

El lucro sobre los principios: La industria cooperativa del transporte público en Oaxaca, México

Profit over principle: The cooperative public transport industry in Oaxaca, Mexico

O lucro acima dos princípios: O sector cooperativo dos transportes públicos em Oaxaca, México

DOI: <https://doi.org/10.21803/penamer.17.35.777>

Antonio Maximino Carmona López

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

Doctor en Ciencias en Desarrollo Regional y Tecnológico, Profesor-Investigador de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores CONAHCYT
Correo: antoniocarmona710@gmail.com

Resumen

Introducción: Las primeras cooperativas en el estado de Oaxaca, México se fundaron por iniciativa de los trabajadores en el siglo pasado, con el propósito de aportar su fuerza de trabajo para crear valor en el mercado del transporte público. **Objetivo:** Analizar la doble dimensión en la que se desenvuelve la industria cooperativa del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca, la dualidad se resume en un conflicto interno entre racionalidad económica y los objetivos sociales de la cooperativa. **Metodología:** El estudio se realizó con un enfoque cualitativo, con diseños de la Teoría Fundamentada, los estudios etnográficos y las investigaciones dogmático-jurídicas. **Resultados:** Se identificaron tres cooperativas creadas por choferes, mecánicos y ayudantes, quienes originalmente laboraban en empresas privadas del transporte. 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. **Conclusiones:** Las cooperativas del transporte público anteponen el lucro por encima de los principios cooperativos como: la existencia de un gobierno democrático, el mantenimiento de los fondos de reserva y la protección de los trabajadores; lo que conduce a la precarización del empleo en la industria.

Palabras clave: Cooperativismo; Investigación cualitativa; Transporte público urbano; Zona metropolitana.

Abstract

Introduction: The first cooperatives in the state of Oaxaca, Mexico were founded at the initiative of workers in the last century with the purpose of contributing their labor force to create value in the public transport market. **Objective:** To analyze the double dimension in which the cooperative industry of public passenger transport in the Metropolitan Area of Oaxaca is developed is analyzed, the duality is summarized in an internal conflict between economic rationality and the social objectives of the cooperative. **Methodology:** The study was carried out with a qualitative approach, with designs of Grounded Theory, ethnographic studies and dogmatic-legal research. **Results:** Three cooperatives were identified created by drivers, mechanics and assistants, who originally worked in private transport companies. With the passage of time, the cooperative members were replaced by capitalist partners who appropriated the concessions and disrupted the cooperative principles with which these companies were created. **Conclusions:** Public transport cooperatives put profit above cooperative principles such as: the existence of a democratic government; maintenance of reserve funds; the protection of workers, which leads to the precariousness of employment in industry.

Keywords: Cooperativism; Urban public transport; Metropolitan area; Qualitative research.

¿Cómo citar este artículo?

Carmona; A. (2024). El lucro sobre los principios: La industria cooperativa del transporte público en Oaxaca, México. *Pensamiento Americano*, e#:777 17(35), DOI: <https://doi.org/10.21803/penamer.17.35.777>



Resumo

Introdução: As primeiras cooperativas do estado de Oaxaca, México, foram fundadas por iniciativa dos trabalhadores no século passado, com o objetivo de contribuir com a sua força de trabalho para criar valor no mercado dos transportes públicos. **Objetivo:** Analisar a dupla dimensão em que opera a indústria cooperativa de transporte público de passageiros na Área Metropolitana de Oaxaca, dualidade que se resume num conflito interno entre a racionalidade económica e os objectivos sociais da cooperativa. **Metodologia:** O estudo foi realizado com uma abordagem qualitativa, com Grounded Theory, estudos etnográficos e desenhos de investigação dogmático-legais. **Resultados:** Foram identificadas três cooperativas, criadas por motoristas, mecânicos e ajudantes, que originalmente trabalhavam em empresas privadas de transporte. Com o passar do tempo, os cooperados foram substituídos por sócios capitalistas que se apoderaram das concessões e romperam com os princípios cooperativistas que fundamentaram a criação dessas empresas. **Conclusões:** As cooperativas de transporte público colocam o lucro à frente de princípios cooperativos como a gestão democrática, a manutenção de fundos de reserva e a proteção dos trabalhadores, levando à precarização do emprego no sector.

Palavras-chave: Cooperativismo; Investigação qualitativa; Transportes públicos urbanos; Área metropolitana.



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 lo siguiente: la cementera Cruz Azul y los periódicos Excélsior 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, 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” (como se citó 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 eliminará 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 escenario, la presente investigación tuvo como objetivo analizar la doble dimensión en la que se desenvuelve la industria cooperativa del transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Oaxaca (ZMO), la dualidad se resume en un conflicto interno entre racionalidad económica y los objetivos sociales de la cooperativa.

El documento analiza primeramente 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, sustentada en un enfoque cualitativo a través de la aplicación de las técnicas de los estudios etnográficos y las investigaciones dogmático-jurídicas para la recolección de la información, y la teoría fundamentada como instrumento de procesamiento y análisis de los datos. En el tercer apartado se presentan los resultados del estudio y finalmente las conclusiones.



2. MARCO TEÓRICO

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” (Alianza Cooperativa internacional, 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 (1961) 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 1,500 a 1,600 personas, donde el trabajo socialista o cooperativo sustituirá 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 transformaran en empresarios y de entre todos se elegirá a uno o dos representantes que tendrán la representación de la empresa; 2) cada asociado cobrará un salario según los usos de la profesión, esto significa, que cada trabajador recibirá 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 repartirá a fin de año de la siguiente forma: 20% para formar y aumentar el capital social y el resto se distribuirá 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” (Blanc, 1840, 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 elegirán 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 adquirieron 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 con Vienney (1980, citado en Schujman, 2015, p. 83) 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.”

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 Cooperativa 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 (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 Maraón (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, 2017). La reciprocidad por otra parte, apunta al intercambio de la fuerza de trabajo y productos sin la intervención del mercado (Quijano, 2011), al respecto, Maraón (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 Maraón, 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.

Los estudios sobre cooperativas y transporte en el mundo son de número limitado, de manera reciente TRANSEOP (TRANSEOP ENTERPRISE, S. I.) denunció el uso de cooperativas de trabajo asociado en España para esquivar las exigencias legales que supone la prestación del transporte en carreteras. Estas sociedades se apropian de las concesiones otorgadas a los trabajadores asociados, estos últimos tampoco disponen de vehículo propio, sino que pagan un alquiler a la propia cooperativa, asimismo animan a los socios trabajadores a que se den de alta como autónomos en la agencia tributaria nacional (TRANSEOP, 2019). Monreal (2022) expone acciones violatorias al principio de adhesión voluntaria entre la cooperativa gallega de trabajo asociado de transportes Servicarne y una empresa de carga. Soto (2023) presenta el caso de la Sociedad Cooperativa de Producción y Prestación de Servicios Cuauhtémoc, S. C. L. como un esquema exitoso de las cooperativas de trabajo asociado en Puebla, México.

3. METODOLOGÍA

La investigación se formuló con un enfoque cualitativo con la aplicación de técnicas propias de los estudios etnográficos para la recolección de la información, como la observación participante y las entrevistas a profundidad; la información se complementa con diversas fuentes hemerográficas, leyes y documentos oficiales bajo el esquema de las investigaciones dogmático-jurídicas. Como instrumento de procesamiento y análisis de los datos se utilizó la metodología de la Teoría Fundamentada (TF).

El estudio de campo se realizó del año 2020 a 2022 con visitas e involucramiento en la dinámica del transporte público de pasajeros, y con la formulación de 15 entrevistas a concesionarios y choferes de las cooperativas del transporte de la ZMO. La muestra se definió con los principios de la TF que se conceptualiza como muestreo teórico, el cual inicia con un número indeterminado del tamaño de la muestra y tiene como límite la saturación teórica, es decir, cuando ningún otro entrevistado proporciona información adicional a la obtenida previamente. Las entrevistas semiestructuradas tuvieron una duración promedio de hora y media y la observación participante in situ permitió recoger información mediante la elaboración de bitácoras de campo.



La investigación documental se concentró en los registros oficiales del Instituto de la Función Registral del Estado de Oaxaca (IFREO), las leyes mexicanas vigentes sobre la materia y diversas fuentes hemerográficas.

El análisis de la información, tanto documental como de campo, bajo los principios de la TF (Cuñat, 2007), inició con la codificación abierta que consistió en desglosar los datos en distintas unidades de análisis, previamente, las entrevistas debieron 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 permitió 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 llevó a cabo la codificación teórica con la finalidad de implementar vínculos entre los códigos sustantivos y formular hipótesis que formaron parte de la teoría emergente, el resultado fue la construcción de códigos teóricos. Finalmente, se ejecutó la codificación axial que residió en comparar el conjunto de códigos sustantivos y teóricos para identificar sus semejanzas y diferencias.

4. RESULTADOS

Contexto del estudio

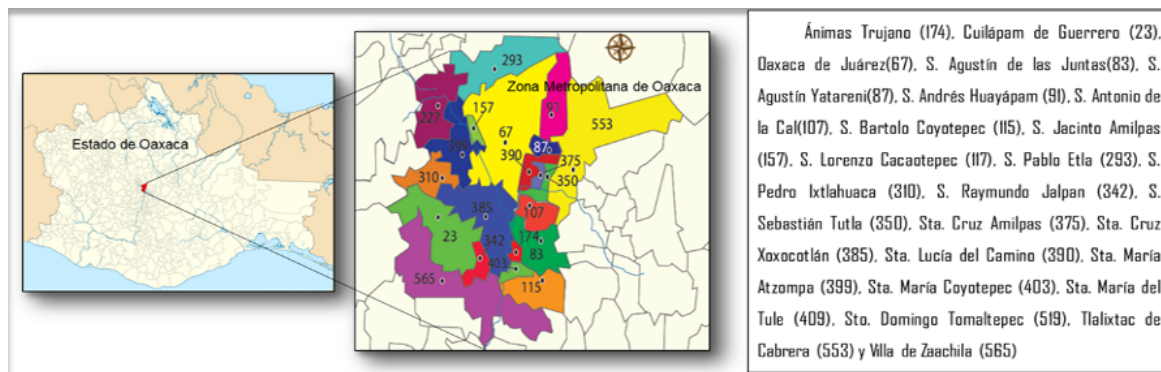
La ZMO cumple con el criterio de representar una agrupación de dos o más municipios que alberga un centro poblacional de 50 mil o más habitantes. Las actividades económicas y sociales superan los límites del municipio que originalmente la contenía, lo que conlleva a la incorporación de parte de sí misma 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 (Figura 1) en los que residen más de 700,000 personas (INEGI, 2022). El municipio con mayor población es Oaxaca de Juárez, capital del estado, que concentra la infraestructura hospitalaria, los centros universitarios con financiamiento público y los establecimientos comerciales y turísticos. Las instalaciones gubernamentales, principalmente las dependencias del gobierno subnacional, se distribuyen en el territorio metropolitano entre los municipios de Oaxaca, Santa Lucía del Camino y San Raymundo Jalpan. Después de la capital, Santa Cruz Xoxocotlán, Santa Lucía del Camino y Villa de Zaachila cuentan con el mayor número de habitantes.

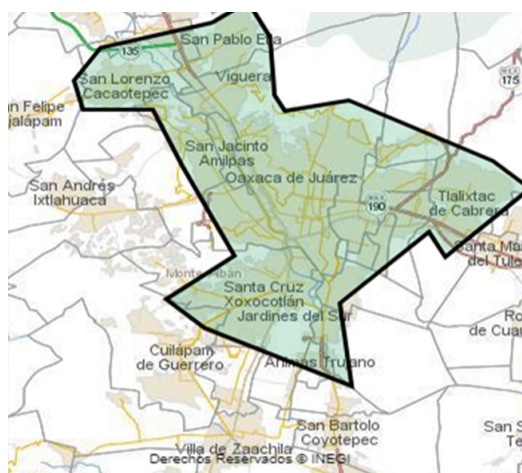
Entre los municipios predominan niveles bajos y muy bajos de marginación, a excepción de las poblaciones del sur de la ZMO como Villa de Zaachila y Cuilápam de Guerrero con altos grados de marginación (CONAPO, 2020).

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 como Villa de Zaachila y Cuilápam de Guerrero (Figura 2).



Figura 1.*Localización de la ZMO*

Nota: Elaborado con información del Gobierno de Oaxaca (2019) y Luna (2014)

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

Nota: Elaborado con información de 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, 2018) 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. La Ley General de Sociedades Cooperativas (LGSC, 2018) 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.



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, a diferencia de las legislaciones de otros países, no distingue la organización cooperativa de trabajo asociado y da por sentado que se encuentra incluida en las cooperativas de productores.

Continuando con el estudio de las leyes federales sobre la materia es posible distinguir algunas características relacionadas con la concepción internacional de lo que son las cooperativas de trabajo asociado (DOF, 2018b): i) libertad de asociación; ii) administración democrática, un voto un socio; iii) distribución de los rendimientos en proporción a la participación de los socios; iv) obligación de formar y preservar los fondos sociales de Reserva, de Previsión Social y de Educación Cooperativa, y; v) aunque no existe relación laboral entre la empresa cooperativa y los socios cooperativistas, las primeras están obligadas a afiliar a los socios al sistema de seguridad social del país, quedando exceptuadas las aportaciones de vivienda y la participación de los trabajadores en las utilidades de la sociedad;

Las disposiciones legales contrarias a la inclusión e incorporación de los trabajadores a los beneficios de la sociedad cooperativa están señaladas en la LGSC como: a) las cooperativas sólo pueden contratar personal asalariado 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 y por la necesidad de disponer de personal altamente calificado, y; b) 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.

En la interpretación de 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 la figura del socio cooperativista, el reparto de los rendimientos y la obligación de contar con fondos de reserva indivisibles aseguran el cumplimiento y observancia de los principios cooperativos.

Tratándose de 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 corresponden 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

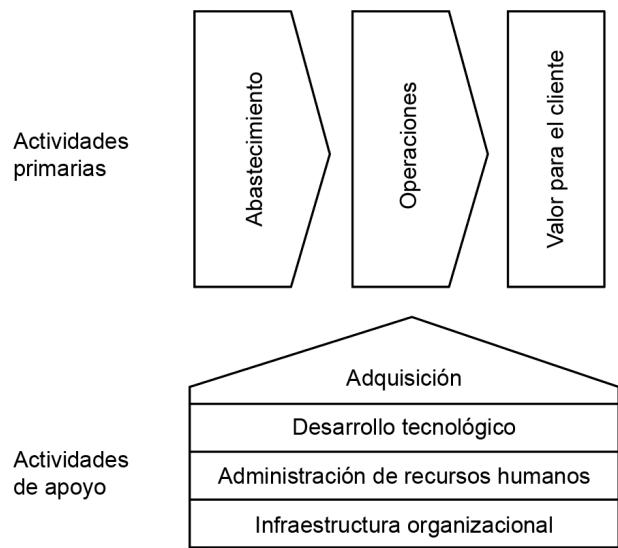


número de unidades cuenta con tres unidades de motor mientras que algunos cooperativistas son propietarios de hasta 80 vehículos. Los socios de la cooperativa también son accionistas de la empresa Transportes Urbanos de la Ciudad de Oaxaca que opera 20 concesiones del transporte de pasajeros con 309 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.



Nota: Elaboración propia con información de Porter (1985).

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 congestionamiento 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 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 gobierno subnacional renunció en la ZMO 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, heredado 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.

5. DISCUSIÓN

Como señalan Schujman (2015) y Bengoetxea (s/f) el principal objetivo de las cooperativas es la creación de empleos, así fue como nacieron las tres cooperativas del transporte público de pasajeros en lo que hoy se conoce como la ZMO; sin lugar a dudas, fueron iniciativas de conductores, mecánicos y ayudantes, que contribuyeron al nacimiento de las cooperativas con sus habilidades y destrezas, adquiridas como trabajadores de las primeras empresas privadas del transporte público en la capital del estado; fueron esencialmente cooperativas de trabajo asociado.

Quijano (2011) y López y Maraón (2010) coinciden en destacar el tránsito de los valores cooperativos a un férreo capitalismo, en el caso de la ZMO, las cooperativas se convirtieron en una unión de concesionarios cuyo objetivo fue maximizar sus ganancias, con lo que desplazaron del trabajo y de la toma de decisiones a los cooperativistas fundadores; muy lejanos quedaron 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, la fuerza de trabajo como principal aportación de los socios en una cooperativa fue sustituida por una relación civil entre patrones y choferes, que deterioró la protección laboral



y provocó la precarización del empleo cooperativo del transporte. 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.

El desplazamiento de los valores cooperativos se observa en otras investigaciones como las de Monreal (2022), en los casos que nos ocupan 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.

6. CONCLUSIONES

La investigación permitió cumplir con el objetivo de analizar la dualidad al interior de las cooperativas del transporte público de pasajeros de la ZMO, con la aplicación de entrevistas y la revisión de fuentes documentales. Los resultados obtenidos a la luz del análisis de la información con las técnicas de la TF ayudaron a identificar los intereses que en la actualidad persiguen los propietarios y concesionarios del transporte público, quienes pasaron de ser socios cooperativistas a rentistas, que obtienen sus ganancias a través de contratos informales con los choferes, con ello, evaden las responsabilidades laborales con los conductores de las unidades de motor y promueven la precarización del trabajo en la industria del transporte.

Muy lejanos quedaron los ideales y aspiraciones de los socios fundadores de las cooperativas del transporte público de pasajeros de la ZMO, las cooperativas dejaron de ser una alternativa para el trabajo solidario, la equidad y el ejercicio de un gobierno democrático.

Conocer la dinámica económica y laboral de las cooperativas del transporte público, permitirá comprender la situación actual del movimiento cooperativo en nuestro país, que atraviesa una crisis de credibilidad, tanto de ciudadanos como de gobernantes, que ha generado el retiro del financiamiento público para fomentar la organización cooperativa.

Conflictos de interés

Manifiesto por voluntad propia que en la formulación y postulación de este artículo de investigación no existe conflicto de interés.



REFERENCIAS

- Alianza Cooperativa Internacional. ACI. (1996). Declaración sobre la Identidad Cooperativa. *Revista de IDELCOOP*, 23 (97). <https://www.idelcoop.org.ar/sites/www.idelcoop.org.ar/files/revista/articulos/pdf/96021703.pdf>
- Alianza Cooperativa Internacional. ACI. (2020). *Un camino centrado en las personas para una segunda década cooperativa: Plan Estratégico 2020-2030*, Alianza Cooperativa Internacional. <https://ica.coop/sites/default/files/2021-11/CooperativeStrategy%20July%202020%20FINAL%20ES.pdf>
- Bager, T. (1994). Isomorphic Processes and the Transformation of Cooperatives. *Annals of Public and Cooperative Economics*, 65(1), 35-57. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8292.1994.tb01505.x>
- Bengoetxea, A. (s/f). *El empleo en las cooperativas de trabajo asociado*, Universidad del País Vasco. <https://www.ehu.es/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; Artesanal y de Servicios, Bruselas. <https://www.confecoop.coop/images/stories/cta/doctrina/Declaracion.pdf>
- CONAPO. (2020). *Población total, indicadores socioeconómicos, índice y grado de marginación por municipio, 2020*. <https://www.gob.mx/conapo/articulos/indice-de-marginacion-por-entidad-federativa-y-municipio-2020-271404?idiom=es>
- Cuesta, E. (2006). *Manual de derecho cooperativo; tratamiento teórico y práctico de la legislación aplicable* (2a ed.). Ábaco.
- Cuñat, R. (2007). *Aplicación de la teoría fundamentada al estudio de la creación de empresas*. Congreso anual de ADEM, México. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2499458>
- Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. DENUE. (2022). *Sistema de consulta*. <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. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/docin/docin_cesot_052.pdf
- Fourier, C. (2006). *El Falansterio* (2a edición cibernética). <https://www.hebracomunidad.org/wp-content/uploads/2018/07/El-falansterio.pdf>
- Fritz, B. (1986). Evaluación del cooperativismo mexicano. *Comercio Exterior* 36(9), 789-796.
- Gobierno de Oaxaca. (2019). *Zona Metropolitana de Oaxaca*. <https://www.oaxaca.gob.mx/zona-metropolitana/>
- Hidalgo, M. E. (2017). La racionalidad económica ¿Realidad o mito?, *Tendencias*, 18(1), 182-197. <https://doi.org/10.22267/rtend.171801.72>
- INEGI. (2014). *Las Zonas Metropolitanas en México*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ce/2014/doc/minimonografias/m_zmm_ce2014.pdf
- INEGI. (2022). *Tabulados interactivos*. https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Poblacion_Poblacion_01_e60cd8cf-927f-4b94-823e-972457a12d4b&idrt=123&opc=t
- Ley General de Sociedades Cooperativas de 2018. – LGSC. (2018). https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/143_190118.pdf
- Ley General de Sociedades Mercantiles. – LGSM. (2018). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGSM.pdf>



- Lezámiz, M. (1990). *Relato breve del cooperativismo, Textos básicos de Otalora*. https://books.google.com.mx/books/about/Relato_breve_del_cooperativismo.html?i-d=qttDygAACAAJ&redir_esc=y
- López, D. y Maraón, B. (2010). Prácticas económicas populares basadas en la reciprocidad: una discusión teórica desde el pensamiento crítico latinoamericano. *Estudios Latinoamericanos*, (25), 75-90. <https://doi.org/10.22201/cela.24484946e.2010.25.49415>
- Luna, X. G. (2014). *Diagnóstico socioeconómico de la Zona Metropolitana de Oaxaca*. Dirección General de Población.
- Macías, A. J. (2016). *Las sociedades cooperativas y la adaptación de sus principios al mercado*. Cajamar Caja Rural. <https://publicacionescajamar.es/series-tematicas/economia/las-sociedades-cooperativas-y-la-adaptacion-de-sus-principios-al-mercado/>
- Maraón, 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. Maraón (Ed.), *La economía solidaria en México*, Instituto de Investigaciones Económicas, México.
- Mayo, E. (2017). *Breve historia de la cooperación y la mutualidad*. Co-operatives UK.
- Merino, S. (2005). Los orígenes del cooperativismo moderno y el socialismo premarxista. *GEZ-KI*, (1), 169-188. [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/3330-193-11358-1-10-20111021%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/3330-193-11358-1-10-20111021%20(1).pdf)
- Monreal E. (2022). Cooperativas de trabajo asociado y cesiones ilegales del artículo 43 del Estatuto de los Trabajadores en los sectores cárnico y del transporte terrestre de mercancías. *Estudio jurisprudencial, Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF*, (466), 51-92. <https://doi.org/10.51302/rtss.2022.3247>
- 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. Plozinsky (Compiladores), *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.
- Monzón, J. L. (2003). La contribución de la economía social al desarrollo de la sociedad del bienestar. En J. Argudo (Coord.). *El cooperativismo y la economía social en la sociedad del conocimiento. 1963-2003: cuarenta años de formación en cooperativismo y economía social en Aragón*. (p. 577-584). Universidad de Zaragoza.
- Nava, E. y Barajas B. O., (2015), Cooperativismo, autonomía y poder: el movimiento cooperativista en México durante el cardenismo. *Cooperativismo y Desarrollo*. 23 (106). <https://doi.org/10.16925/co.v23i106.1128>
- Olmedo Neri, R. A. (2017). El cooperativismo en México. Una alternativa en análisis. En C, Benítez Trinidad. y J. M. Barroso Tristán. *Diálogos Iberoamericanos Vol. 1*. Iberoamérica Social, pp. 189-206.
- Owen, R. (1961). *Nueva visión de la sociedad*. Universidad de Puerto Rico.
- Porter, M. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. Free Press.
- Quijano, A., (2011). ¿Sistemas alternativos de producción? En B. de Souza Santos (Ed.), *Producir para vivir*, Fondo de Cultura Económica.
- Razeto, L. (2015). *Tópicos de economía comprensiva*. Ediciones Universitatis Nueva Civilización.
- Schujman, M. (2015). *Las cooperativas de trabajo en América Latina*. Ediciones del revés.
- Secretaría de Movilidad. SEMOVI. (2019). *Plan estratégico de género y movilidad 2019*. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>
- Soto, M. J. (2023). Transportando los sueños de México: la dignificación del transporte en Cooperativa Cuauhtémoc. *Incidencias*, (2), 42-54.
- Terrasi, E. y Hyungsik E. (2017). Cooperativas en las industrias



y los servicios: Informe mundial 2015-2016. CICOPA.
<https://cicopa.coop/wp-content/uploads/2018/01/CICOPA-Informe-mundial-2015-2016.pdf>

TRANSEOP. (2019). Cooperativas de Transporte: Cómo nos afecta su mala praxis. <https://www.transeop.com/blog/las-falsas-cooperativas-de-transporte-y-su-mala-praxis/106/>

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>

Vuotto, M. H. (2009). Algunas referencias sobre la noción de trabajo asociado en el siglo XIX. *Economía*, (28), 103-127.

