clave- que ha motivado su desarticulación, como consecuencia de la política autoritaria y antidemocrática expresada a través del fraude sistemático que impidió que, en 1975, la izquierda nayarita se constituyera en la primera fuerza opositora del país en ganar una gubernatura, según se desprende del imaginario social.

La pervivencia de organizaciones como la ACASPEN, y su vigencia como organización social dentro del esquema de poder de la entidad, se debe, en buena medida, al esquema de compromisos construido que involucró a las organizaciones y al gobierno en sus distintos niveles. Lo anterior les lleva a ser partícipes, por un lado, de las decisiones y, por otro, de la conformación de las estructuras del poder.

Finalmente, la ACASPEN es un grupo relativamente cerrado en el ámbito de la prestación del servicio en el que se comporta en una perspectiva gremial y familiar. En ese nivel se construyen una multiplicidad de redes íntimas que conforman la parte medular en cuanto a las estrategias de supervivencia de los transportistas.

En otro rubro de reflexión, que tiene relación con la esfera política e involucra la vida de partido, se mezclan los intereses que les da vida: el económico y el político. Dentro de este contexto se muestran más abiertos que en el anterior ante la posibilidad de establecer alianzas que les permitan sobrevivir o alcanzar el éxito para, luego, tener acceso a posiciones clave en órganos de gobierno; o pactar alguna buena alianza que, también, les permita operar con tranquilidad en su ámbito de interés.

Lo anterior hace pensar que la ACASPEN se mueve en dos planos muy concretos: el económico, que constituye su razón de ser y que le da sustento, el plano en el que se conciben como empresarios, como patrones y en el cual establecen sus relaciones con la parte sindical que, hasta 1990, se concebía como su prolongación; y el político, visto por los propios permisionarios como el plano en el que pueden o no hacer posibles sus propósitos. Los permisionarios han incursionado en la política, como se viene constatando, como un ejercicio puramente instrumental, pragmático, en el que están de por medio condiciones favorables de operación en su ámbito de interés.

En ese sentido, sus logros no se reducen a ocupar cargos de representación popular o en la administración pública que, por cierto, no son muy relevantes, puesto que reconocen no tener a la gente más capaz para eso. Van, por un lado, hacia la preservación de condiciones favorables de trabajo en el transporte y, por otro, hacia la toma de decisiones para que, con base en el apoyo que pueda o no brindar, haya la correspondencia debida de parte de aquellos actores con los que se sellan compromisos, principalmente con el partido y el gobierno.

En ese sentido, para la ACASPEN, la participación en las estructuras de poder depende de la capacidad de sus líderes para lograr condiciones favorables para la membresía; y, para la autoridad en turno, dicha participación depende de las garantías que, a través de ese control, les brinde la organización en momentos políticos importantes.

Quizá debiera pensarse en una situación de equilibrio de fuerzas, de la cual es participe esta organización; pero un equilibrio posibilitado por medidas como la tomada por Emilio González en su momento, que logró rearticular al PRI incorporando a sus principales dirigentes en posiciones clave dentro de su equipo de gobierno.

Por otro lado, en cuanto a la fuerza de la organización, medida a partir de sus logros, pareciera que estamos ante una situación en la que observamos estructuras dentro de una estructura mayor donde aquellas no tienen, en ocasiones, un peso considerable y, más bien, dependen de actores individuales que han sido destacados en la escena política en sus distintos estratos; aquí el caso de José Félix y la ACASPEN parecen ilustrativos.

Indiscutible es [era] el representante de una fuerza real y la que está usufructuando gracias a sus negociaciones. Estos manejos afectaron [en un momento del período de Emilio González] las relaciones y más pues que no se puede desconocer de que hay una fuerza real...era representante, [sigue siendo], de un grupo muy importante del estado en el transporte.

Sin embargo, por la forma en que se viene dando el reparto del poder, la fuerza de las organizaciones se difumina en el contexto de lo general: la fuerza de los sectores, que parece contar con una mayor importancia en términos de que ahí, por lo menos, sí se ve en forma más clara el predominio de uno sobre los otros. De acuerdo con lo anterior, ver el reparto del poder a nivel de los sectores resulta poco claro, puesto que no permite ver la fuerza de las organizaciones de base o los grupos al interior del priismo a plenitud, cuando los criterios de reparto rebasan los límites de los sectores en sí.

Decir quién es quién, en términos del peso específico al interior del PRI, traduciendo esto en cargos de representación popular -o bien cargos en la administración pública en sus distintos niveles- nos puede llevar a una variedad de matices a cual más interesantes. El primero de ellos lleva a pensar en que la fuerza de las organizaciones de base no es lo que determina las cosas en la vida interna del partido; por lo que, hasta ahora, es poco probable encontrar organizaciones que tengan vida e interlocución directa con las autoridades -o con la dirección partidaria- con excepción de algunos casos entre lo que destacan los maestros de la sección XX del SNTE y el SUTSEM, como los más representativos.

El otro nos lleva directamente a la cuestión de las camarillas nucleadas en torno a figuras relevantes en la política, las cuales se componen y descomponen en la medida en que la cabeza de la misma logra realizarse y atraer beneficios a sus subalternos, cuyas ligas mantiene a partir de logros que tienen un impacto colectivo y que rebasan a los grupos de interés. En este caso, la suerte y los éxitos de Félix han

determinado, en buena medida, la suerte de los transportistas que se han articulado con éste a través de su núcleo dirigente.

Al revisar la parte relacionada con los logros, surgen algunas dudas en torno al poder con que se había investido a la ACASPEN por parte de algunos sectores de la sociedad. La supuesta fuerza de esta organización no se trasluce, del modo como se esperaba, en la obtención al por mayor de posiciones dentro de las estructuras de poder formal.

Resaltan algunas cuestiones que habría que señalar con relación a la pretendida fuerza de la ACASPEN como expresión política local y regional y sus condiciones. A la luz de la información revisada, salta a la vista el hecho de que esta organización no alcanza a colocar a sus personalidades en cargos de elección popular, como es de suponerse cuando se habla de ella como fuerza política y social. Aquí viene ocurriendo un interesante fenómeno que es la hipóstasis o personificación (Alonso, 1985) de la ACASPEN: entre distintos sectores sociales la ACASPEN es Félix y viceversa; se confunde la figura del máximo líder con la de su organización. Llega el momento en que hablar de Félix tiene una relación directa con la ACASPEN, con lo que se llega, por momentos, a hacer referencias en forma intercambiada. Es decir, se alude a esta organización y al mismo tiempo se tiene la referencia del líder, quien personifica y encarna, sin duda, la imagen de la organización en sí.

De esta manera, se puede pensar en la presencia inobjetable de una especie de camarilla, encabezada por José Félix Torres Haro, quien resurge a principios de los noventa, en el ámbito estatal, al haberse colocado como presidente de la gran comisión en la cámara de diputados, acercando a su órbita una constelación de personalidades con orígenes distintos, en términos de sectores y organizaciones de base, para constituir una organización de tipo piramidal compuesta de tres niveles. Desde ahí: él se sirve, sirve y apoya los propósitos proteccionistas de la ACASPEN, la que, a su vez, no se ha distinguido por ser pujante, moderna y dispuesta a la competencia; pero, ha sido, sin duda, una digna representante de la sociedad y la política de Nayarit, un estado atado a las añejas tradiciones y formas de hacer política.

Por otra parte, el proceso de liberalización en marcha, iniciado por el gobierno de Rigoberto Ochoa, no es otra cosa que la acción de ponerse al tanto con la política nacional en materia de transporte, iniciada en el ámbito federal durante el gobierno de Carlos Salinas; empero, en Nayarit, las acciones de parte del gobierno fueron en la línea de la revancha política y del enfrentamiento con los distintos actores del transporte. Si bien ha roto con los privilegios que antaño tenía la ACASPEN, en cambio viene creando un círculo de privilegios dentro de la CTM al liberar el mayor número de permisos de operación en todos los modos de transporte a favor de esta organización que es a la que pertenece.

Todo parece indicar que en el PRI ha pesado mucho la presencia de las personalidades que se expresan en nombre de organizaciones; a las cuales deben, de alguna manera, su condición como tales. Estamos ante una situación en la que los dirigentes máximos de las organizaciones, una vez que han alcanzado la dimensión política, trascienden los límites de las mismas convirtiéndose en líderes políticos, alrededor

de los cuales se nuclean personalidades y miembros de base de distintas organizaciones con quienes va conformando estructuras, en ocasiones fuertes, que tienden a una larga vida. Estas estructuras se traducen en camarillas que operan en los distintos niveles.

En ese sentido, teniendo en cuenta los ejemplos de personalidades que rebasan a sus organizaciones, se pueden citar los casos de Emilio M. González, cuya popularidad al interior, más allá del sector de pertenencia alcanzó, quizá, los mayores niveles conocidos, como se constató en la encuesta analizada en el capítulo cuarto; de Liberato Montenegro, cuyo caso se torna sumamente interesante, puesto que su presencia va creciendo y expandiéndose a través del territorio estatal, desde de la porción centro-sur, a partir del control que, poco a poco, su grupo venía ejerciendo en el gremio magisterial federal agrupado en sección 20; y, finalmente, el de José Félix Torres, a quien, después de Emilio González, puede considerársele uno de los políticos que han logrado una importante penetración en la estructura partidaria, más allá de su organización de origen, con cargos en el Comité Ejecutivo Nacional de su partido, presidiéndolo en Nayarit y ocupando algunos cargos de elección popular de orden federal y local. De acuerdo con lo anterior, se puede decir que no existe organización que ponga condiciones o valga por sí sola. De modo que, para potenciarse, ha de contar con el concurso, necesariamente, de sus líderes principales. En ese sentido, líderes y organizaciones van de la mano. La vida de una no se explica sin la presencia de los otros. Sin embargo, ha habido organizaciones y líderes cuyo ciclo dentro del PRI y sus relaciones con el gobierno han fenecido.

De acuerdo con lo anterior, queda claro que la fuerza de organizaciones como la ACASPEN, en el contexto del PRI y los gobiernos emanados de éste, no ha sido, en realidad, de un peso específico muy importante y, en ese contexto, hubo una serie de factores que incidieron en el derrotero de esta organización y algunos de sus líderes frente a la pérdida de funcionalidad en el esquema partidista.

Se debe señalar que, después de 1994, fuera del periodo de estudio, en Nayarit comienzan a darse algunos cambios que afectan la dinámica interna del PRI. En tanto Félix emprende su campaña por la gubernatura desde la Gran Comisión de la Cámara de Diputados, a donde llega luego de la elección de 1993, sus relaciones con Rigoberto Ochoa y, según su propia versión, con su Procurador de Justicia, que más tarde se convierte en Secretario General de Gobierno, entran en franco deterioro. Ese periodo de gobierno fue especialmente complicado para algunos de los principales personajes de la política en Nayarit: no fue el mejor momento para políticos como Liberato Montenegro, Félix Torres Haro y Águeda Galicia, quien inclusive fue encarcelada acusada de conducir un vehículo con reporte de robo; sus respectivas organizaciones tampoco fueron favorecidas, lo que significa entonces que, en casos como el de ACASPEN, no fue muy favorecida en cuanto al acceso a los beneficios gubernamentales a los que estaban acostumbrados; en forma paralela en el rubro de transporte se fueron ampliando los privilegios de la CTM particularmente en tanto que se favoreció por otro lado un nuevo esquema de relaciones entre las organizaciones y el gobierno en la que ACASPEN no estaría del todo incorporada.

# LA SOMBRA DEL PODER O LO QUE EL VIENTO -¿DE LOS CAMBIOS?- SE LLEVO.

## Epílogo

Desde ahí emprende una campaña sostenida, en pos de la presidencia municipal que logra obtener para el periodo 1996-1999, como producto de una alianza con el magisterio y la burocracia -las organizaciones con mayor peso en el sector popular-, logrando la nominación a través de un interesante proceso de consulta que concluye con un congreso de delegados en la que sale triunfador. Siendo presidente municipal se coloca en la antesala de la candidatura al gobierno del estado, como lo había deseado siempre. Sin embargo, el nivel de confrontación sostenido con el Gobernador en turno y la fuerte competencia al interior del partido obligó la intervención del CEN para la nominación de candidato en 1999. Tal señalamiento recae en Lucas Vallarta, personaje al que no se le concedían mayores posibilidades.

Lo anterior coincide con el bloqueo sistemático de que comienza a ser objeto la ACASPEN; y la creación de la nueva ley de tránsito, a través de la cual se liberan los servicios de transporte, manteniéndose la facultad extraordinaria del gobernador en la toma de decisiones en esta materia. Contrario a ello, las organizaciones del sector obrero comienzan a tener mayor impulso por parte del gobernador, que hace uso de sus facultades.

La elección de 1999 transcurrió en medio de la indiferencia de gran parte de los transportistas de la ACASPEN y del propio Félix. Desde la presidencia, donde armó una gran polémica por su intempestiva solicitud de licencia, Félix se convierte en un espectador más que rompe con los antiguos cánones priistas, dejando transcurrir, y al mismo tiempo dando manos libres a los miembros de su grupo en el estado para participar e involucrarse con quien se quisiera en las elecciones de ese año. Mantuvo pláticas, al mismo tiempo, con una parte del equipo de campaña del candidato a gobernador por la Alianza para el Cambio, Antonio Echevarría Domínguez, quien, finalmente, obtuvo el cargo con una clara diferencia en la votación a su favor.

Las elecciones pasaron y Félix y un amplio contingente de priistas abandonaron el partido a finales de 1999. Fuera del PRI, Torres Haro impulsa una organización ciudadana que le da el soporte para concertar, con las elecciones federales a la vuelta de la esquina, alianzas con fuerzas políticas afines. Su amistad con Cuauhtémoc Cárdenas, candidato de la Alianza por México a la presidencia de la república, y su acercamiento con uno de los grupos del PRD, le lleva a embarcarse en una nueva aventura política, al ubicarse como aspirante al senado por esta organización en Nayarit. Sin embargo, la personalidad de Félix motiva, enseguida, reacciones encontradas -algunas de rechazo- que llevaron al partido a retirarle el ofrecimiento que se le había hecho. Con esos resultados, opta por mantenerse al margen durante esa elección, para pasar, más tarde, al Partido del Trabajo con el que inmediatamente alcanza a ubicarse como uno de los principales dirigentes en la entidad y, en las elecciones recientes.

Al paso de los años, con el devenir y la concatenación de una serie de situaciones, se van operando cambios que trascienden en los distintos planos de la realidad. Actores que desaparecen de la escena. Otros tanto que emergen como consecuencia de las nuevas circunstancias sociales y políticas; frente a otros que se repositionan fortaleciéndose o, bien, debilitándose. Han pasado casi dos décadas después con relación al periodo de estudio; de hecho transcurrido tres periodos de gobierno a nivel tanto estatal como federal y con el cuarto en curso; lo destacable en ello es que la alternancia ha llegado en ambos niveles: ya en una ocasión gobernó una fuerza distinta al PRI en Nayarit (1999-2005) y en dos consecutivas en el país (2000-2012) y en ese trayecto han tenido lugar grandes cambios en el escenario político en sus distintos niveles, sobre todo en el PRI que ante la circunstancia de verse en calidad de partido opositor han tenido que modificar su estrategia política, con lo que le ha sido posible el retorno al poder.

En esas circunstancias cabe hacerse dos preguntas que son necesarias:

¿Qué ha sido de José Félix Torres, hacia dónde le han llevado los cambios políticos ocurridos en los últimos años? ¿Qué ha sido de la otrora organización que en el imaginario social se mantenía como una importante fuerza política activa dentro del PRI?

Parecía que ambos, Félix y la organización, caminaban por rumbos distintos, o mejor dicho, éste no necesitaba mucho de ella más allá de sus capacidades de apoyo logístico, dada su condición de jefe de camarilla, que construyó y en la que llegó a incorporar a personalidades de los ámbitos más diversos entre los que figuraban grupos de profesionales, entre ellos abogados connotados, una parte del magisterio, los del ámbito estatal, la sección 49, profesores, estudiantes y trabajadores de la UAN, así como líderes campesinos, principalmente comisariados ejidales de distintos lugares de la entidad y a mediados de los noventa comenzaba a abrirse hacia fuera de su partido, articulándose en primera instancia al Partido del Trabajo, más tarde a Convergencia y en algún momento con el PRD, jugando incluso con la idea de llegar a ser Senador por este partido, luego de haber mostrado simpatías hacia la candidatura de Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano en su carrera como candidato a la presidencia de la república.

Félix, aún en su condición de priista, tuvo todavía la segunda mitad de acción en el partido, rivalizando abiertamente con el gobernador Rigoberto Ochoa Zaragoza (1993-1999); fue diputado en local y presidente de la gran comisión de la cámara a pesar de la resistencia de este y tuvo además las condiciones para promoverse y conseguir la presidencia municipal del Tepic (1996-1999), en una carrera en la que la meta estaba en conseguir la candidatura al gobierno del estado, en medio de la confrontación manifiesta con el ejecutivo estatal; no logró su cometido de alcanzar la candidatura, no obstante, según su testimonio, afirmando "que las encuestas le favorecían en aquel proceso interno del PRI para designar al candidato a la gubernatura de Nayarit realizado los últimos meses del 1998 y primeros del 99, mientras que a corta distancia le seguía Liberato Montenegro Villa, más lejos el General Álvaro Vallarta Ceceña, José Luis Medina Aguiar, Lucas Vallarta Robles, Miguel Ángel Navarro Quintero y Alberto Tapia Carrillo"<sup>251</sup>.

---

<sup>251</sup> Entrevista del periodista Oscar González Bonilla, aparecida en Nayarit Altivo, 30 de junio de 2013.



Para entonces Antonio Echevarría estaba desarrollando una intensa campaña proselitista y avanzaba en la conformación de la alianza electoral para contender en la elección en puerta; con él tuvo grandes acercamientos Félix, siendo aún presidente municipal de Tepic y líder moral de la ACASPEN que venía en decadencia. En entrevista, en ese mismo años, 1999, reconocía sus simpatías hacia la candidatura del “amigo Toño”, como se refería a él y las expectativas que se venían conformando entre la oposición, particularmente con la presencia de personalidades como Andrés Manuel López Obrador y la, ya para entonces, consolidada candidatura de Cuauhtémoc en busca de la presidencia de la república.

La mencionada rivalidad con el gobernador y el devenir de las cosas en el hecho de que Echevarría se fue del PRI y consiguió la candidatura, encabezando una alianza amplia a la que convergieron los dos principales partidos en Nayarit (PRD y PAN) junto con el Partido del Trabajo y el Partido de la Revolución Socialista (PRS) le pusieron fuera. Se suma a las filas de la disidencia acercándose, ahora sí, en forma abierta a las oposiciones. De hecho tuvo una participación, con paso fugaz, en la campaña de Cuauhtémoc Gárdenas, en 2000, mostrando un gran interés por la candidatura al Senado que se cocinaba, no tuvo éxito, fue rechazado en mayor medida por un sector del perredismo; sin embargo las cosas no quedaron ahí, seguía vigente entre algunos grupos y su camarilla se mantenía aún viva, de esta manera sus vinculaciones con otros partidos se ampliaron, tanto con Partido del Trabajo en un momento, al principio de la década y con Convergencia, para ocupar, en 2002-2005 una posición como diputado local de representación proporcional.

Después de esto, Félix desaparece de la vida pública, sólo tendría apariciones esporádicas en el ambiente político, se dice que enfermó y entró en un prolongado tratamiento que ha durado por años; alguna vez también, en una entrevista con quien escribe, mencionó el hecho de ser parte de una red de servicio dedicada a la impartición de talleres, cursos y conferencias de autoayuda, mencionando que a eso se dedicaría al momento de su retiro de la actividad política; sin embargo, es algo no confirmado.

En la medida en que Félix abrió sus conexiones hacia fuera la organización fue quedando relegada, además de que la misma fue quedando en manos de algunas familias de viejos transportistas en las que se venían dando dos situaciones: el relevo generacional por parte de los nuevos permisionarios integrados a la organización y los junior's, los hijos o nietos, que nacieron priistas y que por sí mismos se fueron abriendo camino para continuar usufructuando las ventajas de ser transportistas, a la vez que se fueron algunos de ellos vinculando con los gobiernos en turno a su manera. Fueron desde las relaciones no muy cordiales que se tuvieron con el gobierno de Rigoberto Ochoa Zaragoza (1993-1999), con quien Félix llegó a rivalizar abiertamente, y los desencuentros con Antonio Echevarría (1999-2005) con quien se tuvo un altercado que llegó a tensar la relación y hasta el estallamiento de una huelga del servicio, resuelta por este mediante la convocatoria abierta a la sociedad para la prestación del servicio voluntario para llegar más tarde a la expedición de permisos al por mayor con lo que se crea una nueva organización con cobertura estatal “La Unión de transportistas 11 de Mayo”, de fuertes simpatías hacia el panismo. Aquí cabe comentar que el gobierno de Echevarría tuvo una apertura indiscriminada y entregó permisos al por mayor, finalmente negoció con

la ACASPEN a la vez que dio la pauta para el fortalecimiento de algunas organizaciones minoritarias como la CROCC que llegó y se posicionó en Tepic y en Bahía de Banderas; lo mismo sucede con Ney González (2005-2011) quien lanza la iniciativa de modernización del transporte, que no se concreta, planteando cuestiones como la reestructuración de los servicios y la conformación de un verdadero sistema de transporte, cosas que no se logran; como sucede con todos los gobernadores, expidió una gran cantidad de permisos en todas las modalidades y ello le generó simpatías en algunos sectores; propició la unificación del transportes con la creación del organismo Transportistas Unificados de Nayarit (TUNAY). La ACASPEN ha sucumbido ante el embate de los nuevos tiempos y la acción gubernamental. Fue Ney González, precisamente, quien amplió aún más el parque vehicular del servicio público en el estado, mediante el otorgamiento de permisos al por mayor, al mismo tiempo, a través de TUNAY se encargó de unificarlos para la causa priista y con fines puramente electorales; la ACASPEN se refuncionaliza y reincorpora al ambiente del partido, dispersa, huérfana políticamente por la ausencia de Félix y la desaparición física de sus principales figuras que en su tiempo no dieron paso al relevo generacional, ahora se han convertido en Transportistas de Nayarit (TRANSPORNAY) en una nueva etapa en la que ya no tiene las mismas ventajas aunque en la añoranza siguen realizando prácticas monopólicas en algunos lugares en que siguen teniendo la mayor presencia en términos de contar con mayor membresía.

Al paso de los años, Félix por un lado, la ACASPEN por el otro, Félix en el retiro político, con 77 años sobre sus espaldas, ahora, como él lo ha declarado públicamente, sólo se dedica a dar consejos a los jóvenes políticos, entre los que se cuenta al actual gobernador de Nayarit, por quien muestra grandes simpatías, incluso al momento de la campaña, en 2011, en tanto que la ACASPEN, como proyecto organizativo de una generación de transportistas, la de los pioneros del transporte, la generación de los Torres, los Sandoval, los Llamas, transportistas de oficio, al igual que Félix y su generación, ven pasar el tiempo, y ven, al mismo tiempo, los cambios que vienen provocando las circunstancias en que viven los nuevos políticos y los nuevos transportistas.

Hoy en día éstos se siguen moviendo en los tres distintos planos; es decir el económico, social y político, privilegian este último y en ese sentido, la experiencia de Nayarit indica que el transporte organizado, más allá de las figuras históricas, han estado ligados al poder político, desde sus primeras manifestaciones en la segunda década del siglo XX y aún más hacia los sesenta con el surgimiento de una organización de permisionarios como es la Alianza de Camioneros del Servicio Público en el Estado de Nayarit (ACASPEN) a la que concurrían una buena parte de las pequeñas organizaciones diseminadas por el estado, cosa que sucede también con las de corte campesino o sindical nucleadas en la Confederación Nacional Campesina (CNC) y las Confederaciones de Trabajadores de México (CTM) y la General de Trabajadores (CGT) respectivamente. Aun cuando las cosas han cambiado en las últimas dos décadas, el transporte organizado sigue moviéndose en la línea partidista, inmersa aún en las tradiciones del estado posrevolucionario, con fuertes lazos con el PRI y los gobiernos emanados de este partido. Antes eran estas organizaciones y se hablaba de los

Torres Haro, los Sandoval y los Llamas como las personalidades emblemáticas del sector; ahora además de ACASPEN se habla de TRANSPORNAY o TUNAY y los protagonistas son los Buháya, los Saldate, los De los Santos, los herederos de los Llamas, los Rodríguez, la dinastía Sandoval y otras familias más pero el esquema sigue siendo el mismo, todo se arregla a la sombra del poder y los compromisos bajo recursos de control corporativo y clientelar, alejados de la posibilidad de la modernización hasta el momento, yendo contra su propia esencia de servicio público dejando de lado el interés del común como su razón de ser.

## BIBLIOGRAFIA

- ADLER, Patricia A. y Peter Adler (1995) "Dynamics of Inclusion and Exclusion in Preadolescent Cliques", en *Social Psychology Quarterly*, Vol. 58, No. 3.
- ANGUIANO, Arturo (1984). *El Estado y la política obrera del cardenismo*. Era, México.
- AZIZ NASSIF, Alberto (1990). *El Estado mexicano y la CTM*. Ed. Casa Chata No. 32, CIESAS, México, D.F.
- (1983). *El Estado mexicano: estructura corporativa y crisis económica*. Cuadernos de la Casa Chata/SEP, México.
- BARNES, J. A. (1972). "Networks and political process". MITCHELL, J. Clyde (Comp.). *Social Networks in Urban Situations*. Manchester University Press., Manchester, pp. 51-76.
- BASURTO, Jorge (1983). *En el régimen de Echeverría: rebelión e independencia (Serie La clase obrera en la historia de México)*, S. XXI eds., México.
- BIZBERG, Ilán (1989). "El México neocorporativo", en *Nexus* No. 144, México.
- BRACHET-MARQUEZ, Viviane (1992). "Explaining Sociopolitical Change 'm Latin America", en *Latin American Research Review* (no. 3) vol. 27, pp. 91- 122.
- CAMP, Roderic A. 1983. *Los líderes políticos de México*. FCE, México.
- CARRITHERS, Michael (1995). "Stories in the Social and Mental Life of People", en GOODY, Esther N. 1995. *Social intelligence and interaction*. Cambridge University Press, pp. 261-277.
- CASAR, María Amparo (1989). "Corporativismo y transición", en *Nexus* No. 137, México.
- CASTELLON, Fco. Javier y Yolanda Delgado L. (1985). "Los pasos perdidos, origen y desarrollo de una planta maquiladora en Tepic, Nay.", en *Convergencia* No. 3. UAN, Tepic, Nay., pp. 5-15.
- CASTELLON, Fco. Javier (1998). "Universidad Economía y sociedad en Nayarit", en PACHECO, Lourdes C. y Enequina Heredia Quevedo (coords.). *Nayarit al final del milenio*. UAN, Tepic, Nay., México, pp. 121-164.
- CAZORLA PEREZ, José (1995). "El clientelismo de partido en la España de hoy: una disyunción de la democracia", en *Estudios Políticos* No. 87 (Nueva época), España, pp. 35-52.
- CORDOVA, Arnaldo (1972). *La formación del poder político en México*. Era, México.
- (1979). *La política de masas y el futuro de la izquierda en México*. Era, México.

- CREPAZ, Markuz L. y Arend Lijphart (1995). "Linking and integrating corporatism and Consensus Democracy: Theory, Concepts and Evidence", en *British Journal of Political Science*. Vol 25, p. 283.
- CHRISTALLER, Walter (1965). *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, Prentice Hall.
- DE WALL, Franz B. M. (1992). "The Chimpanzee's Sense of Social Regularity and Its Relation to the Human Sense of Justice", en MASTERS, R. D. & M. Gruter (eds.), *The sense of justice: biological foundations of law* Newburg Park, CA Sage, pp. 241-255.
- EINSESTADT., S.N. y Luis Roniger (1981) "The Study of Patron-Client", en S.N. y René Lemarchand *Political Clientelism, Patronage and Development*. SAGE Publications, Beverly Hills, London, California, vol. 3, pp. 271-295.
- ESPIN, Jaime (1986). *Tierra fría, tierra de conflictos en Michoacán*. El Colegio de Mchoacán, Zamora, Mich., México.
- FIKENSTSCIIW Wolfgang (1991). "The sense of Justice and the concept of cultural Justice", en MASTERS, R. D. & M. Gruter (eds.), *The sense of justice: biological foundations of law*. Newburg Park, CA Sage, pp. 106-127.
- GARCIA CARMONA, José Benito (1996). *Tras la sombra del caudillo "El Tigre de Alica"*. (Problemática rural de los maiceros de la región centro sur del estado de Nayarit). Tesis de Maestría en Desarrollo Rural, DCSH de la UAM-X, México.
- GARRAFA TORRES, Olivia María (1999). *Procesos globales, repercusiones regionales: el caso de la agroexportadora La Perlita en Tuxpan-Santiago, Nayarit (1986-1998)*. Tesis de Maestría en Estudios Regionales. Instituto de Investigaciones "José María Luis Mora", México, D.F.
- GARZA T., Enrique de la (1989). "Paraestatales y corporativismo", en *El Cotidiano* No. 28. UAM-A, México.
- (1994). "E] corporativismo: teoría y transformación", en *Iztapalapa* No. 34. UAM-I, Jul-dic, pp. 11-28.
- GONZALEZ ALCANTUD, José A. (1997). *El clientelismo político. Perspectiva socioantropológica*. Ed. Anthropos, España.
- GONZALEZ DAVILA, Amado (1940). *Geografía de Nayarit*. Ed. El Nacional, México.
- GRINDLE, Merille S. (1977). "Patron and clients inn the bureucracy: career networks in Mexico". *Lalin American Research Review* vol. 12, No. 1, pp. 37- 66.
- HEREDIA QUEVEDO, Enedina (1991). *Tabaco y control político en Nayarit (1972-1990)*. Tesis de Maestría en Estudios Regionales, Instituto de Investigaciones "José María Luis Mora", México, D.F., México.
- HERNANDEZ, Luis y Jonathan Fox (1990). *La Unión de Ejidos Lázaro Cárdenas*. ADN Ed. (Cuadernos Desarrollo de Base No. 1), México.

- HERNANDEZ, Luis (1991). "Autonomía y desarrollo. La lucha en el campo en la hora de la concertación", en BARTRA, Armando y otros. Los nuevos sujetos del desarrollo rural. ADN Ed. (Cuadernos Desarrollo de Base No. 2), México, pp. 101-134.
- HERNANDEZ RODRIGUEZ, Rogelio (1997). "Los grupos políticos en México. Una revisión teórica", en Estudios Sociológicos No. 45, vol. XV, pp. 691-739.
- HERNANDEZ ZAVALZA, Enrique (1994). Luchas pioneras de Nayarit en el transporte terrestre. (Bosquejo histórico), s/e, Tepic, Nay., México, pp. 82.
- IANNI, Octavio (1983). El Estado capitalista en la época de Cárdenas. Era, México.
- IEPES-PRI. (1975). Nayarit, Archivos del IEPES, PRI, México.
- IMT-SCT (I 99 I). Guía metodológica para el estudio de sistemas regionales de transporte. (Documento Técnico No. 6), Querétaro, Qro., México.
- INEGI (1991). XI Censo General de Población y Vivienda, 1990. (Nayarit), México.
- Gobierno del Estado de Nayarit (1986). Anuario Estadístico de Nayarit, 1985., México.
- (1990). XI Censo de Transporte y Comunicaciones, 1989. México.
- (1994). XI Censo de Transporte y Comunicaciones. México.
- ISLAS RIVERA, Víctor (1990). Estructura y desarrollo del sector transporte en México. El Colegio de México, México.
- KAUFMAN PURCELL, Susan (s/f). "Mexico: Clientelism, Corporatism and Political Stability", en EISENSTADT, S. N. y René Lemarchand Political Clientelism, Patronage and Development. SAGE Publications, Beverly Hills, London, California, vol. 3, pp. 190-216.
- LAKOFF, George (1996). Moral Politics. University of Chicago Press, pp. 3-37.
- LAVE., Jean (1988). Cognition and Practice. Univesity of California, Irvine, pp. 1- 20.
- LEHMBRUCH, Gerhard (1992). "Democracia consociacional, conflicto de clases y neocorporativismo", en SCHMITTER, Philippe y Gerhard Lehmbuch (Coords.). Neocorporativismo I. Más allá del Estado y el mercado. Alianza Ed., México, pp. 15-61.
- (1992). "Corporativismo liberal y gobierno de partidos", en SCHMITTER, Philippe y Gerhard Lehmbuch (Coords.). Neocorporativismo I. Más allá del Estado y el mercado. Alianza Ed., México, pp. 173-213.
- (1992). "Introducción: el neocorporativismo en perspectiva comparada", en SCHMITTER, Philippe y otros (Coords.) Neocorporativismo I. Más allá del Estado y el Mercado. Alianza Ed., México, pp. 15-47.

- LEMARCHAND, René (1981) «Comparative Political Clientelism: Structure, Process and Optic», en EISENSTADT, S. N. y René Lemarchand. *Political Clientelism, Patronage and Development*. SAGE Publications, Beverly Hills, London, California, vol. 3, pp. 7-32.
- LOMNITZ, Larissa A. (1975). *Cómo sobreviven los marginados*. S. XXI eds. México.
- (1990). "Redes informales de intercambio en sistemas formales", en *Comercio Exterior*, vol. 40, núm. 3, México, pp. 212-220.
- (1996). "Redes sociales en la esfera privada de las sociedades urbanas latinoamericanas", ms. México
- LUHMANN, Niklas y Raffaele de Georgi (1993). *Teoría de la sociedad*. Guadalajara, Jal., México, pp. 27-80.
- LUNA JIMENEZ, Pedro (1994). "Tepic, aproximación a su historia urbana", en OLVEDA, Jaime (Coord.). *El crecimiento de las ciudades noroccidentales*. Colegio de Jalisco/Universidad de Colima/INAH, México, pp. 141-170.
- MACKINLAY, Horacio (1998). "Nuevas tendencias en la agricultura de contrato: Los productores de tabaco en Nayarit después de la privatización de TABAMEX (1990-1997)", en PACHECO, Lourdes C. y Enedina Heredia Quevedo (coords.). *Nayarit al final del milenio*. UAN, Tepic, Nay., México, pp. 57-109.
- MC GUIRE, Michael T. (1992). "Moralistic aggression, processing mechanisms and the brain: the biological foundations of the sense of justice", en HASTERS, R. D. & M. Gruter (eds.), *The sense of justice: biological foundations of law*. Newburg Park, CA Sage, pp. 31-46.
- MITCHELL, J. Clyde (1972). "The concept and Use of Social Network", en MITCHELL, J. Clyde (Comp.). *Social Networks in Urban Situations*. Manchester University Press, Manchester, pp. 1-50.
- (1974). "Social Networks". *Annual Review of Anthropologist*. No. 3; Palo Alto, Ca. *Annual Reviews*, pp. 279-299.
- MOLINA LUDY, Virginia (1987). "El estudio de ciudades pequeñas", en GLANTZ, Susana (comp.) *La heterodoxia recuperada: en torno a Ángel Palerm*. FCE, México, pp. 500-514.
- MORENO LUZON, Javier (1995). "Teoría del clientelismo y estudio de la política caciquil", en *Revista de Estudios Políticos* No. 89 (Nueva época), España.
- NEDELMANN, Birgitta y Kurt G. Meier (1992). "Teorías del corporativismo contemporáneo ¿estática o dinámica?", en SCHMITTER, Phillippe y Gerhard Lehmbuch (Coords.). *Neocorporativismo I. Más allá del Estado y el mercado*. Alianza Ed., México, pp. 115-140.

- DCAMPO ALCANTAR, Rigoberto (Comp.). (1992). Teoría del Neocorporatismo. (Ensayos de Philippe C. Schmitter). UdeG, México.
- ORTEGA IÑIGUEZ, María Marcela (1993). Desarrollo económico y modernización del sistema carretero en México (el caso de la Autopista Tepic - Crucero de San Blas en Nayarit. 1987-1993). Facultad de Economía-UAN (Tesis de licenciatura), Tepic, Nay., México.
- PACHECO Lourdes C. y Felipe Álvarez Lozano (1984). "El desarrollo económico de Nayarit y el surgimiento de las ciudades" en *Convergencia* No. 1, UAN, Tepic, Nay, México, pp. 21-32.
- PACHECO, Lourdes C. (1989). "Geografía electoral en Nayarit", en *Ciudades* No. 2, RNIU, México, pp. 37-43.
- (1990). Nayarit. Sociedad, economía, política y cultura. CIIH-UNAM, México.
- PACHECO, Lourdes C. y otros (1992). *Cómo votamos en blayarit en 1991*. Fundación Cultural Antonio Pérez Cisneros, Tepic, Nay., México.
- PALACIOS LARA, Juan José (1985). "Los pueblos del norte de Jalisco después de la carretera", en ALCANTARA FERRER, Sergio y Enrique Sánchez Ruiz (comps.) *Desarrollo rural en Jalisco. Contradicciones y perspectivas*. El Colegio de Jalisco/CONACyt, Guadalajara, Jal., México, pp. 179-186.
- PANEBIANCO, Angelo (1994) "Poder y organización en los partidos políticos I, en *Revista de Ciencias Políticas y Sociales*, FCPSIUNAM, México, pp. 13-29.
- PANITCH, Leo (1992). "El desarrollo del corporativismo en las democracias liberales", en SCMITTER, Philippe y Gerhard Lehbruch (Coords.). *Neocorporativismo I. Más allá del Estado y el mercado*. Alianza Ed., México, pp. 141-172.
- PENICHE ALVAREZ, Alejandro (1992). "Modernización y perspectivas del autotransporte federal", en *Federalismo y Desarrollo* No. 36 (nov-dic), BANDBRAS, México, pp. 18-27.
- PEREYRA, Carlos (1981). "Estado y movimiento obrero", en *Cuadernos Políticos* No. 28, México.
- Quiróz TREJO, José Othón y Luis Méndez y Berrueta (1991). "Corporativismo, modernidad y autonomía obrera en México", en *Sociológica* No. 15, ene-abr, UAM/A, México.
- RACIONERO, Luis (1978). *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza ed., Madrid.
- REYES MALDONADO, Lorenzo (1995). *El transporte público en Nayarit. 1988-1994*. Facultad de Economía UAN (Tesis de licenciatura), Tepic, Nay., México.
- RICO GALEANA, Oscar Armando (1997). "Evolución de las empresas de autotransporte de carga", en *Notas Censales* No. 17, INEGI, Aguascalientes, Ags., México, pp. 5-12.



- RODRIGUEZ LOPEZ, Jesús (1984). "Transporte obrero", en GONZALEZ CASANOVA, Pablo, Samuel León, Ignacio Marván (coords.). El obrero mexicano, vol. 2 (Condiciones de trabajo). S. XXI eds., México, pp. 134-213.
- SIA (1994). Historia sindical y política de la Federación de Trabajadores de Nayarit 1937-1994. CTM, Tepic, Nay., México.
- SEPLADENAY (1991) "Nayarit, oferta exportable". Documento mecano escrito, Gobierno del Estado de Nayarit. Tepic, Nay., México.
- SPP (1982). X Censo General de Población y Vivienda, 1980 (Nayarit), México.
- SCHMITTER, Philippe C. (1992). "A dónde ha ido la teoría del neocorporativismo y hacia dónde puede ir su práctica. Reflexiones", en SCHMITTER, Philippe y otros (Coords.) Neocorporativismo II. Más allá del Estado y el Mercado. Alianza Ed., México, 125-147.
- SIFUENTES, Emma Lorena y Omar JICA Gutiérrez (1990). "La agricultura y la agroindustria de Nayarit en la dinámica de la Cuenca del Pacífico (1970-1980)", en ALVAREZ, Alejandro y John Borrego (Coords.) La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Vol. I. FE-UNAM, México, pp. 141-170.
- SIFUENTES OCEGUEDA, Emma Lorena y Omar JICA Gutiérrez (1995). "Articulación internacional y desarticulación de la economía regional de Nayarit", en Carta Económica Regional No. 36, INESER-DEG, Guadalajara, JAL., México, pp. 3-12.
- SMITH, Peter H. 1981. Los laberintos del poder. El Colegio de México, México.
- TIGER, Lionel. 1992. "The evolution of Cultural Norms", en MASTERS, R. D. & M. Gruter (eds.), The sense of justice: biological foundations of law. Newburg Park, CA Sage, pp. 278-289.
- VARELA, Roberto. 1984. Expansión de sistemas y relaciones de poder. UAM-I, México, pp. 17-58.
- WIARDA, Aguad J. (1994). "Dismantling Corporatism. The problem of modernization in Latin America", en World Affairs vol. 156, No. 4, p. 199.
- WICAB GUTIERREZ, Omar (1995). "La macroeconomía y su relación con los movimientos poblacionales en Nayarit 1960-1990", en ARROYO ALEJANDREI, Jesús (Comp.). Y ante todo la población rural persiste. Efectos de la modernización económica en el campo mexicano. UdeG, México, pp. 23- 47.
- ZEPEDA LOPEZ, J. Salvador y César Ricardo Luque Santana (1991). "Nayarit: movimiento urbano en la década de los ochenta" en Nayar Cultural (Suplemento dominical No. 228 de Meridiano de Navarit), diciembre I.
- (1992) "La lucha electoral, de los tiempos de Gascón a los tiempos del sol azteca (1972-1990)", mimeo, Tepic, Nay., México.
- (1993) "Tepic. Urbanización y MUP", en Ciudades No. 18, RNIU, México, pp. 38-42.

- (1996). "El transporte de pasajeros en la coyuntura actual", en UNIR No. 8 (Ciencia, Tecnología, Sociedad y Cultura), Universidad Autónoma de Nayarit. Tepic, Nay., México, pp. 63-71.
- ZEPEDA LOPEZ, J. Salvador, Pedro Luna y Lidia Hernández Alvarado (1992). "Transporte público e integración regional. Notas para una reflexión", documento mecanoescrito, UAN, Tepic, Nay., México.

## OTRAS FUENTES

### Hemerográficas

- \* El Nayar. Diario de circulación local, Tepic, Nay., varias fechas.
- \* Diario del Pacífico. Diario de circulación local, Tepic, Nay., varias fechas de 1970 a 1994.
- \* Meridiano de Nayarit. Diario de circulación estatal, Tepic, Nay., varias fechas de 1988 a 1993.
- \* El Observador de Nayarit. Diario de circulación estatal, Tepic, Nay., varias fechas de 1987
- \* Revista Política. Revista del Club de Columnistas y Articulistas del estado de Nayarit, varios números, entre 1992 y 1994.
- \* Documentos de archivo. Expedientes varios, Archivo de la Dirección General de Tránsito y Transportes, Gobierno del Estado de Nayarit.
- \* Archivo personal sobre el transporte y las comunicaciones en Nayarit.
- \* Entrevistas con líderes transportistas, líderes priistas del periodo de estudio, funcionarios municipales y estatales, líderes de opinión y comunicadores en el estado.

**EL PODER DE LA SOMBRA  
VERDADES Y MITOS EN TORNO A LAS ORGANIZACIONES  
SOCIALES PRIISTAS EN NAYARIT. CASO ALIANZA DE CAMIONEROS Y  
AUTOMOVILISTAS DEL SERVICIO PÚBLICO EN EL ESTADO DE NAYARIT  
(ACASPEN)**

*Se terminó de imprimir en el mes de junio del 2018 en la Dirección del Taller de Artes Gráficas de la Universidad Autónoma de Nayarit, con un tiraje 500 ejemplares.*

Los estudios políticos han cobrado vigencia en México y el mundo, motivos hay bastantes y de una gran variedad. En México, particularmente, la crisis del Estado Posrevolucionario, que camina al parejo de la instauración de un nuevo modelo de acumulación, alentó en los años ochenta y noventa, en forma más acentuada, las investigaciones sobre las nuevas condiciones sociales y políticas que alentaban formas de organización y prácticas políticas alternas, para dar paso a un nuevo esquema político que encierra formas distintas de relación entre el Estado y la sociedad. Las crisis de un modelo de dominación que se muestran en la decadencia del régimen presidencialista, el partido de Estado y la estructura corporativa, frente a las formas emergentes que, ciertamente, se muestran con distintos matices a lo largo y ancho del territorio nacional para conformar un amplio mosaico de expresiones. **El poder de la sombra** se inscribe en el marco antes descrito, constituye parte del esfuerzo académico por entender algunos aspectos de la realidad política en el contexto de los procesos de democratización y avance sobre la senda de la transición política, centrándose sobre un caso particular inscrito en la realidad nayarita de los años ochenta y noventa.

**José Salvador Zepeda López**, formado en la Economía, la Antropología Social y la Sociología. A lo largo de una trayectoria que ronda las tres décadas, inscrito en la dinámica académica en que se desarrolla la Universidad Autónoma de Nayarit, se ha destacado en el manejo de temas vinculados a la política local y regional, haciendo énfasis en los actores sociales y políticos.