

# REVISTA INCLUSIONES

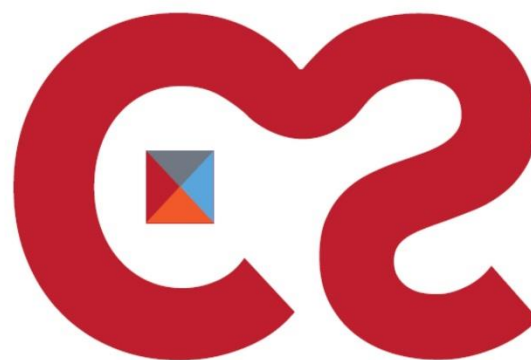
Revista de Humanidades  
y Ciencias Sociales

Volumen 6 . Número Especial  
Octubre / Diciembre  
2019  
ISSN 0719-4706

ESTUDIOS DE LA RED  
INTERDISCIPLINARIA  
DE INVESTIGACIÓN  
SOBRE TIC EN  
CIENCIAS SOCIALES  
Y HUMANIDADES

Coordinadores:

. Rosa María Valles Ruiz  
. Rosa María González  
Victoria



**RIITIC2HU**

RED INTERDISCIPLINARIA DE INVESTIGACIÓN  
CON TIC EN CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES



JUSTICIA CONSTITUCIONAL Y DERECHOS HUMANOS

**CUERPO DIRECTIVO**

**Directores**

**Dr. Juan Guillermo Mansilla Sepúlveda**

Universidad Católica de Temuco, Chile

**Dr. Francisco Ganga Contreras**

Universidad de Los Lagos, Chile

**Subdirectores**

**Mg © Carolina Cabezas Cáceres**

Universidad de Las Américas, Chile

**Dr. Andrea Mutolo**

Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México

**Editor**

**Drdo. Juan Guillermo Estay Sepúlveda**

Editorial Cuadernos de Sofía, Chile

**Editor Científico**

**Dr. Luiz Alberto David Araujo**

Pontificia Universidade Católica de Sao Paulo, Brasil

**Editor Brasil**

**Drdo. Maicon Herverton Lino Ferreira da Silva**

Universidade da Pernambuco, Brasil

**Editor Europa del Este**

**Dr. Aleksandar Ivanov Katrandzhiev**

Universidad Suroeste "Neofit Rilski", Bulgaria

**Cuerpo Asistente**

**Traductora: Inglés**

**Lic. Pauline Corthorn Escudero**

Editorial Cuadernos de Sofía, Chile

**Traductora: Portugués**

**Lic. Elaine Cristina Pereira Menegón**

Editorial Cuadernos de Sofía, Chile

**Portada**

**Lic. Graciela Pantigoso de Los Santos**

Editorial Cuadernos de Sofía, Chile

**COMITÉ EDITORIAL**

**Dra. Carolina Aroca Toloza**

Universidad de Chile, Chile

**Dr. Jaime Bassa Mercado**

Universidad de Valparaíso, Chile

**Dra. Heloísa Bellotto**

Universidad de Sao Paulo, Brasil

**Dra. Nidia Burgos**

Universidad Nacional del Sur, Argentina

**Mg. María Eugenia Campos**

Universidad Nacional Autónoma de México, México

**Dr. Francisco José Francisco Carrera**

Universidad de Valladolid, España

**Mg. Keri González**

Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México

**Dr. Pablo Guadarrama González**

Universidad Central de Las Villas, Cuba

**Mg. Amelia Herrera Lavanchy**

Universidad de La Serena, Chile

**Mg. Cecilia Jofré Muñoz**

Universidad San Sebastián, Chile

**Mg. Mario Lagomarsino Montoya**

Universidad Adventista de Chile, Chile

**Dr. Claudio Llanos Reyes**

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

**Dr. Werner Mackenbach**

Universidad de Potsdam, Alemania

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

**Mg. Rocío del Pilar Martínez Marín**

Universidad de Santander, Colombia

**Ph. D. Natalia Milanesio**

Universidad de Houston, Estados Unidos

**Dra. Patricia Virginia Moggia Münchmeyer**

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

**Ph. D. Maritza Montero**

Universidad Central de Venezuela, Venezuela

**Dra. Eleonora Pencheva**

Universidad Suroeste Neofit Rilski, Bulgaria

**Dra. Rosa María Regueiro Ferreira**

Universidad de La Coruña, España

**Mg. David Ruete Zúñiga**

Universidad Nacional Andrés Bello, Chile

**Dr. Andrés Saavedra Barahona**

Universidad San Clemente de Ojrid de Sofía, Bulgaria

**Dr. Efraín Sánchez Cabra**  
*Academia Colombiana de Historia, Colombia*

**Dra. Mirka Seitz**  
*Universidad del Salvador, Argentina*

**Ph. D. Stefan Todorov Kapralov**  
*South West University, Bulgaria*

**COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL**

**Comité Científico Internacional de Honor**

**Dr. Adolfo A. Abadía**  
*Universidad ICESI, Colombia*

**Dr. Carlos Antonio Aguirre Rojas**  
*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Dr. Martino Contu**  
*Universidad de Sassari, Italia*

**Dr. Luiz Alberto David Araujo**  
*Pontificia Universidad Católica de Sao Paulo, Brasil*

**Dra. Patricia Brogna**  
*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Dr. Horacio Capel Sáez**  
*Universidad de Barcelona, España*

**Dr. Javier Carreón Guillén**  
*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Dr. Lancelot Cowie**  
*Universidad West Indies, Trinidad y Tobago*

**Dra. Isabel Cruz Ovalle de Amenabar**  
*Universidad de Los Andes, Chile*

**Dr. Rodolfo Cruz Vadillo**  
*Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, México*

**Dr. Adolfo Omar Cueto**  
*Universidad Nacional de Cuyo, Argentina*

**Dr. Miguel Ángel de Marco**  
*Universidad de Buenos Aires, Argentina*

**Dra. Emma de Ramón Acevedo**  
*Universidad de Chile, Chile*

**Dr. Gerardo Echeita Sarrionandia**  
*Universidad Autónoma de Madrid, España*

**Dr. Antonio Hermosa Andújar**  
*Universidad de Sevilla, España*

**Dra. Patricia Galeana**  
*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Dra. Manuela Garau**  
*Centro Studi Sea, Italia*

**Dr. Carlo Ginzburg Ginzburg**  
*Scuola Normale Superiore de Pisa, Italia*  
*Universidad de California Los Ángeles, Estados Unidos*

**Dr. Francisco Luis Girardo Gutiérrez**  
*Instituto Tecnológico Metropolitano, Colombia*

**José Manuel González Freire**  
*Universidad de Colima, México*

**Dra. Antonia Heredia Herrera**  
*Universidad Internacional de Andalucía, España*

**Dr. Eduardo Gomes Onofre**  
*Universidade Estadual da Paraíba, Brasil*

**Dr. Miguel León-Portilla**  
*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Dr. Miguel Ángel Mateo Saura**  
*Instituto de Estudios Albacetenses "Don Juan Manuel", España*

**Dr. Carlos Tulio da Silva Medeiros**  
*Diálogos em MERCOSUR, Brasil*

**+ Dr. Álvaro Márquez-Fernández**  
*Universidad del Zulia, Venezuela*

**Dr. Oscar Ortega Arango**  
*Universidad Autónoma de Yucatán, México*

**Dr. Antonio-Carlos Pereira Menaut**  
*Universidad Santiago de Compostela, España*

**Dr. José Sergio Puig Espinosa**  
*Dilemas Contemporáneos, México*

**Dra. Francesca Randazzo**  
*Universidad Nacional Autónoma de Honduras, Honduras*

**Dra. Yolando Ricardo**

*Universidad de La Habana, Cuba*

**Dr. Manuel Alves da Rocha**

*Universidade Católica de Angola Angola*

**Mg. Arnaldo Rodríguez Espinoza**

*Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica*

**Dr. Miguel Rojas Mix**

*Coordinador la Cumbre de Rectores Universidades  
Estatales América Latina y el Caribe*

**Dr. Luis Alberto Romero**

*CONICET / Universidad de Buenos Aires, Argentina*

**Dra. Maura de la Caridad Salabarría Roig**

*Dilemas Contemporáneos, México*

**Dr. Adalberto Santana Hernández**

*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Dr. Juan Antonio Seda**

*Universidad de Buenos Aires, Argentina*

**Dr. Saulo Cesar Paulino e Silva**

*Universidad de Sao Paulo, Brasil*

**Dr. Miguel Ángel Verdugo Alonso**

*Universidad de Salamanca, España*

**Dr. Josep Vives Rego**

*Universidad de Barcelona, España*

**Dr. Eugenio Raúl Zaffaroni**

*Universidad de Buenos Aires, Argentina*

**Dra. Blanca Estela Zardel Jacobo**

*Universidad Nacional Autónoma de México, México*

**Comité Científico Internacional**

**Mg. Paola Aceituno**

*Universidad Tecnológica Metropolitana, Chile*

**Ph. D. María José Aguilar Idañez**

*Universidad Castilla-La Mancha, España*

**Dra. Elian Araujo**

*Universidad de Mackenzie, Brasil*

**Mg. Rumyana Atanasova Popova**

*Universidad Suroeste Neofit Rilski, Bulgaria*

**Dra. Ana Bénard da Costa**

*Instituto Universitario de Lisboa, Portugal*

*Centro de Estudos Africanos, Portugal*

**Dra. Alina Bestard Revilla**

*Universidad de Ciencias de la Cultura Física y el  
Deporte, Cuba*

**Dra. Noemí Brenta**

*Universidad de Buenos Aires, Argentina*

**Ph. D. Juan R. Coca**

*Universidad de Valladolid, España*

**Dr. Antonio Colomer Vialdel**

*Universidad Politécnica de Valencia, España*

**Dr. Christian Daniel Cwik**

*Universidad de Colonia, Alemania*

**Dr. Eric de Léséulec**

*INS HEA, Francia*

**Dr. Andrés Di Masso Tarditti**

*Universidad de Barcelona, España*

**Ph. D. Mauricio Dimant**

*Universidad Hebrea de Jerusalén, Israel*

**Dr. Jorge Enrique Elías Caro**

*Universidad de Magdalena, Colombia*

**Dra. Claudia Lorena Fonseca**

*Universidad Federal de Pelotas, Brasil*

**Dra. Ada Gallegos Ruiz Conejo**

*Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú*

**Dra. Carmen González y González de Mesa**

*Universidad de Oviedo, España*

**Ph. D. Valentin Kitanov**

*Universidad Suroeste Neofit Rilski, Bulgaria*

**Mg. Luis Oporto Ordóñez**

*Universidad Mayor San Andrés, Bolivia*

**Dr. Patricio Quiroga**

*Universidad de Valparaíso, Chile*

**Dr. Gino Ríos Patio**

*Universidad de San Martín de Porres, Perú*

# REVISTA INCLUSIONES

REVISTA DE HUMANIDADES  
Y CIENCIAS SOCIALES

**Dr. Carlos Manuel Rodríguez Arrechavaleta**

*Universidad Iberoamericana Ciudad de México, México*

**Dra. Vivian Romeu**

*Universidad Iberoamericana Ciudad de México, México*

**Dra. María Laura Salinas**

*Universidad Nacional del Nordeste, Argentina*

**Dr. Stefano Santasilia**

*Universidad della Calabria, Italia*

**Mg. Silvia Laura Vargas López**

*Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México*

## CUADERNOS DE SOFÍA EDITORIAL

**Dra. Jaqueline Vassallo**

*Universidad Nacional de Córdoba, Argentina*

**Dr. Evandro Viera Ouriques**

*Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil*

**Dra. María Luisa Zagalaz Sánchez**

*Universidad de Jaén, España*

**Dra. Maja Zawierzeniec**

*Universidad Wszechnica Polska, Polonia*

Editorial Cuadernos de Sofía  
Santiago – Chile  
Representante Legal  
Juan Guillermo Estay Sepúlveda Editorial

## Indización, Repositorios y Bases de Datos Académicas

Revista Inclusiones, se encuentra indizada en:





REX



UNIVERSITY OF SASKATCHEWAN



Universidad de Concepción

BIBLIOTECA UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN



**“¡TOME TAXI SI NO ESTÁ A GUSTO!”. USUARIOS DE COMBIS EN LA CIUDAD DE PACHUCA DE SOTO, HIDALGO: ENTRE ACCIONES DE COOPERACIÓN Y DE CONFLICTO<sup>1</sup>**

**"TAKE A TAXI IF YOU'RE NOT AT EASE!" USERS OF COMBIS IN THE CITY OF PACHUCA DE SOTO, HIDALGO: BETWEEN COOPERATION AND CONFLICT ACTIONS**

**Dra. Rosa María González Victoria**

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, México  
rgonzalez@uaeh.edu.mx

**Dra. Rosa María Valles Ruiz**

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, México  
mvalles@uaeh.edu.mx

**Mg. Martha Gaona Cante**

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, México  
gaona\_mar@yahoo.com.mx

**Fecha de Recepción:** 03 de agosto de 2019 – **Fecha Revisión:** 15 de agosto de 2019

**Fecha de Aceptación:** 18 de septiembre 2019 – **Fecha de Publicación:** 01 de octubre de 2019

### **Resumen**

El objetivo de este artículo es analizar algunos elementos que estructuran la interacción social en el transporte público de la ciudad de Pachuca de Soto, específicamente, en el servicio de combis o colectivas, mediante una observación participante, para mostrar acciones de cooperación y de conflicto emergentes durante el viaje o los traslados en estas unidades de transportación insuficientes. Se trata de un estudio de caso, desde la perspectiva de la dramaturgia de Erving Goffman. Se realizaron viajes o traslados durante tres semanas (de lunes a viernes), para describir expresiones verbales, corporales y gestuales. Entre los resultados se pudo observar que, entre las acciones de cooperación y de conflicto, se detectó una especie de resignación y desenfado entre la mayoría de sus usuarios para mantener el orden de la interacción en este espacio. En este avance del análisis, concluimos en que ante esta atención deficiente, tanto de las propias autoridades municipales y estatales como de concesionarios del transporte, en torno a esta problemática se detectan expresiones no sólo de exasperación entre sus usuarios(as) sino solidarias.

### **Palabras Claves**

Comunicación – Interacción social – Vida cotidiana – Transporte público

### **Abstract**

The objective of this article is to analyze some elements that structure the social interaction in the public transport of the city of Pachuca de Soto, specifically, in the combis or collective service, through a participant observation, to show emerging cooperation and conflict actions during the trip

---

<sup>1</sup> Este trabajo se encuentra dentro de la línea de investigación "Medios, vida cotidiana y memoria colectiva". Se trata del avance de una investigación sobre problemáticas cotidianas de comunicación en el transporte público en la zona metropolitana del Estado de Hidalgo, México.



“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 02

or transfers in these insufficient transportation units. This is a case study, from the perspective of the dramaturgy of Erving Goffman. Trips or transfers were made for three weeks (Monday through Friday), to describe verbal, bodily and gestural expressions. Among the results it was observed that, among the actions of cooperation and conflict, a kind of resignation and carelessness was detected among the majority of its users to maintain the order of interaction in this space. In this progress of the analysis, we conclude that given this deficient attention, both from the municipal and state authorities themselves and from transport concessionaires, around this problem, expressions are detected not only of exasperation among their users, but also of solidarity.

### Keywords

Communication – Social interaction – Daily life – Public transport

### Para Citar este Artículo:

González Victoria, Rosa María; Valles Ruiz, Rosa María y Gaona Cante, Martha. “¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones de cooperación y de conflicto. Revista Inclusiones Vol: 6 num Especial Octubre-Diciembre (2019): 01-16.

Licencia Creative Commons Attribution Non-Comercial 3.0 Unported  
(CC BY-NC 3.0)  
Licencia Internacional



## Introducción

En la medida que miles de personas de zonas rurales comenzaron a migrar, a partir de mediados del siglo pasado, hacia a las zonas urbanas con la idea –sobre todo– de mejorar sus condiciones de vida, empezaron a surgir problemas de diversa índole en esas áreas metropolitanas; entre ellos, el insuficiente número de unidades de transporte público para el traslado de personas; un transporte no sólo insuficiente sino en condiciones deterioradas. Así, la transportación en las zonas urbanas del país se convierte “en uno de los problemas más importantes y complejos que enfrentan los gobiernos”.<sup>2</sup> Esta problemática comienza a gestarse en la década de 1940, específicamente, en las urbes donde llegan los primeros flujos migratorios: el Distrito Federal (hoy Ciudad de México, CDMX), Guadalajara y Monterrey. Durante las siguientes décadas, este fenómeno se irá extendiendo a otras ciudades en crecimiento. Una de ellas es Pachuca de Soto. En efecto, a finales del siglo XX la densidad poblacional de la capital del estado de Hidalgo, una de las entidades que registra los mayores índices de pobreza y migración internacional, va creciendo de manera vertiginosa. De 1990 a 2015 (en 25 años) su población aumenta de 180,630 a 277,375 habitantes; esto es, alrededor del 35%.<sup>3</sup> A esta cantidad habría que añadir la población flotante que se mueve por la capital, proveniente de los municipios colindantes con ella<sup>4</sup> y de otras entidades del país, como del Estado de México y la Ciudad de México.

Pachuca de Soto es uno de los municipios que forman parte de una de las dos zonas metropolitanas<sup>5</sup> declaradas de la entidad: la zona metropolitana de Pachuca y la zona metropolitana de Tulancingo.<sup>6</sup> Así, en conjunto con Mineral de la Reforma, Epazoyucan, Mineral del Monte, San Agustín Tlaxiaca, Zapotlán de Juárez y Zempoala, la capital de Hidalgo forma parte de la zona metropolitana de Pachuca.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> César Vázquez Corte y Eduardo Marín Maya, Metodología para la Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Transporte Masivo (México: Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos, 2018), VII.

<sup>3</sup> Cabe destacar que en 1950 contaba con apenas 64,329 habitantes. COESPO, Perfiles Demográficos Municipales (Pachuca de Soto: Consejo Estatal de Población y Gobierno del Estado de Hidalgo, 2017). Disponible en: [http://poblacion.hidalgo.gob.mx/pdf/perfiles/pp\\_municipios-Pachuca.pdf](http://poblacion.hidalgo.gob.mx/pdf/perfiles/pp_municipios-Pachuca.pdf); INEGI y Anuario estadístico y geográfico de Hidalgo, 2017 (Aguascalientes: Instituto Nacional de Geografía y Estadística, 2017).

<sup>4</sup> Mineral de la Reforma es uno de los municipios colindantes con ella que, dada su cercanía, son prácticamente imperceptibles sus límites; no se distingue dónde termina Pachuca y cuando inicia Mineral de la Reforma. En cambio, los largos tramos de carretera que separa a la capital del estado de Hidalgo con los otros seis municipios colindantes (Mineral del Chico, Mineral del Monte, Zempoala, Zapotlán de Juárez, Epazoyucan y San Agustín Tlaxiaca) son los que permiten percibir los límites territoriales.

<sup>5</sup> “La metropolización es un proceso de urbanización, crecimiento y desarrollo especial, en el que la ciudad central denominada metrópoli crece y se desarrolla hacia afuera privilegiando su dinámica, englobando e influenciando los procesos de urbanización, crecimiento y desarrollo de los núcleos urbanos vecinos y generando confusión en la gestión de los procesos resultantes”. Edgar Demetrio Tovar García, “Zonas metropolitanas en el Estado de Hidalgo y cooperación intermunicipal”, Argumentos, Vol: 24 num 66 (2011): 156.

<sup>6</sup> Semarnath, Programa de gestión para mejorar la calidad del aire del Estado de Hidalgo. Proaire 2016-2024 (Pachuca de Soto: Gobierno del Estado de Hidalgo, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales de Hidalgo, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2016), 13. En la misma página de este documento se aclara que la otra zona metropolitana es la de Tula, la cual fue definida “con base en criterios estadísticos y geográficos”.

<sup>7</sup> Edgar Demetrio Tovar García, Zonas metropolitanas en el Estado de Hidalgo... 158.

Si bien Pachuca de Soto pareciera que tiene una extensión territorial suficiente para albergar a un mayor número de habitantes y de viviendas, es importante señalar que en algunas zonas (incluidos fraccionamientos nuevos de interés social y para clases medias)<sup>8</sup> tienen servicios públicos deficientes; por ejemplo, hay escasez o poco suministro de agua potable y de alumbrado público y calles aún sin pavimentar.

En “La Bella Airosa”, lema de la ciudad, es habitual observar a “las horas pico” (que corresponde a la hora de entrada y salida de escuelas y oficinas), saturación de pasaje en las combis, principalmente, de las rutas que cubren las zonas donde se ubican y concentran las escuelas y las oficinas. En esos horarios, circulan unidades con personas de pie o, mejor dicho, semi paradas o semi agachadas por lo limitado de la altura del colectivo. Hay unidades adaptadas para trasladar a 16 personas sentadas (catorce en la parte trasera y dos en la cabina, con el conductor), que transitan con seis pasajeros demás; esto es, parados.

Es una situación normalizada a tal extremo que son cada vez menos los pasajeros que manifiestan su inconformidad por las incomodidades con las cuales viajan en dichos transportes y, cuando las expresan, las discusiones y reclamos se dan entre ellos mismos (“¡Quíteseme de encima!”), no dirigidos al conductor.

El objetivo de este artículo es analizar algunos elementos que estructuran la interacción social en el transporte público de la ciudad de Pachuca, específicamente, en el servicio de combis, mediante una observación participante, para mostrar acciones o actos de cooperación y de conflicto emergentes durante el viaje o los traslados en estas unidades de transportación insuficientes y deficientes.

Se trata de un tema de la vida cotidiana, en la que “pervive la rutina, ‘lo mismo de siempre’, que absorbe nuestros sentidos y nos lleva a la pasividad y al conformismo; pero también permite que vivamos situaciones especiales, complejas e irrepetibles en las que surgen y se manifiestan los intereses sociales y las ideas que tenemos acerca del mundo y la sociedad”.<sup>9</sup>

Así, la pregunta de investigación es: ¿cómo se estructura la interacción social en el transporte público, específicamente, en el servicio de combis o colectivas, en la ciudad de Pachuca de Soto?

---

<sup>8</sup> En el caso de los fraccionamientos, esta situación podría obedecer a que los programas de vivienda han respondido a los intereses empresariales y no a las necesidades de vivienda de las personas y sus familias. Cabe mencionar que, debido a la política empresarial de los gobiernos priistas a partir de la década de los ochenta, en detrimento de las instituciones gubernamentales destinadas a la vivienda social, como el Instituto Nacional de Fomento a la Vivienda (Infonavit) y Fomento de la Vivienda (Fovi), se registró un boom entre las empresas de construcción privadas, las cuales empezaron a construir, a diestra y siniestra, en las partes periféricas de las ciudades, en ejidos privatizados y en lugares sumamente apartados de servicios de abastecimiento de alimentos, de transporte y servicios educativos; inclusive, se les llegó a ver como “jaulas de oro” por lo aislado y lo carente de servicios. Beatriz García Peralta, “Vivienda social en México (1940-1999): actores públicos, económicos y sociales”, Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, Vol; 3 num 5 (2010: 34-49).

<sup>9</sup> Raúl Rojas Soriano y Amparo Ruiz del Castillo, Apuntes de la vida cotidiana. Reflexiones educativas (México: Plaza y Valdés, 2001).

## Marco contextual

De acuerdo con el censo 2010, Pachuca de Soto cuenta con 277,375 habitantes distribuidos en sus 28 localidades. Su tasa de crecimiento anual es de 0.9%. Del total de la superficie de la entidad (20,918 kilómetros cuadrados), cuenta con 195.30 kilómetros cuadrados; esto es, 0.93%.<sup>10</sup> Colinda con los municipios Mineral del Chico y Mineral del Monte, al norte; con Zempoala y Zapotlán de Juárez, al sur; con Mineral de la Reforma y Epazoyucan, al este; y, con San Agustín Tlaxiaca, al oeste.

Como se mencionó, forma parte de una de las dos zonas metropolitanas.<sup>11</sup> De acuerdo con estimaciones del Consejo Estatal de Población (COESPO), tomando como base las proyecciones de población 2010 -2030 del Consejo Nacional de Población (CONAPO), a partir de mediados del 2018 cuenta con una población de 594 mil 972 habitantes.

La capital del estado se encuentra rodeada por cerros donde, en sus faldas y parte de sus cimas, muestra casas-habitación. Se considera que esta forma de ubicación de las viviendas es un rasgo característico “de los pueblos mineros colonizados por ingleses”.<sup>12</sup>

En efecto, el pasado económico, social y cultura de esta ciudad está cimentado sobre la minería. El vestigio más antiguo de esta historia se encuentra con el descubrimiento del sitio arqueológico denominado “Cerro de las navajas”, donde se encontraron minas de obsidiana verde y puntas de flecha y raspadores de ese mismo material, que se calcula datan de 12,000 años a. C.<sup>13</sup> El primer descubrimiento de minas, se registró en 1552, en la Hacienda de la Purísima Concepción. Y, durante ese siglo (XVI), Pachuca de Soto vive un auge minero.

La fama de Pachuca crece durante el periodo de la Colonia española, cuando en 1555 Bartolomé de Medina aplica, por primera vez, el sistema de amalgamación que revoluciona la industria metalúrgica y, con ello, incrementa la producción de metal.

En 1824, llegan los primeros ingleses a explotar las minas hasta 1948; esto es, durante 24 años. Dos años después, en 1850, se reinician las actividades mineras, en especial en la Mina El Rosario, con lo cual surge un periodo de bonanza en Pachuca, a tal extremo que se quintuplica “la afluencia de trabajadores procedentes de Real del Monte”.<sup>14</sup> Luego de ese auge minero, a mediados del siglo XVIII, esa actividad de extracción experimenta vaivenes y cuando resurge es por el impulso de Pedro Romero de Terreros, “Conde de Regla”, y José Alejandro Bustamante y Bustillos.

<sup>10</sup> Todos los municipios de México. Disponible en: <https://www.municipios.mx/hidalgo/pachuca-de-soto/>

<sup>11</sup> “La metropolización es un proceso de urbanización, crecimiento y desarrollo especial, en el que la ciudad central denominada metrópoli crece y se desarrolla hacia afuera privilegiando su dinámica, englobando e influenciando los procesos de urbanización, crecimiento y desarrollo de los núcleos urbanos vecinos y generando confusión en la gestión de los procesos resultantes”. Edgar Demetrio Tovar García, Zonas metropolitanas en el Estado de Hidalgo... 156.

<sup>12</sup> Mario Alberto Cuatepotzo Durán (Coord.), Estado de Hidalgo. Pachuca de Soto, Enciclopedia de los Municipios de México (México: Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal y Gobierno del Estado de Hidalgo, 2002), s/p.

<sup>13</sup> Mario Alberto Cuatepotzo Durán (Coord.), Estado de Hidalgo... s/p.

<sup>14</sup> Mario Alberto Cuatepotzo Durán (Coord.), Estado de Hidalgo... s/p.

“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 06

Durante el siglo XX, la minería en esa ciudad sigue viviendo altibajos. Se dice que de 1920 a 1940, oscila entre el estancamiento y la decadencia; de 1940 a 1965, entre la decadencia y el repunte; y de 1965 a 1990, tiene un crecimiento. En 1947, la empresa estadounidense propietaria de la Compañía Real del Monte y Pachuca vende sus propiedades al Estado mexicano.<sup>15</sup>

Pero, a todo esto, ¿qué significa “Pachuca”?

Hasta la fecha prevalecen distintas acepciones del nombre de la ciudad:

Algunos dicen que viene de Pachoa, que significa estrechez o apertura; otros aseguran que procede de Pachoacan, que significa lugar de gobierno; otros afirman que es Patlachiucan, concebido como lugar de fábricas y otros más aseguran que significa lugar de lágrimas. Otras fuentes afirman que Patlachi es gobernar y Can lugar, por lo que quedaría como “Lugar en donde se ejercita la acción de gobernar”; de igual manera se le señala que significa “Lugar en plata y oro”.<sup>16</sup>

Entre esas versiones se cita la obra de Baltazar Medina, titulada *Crónica de la Santa Provincia de San Diego* y publicada en 1682. En este documento, el cronista sostiene que para algunos lugareños “Pachuca” provenía de la palabra “Pachoacan” que, en este caso, la traducían como “lugar de regimiento”, lo cual se considera un barbarismo pues, se dice, que ese significado corresponde al vocablo “Tepeachoacan”.<sup>17</sup>

Existen otros significados más como el de “lugar donde se hacen medicamento”, “Lugar donde se hacen objetos que vuelan” y “Lugar de llanto”. Por tanto, se considera que en donde no existe controversia es en el lema de la ciudad, “La Bella Airosa”, pues alude “a los fuertes vientos que se filtran por las cañadas del norte”.<sup>18</sup> Sin embargo, hay otro sobrenombre, “La Novia del Viento”, que si bien proviene de una leyenda regional es menos conocida.

El apellido, “de Soto”, lo lleva en honor Fernando Soto, cercano colaborador de los presidentes Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada. El también legislador abogó, en la sesión del 15 de enero de 1869 de la Cámara de Diputados, para que se decretara la creación del estado de Hidalgo.<sup>19</sup>

La ciudad posee varios monumentos históricos, tales como: el Templo y exconvento de San Francisco, la Capilla de La Asunción, el Reloj Monumental (inspirado en el Big Ben de Londres), el Edificio que alberga a una institución bancaria (Bancomer), la Casa del Conde Rule (sede de la Presidencia Municipal), el Hospital de San Juan de Dios (bajo la custodia de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo), el Edificio de Cajas Reales, Museo Nacional de Fotografía, Museo de Minería y Museo de Mineralogía, entre otros.

---

<sup>15</sup> Mario Alberto Cuatepotzto Durán (Coord.), Estado de Hidalgo... s/p.

<sup>16</sup> Mario Alberto Cuatepotzto Durán (Coord.), Estado de Hidalgo... s/p.

<sup>17</sup> Mario Alberto Cuatepotzto Durán (Coord.), Estado de Hidalgo... s/p.

<sup>18</sup> Mario Alberto Cuatepotzto Durán Estado de Hidalgo... s/p.

<sup>19</sup> Juan Manuel Menes Llaguno, La creación del Estado de Hidalgo (México: Gobierno del Estado de Hidalgo, 2013).

“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 07

De acuerdo con los propósitos de este artículo, consideramos importante mencionar la percepción de inseguridad entre la población de esta ciudad. En la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) del INEGI, correspondiente al tercer trimestre del 2019 (julio-septiembre), poco más de la mitad de la población participante de 18 años y más dijo sentirse insegura en el transporte público.<sup>20</sup>

En relación con las zonas consideradas inseguras por los ciudadanos, según policías estatales, se encuentran las colonias “11 de Julio”, “La Raza”, “Cubitos” y “20 de Noviembre”, así como los barrios “El Arbolito” y “El Lobo”.<sup>21</sup>

Un hecho reciente y sin precedentes en Pachuca de Soto, y que suele relacionarse con el transporte, fue la declaración de contingencia ambiental, hasta entonces limitado a la capital del país y el Estado de México. Del 9 al 18 de mayo de 2019, el gobierno de la entidad, a través de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales de Hidalgo (Semarnath), declara, por primera vez, una contingencia ambiental extraordinaria. Esta crisis ambiental (debido a las altas temperaturas, incendios forestales y agrícolas y la falta de dispersión de contaminantes) abarcó no sólo a la capital de la entidad sino a Mineral de la Reforma, municipio con el que guarda una unión prácticamente imperceptible. Cabe mencionar que, al parecer, estos niveles de contaminación ni siquiera se habían registrado antes en la Ciudad de México y el Estado de México.

### **El transporte público en *La Bella Airosa***

Al igual que en muchas de las ciudades del país, Pachuca de Soto presenta problemas de transporte, como mencionamos al principio. Esta problemática se hace evidente, sobre todo, en las llamadas “horas pico”; esto es, en los lapsos en que se registra la mayor demanda de traslados. Regularmente esto ocurre en los horarios, como dijimos, de entrada y salida de las escuelas y las oficinas. En el caso de la capital de Hidalgo se da de las 7:00 a las 9:00 horas y de 12:00 a 14:00 horas. Los horarios de máxima demanda de transportación son: de 7:00 a 8:00 horas y de 13:00 a 14:00 horas.<sup>22</sup>

De acuerdo con un inventario realizado por Consultores en Sistemas Integrales de Vialidad (Consivi), dado a conocer por el gobierno estatal a través de la Unidad de Información Pública Gubernamental del Poder Ejecutivo, en la ciudad se identificaron 65 rutas<sup>23</sup> que brindan sus servicios en 90 derroteros. Consivi detectó una numeración

<sup>20</sup> En las encuestas del mismo periodo de los años 2018 y 2017 fue de 60.5% y 58.2%, respectivamente. Estos resultados muestran que la percepción de inseguridad se mantuvo en más de la mitad de la población consultada. Fuentes consultadas: INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU). Tercer Trimestre 2019. Principales resultados (México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2019). Disponible en: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2019\\_septiembre\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2019_septiembre_presentacion_ejecutiva.pdf)

<sup>21</sup> Alejandro Reyes, Seis colonias de Pachuca señaladas como inseguras, Milenio.Com. Disponible en: <https://www.milenio.com/policia/son-seis-colonias-de-pachuca-senaladas-como-inseguras>

<sup>22</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana para la Zona Metropolitana de Pachuca de Soto (Hidalgo, Pachuca: Consultores en Sistemas Integrales de Vialidad, 2015), 66. Disponible en: <http://transparencia.hidalgo.gob.mx/TRANSCENTRAL/Solicitudes/Mes/Folios/2015/8-61415.pdf>

<sup>23</sup> Es importante mencionar que, en el mismo documento más adelante, se registran otras cifras; por ejemplo, en lugar de las 65 rutas que se mencionaron en páginas anteriores, se dice que hay 56 con el mismo número de derroteros (90); y en lugar de las 27 rutas intermunicipales con 36 derroteros, menciona 28 con 31 derroteros. Debido a que ambos datos se encuentran en el mismo

discontinúa del 1 al 74, dado que no se encontraron las rutas 13, 22, 43, 58, 64, 65, 66, 67, 68 y 70.<sup>24</sup>

Asimismo, se identificaron 42 bases de transporte público instaladas en la capital hidalguense. De ese total, 26 (62%) brindan sus servicios en la ciudad y las 16 (38%) restantes a rutas intermunicipales. De las 26 ubicadas en la capital, 14 están instaladas en el Centro; dos, hacia el norte; una, al sur; tres, al poniente; y seis, al oriente.<sup>25</sup>

De las 27 las rutas intermunicipales que prestan sus servicios en la zona metropolitana de Pachuca, se contabilizaron las siguientes: cinco rutas procedentes de San Agustín Tlaxiaca, con siete derroteros; dos de Mineral de la Reforma, con nueve derroteros; cuatro de Mineral del Chico con cinco derroteros; tres de Zempoala, con cuatro derroteros; tres de Atotonilco El Grande, con tres derroteros; seis de Epazoyucan, con siete derroteros; una de Mineral del Monte, con dos derroteros; una de Omitlán de Juárez, con un derrotero; una de Huasca de Ocampo, con un derrotero; y una de Actopan, con un derrotero.<sup>26</sup> Las 16 bases del transporte público intermunicipal se encuentran ubicadas en las siguientes direcciones: dos hacia el norte; seis, en el centro; cinco, al oriente; y tres, al poniente.<sup>27</sup>

En una de las encuestas aplicadas por Consivi,<sup>28</sup> sobre la preferencia de los usuarios del transporte público concerniente a la seguridad y la comodidad o confortabilidad, dada a conocer por el gobierno del estado de Hidalgo en respuesta a una solicitud ciudadana,<sup>29</sup> llamó la atención que las personas consultadas hayan otorgado un peso casi igual a estos dos aspectos: de 994 encuestas contestadas, 466 (47%) se inclinaron por la seguridad y 528 (53%) por la comodidad.<sup>30</sup>

En otra pregunta de la misma encuesta sobre el tiempo de traslado, resultó interesante que 86% de las personas encuestadas prefirieran tiempo de traslado relativamente más largo con la condición de que los tiempos de espera o puntos de transbordo fueran breves y el traslado cómodo y con vigilancia.<sup>31</sup>

En el mismo documento se da a conocer que la mayor demanda de transporte público se registra en las rutas que van del sur al norte, concentrándose en el Centro Histórico de la ciudad.<sup>32</sup>

---

documento, decidimos optar por los primeros datos registrados, dado que el interés de este artículo está centrado en la interacción social al interior de la unidad de transporte.

<sup>24</sup> Consivi, Proyecto Regional... 58.

<sup>25</sup> Consivi, Proyecto Regional... 59.

<sup>26</sup> Consivi, Proyecto Regional... 59.

<sup>27</sup> Consivi, Proyecto Regional... 60.

<sup>28</sup> Consivi, Proyecto Regional... 38.

<sup>29</sup> La respuesta es relativa a los convenios firmados por el Poder Ejecutivo del Estado de Hidalgo con los concesionarios del Tuzobus. Está signada, como “sujeto obligado”, por la Unidad de Información Pública Gubernamental del Poder Ejecutivo del Estado de Hidalgo, conforme a los artículos 5, Fracción VIII, incisos b) y d) Fracción I, 64, 67 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental para el Estado de Hidalgo y 4 de su Reglamento. Disponible en: <http://transparencia.hidalgo.gob.mx/TRANSCENTRAL/Solicitudes/Mes/Folios/2015/8-61415.pdf>

<sup>30</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana... 43.

<sup>31</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana... 43.

<sup>32</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana para la Zona Metropolitana de Pachuca de Soto, Hidalgo... 65.

“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 09

Asimismo, destaca la respuesta dada por las personas participantes en la encuesta sobre el tiempo de espera en las paradas: 61% optó por esperar más tiempo si en las paradas se contaba con vigilancia, con un tiempo de viaje corto y cómodo. Con base en las respuestas obtenidas en esta encuesta, se concluyó que los participantes otorgaron un valor ligeramente mayor a la seguridad y a la comodidad que al tiempo.<sup>33</sup>

En otra de las encuestas aplicadas por Consivi a empresas de transporte, específicamente al “transportista”,<sup>34</sup> detectaron en el apartado del diagnóstico que, en lo general, existe el reconocimiento de una sobreoferta de transporte de 30%, sobre todo de taxis.<sup>35</sup> Entre los problemas que mencionaron estos encuestados en la prestación del servicio, se encuentran: malos tratos de parte del usuario, saturación de rutas, competencia desleal, inseguridad y vandalismo.<sup>36</sup> En el mismo documento de dicha consultoría se dio a conocer un inventario de empresas de transporte público en la zona metropolitana de Pachuca. Se identificaron 36 empresas las cuales controlan 59 rutas. De las 36 empresas, 24 se encuentran constituidas y controlan la mayoría de las rutas (47 de las 59); 12 se identifican como independientes y controlan menos rutas (12).

Asimismo, se detectaron 32 empresas y organismos de transporte público intermunicipal que controlan 40 derroteros de 12 municipios que ingresa a la zona metropolitana de Pachuca. De ese total, 19 se identificaron como independientes, con un total de 15 rutas bajo su control, y 13 como constituidas, con 15 rutas.<sup>37</sup> Con base en los resultados que arrojaron las encuestas y estudios incluidos en este documento de Consivi, específicamente para solucionar los conflictos en intersecciones, ciclovías y senderos intermunicipales, se propone introducir el sistema de transporte masivo *Bus Rapid Transit*, conocido como *BRT* (por sus siglas en inglés).

Para incorporar este proyecto conceptual, se plantea estructurar los siguientes seis corredores de transporte masivo: Corredor 1, Circuito Interior Metropolitano, con 40 paraderos; Corredor 2, Campo de Tiro-Azoyatla, con 23; Corredor 3, Circuito Centro-Sur, con 3; Corredor 4, Loreto-Zapotlán, con 33; Corredor 5, Río de las Avenidas, con siete; y Corredor 6, Distribuidor Bicentenario-Plaza de Toros, con 24. En esa propuesta de instaurar un sistema de transporte masivo rápido se encuentra el Tuzobús. El primer tramo del transporte se inaugura el agosto de 2015 y su funcionamiento se inicia, prácticamente, con críticas de usuarios por el incremento del tiempo de traslado, el costo del pasaje y las pocas unidades, así como porque el transporte no entra por las avenidas y calles por donde circulaban las 501 combis sustituidas. Este transporte, concesionado a particulares, ofrece su servicio de Téllez al Centro Histórico, lo cual representa 16.5 kilómetros de longitud.<sup>38</sup> Sus 33 estaciones cubren 38 rutas por uno de sus principales bulevares: el Bulevar Felipe Ángeles. Su importancia radica en que es la principal avenida de entrada a la ciudad.

<sup>33</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana... 44.

<sup>34</sup> En esta categoría incluyen a líderes de organizaciones de transportistas, operadores, concesionarios y empresarios del transporte público.

<sup>35</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana... 49.

<sup>36</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana... 50.

<sup>37</sup> Consivi, Proyecto Regional de Movilidad Urbana... 58.

<sup>38</sup> S/A, Conoce aquí todo lo que necesitas saber del Tuzobús, horarios, precio, inicio, etc. Criterio, Sección Hidalgo histórico, 28 de octubre de 2015. Disponible en: <https://www.criteriohidalgo.com/noticias/hidalgo-ujul/conoce-aqui-todo-lo-que-necesitas-saber-del-tuzobus-horarios>



“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 10

A partir de su puesta en operación, dejaron de circular por ese bulevar los autobuses de líneas foráneas (ADO, Flecha Roja y Omnibus de México), y se cambiaron al bulevar Nuevo Hidalgo.

Se estima que el tiempo de recorrido ordinario es de 45 minutos y de 20 a 25 minutos en recorrido expreso (esto es, directo, sin hacer paradas en las estaciones). El ascenso y descenso, en cada estación, está calculada para que se realice en un minuto.

Este servicio cuenta con 43 autobuses y 48 camionetas Sprinter, denominadas “alimentadoras” las cuales acercan o suministran de pasajeros a las estaciones de dicho transporte.

Los horarios de servicio son: de 5:00 a 23:00 horas, de lunes a viernes y de 7:00 a 22:00 horas, los sábados y domingos.

### **Enfoque teórico-metodológico**

Este trabajo es un estudio de caso, desde la perspectiva de la dramaturgia (de la actuación o la representación teatral) de Erving Goffman<sup>39</sup> quien, con este enfoque, plantea que “el individuo se presenta y presenta su actividad ante otros” de una manera guiada y controlando “la impresión que los otros se forman de él” y cuidando “qué tipo de cosas puede y no puede hacer mientras actúa ante ellos”.<sup>40</sup> Con esta actuación o representación social del individuo ante el otro o los otros, se intenta analizar y conocer cómo se estructura la interacción social, en este caso, al interior de una unidad de transporte: la combi.

Es importante mencionar que para Goffman “la interacción social puede definirse en sentido estricto como aquella que se da exclusivamente en las situaciones sociales, es decir, en las que dos o más individuos se hallan en presencia de sus respuestas físicas respectivas”.<sup>41</sup>

Esta investigación se lleva a cabo mediante el método de la observación participante, con ciertos ingredientes de la autoobservación propuesta por Dilthey quien fue el primero en plantear empatizar, de esta forma, con las personas para lograr “una comprensión existencial del mundo tal y como lo perciben y la sienten las personas”.<sup>42</sup>

Se realizaron viajes o traslados durante tres semanas (de lunes a viernes), del 4 al 22 de febrero del 2019. Se analizaron las expresiones verbales, corporales y gestuales.

Como estrategia metodológica se recurre al estudio de caso. Si bien existen varias concepciones de esta metodología,<sup>43</sup> para los propósitos de este trabajo se parte de la idea de Arzaluz Solano, de que “es un enfoque que cualquier unidad social como un

<sup>39</sup> Erving Goffman, *La presentación de la persona en la vida cotidiana* (Buenos Aires: Amorrortu, 1997).

<sup>40</sup> Erving Goffman, *La presentación de la persona...* 11.

<sup>41</sup> Erving Goffman, *El orden de la interacción, Los momentos y sus hombres* (Barcelona: Paidós, 1991), 173.

<sup>42</sup> Juan Luis Álvarez-Gayou Jurgenson, *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología* (México: Paidós, 2003), 108.

<sup>43</sup> Socorro Arzaluz Solano, “La utilización del estudio de caso en el análisis local”, *Región y Sociedad*, Vol: XVII num 32 (2005): 107-144.

todo”;<sup>44</sup> esto es, es una manera “de organizar datos”. Citando William Goode y Paul Hatt, aclara:

[...] no es una técnica particular para conseguir datos (como en la entrevista, sino una manera de organizar éstos con base en alguna unidad escogida, como poder ser la historia de vida del individuo, la historia del grupo o algún proceso social delimitado. Se pueden emplear todas las técnicas que utilice otro modo de organización: entrevistas intensivas, cuestionarios, historias personales, documentos, informes de casos hechos por otras personas, cartas, etc. La conservación del caso unitario del caso viene ayudada por la amplitud de los datos reunidos y los niveles de casos que se añaden, por el empleo de índices y tipologías y por el hincapié que se hace de la interacción dentro de una dimensión del tiempo”.<sup>45</sup>

A continuación, se muestran el análisis y los resultados preliminares de la investigación en curso.

### **Análisis y resultados**

Entre los resultados del análisis se pudo observar que, en las acciones de cooperación y de conflicto, se detecta una especie de resignación y desenfado entre una mayoría de sus usuarios. Esto, con el propósito de mantener el orden de la interacción en este espacio social. Antes de exponer las acciones de cooperación y conflicto, exponemos el marco social como un primer paso del análisis.

### **Marco social**

En la combi, también conocida, como “colectivo”, la jerarquía o la diferencia social se desdibuja durante el tiempo de traslado al trabajo, a la escuela, a cumplir un compromiso o una cita o a cualquier otro objetivo. En efecto, las clases sociales se tornan borrosas, aunque algunos usuarios viajen con prendas y zapatos más formales y/o costosas y/o muestren una actitud arrogante o áspera hacia las otras personas. Igual se sienta un hombre dedicado a la construcción (un albañil) junto a un funcionario; una empleada doméstica a un lado de una secretaria; una persona indígena, de un estudiante universitario; un turista, de un maestro; un vendedor ambulante, de una enfermera; una persona con discapacidad, de un abogado; una persona desempleada de un policía.

En este lugar el “trabajo de la cara” es permanente, pues se tiene que mostrar la cara con la imagen que se pretende representar. Así que, quienes se encuentra en una escala social o de estatus más alta (el funcionario, el abogado, el maestro e, inclusive, la secretaria) tiene que hacer un mayor esfuerzo para lograr su representación que quienes se encuentran en una escala social menor (el albañil, la empleada doméstica, un desempleado, una persona con discapacidad).

Sin embargo, una situación especial se presente entre estudiantes de distintos niveles académicos, tema que retomaremos posteriormente.

Así, la interacción en este espacio social está limitada por el tiempo que dura su viaje, que puede ser de 10 a 60 minutos; lo cual depende del lugar de destino. La interacción se da, hasta cierto punto, entre “iguales”; es decir, entre quienes carecen o no

---

<sup>44</sup> Socorro Arzaluz Solano, La utilización del estudio de caso en el análisis local... 113.

<sup>45</sup> Socorro Arzaluz Solano, La utilización del estudio de caso en el análisis local... 113.

disponen en ese momento de un transporte propio o no tienen el dinero suficiente para trasladarse en un vehículo particular (un taxi o un servicio por aplicación).

### Reglas explícitas e implícitas

Este espacio social no carece de reglas. En términos de Goffman pudimos detectar reglas sustantivas o explícitas y reglas implícitas o ceremoniales. Entre las reglas sustantivas identificamos el costo del pasaje (de nueve pesos); el número de pasajeros sentados; y, anticipar la parada. En lo referente al costo del pasaje se establece que los niños mayores de 3 años pagan pasaje, aún sentándolos en las piernas del adulto con quien viaja. Cabe mencionar que, en el exterior del vehículo además de traer pintados los datos de las rutas, lleva escrito una leyenda de advertencia: “Precaución. Paradas continuas”.

### Las paradas

Otro aspecto importante, son paradas fijas, establecidas por el municipio, y paradas no fijas, establecidas por los propios usuarios. Las fijas se encuentran, regularmente, en las avenidas principales; por ejemplo, en la avenida Juárez y en la avenida Revolución. La mayoría de los nombres de las paradas no fijas provienen de las denominaciones que utilizan los propios pasajeros y se derivan de los lugares de destino o donde piden ser bajados, inclusive, las paradas fijas. Entre estas denominaciones se encuentran los nombres de oficinas de gobierno, instituciones educativas, locales de recreación, centros y locales comerciales, etc.

- “En Gobierno”; es el edificio donde se encuentra las oficinas centrales del gobierno estatal, donde despacha el gobernador.
- “En el hospital general”; se refiere al sitio donde se encuentra el hospital del Seguro Social.
- “En el deportivo”; se refieren al sitio donde se encuentra el deportivo cultural “11 de Julio”, en el municipio de Mineral de la Reforma.
- “En Galerías”, se refiere al lugar donde se encuentra la plaza comercial de esa denominación.
- “En la procu”, se refieren al sitio donde se ubican las oficinas de la Procuraduría de Justicia Estatal
- “En la farmacia”, en la farmacia Guadalajara.
- “En el foro”. Se trata de un lugar ubicado en el bulevar Colosio donde se realizan distintos eventos.
- “En Soriana”. El centro comercial.
- “En campo de tiro”. Se trata del nombre de una de las colonias.

También las paradas son nombradas por el lugar donde quiere el usuario que se detenga: “en el tope”, “en el semáforo”, “en la parada”, “en el puente”, “en la esquina”, “en la siguiente calle”, etc.

En lo referente al número de pasajeros, en este tipo de transporte se considera que, dependiendo del tamaño de la unidad,<sup>46</sup> es de trece a diecisiete personas vayan

---

<sup>46</sup> Es importante señalar que las vagonetas o combis fueron diseñadas, originalmente, con dos asientos colocados de manera paralela al asiento de la cabina del conductor y que poco a poco se fueron modificando, sobre todo, dar cabida a un mayor número de pasajeros, con lo cual aumentaron las ganancias.

sentadas, valga la expresión, en los asientos colocados en cada uno de las cuatro paredes internas de las unidades de las unidades y en la cabina del chofer: cuatro en el asiento ubicado del lado de la cabina del chofer y cuatro en el asiento opuesto. Dependiendo del tamaño de la unidad, se establece que dos o tres personas ocupen el asiento colocado del lado de la puerta de abordaje (regularmente corrediza) y de tres a cuatro el asiento de enfrente al de la puerta.

### Acciones de cooperación y conflicto

Sin embargo, los choferes de las combis no se limitan o restringen en trasladar a las personas que caben sentadas. Como una regla no escrita, los conductores *suben* a un número mayor de pasajeros con el consentimiento de los usuarios pues nadie se opone. Esto ocurre pese a que es “un vehículo no apto, puesto que sus medidas no son las adecuadas (de altura, la combi mide 1’90 metros desde el piso al toldo, aproximadamente, y de ancho, 1’70 metros, con una longitud aproximada de 4’10 metros)”<sup>47</sup>.

A esto se suma que su capacidad de carga (de 760 kilogramos) es superada con creces al aumentar el número de pasajeros de 18 (contando al chofer y a los dos pasajeros que van junto a él) a 24, al subir a seis pasajeros más. Si se considera que cada una de las personas pueda tener, como promedio, un peso de 60 kilogramos, se estaría hablando de 1,440 kilogramos; esto es, casi el doble de su capacidad de carga.

Esa situación de hacinamiento de unidades de transporte público es la que permitió observar acciones de cooperación y elementos de conflicto. Iniciamos con las acciones de cooperación, que ubicamos en las reglas implícitas o ceremoniales.

Entre las acciones de cooperación detectamos:

- Ceder el asiento a adultos mayores, a señoras e, incluso, señores cargando niños o bultos y personas con discapacidad;
- Taparse la boca cuando se estornuda o se tose.
- Disminuir o *apretujar* el cuerpo para que, primero, quepa el número establecido de pasajeros sentados y, segundo, para que quepan los usuarios que viajan de pie, parados.
- Pasar el monto del pasaje al chofer a solicitud (regularmente a manera de pregunta) de alguno de los usuarios, por encontrarse alejado del conductor: “¿Podría pasar mi pasaje, por favor?”

En este punto es relevante mencionar que como una forma de crear y/o mantener un ambiente cordial y respetuoso, muchas personas al subir expresan un “gracias” al chofer y un saludo que, en muchas ocasiones, no sólo dirigen al conductor –por el tono– sino a todos los usuarios: “¡Buen día!”. También al bajar hay quien vuelve a dar un gracias al chofer y recurre a fórmulas convencionales de despedida con un deseo no sólo dirigiéndose al conductor sino –igual que ocurre al arribo y sin mirar a nadie– a todas las personas que se encuentran en el vehículo: ¡Que tenga un excelente día!”

---

<sup>47</sup> Jesús Janacua Benites y Raúl Ernesto García Rodríguez, “Interacción social y transporte público. Erving Goffman en la combi, URBS”, Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, Vol: 3 num 1 (2013): 146. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/143457264.pdf>

“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 14

Llama la atención que ninguna persona expresa alguna incomodidad o queja por viajar expuestas, a la altura de su cara, a las partes bajas de los cuerpos (de la cintura para abajo) de las personas que viajan de pie.

Precisamente, las expresiones de incomodidad o quejas son las que detonan acciones de conflicto. En las tres semanas de observación detectamos las siguientes escenas:

- Cuando alguna persona expresa incomodidad o alguna queja por la forma en que viaja alguno de los usuarios, antes que el chofer, suele tomar la iniciativa para mantener el orden de la interacción, al responder la queja de la persona: “¡Tome taxi si no está a gusto!”
- Cuando una persona percibe un acercamiento excesivo o siente el tocamiento de un pasajero, le grita para manifestar su rechazo, pero también para que los demás escuchen: “¡Viejo cochino, no se me acerque!” “¡Quíteme sus piernas de encima!”

En la segunda expresión de queja, “¡Quíteme sus piernas de encima!”, el increpado se disculpaba, pero la señora que se quejaba no aceptaba sus disculpas. Fue hasta que el señor se incorporó para bajarse que los pasajeros pudimos percatarnos que se trata de una persona con una discapacidad en sus piernas.

### **De estudiante a joven rebelde, la agencia humana**

Observamos que, de manera recurrente, estudiantes de distintos niveles escolares (básica, media superior y superior) se mostraban despreocupados y desinhibidos, cuando subían en grupo. Esto se pudo observar, sobre todo, con base en las expresiones que usan durante sus conversaciones. Esto parecía indicar que la combi se convertía, para ellos, en un marco social para encuadrar sus conversaciones informales pues sin importarles, aparentemente, recurrían a expresiones que, para algunos adultos pueden sonar ofensivas o groseras; por ejemplo, “¡No mames!”, “¡No la chingues!”

Podemos decir que, en este caso, la identidad de estudiante se disuelve para adquirir una identidad desenfadada, quizás, de adolescente o joven rebelde. Con este comportamiento, los estudiantes tomaban distancia del rol social que le asigna una institución totalmente reglamentada: la escuela. Asumen que viajan con personas comunes, con personas que no les van a llamar la atención o a sancionar, a menos de que alguna de ellas así lo manifieste. Con este comportamiento, también, tomaban distancia de las expectativas sociales de las que de ellos se espera; pero sobre todo se distanciaban de la imagen idealizada o estandarizada del estudiante. De esta manera detectamos la emergencia de la agencia humana, al mostrar capacidad de actuar de una manera distinta.

### **A manera de conclusión**

En este avance del análisis, concluimos en que, frente a esta situación de falta de atención tanto de concesionarios del transporte como de las propias autoridades estatales y municipales en torno a la insuficiente cantidad de unidades de transporte, sobre todo, en “las horas pico”, se detectan expresiones no sólo de exasperación entre sus usuarios(as) sino solidarias. Se infiere exasperación sobre todo a las “horas picos” y solidaridad por las muestras de tolerancia en ese espacio social pese a las incomodidades.

“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 15

Hay una especie de resignación y desenfado como una manera de mantener el orden de la interacción.

Resultó interesante identificar una forma peculiar de cooperación en este espacio, pues si bien pocas personas mostraban y expresaban cierta incomodidad en los viajes, otras más, con sus saludos y expresiones de despedida intentaban crear y/o mantener, de manera consciente o inconsciente, un ambiente cordial y respetuoso.

Otro aspecto que también llamó nuestra atención con respecto a cómo se estructura el orden de la interacción en este espacio social, fue la intervención de usuarios para controlar o reprimir las expresiones de incomodidad. Esta forma de intervenir la podríamos interpretar como una manera de justificar o normalizar el insuficiente número de unidades de transporte en esta ciudad para trasladar a las personas, principalmente, en las llamadas “horas pico”.

También fue interesante identificar que, cuando hay expresiones de incomodidad, los reclamos y las discusiones se dan entre los mismos pasajeros; casi no dirigen sus reclamos al conductor del vehículo; quizás, obedece a que lo ven como un empleado que sólo recibe órdenes y obedece.

## **Bibliografía**

Álvarez-Gayou Jurgenson, Juan Luis. Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología. México: Paidós. 2003.

Arzaluz Solano, Socorro. “La utilización del estudio de caso en el análisis local”. Región y Sociedad, Vol: XVII num 32 (2005): 107-144.

Consejo Estatal de Población de Hidalgo (S/A). Perfiles Demográficos Municipales. México: Gobierno del Estado de Hidalgo: Disponible en: [http://poblacion.hidalgo.gob.mx/pdf/perfiles/pp\\_municipios-Pachuca.pdf](http://poblacion.hidalgo.gob.mx/pdf/perfiles/pp_municipios-Pachuca.pdf)

Cuatepotzo Durán, Mario Alberto (Coord.). Estado de Hidalgo. Pachuca de Soto. Enciclopedia de los Municipios de México. México: Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal y Gobierno del Estado de Hidalgo. 2002. Disponible en: <http://intranet.e-hidalgo.gob.mx/enciclomuni/municipios/13048a.htm>

Goffman, Erving. Relaciones en público. Microestudios del orden público. Madrid: Alianza Editorial. 1970.

Goffman, Erving. La presentación de la persona en la vida cotidiana. Buenos Aires: Amorrortu. 1997.

Goffman, Erving. El orden de la interacción, Los momentos y sus hombres. Barcelona: Paidós. 1991.

INEGI. Anuario estadístico y geográfico de Hidalgo. 2017. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Gobierno del Estado de Hidalgo. Disponible en: [http://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF\\_Docs/HGO\\_ANUARIO\\_PDF.pdf](http://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF_Docs/HGO_ANUARIO_PDF.pdf)

“¡Tome taxi si no está a gusto!”. Usuarios de combis en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo: entre acciones... pág. 16

Janacua Benites, Jesús y García Rodríguez, Raúl Ernesto. “Interacción social y transporte público. Erving Goffman en la combi, URBS”. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, Vol: 3 num 1 (2013): 144-154. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/143457264.pdf>

Menes Llaguno, Juan Manuel. La creación del Estado de Hidalgo. México: Gobierno del Estado de Hidalgo. 2013.

Negrete, María Eugenia y Paquette Vassalli, Catherine. “La interacción entre transporte público y urbanización en la zona metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites”. Territorios 25 (2011): 15-33. Disponible en: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/viewFile/1872/1667>

S/A, Conoce aquí todo lo que necesitas saber del Tuzobús, horarios, precio, inicio, etc. Criterio, Sección Hidalgo histórico. 28 de octubre de 2015. Disponible en: <https://www.criteriohidalgo.com/noticias/hidalgo-ujul/conoce-aqui-todo-lo-que-necesitas-saber-del-tuzobus-horarios>

Tovar García, Edgar Demetrio. “Zonas metropolitanas en el Estado de Hidalgo y cooperación intermunicipal”. Argumentos, Vol: num 68 (2011): 155-177.

Vázquez Corte, César y Marín Maya, Eduardo. Metodología para la Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Transporte Masivo, México: Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos. 2018.

## CUADERNOS DE SOFÍA EDITORIAL

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de la **Revista Inclusiones**.

La reproducción parcial y/o total de este artículo debe hacerse con permiso de **Revista Inclusiones**.