

Dualidad de la industria cooperativa del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca, México

Duality of the cooperative industry of public passenger transport in the Metropolitan Area of Oaxaca, Mexico

Dualidade da indústria cooperativa de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de Oaxaca, México

Antonio Maximino Carmona López¹

Recibido: 20 de octubre de 2023

Aprobado: 24 de septiembre de 2024

Publicado: 21 de octubre de 2024

Cómo citar este artículo:

Carmona López, A.M. (2024). Dualidad de la industria cooperativa del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca, México. *Cooperativismo & Desarrollo*, 32(128), 1-20.
doi: <https://doi.org/10.16925/2382-4220.2024.01.06>

Artículo de investigación. <https://doi.org/10.16925/2382-4220.2024.01.06>

¹ Doctor en Ciencias en Desarrollo Regional y Tecnológico. Profesor de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, México.

Correo electrónico: antoniocarmona710@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2317-1972>



Resumen

El objetivo del presente trabajo consiste en analizar la doble dimensión en la que se desarrolla la industria cooperativa del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca; la dualidad se resume en un conflicto interno entre la racionalidad económica y los objetivos sociales de la cooperativa. El estudio se realizó durante el 2021 con un enfoque cualitativo. Los resultados permitieron identificar tres empresas cooperativas en la industria del transporte público de pasajeros, que se crearon en el siglo pasado por iniciativa de choferes, mecánicos y ayudantes, quienes originalmente laboraban en empresas privadas del transporte, con la intención de contribuir con su trabajo como principal recurso a la constitución de la cooperativa. Con el paso del tiempo, los socios cooperativistas fueron sustituidos por socios capitalistas que se apropiaron de las concesiones y trastocaron los principios cooperativos con los que fueron creadas estas empresas, se otorgó prioridad al lucro por encima del mantenimiento de los fondos de reservas y la gestión de un gobierno democrático al interior de la cooperativa. La relación entre cooperativistas, ahora transformados en rentistas y choferes se basa en un acuerdo verbal de carácter civil que releva a los patrones de la protección laboral de los conductores de autobuses. El gobierno subnacional propicia la existencia de un mercado oligopólico en el transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca y evade su responsabilidad para hacer valer el derecho a la movilidad que ha sido elevado a rango constitucional.

Palabras clave: Cooperativa de trabajo asociado; Economía industrial; Investigación cualitativa

JEL:

P13 Cooperative Enterprises

R00 Urban, Rural, Regional, Real Estate, and Transportation Economics: General

L91 Transportation: General

Abstract

The objective of this paper is to analyze the double dimension in which the cooperative industry of public passenger transport in the Metropolitan Area of Oaxaca is developed, the duality is summarized in an internal conflict between the economic rationality and the social objectives of the cooperative. The study was conducted during the year of 2021 with a qualitative approach. The results allowed us to identify three cooperative companies in the public passenger transport industry, which were created in the last century at the initiative of drivers, mechanics and assistants, who originally worked in private transport companies, with the intention of contributing with their work as the main resource to the constitution of the cooperative. With the passage of time, the cooperative members were replaced by capitalist members who appropriated the concessions and disrupted the cooperative principles with which these companies were created, giving priority to profit over the maintenance of reserve funds and the management of a democratic government within the cooperative. The relationship between cooperative members, now transformed into rentiers, and drivers is based on a verbal agreement of a civil nature that relieves the employers of the labor protection of bus drivers. The subnational government fosters the existence of an oligopolistic market in public passenger transport in the Oaxaca Metropolitan Area and evades its responsibility to assert the right to mobility that has been elevated to constitutional status.

Keywords: Worker cooperative; Industrial economics; Qualitative research

Resumo

O objetivo deste trabalho é analisar a dupla dimensão em que se desenvolve a indústria cooperativa de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de Oaxaca; A dualidade resume-se num conflito interno

entre a racionalidade económica e os objectivos sociais da cooperativa. O estudo foi realizado durante o ano de 2021 com abordagem qualitativa. Os resultados permitiram identificar três empresas cooperativas do setor de transporte coletivo de passageiros, que foram criadas no século passado por iniciativa de motoristas, mecânicos e auxiliares, que originalmente trabalhavam em empresas privadas de transporte, com o intuito de contribuir com seu trabalho como principal recurso para a constituição da cooperativa. Com o passar do tempo, os parceiros cooperativos foram substituídos por parceiros capitalistas que se apropriaram das concessões e perturbaram os princípios cooperativos com os quais estas empresas foram criadas. Foi dada prioridade ao lucro sobre a manutenção de fundos de reserva e a gestão de um governo democrático dentro da cooperativa. . A relação entre os cooperados, agora transformados em rentistas, e os motoristas baseia-se num acordo civil verbal que isenta os empregadores da proteção laboral dos motoristas de autocarros. O governo subnacional promove a existência de um mercado oligopolístico no transporte público de passageiros na Área Metropolitana de Oaxaca e foge à sua responsabilidade de fazer cumprir o direito à mobilidade que foi elevado a estatuto constitucional.

Palavras-chave: Cooperativa de trabalho associada; economia industrial; Pesquisa qualitativa

Introducción

El origen de las cooperativas en México se remonta a finales del siglo XIX, como señala Rojas (citado en Olmedo, 2017) la primera cooperativa fue creada en 1872 y estaba dedicada a la producción y venta de sombreros. Desde esa fecha y hasta pasados los años veinte del siglo pasado la creación de cooperativas fue poco significativa. Sobre la historia de las sociedades cooperativas, Fritz (1986) comenta que “la cementera Cruz Azul y los periódicos Excelsior y la Prensa se fundaron en la década de los treinta, a partir de los años cincuenta se crearon las primeras cajas populares y en 1972” (p. 30), en el gobierno de Luis Echeverría, se otorgó la explotación exclusiva de las especies de alto valor comercial a las cooperativas pesqueras.

De forma sintética pueden identificarse dos etapas en la vida cooperativista en México. De los años cincuenta a los setenta del siglo pasado las cooperativas se desarrollaron en un ambiente de apoyo por parte del Estado y de algunos organismos e instituciones no gubernamentales, como fue el caso de la iglesia católica a lo que se denominó como “cooperativismo católico” (Montes, 2015). En esta primera etapa, bajo una influencia keynesiana, la economía solidaria se concibió como un aliado del Estado para corregir las desigualdades que ocasiona la dinámica del mercado (Montes, 2015). En ese momento histórico, el sindicalista Vicente Lombardo Toledano declaraba a las cooperativas como un “simple aliado de la gran producción capitalista” (citado en Nava y Barajas, 2015, p. 9).

La segunda etapa inicia en los primeros años de la década de los ochenta con la implementación de las ideas neoliberales en el país. Las presiones de las empresas capitalistas y los sindicatos unidos orgánicamente con el Estado Mexicano, obligaron

a que se redujera el financiamiento público o se eliminara el trato preferencial en materia laboral y fiscal a las cooperativas (Montes, 2015).

Según el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) existen en la actualidad 13 547 cooperativas en el territorio mexicano; 14% son cooperativas escolares; 9% realizan actividades agrícolas, pecuarias, silvícolas y pesqueras; 5% se dedican a prestar el servicio de transporte; 4% son cooperativas de ahorro y préstamo; y el resto desarrollan diferentes actividades económicas. En cuanto a su ubicación, una tercera parte de las sociedades cooperativas se concentra en las entidades federativas de Jalisco, Nuevo León, Ciudad de México y el Estado de México (DENUE, 2022).

En este contexto, la presente investigación tiene como objetivo el estudio de la dualidad de las cooperativas del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca (ZMO); entre el logro de los objetivos de racionalidad económica, maximización de la ganancia y los objetivos sociales asociados a los principios cooperativos.

El documento analiza, en primer lugar, la literatura relacionada con el origen y principios de las cooperativas, así como la dualidad interna y los conceptos de racionalidad económica y reciprocidad. En segundo término, se expone la metodología aplicada en la investigación que se sustenta en un enfoque cualitativo y la Teoría Fundamentada como método de recolección, codificación y análisis de la información de campo. En tercer lugar, se presentan los resultados del estudio y, finalmente, las conclusiones.

Revisión de la literatura

Generalmente se acepta que la primera cooperativa en el mundo se instaló en Rochdale en el norte de Inglaterra en 1844 por un grupo de trabajadores y tejedores que decidieron abrir una tienda de comestibles (Mayo, 2017). Conforme a la Alianza Cooperativa Internacional (ACI), organización no gubernamental ubicada en Bruselas, Bélgica, los valores que deben orientar la actuación de las cooperativas en el mundo son: autoayuda, autorresponsabilidad, democracia, igualdad, equidad y solidaridad. Los valores cooperativos fueron adoptados por ACI desde 1937 y se basan en los Principios de Rochdale formulados originalmente por los miembros de la *Rochdale Equitable Pioneers Society* (Bustamante, 2009). Para el organismo europeo ACI, la cooperativa se define como “una asociación autónoma de personas unidas voluntariamente para satisfacer sus necesidades y aspiraciones” (ACI, 2020, p. 16).

Terrasi y Hyungsik (2017) clasifican a las organizaciones cooperativas en el mundo en tres grandes grupos: las cooperativas de trabajo asociado, las cooperativas sociales y las cooperativas de productores. Las primeras garantizan a los miembros, asumidos como trabajadores, un esquema significativo de protección social y derechos laborales a través de contratos de trabajo convencionales o mediante un contrato laboral cooperativo específico regulado por la legislación en la materia. Las cooperativas sociales proporcionan bienes o servicios de interés para los miembros e integran laboralmente a trabajadores de grupos vulnerables, tienen como característica principal un gobierno interno democrático incluyente. Las cooperativas de productores se integran por miembros que trabajan por su cuenta y con intereses particulares, por lo que la protección social y los derechos laborales son limitados.

Los fundamentos de las cooperativas de trabajo asociado tuvieron su origen mucho antes de las proclamas de los trabajadores de Rochdale en el juicio de pensadores como Roberto Owen, Charles Fourier, Philippe Buchez y Louis Blanc (Vuotto, 2009).

El socialismo utópico de Roberto Owen, frente a la miseria de doce millones de personas de las clases pobres y trabajadoras de la Gran Bretaña e Irlanda a principios del siglo XIX, partía del supuesto de que el carácter del hombre es impuesto por sus antecesores quienes pueden transmitir los hábitos de un canibalismo feroz o la más sublime benevolencia; en consecuencia, es deseable educar a las nuevas generaciones en la virtud para contar con jóvenes racionales, generosos, justos y bondadosos. La nueva sociedad enunciada por Owen, estaría basada en la felicidad del yo, que sólo puede alcanzarse con una conducta que promueva la felicidad de la comunidad (Owen, 1961).

El experimento owenista de la Institución de Nueva Lanark en Escocia, integraba la vida cotidiana con la fábrica, donde Owen aseguró la educación de los hijos de los trabajadores, redujo la jornada de trabajo y mejoró el ingreso de los obreros. Owen postulaba un nuevo orden económico y social basado en el cooperativismo, al sustituir la competencia por la cooperación (Monzón, 2003).

Charles Fourier, con una crítica a Owen más por motivos religiosos que filosóficos, proponía una sociedad imaginaria constituida por células básicas denominadas falansterios donde vivirían las falanges compuestas por un grupo de 1500 a 1600 personas, donde el trabajo socialista o cooperativo sustituiría al trabajo fragmentario, que sería atractivo para los obreros en cuanto cada trabajador fuera asociado de la industria y retribuido con dividendo, y no con salario (Fourier, 2006).

Por su parte, Buchez precisó los alcances del asociativismo obrero con la publicación de las reglas de las cooperativas obreras como instrumento para mejorar

las condiciones de los trabajadores, puso especial atención en los obreros libres, es decir, los trabajadores que ejercen profesiones y tienen por principal capital su habilidad, Cuesta (2006) resume estas ideas de la siguiente manera:

Para erradicar la explotación de los obreros será suficiente con eliminar a los empresarios intermediarios, implementando el trabajo por asociación, para tal propósito deben observarse los siguientes principios: 1) los trabajadores asociados se transformarían en empresarios y de entre todos se elegiría a uno o dos representantes que tendrán la representación de la empresa; 2) cada asociado cobraría un salario según los usos de la profesión, esto significa, que cada trabajador recibiría un jornal o tarea, y según la habilidad individual que tenga; 3) un monto equivalente al que los intermediarios actualmente descuentan en cada jornada se repartiría a fin de año de la siguiente forma: 20% para formar y aumentar el capital social y el resto se distribuiría entre los asociados en proporción a la cantidad de trabajo aportado; 4) el capital social que irá aumentando año con año será inalienable y pertenecerá a la asociación; y 5) la asociación no contratará a obreros extraños a la sociedad durante más de un año, cumplido éste término, se deberá admitir a los trabajadores como nuevos socios, justificando su inclusión por el aumento de las operaciones de la sociedad.

El pensamiento cooperativo evolucionó con las ideas asociativas de Louis Blanc quien planteó, en su obra *Organisation du travail* en 1840, que “la solución al problema social en la actual situación económica debe buscarse en la organización del trabajo por medio de la asociación” (citado en Lezámiz, 1990, p.12). Mientras que Saint Simon y Buchez ponían la vista en los burgueses y pequeños artesanos, Blanc miraba a la masa de trabajadores de la gran industria.

Blanc consideraba que el Estado es el impulsor de la transformación social, por consecuencia, el trabajo asociado debería ser financiado por el Estado con la creación de los denominados *talleres sociales* y en un primer estadio sería el encargado de redactar los estatutos de estos talleres y designaría un director. Después del primer año de operación de los talleres, los trabajadores elegirían democráticamente a sus representantes con el propósito de lograr la consolidación de una cooperativa autónoma de producción. El Estado se reservaría la administración de actividades estratégicas como la explotación minera, los bancos y los seguros (Merino, 2005).

Los talleres sociales estarían obligados a devolver el monto del crédito otorgado por el Estado más un interés por el préstamo, el beneficio restante se dividiría en tres partes: la primera se distribuiría en partes iguales a los asociados; la segunda se destinaría a labores sociales, y; con la tercera se adquirirían instrumentos de trabajo para otros obreros que quisieran unirse a la asociación. Merino (2005) considera que

las ideas de Blanc son el origen del proteccionismo público social demócrata, en especial el subsidio financiero y fiscal a las cooperativas.

Las cooperativas de trabajo asociado surgen de la necesidad de crear empleos en un sistema económico donde el desempleo es el principal fallo de mercado del capitalismo (Schujman, 2015); su objetivo es lograr el autoempleo de las personas que las crean y gestionan. En este tipo de cooperativas lo que se asocia es el trabajo no los capitales (Bengoetxea, s.f.),

De acuerdo a Vienney (citado en Schujman, 2015), las cooperativas de trabajo se conceptualizan como:

El grupo de personas que constituyen una empresa con el objetivo de reunir los medios para ejercer en común su actividad profesional, combinarlos con las propias fuerzas de trabajo, en la unidad productiva que organizan al efecto y orientar sus productos o servicios en condiciones que les permitan renovar sus medios de producción, y al mismo tiempo asegurar su subsistencia. (p. 83)

Moirano (2010 citado en Schujman, 2015) incorpora elementos políticos y jurídicos a la definición de las cooperativas de trabajo al señalar que consisten en la “asociación voluntaria de personas con intereses económicos, sociales y culturales comunes, que, con su aporte de capital y trabajo personal, constituyen una empresa de gestión democrática y propiedad colectiva, para la producción de bienes y servicios destinados a terceros” (p. 83).

Para la Organización Internacional de la Cooperativas de Producción Industrial y de Servicios (CICOPA), las cooperativas de trabajo tienen las siguientes características: 1) tienen como objetivo crear y mantener puestos de trabajo sustentables; 2) la adhesión libre y voluntaria de sus socios; 3) el trabajo estará a cargo de sus socios, por lo que son socios trabajadores; 4) la relación del socio trabajador con la cooperativa es distinta a la del trabajo asalariado; 5) la regulación interna se concreta por medio de regímenes concertados democráticamente y 6) las cooperativas son autónomas e independientes ante el Estado y terceros en las relaciones de gestión y la disposición y manejo de los medios de producción (CICOPA, 2004).

En su funcionamiento interno, las cooperativas de trabajo deben seguir las siguientes reglas: compensar equitativamente a los socios; contribuir al incremento patrimonial, a las reservas y los fondos indivisibles; contar con sistemas de previsión y seguridad social; practicar la democracia en todas las instancias de decisión; y evitar

convertirse en instrumentos de precarización laboral e intermediados para cubrir puestos de trabajo (CICOPA, 2004).

En general, las cooperativas se definen de acuerdo a la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) como: “una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes por medio de una empresa de propiedad conjunta y democráticamente controlada” (ACI, 1996, p. 4). Esta declaración revela la dualidad de la cooperativa entre la asociación y la empresa; pone de manifiesto la dicotomía entre los objetivos sociales y económicos que debe perseguir la cooperativa (Levi, 2000; Fairbairn, 2006). Las cooperativas se desenvuelven en dos mundos; el mundo empresarial dominado por factores económicos y tecnológicos, y el mundo de la asociación determinado por cuestiones sociopolíticas (Bager, 1994)

Quijano (2011) y López y Marañón (2010) revelan la tensión interna que viven las cooperativas entre la racionalidad empresarial y la reciprocidad. La racionalidad económica se refiere a la decisión de los empresarios por seleccionar las inversiones, de acuerdo a un presupuesto limitado, que generen la máxima ganancia (Hidalgo, 2016). La reciprocidad por otra parte, apunta al intercambio de la fuerza de trabajo y productos sin la intervención del mercado (Quijano, 2011). Al respecto, Marañón (2013) señala que en la medida en que los trabajadores recuperen el control de su trabajo, de los recursos y de la producción estarán en condiciones de proponer un sistema alternativo al capitalismo.

En las cooperativas, a diferencia de otras organizaciones de la economía social y solidaria, predominan las reglas del mercado y del salario donde la reciprocidad es sostenida comúnmente por la minoría dirigente; ésta débil posición ocasiona que en situaciones de conflictos laborales y de distribución de los excedentes las cooperativas desaparezcan o se transformen en empresas convencionales (Quijano, 2011; López y Marañón, 2010). Esta lógica empresarial permite identificar un proceso de *capitalización* de las cooperativas y la relativización de los valores cooperativos (Macías, 2016).

Las cooperativas sostienen relaciones ambiguas y contradictorias con los partidos políticos, los sindicatos y el Estado. Reciben financiamiento de la iglesia, de las organizaciones no gubernamentales y del Estado; en general, son proclives a disminuir el número de trabajadores en lugar de incrementar las fuentes de trabajo (Quijano, 2011). Proliferan cooperativas controladas por un pequeño grupo de personas que toman las decisiones y se convierten en gerentes de la empresa (Razeto, 2015).

Sin lugar a dudas, las cooperativas de trabajo asociado se distinguen de otras formas de organización económica por los siguientes atributos: la existencia de un

gobierno democrático al interior de la cooperativa "un socio, un voto"; la igualdad y no explotación de los socios cooperativistas y la creación de fondos indivisibles para la educación y la seguridad social de los miembros de la cooperativa. No obstante, persisten contradicciones internas originadas por los fines de lucro y los objetivos sociales cooperativos.

Metodología

La investigación se formuló con un enfoque cualitativo con la aplicación de la Teoría Fundamentada (TF) como método de recolección, codificación y análisis de la información de campo. La información se complementó con diversas fuentes documentales.

La TF tiene su origen en la Escuela de Chicago en los años sesenta del siglo XX basada en los principios epistemológicos del interaccionismo social y fue concebida para superar las simples descripciones etnográficas (Partington, 2000). El propósito de utilizar la TF es la construcción de una teoría explicativa y comprensiva de un fenómeno en particular, se busca la interpretación precisa del fenómeno estudiado más generalizar los hallazgos (Cuñat, 2007). Los cimientos de la TF son el "muestreo teórico" consistente en el proceso de recopilación de los datos en función de la teoría emergente y el método comparativo constante que consiste en codificar y analizar simultáneamente los datos para desarrollar conceptos (Partington, 2000).

La TF inicia con la codificación abierta que reside en desglosar los datos en distintas unidades de análisis; primero, las entrevistas deben transcribirse para permitir el estudio del texto línea por línea para identificar palabras clave o frases que relacionen el relato del informante con el fenómeno de estudio, esta actividad permite tanto la generación de códigos sustantivos como la saturación total que se produce cuando los datos se ajustan a los códigos disponibles y no requieren de mayor interpretación. A continuación, se lleva a cabo la codificación teórica con la finalidad de implementar vínculos entre los códigos sustantivos y formular hipótesis que formarán parte de la teoría emergente, el resultado es la construcción de códigos teóricos. Finalmente, se ejecuta la codificación axial que consiste en comparar el conjunto de códigos sustantivos y teóricos para identificar sus semejanzas y diferencias (Cuñat, 2007).

El estudio de campo se realizó con un muestreo teórico de 15 personas, entre concesionarios y choferes de las cooperativas del transporte público de pasajeros de la ZMO durante el 2021, con la aplicación de entrevistas semiestructuradas, que tuvieron una duración promedio de hora y media, también se recurrió a la observación participante *in situ* para recoger información que fue registrada en las bitácoras de campo.

La investigación documental se concentró en la información oficial disponible en el Registro Público de Comercio del estado de Oaxaca, que se encarga de brindar seguridad jurídica a través de la publicidad de los actos jurídicos mercantiles. Las consultas al registro tuvieron como objetivo identificar la constitución de las sociedades cooperativas, las asambleas y los actos modificatorios de las mismas. La información documental se complementó con una revisión hemerográfica sobre noticias relevantes relacionadas con la operación de las cooperativas del transporte público de pasajeros en la entidad oaxaqueña-

Contexto del estudio

La ZMO cumple con el criterio de representar una agrupación de dos o más municipios que alberga un centro poblacional de 50 mil o más habitantes. Las actividades económicas y sociales superan los límites del municipio que originalmente la contenía, lo que conlleva la incorporación de parte de sí misma o de su área de influencia directa a localidades vecinas urbanas; constituyendo una integración socioeconómica (INEGI, 2014).

La ZMO engloba 23 territorios municipales de la región de los Valles Centrales del estado en los que residen más de 700 000 personas (INEGI, 2022), los cuatro municipios con mayor población son: Oaxaca de Juárez, Sta. Cruz Xoxocotlán, Sta. Lucía del Camino y Villa de Zaachila (figura 1).

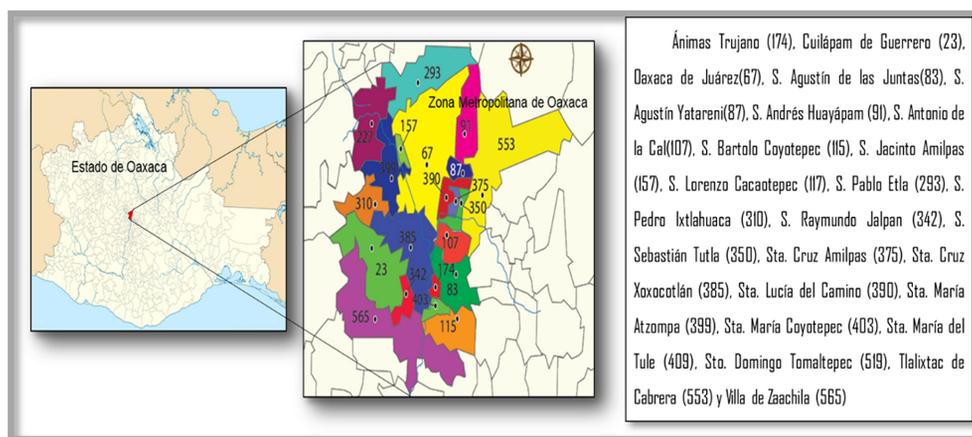


Figura 1. Localización de la ZMO
Fuente: Gob. de Oaxaca (2019) y Luna (2014).

El servicio de transporte público de pasajeros de la ZMO se concentra en el municipio de Oaxaca de Juárez, toda vez que el 90% de las rutas de transporte urbano

corren por este territorio, lo que provoca el congestionamiento vial en la ciudad y la exclusión de los servicios de salud, educación, empleo y esparcimiento de un número significativo de personas que habitan en la periferia de la ZMO (figura 2).

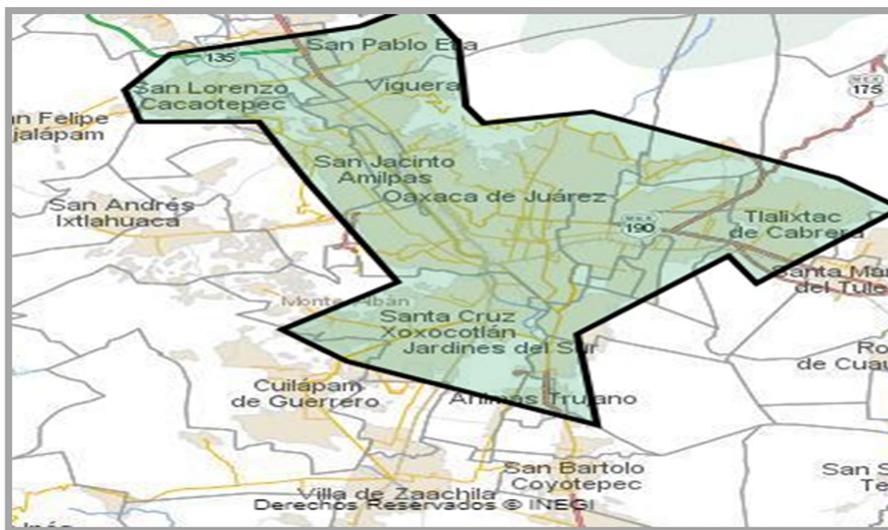


Figura 2. Cobertura del transporte público de pasajeros de la ZMO

Fuente: SEMOVI (2019)

Existen cuatro empresas oligopólicas que controlan el mercado del transporte público de pasajeros: Servicio de Transportación Express de Antequera (SERTEXA), Transportes Urbanos de la Ciudad de Oaxaca, Cooperativa Choferes del Sur y Transportes Urbanos y Suburbanos Guelatao (TUSUG), entre todas ellas explotan 59 rutas. El servicio de transporte público de pasajeros en la ZMO se complementa con otras pequeñas empresas de autobuses, taxis foráneos y mototaxis.

Resultados

En México, las cooperativas están reguladas por disposiciones del orden federal y están consideradas dentro de la Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM) a la par de la sociedad anónima o la sociedad de responsabilidad limitada, no obstante, para su constitución y administración están sujetas a la ley especial en la materia (DOF, 2018a). La Ley General de Sociedades Cooperativas (LGSC) contempla a la cooperativa como una organización conformada por personas físicas con intereses comunes, que actúan bajo los principios de solidaridad, esfuerzo propio y ayuda mutua, cuyo objetivo es satisfacer necesidades individuales y colectivas a través de la realización

de actividades económicas de producción, distribución y consumo de bienes y servicios (DOF, 2018b).

La LGSC reconoce tres clases de cooperativas: i) de consumidores de bienes y servicios; ii) de productores de bienes y servicios; y iii) de ahorro y préstamo. El derecho positivo mexicano no distingue la organización cooperativa de trabajo asociado y da por sentado que se encuentra incluida en las cooperativas de productores. En el estudio del texto legal es posible distinguir algunas características relacionadas con la concepción internacional de lo que son las cooperativas de trabajo asociado:

1. Las cooperativas están obligadas a formar y preservar los siguientes fondos sociales: de Reserva, de Previsión Social y de Educación Cooperativa (DOF, 2018b).
2. De acuerdo con la LGSC (DOF, 2018b) no existe relación laboral entre la empresa cooperativa y los socios cooperativistas, sin embargo, las primeras están obligadas a afiliar a los socios al sistema de seguridad social del país que comprende: protección en riesgos de trabajo, enfermedades, maternidad, invalidez, muerte del asegurado, retiro y guarderías; quedan exceptuadas las aportaciones de vivienda y la participación de los trabajadores en las utilidades de la sociedad.
3. Las cooperativas pueden contratar personal asalariado exclusivamente en los siguientes casos: cuando las circunstancias extraordinarias o imprevistas de la producción o los servicios lo ameriten; para la ejecución de obras determinadas; para trabajos eventuales distintos a los requeridos por el objeto social de la sociedad; para la sustitución de un socio hasta por seis meses; y por la necesidad de disponer de personal altamente calificado. En estos casos, la cooperativa queda obligada a proporcionar todas las prestaciones de ley y la participación de los trabajadores en las utilidades de la empresa. La admisión de nuevos socios es una facultad discrecional de la sociedad cooperativa que deberá dar preferencia a los trabajadores en activo, valorando su antigüedad, desempeño, capacidad y especialización (DOF, 2018b).

En la interpretación que hace Valenzuela (2016) de la LGSM y la LGSC es posible identificar la dualidad de las cooperativas en México, por un lado, se reconoce jurídicamente que la cooperativa tiene fines de lucro porque dispone de un conjunto de bienes destinados a la producción y la obtención del lucro es indispensable para su existencia; de ahí que la cooperativa sea considerada como una sociedad mercantil.

Por otro lado, la fusión entre trabajador y patrón, es decir, socio cooperativista, no permite contar con trabajadores asalariados, salvo en los casos previstos por la ley; la mercantilidad de la cooperativa, que debe considerarse como el medio para la generación de excedentes y el reparto de los rendimientos; y la obligación de contar con fondos de reserva indivisibles; aseguran el cumplimiento y observancia de los principios cooperativos (Valenzuela, 2016).

En la ZMO operan tres cooperativas del transporte público de pasajeros: la más antigua formada en 1933 por varios miembros de la familia Mendoza originarios de Teotitlán del Valle, comunidad zapoteca cercana a la capital del estado, con el nombre de Cooperativa Valle del Norte. La intención original de estos pioneros cooperativistas en Oaxaca, fue facilitar el transporte de personas y el traslado de productos del campo, cosechados en el Valle de Tlacolula, a los mercados de la ciudad capital. Actualmente varios socios han fallecido o renunciado a sus derechos como cooperativistas, la organización cuenta con una sola concesión de transporte público federal. La mayor parte de los 10 socios cooperativistas pertenecen a la segunda generación de concesionarios y son los propietarios de igual número de unidades de motor, únicamente uno de los socios continúa operando su propio autobús mientras que el resto cuenta con trabajadores.

La segunda cooperativa surgió en la década de los sesenta del siglo pasado con la denominación de Cooperativa Choferes del Sur con doce socios cuyos oficios correspondían al de conductores, mecánicos y ayudantes. En el presente, la cooperativa está integrada por menos de 30 socios quienes sustituyeron a los fundadores de la empresa, el capital social lo representan 13 concesiones equivalentes a 13 rutas del transporte público urbano, las unidades de motor son propiedad de cada uno de los socios y se calculan aproximadamente 199 vehículos, de los cuales 192 son autobuses y siete microbuses. El socio con el menor número de unidades cuenta con tres unidades de motor mientras que algunos cooperativistas son propietarios de hasta 80 vehículos. Los socios de la cooperativa también son accionistas de la empresa Transportes Urbanos de la Ciudad de Oaxaca que opera 20 concesiones del transporte de pasajeros con 309 unidades de motor en la ZMO.

La tercera cooperativa identificada como Cooperativa Valles de Oaxaca, se constituyó en enero de 1996 con 16 socios, con los oficios de operadores, cobradores y mecánicos, a iniciativa de un extrabajador de la Cooperativa Choferes del Sur. En la actualidad, la cooperativa explota comercialmente cinco de las 10 concesiones del transporte con las que cuenta y son 12 los socios activos, quienes a su vez son propietarios de 26 autobuses, todavía dos de los cooperativistas conducen sus propias unidades. La cooperativa ha disminuido su presencia en el mercado del transporte

público de pasajeros en la ZMO debido a la competencia de otras empresas transportistas y el incremento en el número de unidades y rutas de los taxis foráneos.

La cadena de valor presente en la prestación del servicio del transporte colectivo de pasajeros de las sociedades cooperativas de la ZMO comprende actividades primarias y de apoyo, por tratarse de servicios con características de inalmacenabilidad e indivisibilidad no existe el servicio postventa propio de la enajenación de bienes tangibles (figura 3).

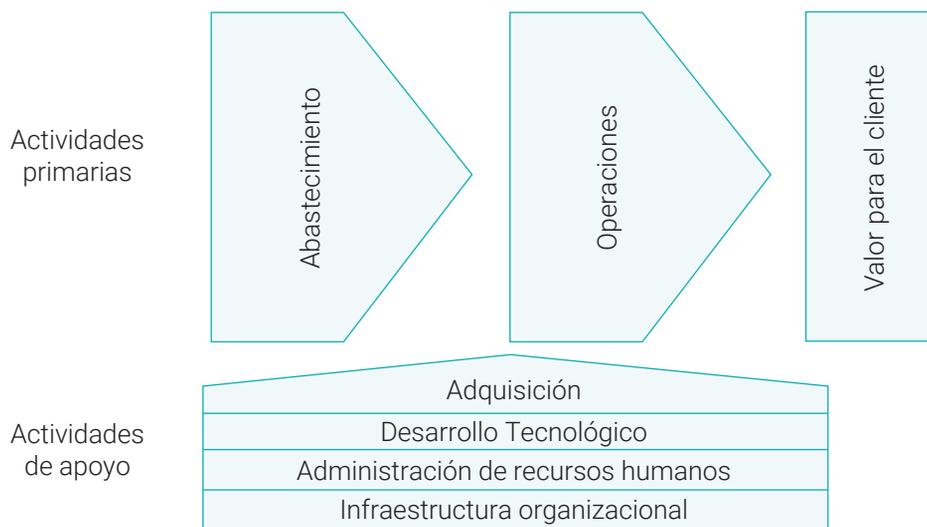


Figura 3. Cadena de valor de la cooperativa del transporte público de pasajeros.

Fuente: Porter (2016) y Thompson (2012).

La principal actividad generadora de valor en la prestación del servicio de transporte colectivo se concentra en la operación de las unidades de motor, en la que participan diversos actores con funciones claramente identificables. Además de los conductores intervienen los despachadores, los ayudantes o "chalanés" y en los últimos años se han integrado a la cadena de valor personas encargadas de comunicar a los choferes el tránsito de los demás autobuses, estos personajes se colocan en vialidades estratégicas para anunciar a los conductores sobre el paso de otras unidades y que éstos últimos puedan tomar la decisión de acelerar o disminuir la velocidad de las unidades de motor, con la finalidad de captar el mayor número de usuarios.

La aplicación de estrategias entre los choferes para ganar el pasaje puede generar congestión vehicular cuando deciden "hacer base" en lugares no permitidos, en espera de una mayor cantidad de usuarios; a pesar de la inconformidad de los demás conductores y la desesperación de algunos pasajeros que prefieren

abandonar el autobús antes de llegar a su destino. También es común que los operadores abran espacios entre unos y otros y deliberadamente disminuyan la velocidad confiando en que se reúna un poco más de usuarios en la siguiente estación, aunque el chofer que va a la vanguardia va “espejando” a su competidor y del mismo modo reduce la velocidad; al final el tránsito de los vehículos se ve afectado.

La decisión extrema de los choferes de no respetar la luz de los semáforos o de incrementar la velocidad de las unidades pone en riesgo a todos los involucrados, usuarios, peatones y demás conductores, por lo que es habitual que en los accidentes de tránsito participen choferes de autobuses del transporte urbano.

El oficio de chofer de las unidades de motor está dominado por los varones por lo que existe discriminación laboral hacia las mujeres. La preeminencia de los hombres en esta actividad económica conduce a prácticas estereotipadas de género, las mujeres están relegadas a ser compañeras temporales de los operadores de las unidades de motor; son llamadas “piedras” que reciben a cambio de su compañía algo de dinero, comida o ropa.

El valor generador por la prestación del servicio de transporte de pasajeros en la ZMO se distribuye mayormente entre el patrón o concesionario y el chofer de la unidad, quienes mantienen un vínculo informal de trabajo, a pesar de que existen contratos colectivos de trabajo, pero que están controlados por sindicatos blancos o charros subordinados a los intereses de los patrones. Debido a que existe una separación entre los propietarios de los medios de producción y la fuerza de trabajo la relación entre patrones y choferes se encuadra en el derecho civil, el patrón recibe una renta por permitir el usufructo de la concesión y de los vehículos, mientras que el chofer percibe un ingreso por la explotación onerosa de los bienes arrendados. Estas condiciones provocan, como se mencionó con anterioridad, que los operadores se disputen cotidianamente el pasaje, violen las normas de tránsito y pongan en riesgo la integridad física de usuarios, peatones y demás conductores.

En el 2021, periodo en que se efectuó la investigación, la renta del patrón osciló entre los 112 y los 153 dólares diarios y un ingreso aproximado de 26 dólares para el chofer. El monto de la renta varía de acuerdo a la demanda de usuarios del transporte público y la ubicación de los hospitales, escuelas, oficinas públicas, comercios y corporativos, en consecuencia, las rutas que comprenden la porción norte de la ZMO son las que ostentan un mayor arriendo. El mantenimiento, preventivo o correctivo, y el combustible para las unidades de motor es cubierto generalmente por el patrón, aunque la renta diaria contempla una parte proporcional para cubrir estos gastos.

Toda vez que las cooperativas han sustituido el trabajo personal subordinado de los choferes, con el consentimiento de los sindicatos, por una relación de carácter

civil resulta que los conductores están privados de percibir un salario, gozar de prestaciones de seguridad social, recibir el reparto de utilidades de la empresa y disponer de los fondos sociales de la cooperativa. En el 2017, un grupo de operadores de la Cooperativa Choferes del Sur iniciaron una huelga para eliminar el pago de la póliza de seguro vehicular, las multas por no laborar los domingos y las jornadas de 14 horas; el movimiento concluyó con el pago de salarios caídos y la liquidación de los inconformes sobre la base de 80 pesos diarios, cantidad inferior al salario mínimo para los trabajadores del volante de esa época.

No obstante, existen valores extraeconómicos para los operadores como la asignación exclusiva de las unidades, que provoca una satisfacción personal en los choferes al disponer del autobús para pasear a la familia los días domingo. También se observan externalidades positivas, por ejemplo, la Cooperativa Valle del Norte continúa prestando el servicio en comunidades rurales con el propósito de facilitar el traslado de productos del campo y “tlayudas”, tortillas de maíz de gran tamaño originarias del estado de Oaxaca, a los mercados públicos de la ZMO, asimismo, durante la pandemia del COVID-19 los choferes de la Cooperativa Choferes del Sur mantuvieron las medidas de seguridad e higiene por lo que recibieron reconocimientos oficiales de las autoridades del estado.

La intervención del Estado en la operación del servicio de transporte público de pasajeros de la ZMO se debe al carácter estratégico del mercado. Según las regulaciones locales, es indispensable la actuación del gobierno subnacional en esta actividad económica para vigilar la prestación del servicio a un precio ajustado a la capacidad económica de los usuarios, asegurar la rentabilidad de las empresas de la industria y garantizar la cobertura en el territorio de la metrópoli.

El Estado en la ZMO renunció a la responsabilidad originaria de prestar el servicio de transporte público, hoy un derecho humano a la movilidad, y trasladó la tarea a los particulares a través del otorgamiento de concesiones que, se convirtieron en barreras a la entrada de nuevas empresas al mercado y conceden el poder de mercado a los concesionarios; con todo esto, el mercado se volvió oligopólico y protegido por las políticas gubernamentales.

En este ámbito, las relaciones de las cooperativas del transporte público de la ZMO y las autoridades estatales y municipales tienen un carácter formal y corporativo. En el primer caso están reguladas por las disposiciones administrativas en materia de obligaciones, derechos, multas e infracciones. La segunda cuestión es un rezago del corporativismo mexicano, heredados de la hegemonía de un partido único en el poder, que consiste en el traslado gratuito o a bajo costo de personas para las votaciones, mítines y eventos políticos.

Conclusiones

Las tres cooperativas del transporte público de pasajeros en Oaxaca surgieron por iniciativa de los conductores, mecánicos y ayudantes, que adquirieron sus habilidades y destrezas como trabajadores de las primeras empresas privadas del transporte público en la capital del estado; fueron esencialmente cooperativas de trabajo asociado.

Con el paso del tiempo, las cooperativas se convirtieron en una unión de concesionarios cuyo objetivo es maximizar sus ganancias, muy lejanos han quedado los valores cooperativos de ayuda mutua, gobierno democrático y equidad. A pesar de que algunos cooperativistas de las empresas Valle del Norte y Valles de Oaxaca continúan operando sus unidades de motor, por lo regular, la fuerza de trabajo como principal aportación de los socios en una cooperativa es sustituida por una relación civil entre patrones y choferes que va en detrimento de la protección laboral y provoca la precarización del empleo.

La falta de una relación laboral formal y estable motiva a los operadores de los autobuses a disputarse cotidianamente el pasaje con lo que genera riesgos a la integridad física de los usuarios, los peatones y demás conductores que circulan en la metrópoli. No existe en las cooperativas una política para incorporar a los trabajadores como socios cooperativistas y los pocos socios de la cooperativa cooptan los órganos de dirección, financian a los sindicatos blancos y subsidian las operaciones políticas de los gobernantes locales con el transporte gratuito de militantes a los eventos públicos.

El gobierno subnacional tolera el mercado oligopólico del transporte en la ZMO, por lo que los concesionarios mantienen el poder de mercado y operan con unidades en mal estado y de modelos antiguos, también es notoria la ausencia de políticas públicas que den cumplimiento a los principios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, contenidas en la constitución federal mexicana.

En este contexto, es necesario revalorar la importancia de las cooperativas de trabajo asociado en el estado, como instrumento para generar empleos y elevar la calidad de vida de los trabajadores, para cumplir con tal propósito, el Estado Mexicano debe obligar y vigilar el acatamiento de las disposiciones legales en la figura de socio cooperativista, la gestión democrática de la cooperativa, la constitución de los fondos indivisibles y eliminar la contratación indiscriminada de trabajadores asalariados. Adicionalmente, el enfoque cooperativo en el transporte público de pasajeros en la ZMO puede extender sus beneficios al resto de la sociedad, con un servicio de calidad, responsable, inclusivo y de bajo costo al eliminar a los concesionarios rentistas de la cadena de valor.

Referencias

- Alianza Cooperativa Internacional (ACI). (2020). *Un camino centrado en las personas para una segunda década cooperativa. Plan Estratégico 2020-2030*. Alianza Cooperativa Internacional.
- Alianza Cooperativa Internacional (ACI). (1996). Documento de referencia acerca de la Declaración de la ACI sobre Identidad Cooperativa. *Revista de IDELCOOP*, 23, (97).
- Bager, T. (1994). Isomorphic Processes and the Transformation of Cooperatives. *Annals of Public and Cooperative Economics*, 65, 35-57.
- Bengoetxea, A. (s.f.). *El empleo en las cooperativas de trabajo asociado*. Universidad del País Vasco. <https://www.ehu.eus/documents/6902252/7258317/El-empleo-en-las-cooperativas-de-trabajo-asociado.pdf/876274ce-502f-4c11-b067-dc9582a6c43d>
- Bustamante, A. M. (2009). Cooperativismo de trabajo asociado y estrategia: Revisión de literatura. *Pensamiento & Gestión*, (27), 201-234.
- cicOPA. (2004). Declaración mundial sobre cooperativismo de trabajo asociado. Organización Internacional de las Cooperativas de Producción Industrial.
- Cuesta, E. (2006). *Manual de derecho cooperativo; tratamiento teórico y práctico de la legislación aplicable* (2da Ed.). Ábaco.
- Cuñat, R. (2007). *Aplicación de la teoría fundamentada al estudio de la creación de empresas*. Congreso anual de ADEM, (2). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2499458>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (2018a, 14 de junio). Ley General de Sociedades Mercantiles, *Diario Oficial de la Federación*. México.
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (2018b, 19 de enero): Ley General de Sociedades Cooperativas, *Diario Oficial de la Federación*, México.
- Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE). (2022). *Sistema de consulta*, Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, México. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>
- Fairbairn, B. (2006). ¿Cuán “sociales” son las cooperativas? tensiones, transiciones y la economía social de las cooperativas en Canadá. CESOT. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/docin/docin_cesot_052.pdf

- Fritz, B. (1986). Evaluación del cooperativismo mexicano. *Comercio Exterior*, 36(9), 789-796.
- Fourier, C. (2006). *El Falansterio*. <https://www.hebracomunidad.org/wp-content/uploads/2018/07/El-falansterio.pdf>
- Gobierno de Oaxaca. (2019). *Zona Metropolitana de Oaxaca*. Recuperado de <https://www.oaxaca.gob.mx/zona-metropolitana/>
- Hidalgo, M. E. (2016). La racionalidad económica ¿Realidad o mito? *Tendencias*, 18(1), 182-197. <https://doi.org/10.22267/rtend.171801.72>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2014). *Las Zonas Metropolitanas en México*. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2022). Tabulados interactivos, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México.
- Lezámiz, M. (1990). *Relato breve del cooperativismo*. Textos básicos de Otlalora.
- López, D. y Marañón, B. (2010). Prácticas económicas populares basadas en la reciprocidad: una discusión teórica desde el pensamiento crítico latinoamericano. *Estudios Latinoamericanos*, (25), 75-90.
- Luna, X. G., (2014). *Diagnóstico socioeconómico de la Zona Metropolitana de Oaxaca*, Dirección General de Población, Oaxaca, México
- Macías, A. J. (2016). *Las sociedades cooperativas y la adaptación de sus principios al mercado*. Cajamar Caja Rural.
- Marañón, B. (2013). *Una propuesta teórico-metodológica crítica para el análisis de las experiencias populares colectivas de trabajo e ingresos. Hacia una alternativa social basada en la reciprocidad*. En B. Marañón, La economía solidaria en México, (Ed.). Instituto de Investigaciones Económicas.
- Mayo, E. (2017), *Breve historia de la cooperación y la mutualidad*. http://54.74.5.173/sites/default/files/uploads/attachments/a-short-history-of-cooperation-and-mutuality_ed-mayo-web_spanish.pdf
- Merino, S. (2005). Los orígenes del cooperativismo moderno y el socialismo premarxista. *GEZKI*, (1), 169-188.

Montes, A. (2015). Bajo el signo de la cruz y el martillo. Devenir histórico del cooperativismo católico en el Centro-Occidente de México. En V. Motuberría y D. Plotinsky (Comp.). *La economía social y solidaria en la historia de América Latina y el Caribe. Cooperativismo, desarrollo comunitario y Estado* (pp. 99-112). Instituto de la Cooperación.

Nava, E. y Barajas B. O. (2015), Cooperativismo, autonomía y poder: el movimiento cooperativista en México durante el cardenismo. *Cooperativismo y Desarrollo*, 23(106).

Olmedo, R. (2017). El cooperativismo en México. Una alternativa en análisis. *Iberoamérica social. Revista-red de estudios sociales*, 189-206. <https://iberoamericasocial.com/cooperativismo-mexico-una-alternativa-analisis/>

Owen, R. (1961). *Nueva visión de la sociedad*. Universidad de Puerto Rico.

Partington, D. (2000). Building Grounded Theories of management action. *British Journal of Management*, 11, 91-102.

Quijano, A. (2011). ¿Sistemas alternativos de producción? En Boaventura de Souza Santos (Ed.), *Producir para vivir*. Fondo de Cultura Económica.

Razeto, L. (2015). *Tópicos de economía comprensiva*. Ediciones Universitatis Nueva Civilización.

Terrasi, E. y Hyungsik E. (2017). *Cooperativas en las industrias y los servicios: Informe mundial 2015-2016*. CICOPA.

Valenzuela, M. D (2016). *La mercantilidad de la sociedad cooperativa*. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/revdpriv/cont/24/dtr/dtr7.pdf>