

**LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y
Humanidades, Asunción, Paraguay.**

ISSN en línea: 2789-3855, 2025, Volumen VI

Conflictos y Resistencias en el Transporte Público: Disputas por el Control de la Movilidad Urbana en Huajuapán de León, Oaxaca

Conflicts and Resistance in Public Transportation: Disputes
over the Control of Urban Mobility in Huajuapán de León,
Oaxaca

Nubia Ábrego González

nbag_2011@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0000-3038-0292>

Benemérita Universidad Autónoma de
Puebla. Instituto de ciencias Sociales y
Humanidades "Alfonso Vélez Pliego"
Puebla – México

Francisco Manuel Vélez Pliego

francisco.velez@correo.buap.mx

<https://orcid.org/0009-0007-7596-7477>

Benemérita Universidad Autónoma de
Puebla. Instituto de ciencias Sociales y
Humanidades "Alfonso Vélez Pliego"
Puebla – México

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i2.3886>

Artículo recibido: 25 de abril de 2025

Aceptado para publicación: 22 de mayo de
2025.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.


Redilat
Red de Investigadores
Latinoamericanos

NÚMERO

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i2.3886>

Conflictos y Resistencias en el Transporte Público: Disputas por el Control de la Movilidad Urbana en Huajuapán de León, Oaxaca

Conflicts and Resistance in Public Transportation: Disputes over the Control of Urban Mobility in Huajuapán de León, Oaxaca

Nubia Ábrego González

nbag_2011@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0000-3038-0292>

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Instituto de ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélaz Pliego"
Puebla – México

Francisco Manuel Vélaz Pliego

francisco.velez@correo.buap.mx

<https://orcid.org/0009-0007-7596-7477>

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Instituto de ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélaz Pliego"
Puebla – México

Artículo recibido: 25 de abril de 2025. Aceptado para publicación: 22 de mayo de 2025.
Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

El presente artículo analiza los conflictos sociales y políticos que surgen en torno al control del transporte público en Huajuapán de León, Oaxaca, ciudad intermedia donde el sistema de movilidad se ha convertido en un espacio de disputa entre organizaciones de transporte, ciudadanía y autoridades locales. Basado en una investigación cualitativa que combina entrevistas semiestructuradas, análisis de documentos y observación de campo, el estudio identifica diversas formas de resistencia, clientelismo y cogobernanza informal que obstaculizan la implementación de una regulación efectiva. La investigación demuestra cómo el transporte colectivo, en particular los servicios de taxi, se articula a través de redes de poder político y prácticas clientelistas que influyen tanto en la calidad del servicio como en el acceso al espacio urbano. Además, el estudio documenta estrategias de presión, bloqueos de vías y movilizaciones realizadas por operadores de transporte para preservar privilegios y control territorial sobre las rutas. Las autoridades locales, a su vez, muestran omisiones e inconsistencias en la aplicación de las regulaciones, lo que contribuye a un estado de débil gobernanza urbana. El artículo concluye que la movilidad en Huajuapán no debe entenderse meramente como una cuestión técnica o logística, sino como una expresión territorializada de las luchas sociales por el control del espacio público y el ejercicio del derecho a la ciudad.


Palabras clave: conflicto, resistencia, transporte público, clientelismo, movilidad urbana, gobernabilidad

Abstract

This article analyzes the social and political conflicts that emerge around the control of public

transportation in Huajuapán de León, Oaxaca—an intermediate city where the mobility system has become a space of dispute between transport organizations, citizens, and local authorities. Based on a qualitative investigation that combines semi-structured interviews, document analysis, and field observation, the study identifies various forms of resistance, clientelism, and informal co-governance that hinder the implementation of effective regulation. The research demonstrates how collective transportation - particularly taxi services - is articulated through political power networks and clientelist practices that influence both the quality of service and access to urban space. Additionally, the study documents pressure strategies, road blockades, and mobilizations carried out by transport operators to preserve privileges and territorial control over routes. Local authorities, in turn, exhibit omissions and inconsistencies in the application of regulations, contributing to a state of weak urban governance. The article concludes that mobility in Huajuapán should not be understood merely as a technical or logistical matter, but as a territorialized expression of social struggles for control over public space and the exercise of the right to the city.

Keywords: conflict, resistance, public transportation, clientelism, urban mobility, governance

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons. 

Cómo citar:

LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades 6 (2), 3051 – 3058.
<https://doi.org/10.56712/latam.v6i2.3886>

INTRODUCCIÓN

El transporte público, lejos de ser únicamente un servicio técnico o de movilidad, se ha convertido en muchas ciudades de México en un escenario complejo donde convergen intereses económicos, relaciones de poder, arreglos clientelares y demandas sociales. En Huajuapán de León, Oaxaca —una ciudad intermedia con características rurales-urbanas y alta dispersión poblacional—, el transporte público colectivo-taxis, constituye uno de los servicios más utilizados por la población. Sin embargo, su organización y regulación están atravesadas por tensiones entre transportistas, ciudadanía y autoridades. Sin embargo, su organización y regulación están atravesadas por tensiones entre transportistas, ciudadanía y autoridades, situación que ha sido ampliamente abordada por la literatura crítica sobre movilidad urbana y disputas territoriales (Harvey, 2012; Auyero, 2001).

A lo largo de las últimas dos décadas, Huajuapán ha experimentado un crecimiento desordenado de la oferta de transporte, sin una planificación clara ni una normatividad aplicada de forma coherente. Esto ha favorecido la expansión de redes clientelares entre organizaciones de transportistas y autoridades municipales, lo que genera espacios de cogobierno informal, así como disputas territoriales por rutas, bases y zonas de operación. En este contexto, los conflictos en torno al transporte público no se explican únicamente por la falta de infraestructura o inversión, sino por la lucha por el control político y territorial del servicio, tal como lo han advertido estudios previos sobre el papel del clientelismo y la apropiación del espacio urbano (Chauvin, 2006; Müller, 2012).

Este artículo parte de la pregunta: ¿Cómo se configuran los conflictos en el transporte público de Huajuapán de León y qué estrategias de resistencia han surgido por parte de los actores involucrados? Para responder, se propone un análisis desde la perspectiva socioterritorial, considerando que la movilidad urbana es también una forma de apropiación del espacio. El estudio se nutre de una investigación cualitativa desarrollada a partir de entrevistas semiestructuradas, revisión normativa y observación de campo, con el fin de identificar las formas de organización, presión y resistencia que emergen entre los actores del transporte público en esta ciudad. La propuesta no sólo busca describir un caso, sino abrir una reflexión crítica sobre la movilidad como expresión concreta de los conflictos urbanos en territorios intermedios del sur de México.

METODOLOGÍA

Este estudio se desarrolló desde un enfoque cualitativo, orientado a comprender las dinámicas sociales, territoriales y políticas que configuran el conflicto en torno al transporte público colectivo en Huajuapán de León, Oaxaca. La elección de esta perspectiva metodológica responde al interés de interpretar las experiencias, discursos y prácticas de los actores involucrados, así como los sentidos que construyen en relación con el servicio de transporte como un espacio de poder, resistencia y apropiación territorial.

El diseño de la investigación se estructuró como un estudio de caso, lo cual permitió profundizar en el análisis de una realidad local específica con alto grado de complejidad y relevancia social. La unidad de análisis fue el sistema de transporte colectivo tipo taxi en Huajuapán, entendido no sólo como un servicio técnico, sino como una red articulada de relaciones sociales, económicas y políticas entre organizaciones de transportistas, ciudadanía y autoridades locales.

Para la recolección de datos se utilizaron tres técnicas principales: entrevistas semiestructuradas, análisis documental y observación de campo. Se realizaron entrevistas a transportistas, ex autoridades municipales, funcionarios públicos y usuarios del servicio, cuidando el anonimato y la diversidad de perspectivas. Estas entrevistas permitieron identificar las tensiones internas en las organizaciones, los arreglos informales con autoridades, las estrategias de presión y las percepciones sobre la falta de regulación.

El análisis documental incluyó la revisión del marco jurídico local, acuerdos de cabildo, concesiones otorgadas, notas periodísticas y documentos técnicos del municipio y del estado. Esto permitió contrastar el discurso institucional con las prácticas reales de regulación y operación del transporte.

La observación de campo se llevó a cabo de manera participativa, acompañando rutas, monitoreando zonas de conflicto (bases, paradas, zonas de ascenso y descenso), y asistiendo a espacios de diálogo o confrontación entre actores del transporte. Como parte del trabajo, también se participó en el levantamiento de un censo de transporte y el trazado de rutas con GPS en colaboración con personal del ayuntamiento durante la administración municipal en turno.

El análisis de la información se realizó mediante un enfoque interpretativo con base en el análisis temático, identificando patrones recurrentes en los relatos y prácticas, así como categorías emergentes relacionadas con formas de resistencia, clientelismo, exclusión, poder simbólico y apropiación territorial. La información obtenida fue triangulada entre las distintas técnicas de investigación para garantizar mayor validez y riqueza en la interpretación.

En cuanto a las consideraciones éticas, se garantizó el consentimiento informado de los participantes, el respeto a la confidencialidad de las entrevistas y la no exposición directa de identidades personales o afiliaciones políticas. La investigación se desarrolló desde una postura crítica pero respetuosa, reconociendo las tensiones del campo y la necesidad de una lectura ética y comprometida con los procesos sociales locales.

DESARROLLO

El análisis de los conflictos en el transporte público de Huajuapán de León se inscribe dentro de una perspectiva socioterritorial que reconoce la movilidad como un fenómeno profundamente vinculado a las relaciones de poder, la apropiación del espacio urbano y la configuración de formas de gobernabilidad local. Autores como Henri Lefebvre (1976) y David Harvey (2007) han sido fundamentales para comprender cómo el espacio urbano no es un contenedor neutro, sino un producto social que refleja las tensiones y disputas entre distintos actores. En este sentido, la movilidad —y el transporte como forma concreta de ésta— representan no solo una necesidad logística, sino también una práctica política y territorial.

Desde la perspectiva de Harvey (2007), la producción del espacio urbano está directamente relacionada con los procesos de acumulación de capital y de exclusión territorial. En contextos como el de Huajuapán, esto se manifiesta en la disputa por las rutas, bases y espacios de circulación, donde el transporte público se transforma en una mercancía regulada informalmente, al servicio de redes de poder locales. Por su parte, Castells (1986) propone que los movimientos sociales urbanos no pueden entenderse aislados de los procesos de control sobre los servicios públicos, y que la resistencia en torno a ellos forma parte de luchas por la reorganización del espacio y la apropiación simbólica del territorio.

A nivel latinoamericano, autores como Auyero (2001) y Montero (2017) han documentado cómo las prácticas clientelares en el transporte se articulan con estructuras políticas que favorecen arreglos informales, resistencia organizada y distribución desigual del poder urbano. En muchos casos, las concesiones de transporte se otorgan como recompensa política, lo cual reproduce un sistema de cogobierno entre sindicatos, organizaciones sociales y gobiernos locales, y diluye los marcos institucionales formales. En este sentido, el transporte se convierte en un dispositivo de control territorial y en una moneda de negociación política, lo cual impide que se consoliden modelos de gestión eficientes y equitativos.

En el caso específico de México, estudios como los de Gómez Medellín (2019) y Pérez y Hernández (2023) muestran cómo los gobiernos municipales suelen carecer de la capacidad institucional para regular el transporte, y terminan cediendo ante presiones gremiales que operan mediante bloqueos, protestas, chantajes simbólicos y control físico del espacio. Esta situación se traduce en una forma de gobernabilidad fragmentada, donde el cumplimiento de la ley se convierte en un asunto negociado. Las zonas urbanas no son entonces únicamente espacios de circulación, sino territorios estratégicos en disputa por el control del servicio, las tarifas y las condiciones de operación.

Así, este artículo se enmarca en una lectura crítica de la movilidad urbana, donde el transporte no se concibe solo como un sistema de movilidad, sino como un campo de relaciones sociales, económicas y políticas, atravesado por conflictos estructurales, luchas simbólicas y arreglos informales que reflejan la realidad del poder en ciudades intermedias como Huajuapán.

RESULTADOS

Los resultados de la investigación evidencian una configuración compleja de relaciones entre las organizaciones de transporte, el gobierno local y los usuarios, en la cual el conflicto no solo se manifiesta en acciones visibles como bloqueos o confrontaciones, sino también en formas sutiles de control territorial, omisión institucional y resistencia organizada. En Huajuapán de León, el servicio de transporte público, especialmente el colectivo tipo taxi, ha sido capturado por estructuras organizativas que operan como sindicatos, frentes o sindicatos, y que actúan tanto como prestadores de servicio como actores políticos.

Uno de los hallazgos centrales es la existencia de un cogobierno informal, mediante el cual las autoridades municipales ceden de facto parte del control del sistema de transporte a las organizaciones de transportistas, a cambio de respaldo político o tranquilidad social. Este arreglo se refleja en la forma en que se otorgan, renuevan o toleran concesiones fuera de los marcos normativos, en la omisión de sanciones por prácticas indebidas y en la ausencia de planeación estratégica del sistema de rutas. Las decisiones sobre la operación diaria del transporte suelen depender de más acuerdos internos con líderes gremiales que de criterios técnicos o sociales.

Asimismo, se identificó un conjunto de estrategias de resistencia utilizadas por las organizaciones de transporte para conservar sus privilegios. Entre ellas destacan los paros escalonados, bloqueos de oficinas gubernamentales, cierre de calles estratégicas y la movilización rápida de unidades para ejercer presión política. Estas acciones no siempre responden a demandas específicas, sino que forman parte de un repertorio aprendido, donde los transportistas se reconocen como actores con poder suficiente para incidir en decisiones públicas.

El discurso de los entrevistados muestra una narrativa de legitimidad construida desde la necesidad y el trabajo, pero también desde el derecho adquirido por la antigüedad y lealtad a líderes históricos. Esta lógica reproduce jerarquías internas que impiden la entrada de nuevos actores al gremio, y mantiene un esquema de control vertical sobre las rutas y bases. Las nuevas organizaciones que han intentado operar al margen de estas estructuras han sido marginadas o presionadas, generando tensiones entre grupos y microconflictos territoriales.

La ciudadanía, por su parte, expresa una mezcla de resignación y malestar. Si bien reconoce que el transporte colectivo-taxi es el más accesible en muchas zonas, también señala la falta de orden, las malas condiciones de algunas unidades, y la percepción de impunidad en los conflictos. Las entrevistas muestran que los usuarios no suelen tener mecanismos de efectivo para expresar sus quejas, y que las autoridades, en muchos casos, responden solo cuando la situación escala a medios de comunicación o redes sociales.

Finalmente, se constató que, en las zonas periféricas y agencias municipales más alejadas del centro urbano, la cobertura del transporte depende en gran medida de acuerdos locales con organizaciones específicas. Esto reproduce desigualdades en el acceso a la movilidad, ya que hay zonas sin cobertura regular o con tarifas no reguladas. En estos territorios, el transporte se convierte en un bien negociado entre líderes comunitarios y líderes transportistas, muchas veces al margen del gobierno municipal.

DISCUSIÓN

Los hallazgos presentados revelan una configuración del transporte público en Huajuapán de León que responde a una lógica de territorialización del poder, donde la movilidad urbana no se organiza desde criterios técnicos o de justicia social, sino desde pactos informales y prácticas clientelares que fragmentan la capacidad regulatoria del Estado local. Esta realidad confirma los planteamientos de autores como Harvey (2007), quien sostiene que el espacio urbano no es solo un escenario de circulación, sino un campo de disputa donde se reflejan las relaciones de poder y exclusión.

La presencia de cogobiernos informales entre autoridades municipales y organizaciones transportistas, así como la tolerancia hacia prácticas ilegales o irregulares, refuerza las observaciones de Auyero (2001) y Montero (2017) sobre la funcionalidad del clientelismo como una forma de regulación social en contextos donde el Estado no logra establecer mecanismos legítimos y eficientes de control. En este caso, el transporte colectivo tipo taxi opera bajo un esquema híbrido: legal en apariencia, pero informal en la práctica, lo que genera zonas grises donde los derechos de la ciudadanía y los principios de equidad son vulnerados.

La naturalización del conflicto como parte de la vida pública municipal —reflejada en la aceptación social de bloqueos, movilizaciones y negociaciones extra-institucionales— evidencia cómo estas formas de resistencia se han institucionalizado como parte del repertorio cotidiano de los actores involucrados. Esto coincide con Castells (1986), quien plantea que las resistencias urbanas, lejos de ser anómalas, forman parte de la construcción del orden urbano cuando las instituciones son débiles o cooptadas.

Asimismo, la fragmentación del servicio, la desigual cobertura en agencias y comunidades rurales, y la ausencia de mecanismos efectivos de participación ciudadana, ponen en cuestión la promesa de gobernabilidad democrática. Lejos de representar un servicio público orientado al bien común, el transporte en Huajuapán refleja una lógica de captura institucional, donde el acceso, la calidad y las condiciones del servicio dependen de relaciones personales, capital político o pertenencia gremial.

Las implicaciones de estos hallazgos son múltiples. En primer lugar, evidencian la necesidad de repensar las políticas públicas de movilidad en función no solo de la eficiencia técnica, sino también de su dimensión territorial, simbólica y política. En segundo lugar, muestran que la movilidad en ciudades intermedias no puede plantearse sin comprender la densidad organizativa local y las formas informales de poder que median entre lo legal y lo legítimo. Y finalmente, invitan a construir nuevos marcos de gobernanza del transporte desde la transparencia, la participación ciudadana real y la regulación justa de los actores del sector.

Entre las principales limitaciones del estudio se encuentra la dificultad para acceder a fuentes documentales completas y actualizadas, ya que buena parte de las decisiones relacionadas con el transporte se toman fuera de los canales institucionales formales. Asimismo, el temor de algunos actores a expresar abiertamente su opinión limitó la profundidad de algunas entrevistas. No obstante, el cruce de fuentes, la observación directa y el conocimiento de largo plazo del territorio permitieron construir un análisis crítico, situado y éticamente responsable.

CONCLUSIÓN


La experiencia de Huajuapán de León permite entender que el transporte público no puede analizarse exclusivamente como un servicio técnico, sino como un dispositivo territorial cargado de significados sociales, relaciones de poder y disputas por el control del espacio urbano. A través de este caso, se evidencia cómo, en contextos marcados por la debilidad institucional y la fragmentación normativa, el transporte colectivo se convierte en un escenario de negociación política, resistencia organizada y apropiación desigual del territorio.

Las formas de cogobierno informal que se configuran entre autoridades locales y organizaciones de transportistas generan un marco de gobernabilidad precaria, donde la legalidad se negocia y la normatividad se aplica de manera discrecional. Esta situación no sólo reproduce la desigualdad en el acceso al servicio, sino que socava los principios básicos de planificación urbana, participación ciudadana y justicia territorial. En lugar de garantizar un transporte accesible, seguro y equitativo, se consolida un sistema opaco, capturado por intereses gremiales y políticos.

El estudio aporta elementos para repensar la movilidad urbana desde una mirada crítica y situada, que reconozca las formas reales en que se toman decisiones, se ocupan los espacios y se ejercen los derechos. Plantea la necesidad urgente de construir esquemas de regulación que superen el clientelismo y apuesten por una gobernanza democrática, transparente y sensible al territorio. En este sentido, Huajuapán no representa una excepción, sino una expresión concreta de las tensiones que atraviesan muchas ciudades intermedias en México y América Latina.

REFERENCIAS

- Ábrego González, N. (2024). Formas de apropiación territorial articuladas al corporativismo clientelar en la oferta de servicio público: Huajuapán de León, Oaxaca., 2000-2020. (Tesis doctoral inédita).
- Auyero, J. (2001). La política de los pobres: Las prácticas clientelistas del peronismo. Buenos Aires: Manantial.
- Castells, M. (1986). La ciudad y las masas: Sociología de los movimientos sociales urbano. Madrid: Alianza Editorial.
- Chauvin, E. (2006). Prácticas y disputas por el espacio urbano. *Revista Mexicana de Sociología*, 68(3), 523–548.
- Chiapas Paralelo. (2014, 8 de abril). Esta madrugada, declara paro total de transportes; la ST minimiza el impacto . Chiapas Paralelo. <https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2014/04/esta-madrugada-declaran-paro-total-de-transportes/>
- Congreso del Estado de Oaxaca. (2023). Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca. <https://www.congreso-oaxaca.gob.mx/leyes/ley-de-movilidad-oaxaca-2023/>
- El País. (2024, 25 de octubre). La justicia deja en jaque al operador público de autobuses de Bogotá . El País. <https://elpais.com/america-colombia/2024-10-25/una-anulacion-anunciada-la-justicia-deja-en-jaque-al-operador-publico-de-buses-de-bogota-la-rolita.html>
- Foucault, M. (1999). *Microfísica del poder* (2.ª ed.). Madrid: La Piqueta.
- H. Ayuntamiento de Huajuapán de León. (2016). Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Huajuapán de León <https://www.huajuapán.gob.mx/reglamentos>
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana* Madrid: Akal.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Ediciones Península.
- Müller, M. (2012). Clientelismo urbano y control del espacio público: apuntes desde América Latina. *Antípoda*, (14), 31–52. <https://doi.org/10.7440/antipoda14.2012.02>

Todo el contenido de **LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) .