



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE HIDALGO

INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

TESIS

**GRUPO, ORGANIZACIÓN Y NORMATIVIDAD: UN
ACERCAMIENTO A LA VIDA DEL GRUPO DE TAXISTAS SIN
BASE EN LA CIUDAD DE TULA DE ALLENDE, HIDALGO.**

**Para obtener el grado de
Licenciado en Sociología**

PRESENTA

Luis Ángel García Covarrubias

Director

Dr. Adrián Galindo Castro

Comité tutorial

Dr. Miguel Ángel Miguez Gutiérrez

Dr. Silvia Mendoza Mendoza

Dr. Edgar Noé Blancas Martínez

Pachuca de Soto, Hgo., mayo 2025

Grupo, organización y normatividad: un acercamiento a la vida del grupo de taxistas sin base en la ciudad de Tula de Allende, Hidalgo.



Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo
Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades
School of Social Sciences and Humanities
Área Académica de Sociología y Demografía
Department of Sociology and Demography

ASUNTO: Autorización de impresión de tesis.
Of. Núm.UAEH/ICSHu/AASyD/SOC/TIT/080/2025.

MTRA. OYUKY DEL ROCIO ISLAS MALDONADO
DIRECTORA DE ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
PRESENTE

Con fundamento en el art. 40 y demás aplicables del reglamento de Titulación vigente, le comunico que el jurado que le fue asignado a el pasante de Licenciatura en Sociología **Luis Ángel García Covarrubias** con número de cuenta **356316**, quien presenta el trabajo de tesis titulada "*Grupo, organización y normatividad: un acercamiento a la vida del grupo de taxistas sin base en la ciudad de Tula de Allende, Hidalgo*", que después de revisarlo y realizadas las correcciones que fueron acordadas ha decidido autorizar su impresión, así como continuar con los trámites correspondientes para sustentar su examen profesional.

A continuación se anotan las firmas de conformidad de los miembros del jurado:

PRESIDENTE Dra. Silvia Mendoza Mendoza

SECRETARIO Dr. Adrián Galindo Castro

VOCAL Dr. Miguel Ángel Miguez Gutiérrez

SUPLENTE Dr. Edgar Noé Blancas Martínez

Sin otro particular, agradezco la atención que sirva dar al presente

Pachuca de Soto, Hidalgo, a 09 de abril de 2025.

ATENTAMENTE

Dr. Edgar Noé Blancas Martínez
Coordinador de la licenciatura en
Sociología

Mtra. Yvonne Juárez Ramírez
Directora del Instituto de Ciencias Sociales
y Humanidades

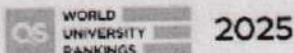


Carretera Pachuca-Actopan Km. 4 s/n, Colonia
San Cayetano, Pachuca de Soto, Hidalgo, México;
C.P. 42084

Teléfono: 771 71 72 00 Ext. 41025

jaasd_icshu@uaeh.edu.mx

"Amor, Orden y Progreso"



uaeh.edu.mx

Dedicatoria

A mis hermanos, Mery y Ares, quienes durante en toda mi vida personal, académica y profesional me han brindado todo su amor, apoyo y paciencia infinita. Gracias por ser los pilares que sostuvieron mis sueños, inclusive cuando yo dudaba de ellos, por sus sacrificios silenciosos para que yo llegara hasta aquí, y por siempre creer en mis virtudes en aquellos momentos de incertidumbre, sin ustedes, este trabajo nunca se hubiera realizado.

A mi madre, Lulú, tu esfuerzo, sacrificio y amor, me ayudó a ser la persona que hoy en día soy, desde mi corazón te dedico todos mis éxitos. A mi padre, Pablo, gracias por brindarme tu amor y apoyo durante todo este proceso, cada página de esta tesis está impregnada de tu conocimiento.

A mis abuelos, mamá Bili y Aurelio, por darme los momentos más felices de mi vida. Su presencia, sabiduría y humor me otorgaron mejores perspectivas de mi existencia.

A mi compañera de esta vida, Rebe, mi luz en la oscuridad, por aguantar todos mis defectos, por ser la persona que me ha ofrecido la mano y me ha ayudado para seguir en esta vida. Esta tesis también es tuya, porque sin tu paciencia, tu fé y tu amor, jamás habría escrito este trabajo.

A mis amistades mas cercanas, Diego, Susan, Rayito y Priscila, les dedico esta tesis por su compañía durante todos los momentos difíciles que retrasaron este trabajo. Sus existencias, risas y amor me ayudaron bastante para seguir adelante.

A todos ustedes les dedico, esta tesis.

Agradecimientos

Este trabajo es el resultado no solo de mi esfuerzo, sino de una red de apoyo que se tejido reforzado a lo largo de mi vida. A todos ustedes les agradezco por haberme ayudado en su momento para concluir mis estudios y estar a mi lado en los momentos más importantes de mi vida académica:

A mi familia, por sentar las bases de lo que hoy en día soy. A mis hermanos, por ofrecerme su atención y apoyo en todo lo relacionado a la escuela y fuera de ella. A mis padres, por heredarme sus virtudes y defectos, todo lo que soy y se, es gracias a ustedes. A mi pareja, por otorgarme su existencia a mi lado, tu presencia me impulsa a superarme en mi vida personal y profesional.

A mis amistades de la licenciatura, Tania, Thelma y Adriana, sin su ayuda durante las clases, trabajos y proyectos, este licenciado no podría haber atravesado y terminado este camino largo y dichoso.

A mis tutores de la licenciatura, especialmente al Dr. Adrián Galindo Castro, al Dr. Miguel Ángel Miguez Gutiérrez, a la Dr. Silvia Mendoza Mendoza y al Dr. Edgar Noé Blancas Martínez por iluminar mi pensamiento, por brindarme su experiencia y sabiduría a lo largo de toda la licenciatura.

A cada persona que observó todo mi proceso de superación, aprendizaje, negligencia, dedicación, resiliencia, y alegría a lo largo de los cuatros de esta licenciatura. Sin ti, no habría llegado hasta aquí.

A todos ustedes, gracias.

Índice

Introducción	8
I. Planteamiento del problema de investigación	9
II. Pregunta de investigación	13
III. Justificación.....	13
IV. Antecedentes	14
V. Objetivo general	16
VI. Objetivos específicos.....	16
VII. Hipótesis	17
VII. Resumen.....	17
Capítulo 1. El aterrizaje sociológico de la teoría de grupos de Josephine Klein	
1. Estado del arte.....	20
2. La división del trabajo social de Emile Durkheim.....	26
3. El estudio de grupos de Josephine Klein	31
3.1. Sociedad como sistema.....	32
3.2. Organización en los grupos	35
3.2.1. Diferenciación por autoridad funcional.....	39
3.2.2. Diferenciación por status	43
3.3. Procesos de la vida del grupo	48
3.3.1. Conducta expresiva	48
3.3.2. Conducta adaptativa.....	50
3.3.3. Toma de decisiones.....	52
3.4. Mantenimiento del sistema latente	54
4. Consideraciones finales	55
Capítulo 2. Normatividad en el transporte público	
5. Normatividad nacional	58
6. Normatividad estatal.....	60
7. Normatividad Municipal.....	65

8. Consideraciones finales.....	67
Capítulo 3. Sobre la vida del grupo y sus procesos.....	69
9. Propuesta metodológica.....	70
9.1. Orígenes del grupo de taxistas sin base.....	77
10. Sobre la vida dentro del grupo.....	81
10.1. Diferenciación por autoridad funcional.....	81
10.2. Sistema de valores.....	84
10.3. Conducta adaptativa.....	90
10.4. Rutina.....	92
10.5. Toma de decisiones.....	93
11. Consideraciones finales.....	96
Conclusiones.....	99
Anexo.....	110
Bibliografía.....	114

Introducción

I. Planteamiento del problema de investigación

Con la llegada de las plataformas digitales que ofrecen el servicio de transporte público por medio de aplicaciones móviles, en el estado de Hidalgo se trató de implementar acciones jurídicas para que la empresa transnacional Uber entrara a suelo hidalguense y pudiera actuar en el mercado de movilidad pública del estado hacia el 2018. A pesar de ello, el poder legislativo del estado, derogó a favor de impulsar el trabajo de transporte particular a partir del servicio de transporte que tiene el estado hoy en día.

Para apoyar esta idea, el 14 de junio del 2021 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo un acuerdo que establece los lineamientos para la implementación y operación de las tecnologías para la prestación del servicio público individual a través de una aplicación móvil llamada *Taxi contigo* (Secretaría de Movilidad y Transporte, 2021). Este programa se encarga de implementar el taxímetro como sistema de cobro predeterminado en los servicios de taxi, obligando a los taxistas a crear y adaptarse a nuevas estrategias tecnológicas que, en su mayoría, los trabajadores no tienen conocimiento.

Frente a esto, se presentaron acciones colectivas por parte de taxistas en diversas carreteras en la ciudad de Pachuca de Soto y Tula de Allende (Reyes & Villeda, 2021; Paredes, 2022). A pesar de que en la mayoría del estado el servicio de taxi es un servicio particular de viajes específicos en donde únicamente los servicios son contratados bajo un acuerdo mutuo de transportar a un usuario de un punto a otro, en Tula de Allende resulta ser un servicio colectivo en donde los taxis tienen una ruta específica; así, los taxistas tienen predefinido cómo, cuándo y en dónde trabajarán. Es decir, el sistema de transporte de taxistas está definido como un transporte colectivo en donde su organización está establecida en bases, rutas y puntos de bajadas específicas alrededor de la ciudad de Tula de Allende (UAEH, 2021). Por ello, la nueva modificación en la ley de movilidad y transporte cambia el sistema de cobro y el *modus operandi* de los taxistas en Tula.

La ciudad de Tula de Allende ubicada en el estado de Hidalgo, se caracteriza por tener un sector altamente industrializado, por lo cual, en el último medio siglo ha tenido un crecimiento sociodemográfico y económico bastante notable en la región del Valle del Mezquital y en el estado (Ángeles, 2002). Con ello, la movilidad urbana y el transporte público juegan un papel importante en los diversos fenómenos urbanos que suceden en esta ciudad, sobre todo en materia laboral. De acuerdo a datos del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo (2023) a finales del 2022 se registraron 9,922 concesiones de taxis en Hidalgo, de estos, únicamente 575 concesiones de taxis se trabajan en la ciudad de Tula de Allende, es decir el 5.79 % de vehículos motorizados para el transporte público del estado de Hidalgo.

La Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo es la máxima norma estatal que regula y organiza la circulación de vehículos en vía pública. En ella remite a las modalidades que el servicio de transporte público implementa en el estado. Para ello, el servicio conocido popularmente como taxi es denominado legalmente como Servicio Público de Transporte Individual (*SPTI*), esta modalidad es aquella “que realiza exclusivamente el Servicio de Transporte de pasajeros desde el punto de origen hasta el punto de destino que le señale el usuario; pudiendo operar de acuerdo a la concesión respectiva” (Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, 2024). Así mismo, esta modalidad debe cumplir las siguientes características y especificaciones técnicas:

- I. Para la prestación de este servicio, en sus submodalidades de: Individual de Sitio; Individual Libre; Radiotaxi; Rural y Comunal Indígena, se autorizarán únicamente unidades tipo sedan de cuatro puertas, con capacidad máxima de cinco ocupantes, incluyendo al conductor; o unidades tipo vagoneta, de cinco puertas, con capacidad hasta de cinco ocupantes, incluyendo al conductor;

(Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024,
pág. 48)

Por otra parte, según la misma, el Servicio Público de Transporte Colectivo (*SPTC*) se define como la siguiente:

II. Es aquel que sigue un itinerario fijo de tipo urbano, suburbano, interurbano o rural establecido previamente; y que utiliza carreteras, caminos, avenidas, calzadas, paseos, calles existentes e infraestructura ligada alguno de los anteriores a una superficie terrestre para su circulación, en las cuales se le asignan paradas específicas. Este servicio, según el caso, puede operar directamente de origen a destino o realizar paradas intermedias y disponer de terminales en ambos extremos de la ruta...

(Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024,
pág. 42)

A su vez, el **SPTC** tiende a cumplir con cuatro características que fungen como tipo de servicios: Servicio Directo, Servicio Ordinario y Especializado en Género, Servicio Mixto y Especializado en Movilidad Reducida. Dentro de estas cuatro características podemos encontrar que para su prestación del servicio se requiere de vehículos tipo autobús convencional o integral, minibús, vagonetas o camionetas con capacidades mínimas de ocho y hasta cuarenta y cinco asientos, incluyendo al conductor (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024, pág. 43).

Con todo lo anterior se puede apreciar que el *SPTI*, es un servicio de transporte que se define por el viaje determinado por los usuarios desde un punto de origen hasta otro de destino. En este, el usuario dispone de la ruta que tendrá el vehículo tipo sedán (taxi) con capacidad de hasta cinco ocupantes incluyendo al usuario; en cambio el *SPTC* se especifica como un servicio colectivo que opera con una ruta predefinida, incluyendo paradas intermedias (pág. 48). Este servicio cuenta con unidades operativas grandes (camionetas, vagonetas, autobuses) con capacidades mínimas de ocho hasta cuarenta y cinco asientos. Este bagaje de predisposiciones legales posiciona al gobierno estatal como aquella que determina desde estructuras legales las formas de organización laboral de los servicios de transporte público.

A pesar de que los términos legales marcados en la Ley de Movilidad y Transporte aplican para todo el estado de Hidalgo, en la ciudad de Tula de Allende termina siendo diferente. El transporte público es una vital dimensión de la división del trabajo para el estado, sobre todo para sus zonas metropolitanas. Sin embargo, a pesar de que en las zonas metropolitanas de Pachuca de Soto y Tulancingo de Bravo el servicio de taxi es un *SPTI*, en Tula de Allende resulta que el servicio de taxi ya tiene una ruta predefinida por los usuarios y los operadores, así, los taxistas mediante sus bases tienen predefinido cómo, cuándo y en dónde trabajarán; el servicio de taxis es un *SPTC*.

Ante esta realidad en la ciudad de Tula de Allende, los sitios y bases de taxistas cumplen una función dentro del acomodo del transporte público desde la conformación de comunidades y grupos de taxistas. En un trabajo exploratorio realizado con anterioridad (UAEH, 2021) se pudo visualizar que las bases y los sitios de taxistas se comportan como grupos en constante competitividad, así mismo, cada grupo de taxistas presentan normas y reglas específicas que ordenan sus formas de laborar (hacer base, conducir por la ruta predefinida, realizar paradas específicas, etc.), de comunicarse y cooperar frente imposiciones estatales en sus formas de trabajo.

Encarando esta existencia social que perdura entre los taxistas de base y los entes gubernamentales se puede dar cuenta de la incongruencia entre la norma y la realidad práctica, desencadenando una serie de problemáticas tanto para los taxistas, como para las autoridades y los usuarios. Por un lado, el estado insiste en imponer regulaciones diseñadas para un servicio individual, generando así resistencias colectivas que buscan resolver el conflicto entre la lógica estatal y la organización propia de los trabajadores. Por otro lado, dentro de los grupos de taxistas también existen tensiones internas, por la competencia entre las bases, por el control de las rutas (Martínez, 2024a; Villeda, 2022) y el crecimiento de taxistas pirata que no están regulados por las autoridades estatales (Martínez, 2024b; Martínez, 2022).

II. Pregunta de investigación

A pesar de que el servicio de taxi es la principal fuente de transporte en la región, la modificación a la Ley de Movilidad y Transporte en el 2021 expone el *modus operandi* de las formas de trabajo de los taxistas en Tula, así obligándolos a resistirse ante los cambios en el marco legal del estado; aun así, los trabajadores e incluso la población de esta ciudad se niegan a apropiarse de este modo de laborar por medio de marchas, de pequeñas y crecientes acciones colectivas que hacen del taxista, un individuo capaz de oponerse a la regulación del estado en el transporte público.

Ante esta situación, se pregunta: ¿Cómo se adaptan los taxistas ante la normatividad impuesta por el gobierno que contradice la lógica del transporte público en la ciudad de Tula de Allende, Hidalgo?.

III. Justificación

El transporte público es una dimensión importante en la dinámica urbana. Esta facilita la movilidad de los usuarios y contribuye al desarrollo económico y social de las ciudades. En Tula de Allende, Hidalgo, los taxistas desempeñan un papel importante en la movilidad urbana, operando bajo un servicio de transporte público colectivo que responde ante las necesidades del municipio. Sin embargo, esta forma de organizar el transporte público difiere con las disposiciones legales que norma al transporte, buscando homologar el servicio de transporte público individual en todo el estado.

De acuerdo a lo anterior, la relevancia de este trabajo radica en analizar cómo los taxistas que realizan una ruta de servicio colectivo se organizan y se adaptan ante una normatividad del transporte público que resulta inapropiada ante la lógica de los taxistas en la ciudad de Tula de Allende. Este caso no solo evidencia la desconexión entre la normativa y las prácticas laborales locales, sino que también expone las tensiones generadas por esta discrepancia.

Además, este trabajo contribuye al debate sobre la implementación de políticas de transporte y servicio público en contextos heterogéneos, donde las realidades locales no siempre se ajustan a los marcos legales en los que se desenvuelven. Al abordar esta dimensión de la realidad del transporte público, se busca generar conocimiento útil que ayude a comprender como es que la normatividad impuesta sin la consulta a los afectados no siempre es eficiente para la vialidad urbana.

De igual forma, esta investigación es pertinente porque visualiza a los taxistas como actores sociales que no solo cumplen funciones económicas, sino que también constituyen formas colectivas de organización y adaptación frente a imposiciones normativas. Esto permite comprender mejor las interacciones entre el Estado y los grupos laborales en contextos urbanos específicos. Esto se contrasta con el hecho de que, en el estado de Hidalgo, no existe material bibliográfico y de carácter científico que aborde el tema de los taxis colectivos.

En este último sentido, un aspecto importante a tomar aquí es la generación de conocimiento sociológico para la comprensión de este fenómeno de estudio. Si bien existen trabajos de investigación de corte sociológico en donde los taxistas se manejan como un objeto de estudio a través de la identidad, los estudios de género, la violencia, o las condiciones laborales¹, este trabajo propone realizar una investigación desde el análisis de los procesos de adaptación, control y organización desde un grupo de taxistas de ruta.

IV. Antecedentes

Agregado a los hechos expuestos en el planteamiento del problema, en el estado de Hidalgo no se encuentran más antecedentes documentales acerca de los taxis colectivos debido a la invisibilidad que existe de este modo de trabajar. Inclusive, en la escena nacional no existen indicadores en las diversas encuestas nacionales o

¹ Véase el apartado Estado del arte.

en el Censo de Población y Vivienda que nos permita dimensionar a esta modalidad de trabajo; esto se debe por la falta de unificación de las diversas definiciones del transporte público para todos los estados (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2023, pág. 97). Por lo tanto, los antecedentes habría que simplificarlos al origen de la exposición de este fenómeno del transporte público en la ciudad de Tula.

El transporte público ha sido objeto de transformaciones significativas en México durante las últimas décadas debido al crecimiento urbano e industrial. En este contexto, la implementación de plataformas digitales como Uber ha generado cambios sustanciales en la forma en que se concibe y regula el transporte individual. Estas plataformas introdujeron un modelo basado en la flexibilidad y el uso de tecnologías móviles, lo cual ha influido en la legislación estatal para adaptar los servicios tradicionales a estas nuevas dinámicas.

En Hidalgo, la Ley de Movilidad y Transporte establece dos modalidades principales para el transporte público: el Servicio Público de Transporte Individual (SPTI) y el Servicio Público de Transporte Colectivo (SPTC). Mientras que el SPTI está diseñado para viajes personalizados desde un punto de origen hasta un destino específico, el SPTC opera bajo rutas predefinidas con paradas intermedias. Sin embargo, en Tula de Allende se observa una particularidad: aunque los taxis operan bajo una lógica colectiva similar al SPTC, son regulados como SPTI por las autoridades estatales. Esta incongruencia normativa ha generado tensiones entre los taxistas locales y el gobierno estatal. Por ejemplo, la implementación del programa *Taxi contigo*, que obliga a los taxistas a usar taxímetros y aplicaciones móviles, ha sido percibida como una imposición que no considera las prácticas laborales ni las capacidades tecnológicas de los trabajadores. Esto ha derivado en acciones colectivas como marchas y bloqueos carreteros por parte de los taxistas.

Asimismo, en un trabajo anterior se ha señalado que los grupos de taxistas en Tula funcionan bajo normas internas específicas que regulan su operación diaria (bases, rutas predefinidas y puntos específicos). Estas normas contrastan con las

disposiciones estatales diseñadas para un servicio individualizado. Además, la movilidad urbana también destaca la importancia del transporte colectivo como un servicio esencial para ciudades con alta actividad industrial como Tula.

En este sentido, los antecedentes muestran cómo los cambios normativos impactan, no solo en la organización laboral de los taxistas, sino también en la movilidad urbana local. Este trabajo busca llenar un vacío académico al analizar cómo estos conflictos normativos afectan a grupos laborales específicos y qué estrategias desarrollan para resistir o adaptarse a estas imposiciones.

V. Objetivo general

Analizar la organización y adaptación de un grupo de taxistas de ruta como respuesta a las contradicciones generadas por un marco normativo diseñado para un servicio individual, destacando la creación de reglas internas y estrategias del control sobre los taxistas.

VI. Objetivos específicos

- Exponer las normatividades que regulan el transporte público a nivel nacional, estatal y municipal.
- Identificar la estructura organizativa del grupo y su relación con la eficiencia en la prestación del servicio de transporte público.
- Examinar las normas internas del grupo y su función como mecanismo de adaptación a las regulaciones estatales.
- Explicar los mecanismos de control que ejerce el grupo sobre sus miembros y su trabajo.
- Determinar cómo el grupo se adapta a los cambios en el marco legal del transporte público.

VII. Hipótesis

La organización de los taxistas sin base en la ruta Presidencia-Refinería en Tula de Allende responde a una lógica interna de diferenciación de status, mecanismos de control, de adaptación y de normas internas que no se ajustan a la normatividad estatal. Esta estructura les permite operar de manera flexible ante las regulaciones formales, negociando su permanencia a través de acuerdos informales y estrategias colectivas que desafían la rigidez de la normatividad vigente.

VII. Resumen

Este trabajo aborda la tensión entre la normatividad en materia de transporte público y la práctica cotidiana de los taxistas de Tula de Allende, Hidalgo. Se explora cómo un grupo de taxistas se organiza y se adapta a regulaciones diseñadas para un modelo de transporte individual, generando estrategias internas para resistir y negociar su existencia laboral. Por lo tanto, esta tesis se organiza en tres capítulos específicos:

El primer capítulo, titulado *El aterrizaje sociológico de la teoría de grupos de Josephine Klein*, presenta un esbozo contextual de las investigaciones desde las ciencias sociales acerca del objeto de estudio del taxista. Se identifica cuáles son los principales enfoques de estudio del taxista desde las investigaciones sociales a nivel nacional e internacional. Posteriormente, este trabajo se cimienta desde una postura durkheimiana a través de la introducción del grupo profesional como un grupo de miembros con una misma profesión que regula la vida dentro de ella a partir de normas y reglas, sin embargo, debido a la escasa amplitud de este concepto para los objetivos de esta tesis se opta por incluir el estudio de grupos de Josephine Klein. En la tercera parte de este capítulo se presencia el embalaje teórico y metodológico por la que Klein se sustenta para estudiar a los grupos desde su organización, adaptación, control y supervivencia hacia el medio. Se eligen los términos de red/estructura, sistema de valores, conducta adaptativa, rutina y toma de decisiones para construir el conocimiento científico del trabajo de campo.

En el segundo capítulo, titulado *Normatividad en el transporte público*, se realiza una descripción rápida y precisa del marco legal por la que los taxistas de la ciudad de Tula de Allende desarrollan sus actividades de servicio de transporte público. Dicha descripción atraviesa tres niveles de análisis: 1) A nivel nacional, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial coloca principios para regular y establecer el servicio de transporte público desde las autoridades correspondientes en lo estatal y municipal. 2) A nivel estatal, La ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo, así como la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Hidalgo a través de la Secretaría de Movilidad y Transporte y el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo imponen disposiciones legales para regular, sancionar y predefinir el servicio de transporte público y el trabajo de los taxistas en todo el estado. 3) A nivel municipal, el Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende refuerza las disposiciones implementadas a nivel estatal y también regula en el municipio lo relacionado al servicio de transporte público. Se exhibe la falta de mecanismos para integrar la lógica local de los taxistas con la normatividad por la que se establece y se desarrolla.

Por último, en el tercer capítulo titulado *Sobre la vida del grupo y sus procesos*, se precisa la propuesta metodológica por la que se recolectaron los datos necesarios para realizar un análisis científico de los taxistas. Se expresa la elección de una metodología cualitativa y del uso de herramientas como la entrevista semiestructurada, la entrevista a profundidad, la observación no participante y el uso de diario de campo para la recolección de datos. Posteriormente se precisan consideraciones puntuales sobre un grupo de taxistas sin base de la ruta Presidencia-Refinería como objeto de estudio y sus orígenes. Después se realiza el análisis de los datos recolectados junto con la teoría propuesta por Klein, dicho análisis presencia la organización del grupo de taxistas a partir de dos autoridades funcionales, así como la identificación del sistema de valores dentro del grupo, su conducta adaptativa, su rutina, el proceso de toma de decisiones y la red/estructura en la que se lleva a cabo la vida dentro del grupo de taxistas.

Capítulo 1. El aterrizaje sociológico de la teoría de grupos de Josephine Klein

Este capítulo presenta al lector el establecimiento del marco teórico que sustenta el análisis de la organización interna del grupo de taxistas. Su primer propósito es identificar las investigaciones sociales científicas por las que el taxista, como objeto de estudio, se ha analizado desde diversas posturas como el desarrollo urbano, las condiciones laborales, la identidad o la acción colectiva. Si bien, en este apartado se introduce a las diversas formas de investigar al transporte público y al taxista, en el segundo apartado se establece, desde una postura estructural-funcionalista de Emile Durkheim, una primera propuesta teórica para el estudio de los grupos a partir de sus normas y reglas internas. Sin embargo, es hasta el tercer apartado que con Josephine Klein se encuentra una respuesta teórica para el análisis de los objetivos propuestos para este trabajo. La propuesta teórica de Klein del estudio de grupo se expone a lo largo del tercer apartado y se identifica cuáles son los conceptos teóricos utilizados en el análisis sociológico.

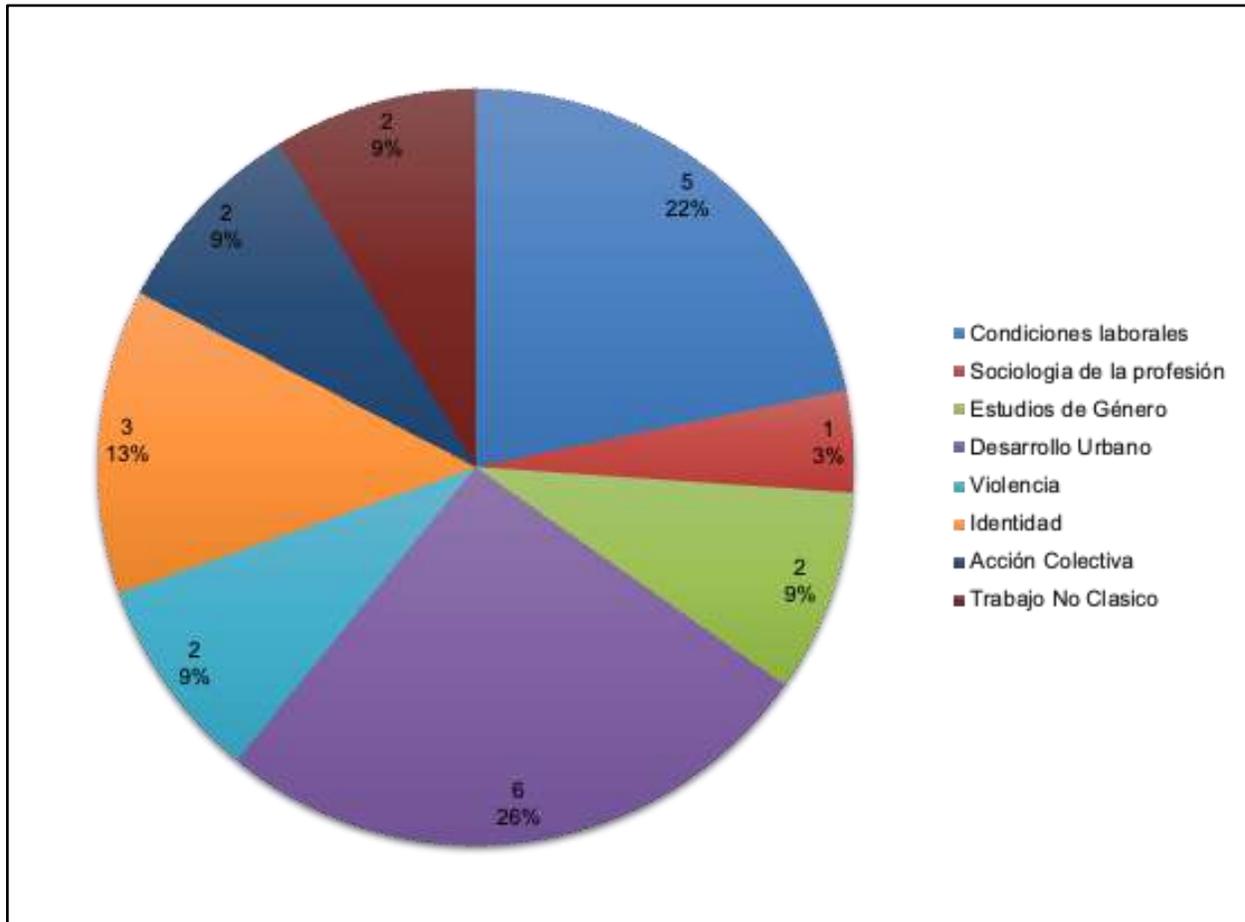
1. Estado del arte

A pesar de la riqueza de investigaciones en ciencias sociales y sociología en México, los estudios que se centran específicamente en los taxistas como objeto de estudio son limitados. Si bien existen algunas investigaciones sobre el transporte público en general, e incluso sobre plataformas de transporte como Uber o Didi, el trabajo cotidiano de los taxistas, sus experiencias, problemáticas y perspectivas, no han sido suficientemente explorados. Esta falta de atención deja un vacío en la comprensión de un sector que juega un papel fundamental en la movilidad urbana y en la vida social de las ciudades mexicanas.

Con el fin de obtener una mejor comprensión del estudio de los taxistas en el escenario mexicano e internacional, desde la perspectiva de las ciencias sociales, se llevó a cabo una búsqueda exhaustiva en motores de búsqueda como SciELO, Dialnet, JSTOR y Google Académico utilizando palabras clave como taxistas, organización, grupos, sociología, ciencias sociales, transporte público y trabajo. Esta búsqueda exhaustiva permitió identificar las investigaciones existentes sobre los taxistas, así como las áreas de estudio que aún no han sido exploradas en profundidad. El resultado de esta revisión

bibliográfica finalizó con un concentrado ² de 20 investigaciones en donde se categorizaron sus temas bajo las siguientes condiciones:

Gráfica 1. Gráfica de investigaciones científicas sobre el transporte público como objeto de estudio de las ciencias sociales en México.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir de la Tabla 1, 2025.

La gráfica muestra que de la abstracción de los artículos científicos vistos, el desarrollo urbano es la principal dimensión de investigación en el transporte público como objeto de estudio (26%); seguido de ello se encuentran las condiciones laborales con un 22%, en tercer lugar (13%) se presencia a la identidad como un concepto teórico que busca analizar a los agentes del transporte público, con un 9% y en la misma posición (4to

² Véase Tabla 1 en el apartado de Anexo.

lugar) podemos encontrar a los estudios de género, el trabajo no clásico, la acción colectiva y la violencia como variables que ayuden a comprender este objeto de estudio y en último lugar se encuentra la sociología de la profesión con un 3%.

Desde un análisis más puntual de los textos científicos por tema de estudio es preciso ahondar qué se rescata para este trabajo. En las investigaciones vistas sobre el desarrollo urbano se puede apreciar que la evolución tecnológica y las políticas públicas transforman al transporte. La influencia de actores políticos y económicos en el metro de la Ciudad de México subraya que las decisiones de transporte responden a intereses más allá de lo técnico (Navarro Benítez, 1984). Por otra parte el conflicto entre el Metro de la Ciudad de México y la Ruta-100 ilustra cómo las políticas estatales desplazan sistemas existentes, generando resistencia sindical y social. (Navarro y Pérez-Campos, 1990). Por otra parte el texto de Islas (2000) demuestra como a finales del siglo pasado los “peseros” (taxis colectivos) invadieron las rutas tradicionales del transporte público (autobuses y trolebuses) y crearon sus propias rutas debido a la ausencia e insuficiencia del transporte público en zonas alejadas (pág. 308). Este caso de los “peseros” da sentido a la falta de marcos legales claros que obligan a los grupos a auto-organizarse, creando normas internas para mantener su operación frente a imposiciones externas.

Estos textos del transporte público desde el desarrollo urbano muestran que los conflictos en el transporte generan respuestas colectivas y de adaptación organizativa destacadas por la resistencia como mecanismo para preservar identidades laborales y modelos de servicio arraigadas a prácticas comunitarias.

Por otro lado, el enfoque de las condiciones laborales como eje en el estudio de los taxistas y del transporte público también resulta conveniente presentarlo en esta parte. Berrones y Rosales (2012) presentaron que con la desaparición de la Ruta-100 en la Ciudad de México debido a la crisis económica del '95 se generó una desregulación del transporte público, esto demuestra cómo cambios estructurales generaron precarización laboral entre choferes de taxis y de microbús de la CDMX a principios del milenio. De igual forma el mismo Berrones (2017) demuestra como las condiciones precarias (jornadas largas, bajos salarios) imposibilitan a los trabajadores a reproducir su trabajo,

ante ello, el autor comenta la necesidad de una regularización gubernamental para contrarrestar y minimizar los riesgos de salud que los taxistas sufren en su día a día. En el mismo sentido, el trabajo *La Vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas de la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19* (Hernández Romero & Galindo Sosa, 2020) comenta como una pandemia expone la precariedad y las condiciones laborales entre taxistas, entre sus conclusiones destaca la necesidad de investigar la necesidad de organizarse colectivamente entre el gremio de taxistas para enfrentar riesgos económicos y de salud.

Estos textos evidencian como la precariedad laboral en el transporte público surge de factores externos (cambios legales, crisis económicas, pandemias) y de la falta de regulación efectiva, lo que impulsa a los trabajadores a desarrollar estrategias organizativas. Estos estudios refuerzan la relevancia de analizar cómo grupos laborales marginados construyen estructuras alternativas ante fenómenos externos.

Ahora bien, la identidad es un tema bastante amplio y fácil de relacionar con este trabajo. De los textos vistos, Martínez y De la Rosa (2024) presencian una investigación sobre configuraciones identitarias de trabajadores de transporte público. El estudio enfatiza cómo los trabajadores negocian su agencia dentro de estructuras regulatorias, desarrollan sus identidades subjetivas y objetivas a través de su trabajo, sus vehículos y sus lugares dentro de las organizaciones y las empresas. La investigación también comenta que la construcción de su identidad se transforma constantemente ante las condiciones objetivas en las que laboran (patrón, vehículo, salario, informalidad), sin embargo, estos trabajadores se posicionan en una negociación permanente con sus relaciones sociales y subjetividades en la búsqueda de estabilidad (pág. 63). Más ampliamente, Leticia Pogliaghi (2011) precisa que la construcción de la identidad entre los taxistas es un proceso complejo que se ve influenciado por varios factores, incluyendo su trabajo, sus relaciones con otros taxistas y sus percepciones de sí mismos en relación con la sociedad en general.

La autora también señala que la identidad de los taxistas se ve moldeada por sus interacciones con los pasajeros y sus experiencias en el entorno urbano. Los taxistas a

menudo desarrollan un fuerte sentido de familiaridad con la ciudad y sus habitantes, lo que puede contribuir a su sentido de pertenencia y propósito. Sin embargo, también enfrentan desafíos como la inseguridad y los estereotipos negativos, que pueden afectar su autoestima y sentido de identidad (págs. 230-231). La construcción de la identidad entre los taxistas en la Ciudad de México es un proceso multifacético que está influenciado por su trabajo, sus interacciones sociales y sus experiencias en el entorno urbano. En este sentido, la identidad como variante para estudiar a los taxistas subraya que la organización colectiva y la identidad laboral son mecanismos clave para enfrentar la precariedad y las regulaciones en el transporte urbano. Mientras Pogliaghi (2011) muestra cómo las estructuras formales (cooperativas, gremios) brindan estabilidad en contextos caóticos como la CDMX, Martínez y De la rosa (2024) revelan que, incluso en condiciones adversas, los trabajadores construyen identidades que legitiman su resistencia.

De la mano a estas últimas investigaciones sobre la identidad, el trabajo no clásico también es un concepto que se ha estado investigando con los transportistas públicos en México. En la tesis de licenciatura de Guerrero (2023) se utilizan los conceptos de trabajo no clásico y la teoría de campos para estudiar las condiciones laborales de los conductores del minibús de la CDMX, destacando la precariedad, largas jornadas, bajos salarios y la falta de seguridad laboral. El autor comenta que el concepto de trabajo no clásico ayudó a categorizar el trabajo del operador de minibús a través de la naturaleza cambiante de su trabajo con la interacción con el pasajero; las relaciones laborales que los operadores recrean con sus iguales y los pasajeros hacen que su trabajo sea más complejo, dinámico y competitivo (pág. 123). Estas relaciones laborales también impactan en el servicio que ofrece el operador debido por los sucesos externos que están más allá del control de su trabajo.

En el mismo sentido López (2016) en su tesis de maestría destaca la complejidad del trabajo de taxista en la Ciudad de México, desafiando una visión simplista y mostrando la interacción compleja entre trabajo, entorno urbano y vida personal. Aquí la autora hace hincapié sobre cómo el concepto de trabajo no clásico ayudó a entender

conceptualmente las bases de la actividad del taxista como lo son sus condiciones de trabajo y la dinámica que se construye alrededor (pág. 129).

De una forma más compleja, en la tesis doctoral de Pogliaghi (2012) analiza como el trabajo, la identidad y la acción colectiva de taxistas de la Ciudad de México están formados mediante relaciones sociales, estructuras e interpretaciones individuales que se configuran entre sí. La autora articula los conceptos de trabajo no clásico, control sobre el trabajo, identidad, acción colectiva y espacio urbano, mediante el configuracionismo latinoamericano (estudio transversal entre la articulación de la estructura, subjetividad y acción) para identificar los campos sociales que influyen en el trabajo y la identidad de los taxistas (págs. 133-179). Analiza profundamente la organización colectiva y la acción colectiva de los taxistas a través de los roles de unión, asociación y de movimientos sociales en representación de los intereses y la existencia de normas y regulaciones tanto internas como externas. Explora la relación compleja entre el individuo y la acción colectiva remarcando la identidad, solidaridad y la movilización política para la búsqueda de mejores condiciones laborales y de reconocimiento social (págs. 344-347). Esta tesis refleja una compleja investigación de los taxistas de la CDMX que articula la relación entre estructura, subjetividad y acción mediante el análisis de su trabajo, relaciones laborales y su acción colectiva. Este trabajo ofrece una extensa exploración de la profesión del taxista proveyendo importantes perspectivas entre las dinámicas sociales, políticas y económicas que dan forma a la vida laboral del taxista. Esta remarca la importancia de la comprensión del trabajo y la identidad como dinámicas y procesos configurados a través de la agencia del individuo y de las estructuras contrastadas.

En la última parte, en el análisis bibliográfico de los textos vistos en esta revisión de la literatura relacionada a este trabajo se encontró un pequeño aporte por parte de la sociología de la profesión. Davis en su trabajo *The Cabdriver and His Fare: Facets of a Fleeting Relationship* (1959) profundiza en la naturaleza fugaz e impersonal de la relación entre el taxista y su pasajero. El autor señala que las interacciones del taxista tienden a ser breves y carecen de continuidad. En este breve trabajo se explora como esta dinámica influye en las prácticas de propinas y de cultura ocupacional entre los taxistas

(pág. 164). Así mismo se destaca la importancia de comprender la dinámica única de la relación taxista-pasajero para situar el papel del taxista dentro de una comunidad y la reputación de estas interacciones.

Este ejercicio refleja que, en la escena mexicana e internacional, existen diversas vertientes para estudiar al transporte público desde las ciencias sociales, si bien impera un enfoque del desarrollo urbano; las condiciones laborales y la identidad son una variable de investigación que se notan más presentes. Aun con ello también emergen temas como lo son la violencia, los estudios de género, la acción colectiva, el trabajo no clásico y la sociología de la profesión. Sobre este terreno de investigaciones científicas, este trabajo cimienta su embalaje teórico para dar explicación a los objetivos propuestos, por ende, habrá que empezar a desarrollar una teoría desde el objeto de estudio.

2. La división del trabajo social de Emile Durkheim

Durante el apartado anterior se identificaron los diversos estudios que se han realizado en los taxistas como objeto de estudio en la escena mexicana e internacional, sin embargo, este trabajo pretende estudiar al taxista, no como un operador de transporte público o como un trabajador con identidad, sino como el miembro de un grupo que interactúa, decide y trabaja dada la normatividad sobre la que se desarrolla. Es por ello que la identificación de un grupo de taxistas como el objeto de estudio de este trabajo es por lo que habría que realizar su esbozo teórico. En la primera parte de este trabajo se identificó que el quehacer de este mismo es estudiar la organización de un grupo de taxistas de ruta en Tula de Allende frente a las regulaciones municipales y estatales considerando las reglas y normas que se desarrollan dentro. Si se toman en cuenta las reglas y las normas de un grupo es preciso iniciar un marco teórico desde uno de los tres principales estudiosos de la sociología que se alineen con esta perspectiva del estudio sociológico, para ello se iniciará el esbozo de la teoría de Emile Durkheim, inicialmente con su tesis doctoral *La división del Trabajo Social* (2007).

En el prólogo a la sexta edición del mismo libro, Luis Rodríguez (2007) sitúa la obra en su contexto histórico e intelectual, revelando cómo el sociólogo francés construyó su tesis doctoral como una respuesta científica a las crisis morales y políticas de la Francia del siglo XIX. Este subraya que Durkheim buscó fundar la sociología como ciencia autónoma, distanciándose tanto del economicismo marxista como del individualismo liberal; el prólogo destaca que Durkheim rechazó la visión marxista de la lucha de clases como motor de la historia, así mismo, puntualiza Rodríguez (2007) que el sociólogo francés omitió analizar estructuras de poder y desigualdad sin tener que ser indiferente a los sucesos epocales. En su lugar, atribuyó el cambio social al aumento del volumen y la densidad poblacional, así generando competencia, especialización y diferenciación entre los grupos sociales.

Ya dentro de esta obra de 1893, Durkheim realiza una comparación jurídica y demográfica de las sociedades anteriores al siglo XIX y las sociedades capitalistas epocales, construyendo así su concepto de sociedad; “En una palabra, la sociedad no sería más que el órgano que pone en relación a los individuos que cambian los productos de su trabajo, y, sin acción alguna propiamente social, venga a regular ese cambio” (pág. 217). En este análisis demuestra como las sociedades mecánicas representan el estado más antiguo de organización humana. Son comunidades pequeñas donde la vida social se estructura en torno a la homogeneidad. Aquí, los individuos comparten una identidad casi indistinta: realizan las mismas tareas, profesan las mismas creencias religiosas y se someten a tradiciones inmutables. La fuerza que los une es la solidaridad mecánica: “Las moléculas sociales, que no serían coherentes más que de esta única manera, (solidaridad que deriva de la semejanza) no podrían, pues, moverse con unidad sino en la medida en que carecen de movimientos propios, como hacen las moléculas de los cuerpos inorgánicos” (pág. 140). Esta sociedad mecánica está basada en la similitud; “Lo que la caracteriza [sociedad mecánica] es que constituye un sistema de segmentos homogéneos y semejantes entre sí” (pág. 195).

En este contexto, la sociedad regulada a través de la solidaridad mecánica se presenta ante una conciencia colectiva³ relacionada a una estructura segmentaria, ejerciendo dominio absoluto al ser un sistema normativo rígido que es transmitido por la tradición, regulando así todos los aspectos de la vida social, especialmente la división del trabajo:

Esta estructura especial permite a la sociedad rodear de más cerca al individuo lo tiene más fuertemente ligado a su medio doméstico y, por consiguiente, a las tradiciones—, y en fin, al contribuir a una limitación del horizonte social, contribuye también a hacerlo concreto y definido. Son, pues, causas completamente mecánicas las que hacen que la personalidad individual sea absorbida en la personalidad colectiva, y son causas de la misma naturaleza las que hacen que de ella se desprenda. Sin duda que esta emancipación es útil, o, cuando menos, se la utiliza. Hace posibles los progresos de la división del trabajo; generalmente proporciona al organismo social una mayor flexibilidad y elasticidad.

(Durkheim, 2007, pág. 317)

Por lo tanto, en la sociedad mecánica no hay espacio para la individualidad, pues aquel que transgrede las normas en la sociedad mecánica es castigado con severidad para reafirmar la unidad del grupo; el derecho en estas sociedades es represivo pues las penas son físicas o simbólicamente brutales ya que su fin es purgar la amenaza a la cohesión (págs. 79-95).

En este sentido, gracias a la creciente densidad y volumen de los pueblos europeos que observó el autor francés, la sociedad sufre un cambio en su estado de derecho (pág. 44). Este cambio social produce una solidaridad orgánica debida a su marcada diferenciación en la división del trabajo social. Las sociedades orgánicas no están compuestas por la simple repetición de partes idénticas y uniformes, en cambio se estructuran como un conjunto de órganos diferenciados, cada uno con una función específica y, a su vez, integrados por componentes aún más especializados. Estos elementos sociales no solo varían en su naturaleza, sino también en su organización, es decir, se articulan de

³ “El conjunto de las creencias y de los sentimientos comunes al término medio de los miembros de una misma sociedad, constituye un sistema determinado que tiene su vida propia, se le puede llamar la conciencia colectiva o común” (pág. 89).

manera jerárquica y complementaria, girando en torno a un núcleo central (como el Estado o instituciones reguladoras) que coordina y equilibra las relaciones entre todas las partes del sistema. Ante esto Durkheim comenta lo siguiente:

Están constituidas [las sociedades en solidaridad orgánica], no por una repetición de segmentos similares y homogéneos, sino por un sistema de órganos diferentes, cada uno con su función especial y formados, ellos mismos, de partes diferenciadas. A la vez que los elementos sociales no son de la misma naturaleza, tampoco se hallan dispuestos de la misma forma. No se encuentran ni yuxtapuestos linealmente, como los anillos de un anélido, ni encajados unos en otros, sino coordinados y subordinados unos a otros, alrededor de un mismo órgano central que ejerce sobre el resto del organismo una acción moderatriz.

(Durkheim, 2007, pág. 196).

Por lo tanto, en una sociedad orgánica funcional, existiría una estructura normativa compleja que regula las actividades de cada sector especializado. Esto se debe a que, conforme avanza la división del trabajo, surge una moral específica basada en códigos éticos y marcos legales particulares para cada profesión:

La organización implica necesariamente una absoluta regularidad de las costumbres, pues no puede tener un cambio en la manera cómo funciona un órgano sin que, de rechazo, todo el organismo se encuentre afectado.

(Durkheim, 2007, pág. 255)

En consecuencia, el avance de la solidaridad orgánica impulsa un sistema normativo que, en lugar de homogeneizar, se estructura a partir de la diferenciación y la individualidad. Cada órgano o rol especializado dentro de la sociedad opera bajo regulaciones específicas, adaptadas a sus necesidades y responsabilidades únicas. Así, la sociedad ya no se sostiene mediante la uniformidad de la sociedad mecánica, sino a través del reconocimiento colectivo de la autonomía individual, garantizando que cada persona o grupo pueda desarrollarse libremente dentro de un marco de interdependencia organizada en la división del trabajo social. A este grupo con su propio sistema de normas, Durkheim lo denomina como grupo profesional o corporativismo.

Ante este concepto, el sociólogo francés comenta:

La actividad de una profesión no puede reglamentarse eficazmente sino por un grupo muy próximo a esta profesión, incluso para conocer bien el funcionamiento, a fin de sentir todas las necesidades y poder seguir todas sus variaciones. El único que responde a esas condiciones es el que formarían todos los agentes de una misma industria reunidos y organizados en un mismo cuerpo. Tal es lo que se llama la corporación o el grupo profesional.

(Durkheim, 2007, pág. 12)

En su obra se puede denotar que el grupo profesional es un grupo social que regula la actividad económica y moral de sus miembros, quienes comparten una misma profesión o actividad. Este tiene un papel indispensable en la sociedad y el estado al crear un sistema de reglas que promueven la solidaridad, la cooperación y la cohesión social, por ello Durkheim creía que el grupo profesional tendría el potencial de ser la base de la organización política y social en el futuro, reemplazando las agrupaciones territoriales (aldea, o ciudad, distrito, provincia, etc.) (págs. 35-36).

Por todo lo anterior, si bien, la tesis durkheimiana que engloba al grupo profesional como un grupo que regula la vida dentro de ella mediante reglas y normas se acopla con el objetivo principal de este trabajo, resulta incompleto este término porque se cree que la organización del grupo de taxistas estudiada de Tula de Allende contiene más que una lógica basada en la profesionalización del grupo pues aunque los taxistas de Tula no constituyen un grupo profesional en sentido durkheimiano (formal y regulado), su organización informal refleja estrategias de resistencia ante un Estado que impone normas sin considerar su lógica interna, generando tensiones en la noción durkheimiana de la división coactiva del trabajo.

Es por ello, que siguiendo la línea de la tesis doctoral de Durkheim sobre los grupos profesionales se encuentra una alternativa para estudiar la organización de taxistas de ruta en la ciudad de Tula de Allende a través del estudio de los grupos pequeños de Jhosepine Klein.

3. El estudio de grupos de Josephine Klein

Josephine Klein (1926-2018) fue una influyente socióloga y psicoterapeuta alemana naturalizada inglesa que realizó importantes contribuciones al estudio de los grupos pequeños y al desarrollo del trabajo social de grupo. Josephine y su familia, de origen judío-alemán, escaparon de la persecución nazi refugiándose en Holanda. Sin embargo, sufrieron un ataque nazi y fueron rescatados por fuerzas británicas, quienes los trasladaron al Reino Unido. En Inglaterra vivió toda su vida, se graduó como la primera de su generación en Sociología en la universidad London School Economics, posteriormente consiguió su doctorado en la Universidad de Birmingham y se convirtió en una investigadora de las ciencias sociales (Klein E., 2019).

En los 70's estudió para convertirse en una psicoterapeuta psicoanalista y publicó libros como *Our Need for Others and Its Roots in Infancy* (1987) o *Doubts and Certainties in the Practice of Psychotherapy* (1995). En esta faceta la autora inglesa introdujo nuevas formas de trabajar con pacientes para hacerles entender sus necesidades. Su enfoque de trabajo e investigación divergió en el estudio de grupos de jóvenes, comunidades y psicoterapia; este enfoque se observa perfectamente reflejado en su obra *Study of Groups* de 1956.

Esta última obra de Josephine Klein ofrece un cuerpo teórico-metodológico para estudiar a los grupos pequeños proponiendo un análisis sistemático considerando su estructura, procesos y dinámicas. Para ello, en la realización de su obra, la autora inglesa emplea una metodología que se basa en la presentación de una serie de supuestos en cada capítulo, que sintetizan el conocimiento acumulado de los expertos en los estudios de grupo de la época. A través del análisis de estas teorías y experiencias, la autora llega a conclusiones que ayudan a esclarecer una teoría del funcionamiento de los grupos. El libro explora cómo funcionan los grupos, cómo se forman, cómo interactúan sus miembros y cómo influyen en el comportamiento individual y colectivo. Su argumentación sobre el estudio de los grupos proporciona información valiosa para comprender la dinámica de grupos en diversos contextos, como el trabajo, la educación y la comunidad.

3.1. Sociedad como sistema

Acercándose a la teoría de los sistemas sociales de Parsons pero sin tener que utilizar categóricamente el modelo sociológico del sistema AGIL (por sus siglas en inglés: Adaptación, Metas, Integración y Latencia), la concepción teórica para el análisis de los grupos de Klein remite a un enfoque estructural funcionalista de la sociedad en tanto que de ella se pueden obtener una serie de abstracciones que reflejan relaciones en la sociedad de las cuales se forma un sistema;

Cuando los elementos se interrelacionan de tal manera que un cambio en un elemento afectaría, aunque no necesariamente en el mismo grado, a todos los demás elementos llamamos sistema al todo así integrado. Suponemos que la sociedad es un sistema.

(Klein, 1961, pág. 163.)

A esta serie de abstracciones identificadas como sistemas se clasifican a través de tres categorías o sistemas totales: sistema de valores, la estructura social y el sistema tecnológico. Estos sistemas al ser abstraídos de la sociedad son distinguibles el uno del otro porque reconocen diferencias y relaciones de un completo, por lo tanto, “todo fenómeno social puede analizarse en función de ellos” (pág. 163).

De estos sistemas totales, el sistema tecnológico es el conjunto de los recursos necesarios para que la vida del sistema (sociedad) se reproduzca: “...es el sistema de la cultura material. Incluye los instrumentos, oficios calificados, las rutinas, los métodos de producción y distribución de bienes y servicios, métodos de administración, transporte y otros.” (págs. 163-164). Por otro lado, la estructura social es aquella que se compone de personas y grupos en interacción, es la diferenciación de estos miembros en relación al acceso de los recursos existentes en la sociedad. En última instancia, el sistema de valores se asemeja a la concepción durkheimiana de representaciones colectivas de la sociedad en tanto a lo relacionado a los valores morales y religiosos (pág. 164). Este sistema determina el control y los límites de la vida de la sociedad, sus preferencias, prioridades, etcétera.

Ya con lo anterior, desde este enfoque de Klein, el análisis de un sistema implica reconocer subsistemas con elementos más conectados internamente que externamente. Sin embargo, su identificación no es inmediata pues la delimitación precisa depende de la conveniencia, debido a elementos con interdependencias compartidas, aunque suelen existir subdivisiones claras. En estas subdivisiones son en la que se concentra la vida del grupo. Para Klein, las subdivisiones de la estructura social son los grupos y, por lo tanto, se tienen que identificar según la interacción que exista dentro de estos:

Tabla 2. Criterios para la identificación de un subsistema de la estructura social (grupo) según el tipo de interacción.

1er tipo de interacción	2do tipo de interacción
Interacciones de inmediata importancia para la supervivencia del grupo	Interacciones más remotamente relacionadas con la supervivencia
Una reacción o pocas reacciones serán reconocidas como legítimas	Se permite una gran variedad de respuestas
Existen fuertes sanciones contra la falta de la respuesta o reacción deseada.	Las sanciones son ligeras o nulas.
Las distinciones de status tienden a producirse cuando son muy urgentes los problemas que el medio crea a los grupos.	-----
Tienden a formarse los canales formales de comunicación (canales restringidos)	Los canales informales suponen un tipo de comunicación más libre
El poder, la autoridad y la necesidad como bases psicológicas para responder de la manera deseada.	La conformidad del grupo se determina a través del sentimiento de agrado y desagrado.

Fuente: Elaboración propia realizada a partir del libro de Josephine Klein (Estudios de los grupos, 1961, pág. 166.), 2025.

Dentro de la tabla se puede visualizar que existen dos tipos de interacciones, el primero del lado izquierdo se basa en dinámicas rígidas donde las normas suelen tener una mayor fuerza coercitiva por medio de sanciones y la regulación de conductas, también existen canales restringidos que limitan la información del grupo. El segundo del lado derecho, se genera a través de interacciones más volátiles, la conducta suele ser sancionada dentro del grupo en ocasiones, la transmisión de información es más libre y el acuerdo entre miembros se determinan desde una dimensión afectiva. Ante esto, Klein identifica lo siguiente:

Un grupo puede identificarse como una unidad relativamente discreta si se caracteriza en lo interno por un alto grado de interacción amistosa y por cierta comunidad de normas y, en relación con otros grupos, por un alto grado de interacción caracterizada por el poder o la necesidad, por el sometimiento a otros grupos o el dominio de otros grupos, por la utilización del otro grupo para la satisfacción de sus propias necesidades o por ser utilizado en esta forma por el otro grupo. Se recordará que las interacciones determinadas por la necesidad o el poder no producen mayor amistad entre las dos unidades interactuantes.

(págs. 165-166)

Por lo tanto, existen grupos que se distinguen unos entre otros debido al tipo de interacción que sucede dentro. En un sentido matemático, Klein intenta expresar esta distinción bajo las siguientes dos proporciones⁴⁵:

$$\frac{\textit{interacción amistosa}}{\textit{interacción forzosa}}$$

⁴ Estas proporciones se muestran representadas bajo proporciones de interacciones (conducta expresiva) que en las siguientes paginas se verán con mejor resolución.

⁵ La autora reconoce que la implementación de estas proporciones podría resultar complejas para aterrizarlas a nivel teórico. No serán importantes estas proporciones para esta investigación, sin embargo, es importante presentarlas para contextualizar el proceso teórico y metodológico de la diferenciación entre subsistemas para Klein.

y también:

interacción amistosa sin relación a la tarea
interacción hostil sin relación y relacionada con la tarea

Abonado a esto último, el texto también remite a que la sociedad puede estructurarse en una jerarquía lineal de poder⁶. Sin embargo, grupos con el mismo nivel de poder pueden diferenciarse por la falta de relaciones informales y amistosas entre ellos.

Ante las afirmaciones teóricas de Klein, se puede visualizar una concordancia con la teoría durkheimiana sobre el principio de diferenciación entre grupos y el reconocimiento de sistemas de valores propios en cada uno de ellos. Interesa más el trabajo de Klein puesto que ofrece una mayor riqueza de conceptos teóricos y metodológicos que se adaptan a los objetivos de este trabajo, por lo tanto será primordial esbozar a mayor detalle el cuerpo teórico del estudio de grupos de Klein.

3.2. Organización en los grupos

Desde medios deductivos, Klein pudo visualizar que los sistemas tienen ciertas características como el tamaño, el aislamiento y la rigidez que logran descubrir y analizar los procesos de los grupos pequeños como fenómenos sistemáticos (pág. 163). Esto se puede ver a lo largo de los primeros doce capítulos de su obra.

En el estudio de los grupos de Klein se encuentran supuestos que se acumulan a partir de las investigaciones de científicos de la época. Estos supuestos conforman todo su embalaje teórico-metodológico que comparten un enfoque de investigar a los grupos desde el estudio de la organización y los procesos que lo comprenden.

La organización se refiere a la forma en que un grupo se estructura para realizar una tarea, esto implica la diferenciación de roles y funciones entre los miembros del grupo, así como el establecimiento de patrones de comunicación e interacción y la realización de un fin mutuo (pág. 67). La organización es esencial para la eficacia del grupo, ya que

⁶ Estas líneas jerárquicas de poder responden a la connotación de diferenciación por status o por una autoridad funcional.

permite la coordinación de esfuerzos y la optimización del uso de los recursos a través de la búsqueda de un sistema de comunicación adecuado para la optimización del desempeño de la resolución de tareas dentro del grupo (págs. 84-85). Por ello, en la organización surge el desempeño del grupo en función de las características de cada miembro, características que están estrechamente relacionadas con la implementación de una serie de normas que definen qué, cómo y cuándo podría actuar cada miembro. Desde Klein, esta serie de normas (sistema de valores) se refiere a “las reglas, prácticas o morales, que conducen a considerar a una persona o a una acción como preferible a otra en una serie dada de circunstancias. Las normas son de gran influencia en la conducta individual” (pág. 86). Las normas, una vez establecidas, influyen en la conducta de los miembros del grupo de manera significativa, afectando aspectos como el juicio, la competencia, el nivel de aceptación y la percepción. La presencia o ausencia de normas, y el grado en que los individuos las conocen, moldean su comportamiento (pág. 94).

El estudio de los grupos de Klein dispone que los miembros del grupo son individuos en constante interacción unos de otros y es mediante la interacción donde crean sistemas de valoración que predisponen el que hacer y sentir de los individuos (págs. 86 y 87). Para Klein, estas normas no son reglas abstractas, son valores colectivos cargados de significado emocional para el grupo que se nutren a través de la interacción prolongada y la comunicación.

En los grupos, los miembros no solo interactúan, sino que también desarrollan sentimientos hacia los demás, las tareas que realizan y su entorno. Estos sentimientos implican preferencias que motivan al individuo a evaluar personas, acciones o situaciones. Esta evaluación se basa en un sistema de valores compuesto por normas que guían las preferencias en situaciones específicas. Las normas se construyen y refuerzan a través de las interacciones sociales, moldeando la percepción, el juicio, las metas personales e incluso la competencia individual. Esto describe cómo un sistema de valores, arraigado en el marco moral, social y contextual del individuo, influye en la evaluación y la toma de decisiones. Este sistema se basa en normas, que son principios internalizadas que guían las preferencias y acciones. Las normas no son estáticas, sino que se construyen y refuerzan a través de la interacción social, moldeando la percepción,

el juicio y las metas personales. En otras palabras, la evaluación y acción de las opciones no es aleatoria, sino que está guiada por un conjunto de normas internalizadas basadas en los sentimientos de los miembros del grupo que se desarrollan a través de la interacción social. Estas normas actúan como un filtro que influye en cómo se interpreta la realidad y se toman decisiones;

Los miembros que interactúan en un grupo tienen sentimientos: sentimientos respecto a los demás, acerca del trabajo que desempeñan, entorno a otras muchas cosas. Implícita en estos sentimientos hay una escala de preferencias: se prefiere un objetivo a otro, un método a otro, una persona a otra. Aunque estas preferencias pueden relacionarse entre sí de una manera muy compleja e inclusive pueden ser inconsecuentes en algunas ocasiones, impulsan al individuo a valorizar, a establecer comparaciones entre personas, o cosas, o actos, en términos de mejor o peor.

La autora añade en la misma página:

El hecho de que un hombre valore sus propios actos y los de los demás como mejores o peores, que apruebe un acto o una acción proyectada, depende de todo un sistema de valores, de su marco moral de referencias, de su contexto social y físico. Este marco está compuesto de "normas"; los actos o los actores se valorizan por referencia a las normas del individuo... Las normas se adquieren mediante interacciones de las demás personas. Se aprenden.

(pág. 86)

Y también:

Cuando forma parte de un grupo, una persona considera sus actos respecto a los demás del grupo. Aprende a conformarse a sus deseos y a su manera de vivir. Sus maneras de ser son valiosas para el individuo; las hace suyas, las interioriza y se amolda a ellas. O bien son concebidas como presiones externas, a las que debe ceder, para lograr otros fines. A estas presiones, interiorizadas o no, les llamamos normas.

(pág. 87)

Desde esta perspectiva, las normas rigen la conducta del individuo desde el grupo y el grupo define a las normas desde los sentimientos⁷, esta fuerza coercitiva se interioriza en el individuo debido a la capacidad de aprender experiencias anteriores que se asemejan a las experiencias vividas en el grupo, si la semejanza de la situación dentro del grupo es parecida a las experiencias pasadas, entonces el individuo será más perceptible a adaptarse en el grupo (pág. 88).

Con todo esto, se puede apreciar que la *red* es la forma de estructuración en donde cada individuo intercambia información por medio de canales de comunicación, diferencia sus roles y funciones, y organiza el que hacer de cada individuo desde un sistema de valores (normas); “una red se define como un sistema de enlaces entre los miembros que utilizan todos los canales de comunicación disponibles” (pág. 51).

En esa misma página la autora añade:

Si encontramos, pues, una diferenciación -diferencias en la conducta de los miembros que nos permitan distinguir entre unos y otros- tiene que haber surgido en el curso de la transmisión de la información y se deberá a las características de la red únicamente.

Por lo tanto, esta diferenciación que comenta Klein es aquella que habría que descubrir a partir del tipo de red que se visualiza en un grupo. En el estudio de los elementos básicos para la descripción de la estructura del grupo, los miembros y los canales de comunicación determinan la *red/estructura* del grupo. Para Klein la red es lo siguiente: “...una red se define como un sistema de enlaces entre los miembros que utilizan todos los canales de comunicación disponibles; una estructura es una red en la que algunos canales no son utilizados...” (pág. 50). Esta red/estructura es aquella que se moldea a través de la transmisión de la información, descubriendo así las funciones de los miembros, su composición y la organización del grupo. Cuando Klein se refiere a las

⁷ Más adelante se verá que los sentimientos representan una dimensión expresiva de los sistemas de valores.

funciones, se trata sobre la función directiva que tiene un miembro del grupo para obtener lo que desea mediante los demás miembros;

“La capacidad para extraer de otros, en forma gradual y voluntariamente por parte de estos, una respuesta deseada, es un elemento esencial de la definición de conceptos tales como, el "status", el "control", la "influencia, la "autoridad", el "dominio". Estos términos se refieren a diversas maneras o diversos contextos en los cuales se ejercita esa capacidad para obtener una respuesta determinada”

(pág. 20)

Por lo tanto, para Klein, los términos de status, control, poder, influencia, autoridad o dominio, representan una misma idea generalizada sobre obtener una respuesta deseada de otro miembro del grupo.

Ante esto, la autora inglesa identifica tres tipos de grupos que se visualizan desde la red/estructura y la diferenciación:

1) el grupo en el cual la diferenciación entre los miembros se basa en el uso abierto de la fuerza o la amenaza de su empleo; 2) grupos que se diferencian de acuerdo con la autoridad funcional, en los cuales la autoridad surge de la naturaleza de la tarea a realizar y queda investido de ella, en consecuencia, el sujeto reconocido como el más capaz de realizar esa tarea; y 3) grupos diferenciados por una autoridad estatuida, en los cuales un sujeto ejerce permanentemente la autoridad, más o menos independientemente de la situación del grupo.

(pág. 20)

3.2.1.Diferenciación por autoridad funcional

En el primer tipo de grupo, Klein no ahonda mucho en este puesto que especifica que la diferenciación del grupo mediante la fuerza se encuentra en condiciones poco frecuentes

como en el reino animal⁸. Por consiguiente, el segundo y el tercer tipo de grupo conviene presentarlos más a detalle.

En la Forma 1 se puede observar un ejemplo del segundo tipo de grupo que se presencia mediante la red de la diferenciación de los miembros por medio de una autoridad funcional. En grupos donde la autoridad se basa en la función, el individuo más calificado para una tarea específica es reconocido como líder. Este tipo de liderazgo⁹ es natural y emerge de la necesidad de resolver problemas de manera eficiente, provocando así la diferenciación (pág. 20). Desde esta perspectiva, la diferenciación no es más que una valoración coercitiva; “la valoración de un hombre relativa a la valoración de otros miembros del grupo” (Homans, 1950, pág. 140 como se citó en Klein, 1967). Aquí la diferenciación dentro del grupo se mantiene por las diferencias de capacidad para resolver los problemas que afectan al grupo y que puedan amenazar su supervivencia (pág. 26). Es por eso que un miembro puede adquirir autoridad sobre otros al demostrar habilidades útiles para el grupo mientras este las utilice; más atinadamente, “la capacidad puede prestar autoridad a un individuo” (pág. 24).

Sobre esta misma línea, el cómo se define la estructura (red) del grupo está sujeta a las capacidades de sus miembros para resolver problemas y la transmisión de información¹⁰ de los más capacitados a los menos capacitados, esta red suele presentarse en orden jerárquico de permanente dirección cuando las capacidades de los miembros del grupo son sencillas y semejantes;

Quando el liderazgo corresponde al ejercicio de una capacidad, es posible que se desarrolle una jerarquía simple en la que los más capacitados comuniquen las órdenes a los menos capacitados, suponiendo que la tarea sea sencilla y sólo requiera el ejercicio de una capacidad.

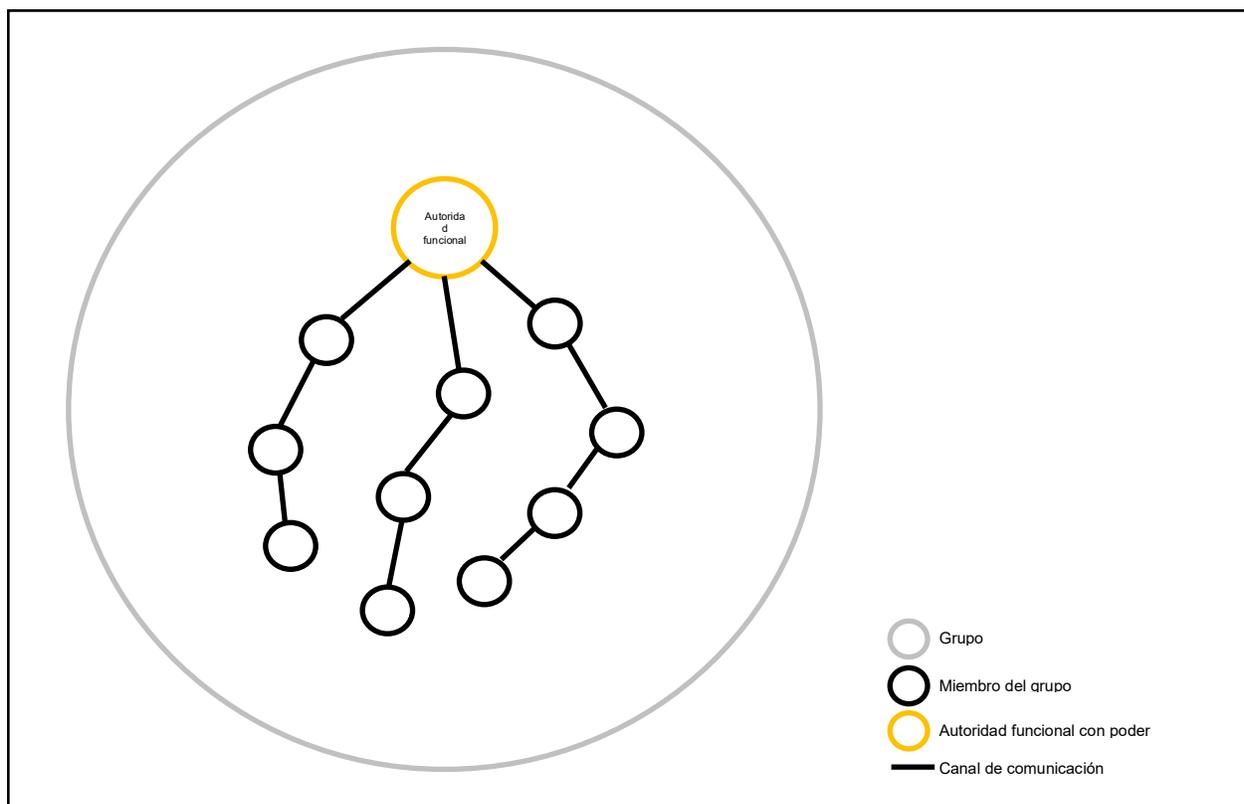
⁸ Véase página 20 del libro presentado para aclarar mediante un ejemplo este tipo de grupo.

⁹ En Klein se puede encontrar que el liderazgo es definido como “la capacidad para obtener la respuesta deseada con la cooperación voluntaria de los otros” (pág. 25).

¹⁰ Esta transmisión de información se origina desde un sistema de comunicación restringida o informal. En el primer caso, la información se transmite por canales restringidos en donde se excluye a los miembros en la toma de decisiones debido a las normas que se presentan dentro (pág. 150).

La red de un grupo determinado que se diferencia a partir de una autoridad funcional se estructura desde la autoridad “hacia abajo”. Los canales de información exponen las relaciones entre los individuos, su jerarquía se presenta cuando las tareas y capacidades del grupo son sencillas y semejantes; reduce la eficacia del grupo al demorar la transmisión de información (pág. 31).

Forma 1. (Red/estructura) Organización del grupo por medio de la diferenciación a partir de una autoridad funcional.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir del capítulo II del libro de Josephine Klein (Estudios de los grupos, 1961), 2025.

Por otro lado, también se identifica que habrá tareas más complejas y, por lo tanto, habrá miembros que poseen la misma o mayor capacidad de resolverlas, por lo que habrá más de una autoridad funcional a lo largo de la vida del grupo. Ante esta situación, Klein

reconoce que los grupos trabajan de mejor forma cuando los miembros reconocen sus capacidades y pueden reconocer la lógica de la situación de la tarea compleja, por ende, Klein comenta:

Cuando, por el contrario, la tarea es tan complicada que se requieren diversas capacidades en las diferentes etapas, no hay ninguna razón a priori para suponer que la excelencia en todas esas capacidades recaiga en la misma persona. Por tanto, la jerarquía que ordena (que es también la que suministra información y, más generalmente, la red de comunicaciones) variará con las necesidades del grupo. Si el problema es "plenamente complejo" todos los miembros del grupo darán en algún momento información (u órdenes) a los demás miembros del grupo. En estas circunstancias es imposible identificar una diferenciación jerárquica permanente.

(pág. 26)

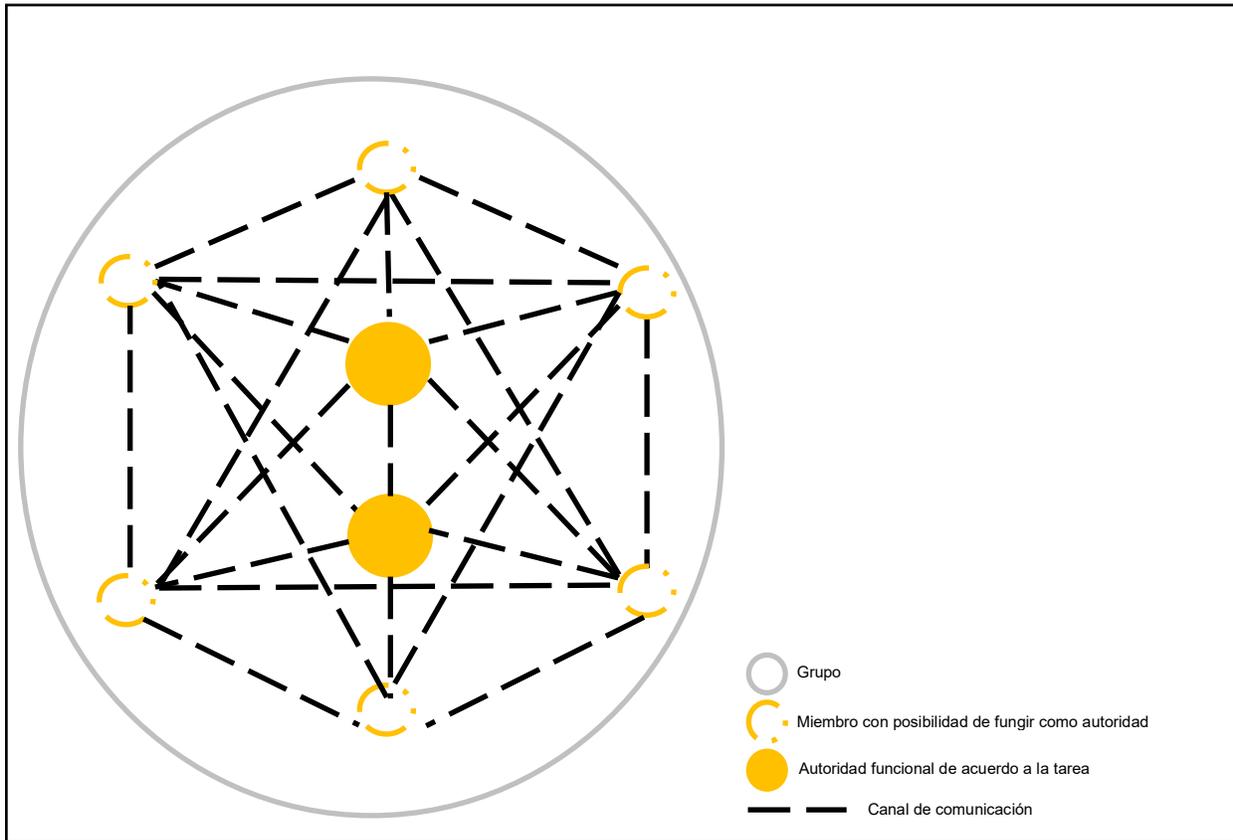
Junto con lo anterior, este tipo de red de organización se puede ejemplificar con la Forma 2. Como se había mencionado, en una red donde la diferenciación de los grupos se estructura desde diversas autoridades funcionales en razón de una tarea compleja, los miembros tienen la posibilidad de ejercer como autoridad funcional solo si su capacidad para resolver el problema es efectiva, por lo tanto, debido a que en la vida del grupo se presentan diversas tareas, la red del grupo será cambiante en función de esta razón; el sistema de transmisión de información se mediará por medio de canales de comunicación dependiendo a lo que el grupo le sirve mejor (pág. 67).

En resumen, la diferenciación de un grupo por la autoridad funcional se presencia en la siguiente:

Describimos grupos en los que cada miembro tenía autoridad: uno podía obtener de los demás la respuesta que deseaba si los demás reconocían que éste sabía más acerca del problema que ellos. Esta autoridad de los miembros es funcional. El miembro la logra en virtud de su capacidad, en situaciones específicas que demandan su capacidad y porque es un experto se le otorga esa autoridad.

(Klein, 1961, pág. 32)

Forma 2. (Red/estructura) Organización del grupo por medio de la diferenciación a partir de varias autoridades funcionales.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir del capítulo II del libro de Josephine Klein (Estudios de los grupos, 1961), 2025.

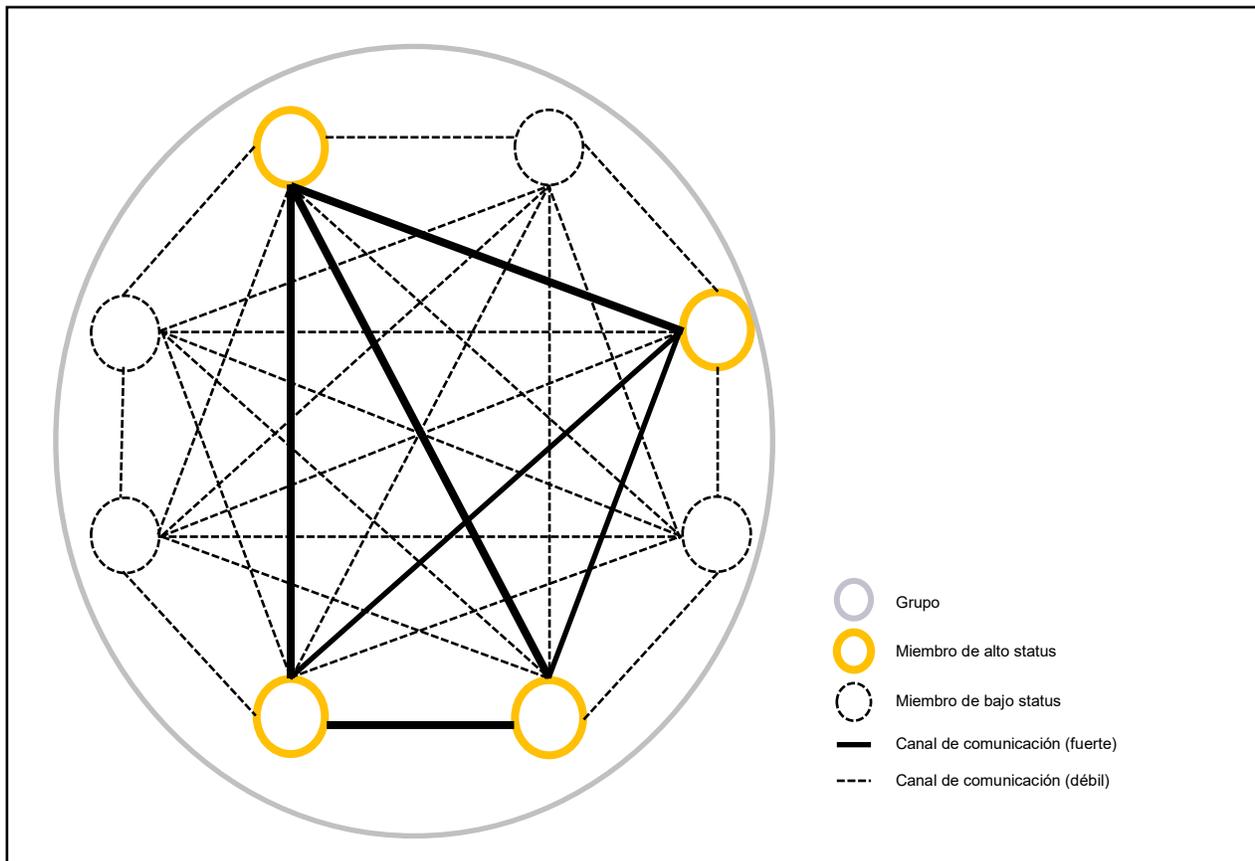
3.2.2. Diferenciación por status

En un tercer tipo (forma 3), Klein propone la diferenciación de los miembros de un grupo a partir de la autoridad por status. Este tipo reconoce implementar estructuras (red) y canales estatuidos permanentes a través de la capacidad de provocar en otros una reacción deseada (poder) sin relacionarse con una función específica; “En estas circunstancias, los miembros diferirán permanentemente por el grado en que poseen la capacidad para provocar en otros una respuesta deseada y esta capacidad no se relaciona” (pág. 32). Por lo tanto, la diferenciación aquí se basa desde el status¹¹, este

¹¹ Al igual que el poder, el status se define como “la capacidad de obtener la reacción deseada de los demás” (pág.34).

status da la capacidad de situar a los individuos en una red a través de los canales de comunicación, su recurrencia y los lazos de amistad que se crean en la interacción del grupo.

Forma 3. (Red/estructura) Organización del grupo por medio de la diferenciación a partir de una autoridad por el status.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir del capítulo III del libro de Josephine Klein (Estudios de los grupos, 1961), 2025.

En este tipo de red/estructura de un grupo, el status se origina a partir de un sistema de valores (normas) equivalentes a la valoración de las simpatías y antipatías que tienen los miembros. Ya se comentaba anteriormente que los sentimientos pueden ser considerados normas en el sentido de que influyen en la evaluación y las preferencias de los individuos dentro de un grupo. Los sentimientos, como las normas, implican una jerarquía de preferencias, donde ciertos objetivos, métodos o personas se priorizan sobre otros. Estas preferencias, arraigadas en el marco moral y social del individuo, guían la

evaluación de personas, acciones o situaciones en términos de simpatías y antipatías. Los sentimientos surgen de un sistema de valores que se compone de normas, las cuales se definen de manera amplia como prácticas y principios internalizados. Estas normas, que incluyen los sentimientos, guían la preferencia por una opción sobre otra en situaciones específicas.

Para su estudio, en una forma de categorizar estos sentimientos desde las antipatías y simpatías, Klein visualiza la determinación del status a partir de enlaces de amistad. En este contexto, la amistad es el resultado de compartir ideas y valores en el grupo. Los individuos con similares ideas se atraen el uno al otro y son más propensos a volverse amigos. Este entendimiento compartido y la búsqueda de objetivos comunes alienta un sentido de pertenencia y de soporte mutuo el cuál fortalece el vínculo entre los individuos y contribuye a la cohesión de los miembros del grupo (págs. 100–101). Esta postura ve los sentimientos y la amistad como parte del sistema de normas que influyen en la evaluación y las preferencias dentro de un grupo; “Las normas son sentimientos. Las generalizaciones válidas para los sentimientos son válidas para las normas” (pág. 116).

Desde este abordaje de la diferenciación a partir del status, se analiza cómo las preferencias y antipatías personales pueden influir en la autoridad por el status. Los miembros populares o influyentes pueden obtener un status más alto debido a su posición en la red de comunicación del grupo, lo que les permite controlar el flujo de información y las decisiones. Las diferencias en la disposición de los miembros para hacer sugerencias pueden afectar la autoridad por el estatus. Los miembros que hablan más o que se perciben como más productivos pueden ganar un estatus más alto, incluso si sus contribuciones no son necesariamente las más valiosas (pág. 116).

Estas ideas llegan a los siguientes acercamientos: quien tiene más canales de comunicación y mayor transmisión de la información se le denominará una persona de alto status. Por otro lado, un miembro quien tenga canales de información más limitadas o casi nulas, será alguien de bajo status; “... una persona a la que los demás no escuchan es, por definición, de bajo status” (pág. 34). En el funcionamiento del status dentro de un grupo, quienes participan en más canales de información y se erigen como miembros

donde se centraliza la información son aquellos que tienen un mayor status. Esta afirmación precisa que una persona que tiene una mayor habilidad social para platicar, empatizar, socializar, conectar con los discursos de otros, etc., puede posicionarse en un alto status dentro de la red al tener mayor acceso fácil y directo a los canales de información; “Una persona hábil en las relaciones sociales y, por tanto, capaz de obtener fácilmente la simpatía de los demás miembros ganará probablemente en status por la posición que su popularidad le facilitará en la red de comunicaciones del grupo.” (pág. 35).

Es a partir de esta postura de la diferenciación de los miembros de alto status y de bajo status que Klein presentan a los lazos de amistad y simpatía como aquellos canales de comunicación que definen tanto la estructura como el status dentro del grupo; “...los lazos de la amistad pueden hacerse casi idénticos a los canales de comunicación y definir, al mismo tiempo, tanto la estructura como el status dentro del grupo” (pág. 35). Dichos canales¹² llegan a reflejar el poder/status que tienen los miembros y sus relaciones, mientras unos miembros llegan a tener canales de comunicación más fuertes debido por sus lazos de amistad, otros tenderán a tener unos más débiles debido a sus antipatías con ciertos miembros. Por lo tanto, la autoridad por el status se relaciona con la estructura de comunicación del grupo.

Cuando la comunicación se restringe o se vuelve jerárquica, los miembros con mayor estatus tienen más influencia sobre los demás, independientemente de su capacidad; las preferencias y antipatías personales pueden influir en la autoridad por el estatus. Los miembros populares o influyentes pueden obtener un estatus más alto debido a su posición en la red de comunicación del grupo, lo que les permite controlar el flujo de información y las decisiones. Las diferencias en la disposición de los miembros para hacer sugerencias pueden afectar la autoridad por el estatus. Los miembros que hablan

¹² En la tabla de criterios para el reconocimiento de subsistemas (grupos) según la interacción se había visto que los canales restringidos se encuentran más recurrentes en una red por diferenciación de status. Sin embargo, también reconoce que la amistad es un canal informal porque comunica a miembros “por fuera” del sistema de comunicación.

más o que se perciben como más productivos pueden ganar un estatus más alto, incluso si sus contribuciones no son necesariamente las más valiosas.

Klein, en el contexto del estudio de grupos pequeños, observa una fuerte conexión entre las normas del grupo y cómo se sienten los miembros entre sí pues quienes siguen las normas del grupo tienden a ser más populares;

Los individuos con ideales semejantes simpatizan entre sí y probablemente escogerán al mismo tipo de líder. Todos los miembros se valoran entre sí en función de una supuesta personalidad ideal que todos pretenden lograr. Cuanto más corresponda una persona a las normas ideales del grupo, más popular será probablemente, ya que representará el tipo de persona que todos los miembros querrían ser

(Klein, 1961, pág. 100)

Esta popularidad nace de la interacción entre los miembros, puesto que, mientras más interactúan, más perciben a los miembros que se ajustan a su propia moral y por lo tanto más definidos son los sentimientos de los miembros entre sí. En estas interacciones surgen simpatías y antipatías que reflejan el nivel de “amistad” que tienen entre sí; por lo tanto, el miembro con más popularidad tendrá la capacidad de relacionarse con un sentimiento más simpático porque se sigue adaptándose a las normas del grupo, el más popular se posicionará en un lugar del status más alto;

El hecho de que un miembro popular del grupo se encuentre en el centro mismo de los canales de comunicación significa también que puede sondear la opinión en el grupo mejor que otros miembros. Tendrá más penetración acerca de los sentimientos de los demás miembros del grupo. Una persona hábil en las relaciones sociales y, por lo tanto, capaz de obtener fácilmente la simpatía de los demás miembros ganará probablemente en status por la posición que su popularidad le facilitará en la red de comunicaciones del grupo.

(Klein, 1961, pag.35)

Resumiendo, la diferenciación por el status se basa en la capacidad de influir en otros, sin estar ligada a una función específica. El status se origina de un sistema de valores o normas que reflejan las preferencias de los miembros del grupo, estas preferencias

actúan como normas al influir en cómo se evalúa a los individuos. Para estudiar esto, Klein propone usar las amistades como indicador pues las personas con ideas afines se atraen y forman amistades, lo que refleja la posición de los miembros del grupo a partir de los canales de comunicación dentro.

3.3. Procesos de la vida del grupo

Durante el apartado anterior se pudo identificar como se organizan los grupos en función de principios de diferenciación, el primero era a razón de la fuerza, el segundo desde la autoridad funcional y el tercero desde el status. Ahora bien, para poder comprender los procesos que mantienen la vida del grupo, y dar explicación a los objetivos específicos de este trabajo es preciso mencionar lo que Klein denomina como el *mantenimiento del sistema latente*.

Primero hay que recordar que para Klein, el grupo es un sistema. Un grupo se define como un sistema donde sus miembros interactúan más entre sí que con el exterior, influyendo mutuamente en sus conductas. Aquí el grupo mantiene un equilibrio que neutraliza fuerzas desestabilizadoras¹³. Para su mantenimiento, existen procesos equilibrantes que limitan cambios radicales y preservan la estructura del grupo, evitando su desintegración. Estos procesos son clave para entender cómo los grupos resisten transformaciones destructivas y mantienen su naturaleza colectiva (pág. 154). A estos procesos que mantienen el equilibrio, Klein los define y enumera en tres: 1) Conducta expresiva, 2) Conducta adaptativa y 3) Toma de decisiones.

3.3.1. Conducta expresiva

La conducta expresiva es un proceso (dimensión) que incluye áreas socioemocionales del grupo como la reintegración y la reducción de la tensión entre miembros. Se podría

¹³ A este mantenimiento del sistema latente, Klein también se referencia como la supervivencia del grupo.

considerar a la conducta expresiva como la manifestación de un sentimiento básico que puede ser positivo¹⁴ o negativo¹⁵, este sentimiento básico está construido a partir de un marco total de referencias (pág. 129), dicho marco es el que ya se comentó con anterioridad, el sistema de valores. Por lo tanto, se puede definir como aquellas acciones que reflejan emociones, simpatías o antipatías entre los miembros, sin estar directamente vinculadas a la ejecución de tareas específicas (págs. 118-120). Esta se divide en dos categorías: 1) la conducta expresiva positiva, que incluye gestos de solidaridad, risas, elogios o expresiones de satisfacción por pertenecer al grupo con el criterio principal de la falta de relación con la tarea basada en la amistad y 2) la conducta expresiva negativa, que abarca desde el silencio deliberado hasta la hostilidad pasiva, la indiferencia o la dedicación a actividades ajenas al propósito grupal (pág. 122).

Klein también realiza una distinción entre el sistema interno y el sistema externo del grupo. El primero corresponde a la dimensión socioemocional, donde se gestan las relaciones afectivas y los valores compartidos; el sistema interno es “—la medida en que los miembros interactúan en formas no requeridas por la tarea a realizar—”(pág. 107). Así mismo:

La interacción en la dimensión expresiva es interacción en el sistema interno; es creada por la elaboración que hace el grupo del patrón de interacción establecido por el sistema externo y consiste en una interacción por encima de la requerida por la tarea a realizar.

(Klein, 1961, pág. 121)

Por otro lado, el sistema externo se relaciona con las interacciones funcionales necesarias para la supervivencia del grupo, como la adaptación al *medio* o la realización de tareas: “La interacción en las áreas de trabajo se establece según la naturaleza de la tarea y las necesidades de la situación en la que se encuentra el grupo; por el sistema externo, en una palabra” (pág. 121). La tensión entre ambos sistemas es clave: mientras

¹⁴ Se expresan a través de la amistad, la satisfacción por la tarea y el grupo.

¹⁵ Se expresan a través de la hostilidad, el desagrado por la tarea, el grupo o los miembros.

el sistema externo prioriza la eficiencia, el interno sostiene la cohesión a través de la amistad y las normas comunes.

En el mismo sentido, en la conducta expresiva existen recompensas emocionales, como la amistad o la realización de objetivos colectivos, que actúan como incentivos para mantener a los miembros comprometidos. La satisfacción de colaborar con personas afines o el uso de un lenguaje común, refuerzan la identidad grupal. Sin embargo, cuando surgen incentivos negativos¹⁶ que producen distanciamiento entre los miembros, estos incentivos favorecen la insatisfacción de los miembros e incluso puede desencadenar conductas hostiles o su deserción del grupo. Estas recompensas nacen del sistema de valores (pág. 124). La función de estas recompensas es intensificar la cohesión en el grupo. La cohesión grupal depende, en gran medida, del equilibrio entre estas fuerzas, por lo tanto, la amistad y los valores compartidos facilitan la comunicación y la colaboración, mientras que la desintegración suele iniciarse con la acumulación de interacciones negativas, como el rechazo o la falta de reciprocidad.

En sí, la conducta expresiva permite entender cómo los sentimientos, gestionados a través de las normas y recompensas, determinan si un grupo está unido o fragmentado. La supervivencia del grupo depende tanto de su capacidad para adaptarse al sistema externo como para reforzar el sistema interno y cohesionar a los miembros del grupo. En la continua supervivencia del grupo al medio, el grupo tiende a ajustarse a su medio. Esta oración mantiene un sentido en tanto que el grupo debe ajustarse y adaptarse cuando el medio cambia. A este comportamiento de cambio en función del medio, Klein lo llama conducta adaptativa.

3.3.2. Conducta adaptativa

La conducta adaptativa funciona como un proceso dinámico donde el grupo adquiere, almacena y combina información para responder a desafíos externos. Esta adaptación depende críticamente de la comunicación libre, que permite transmitir datos, evaluar

¹⁶ Como restricciones de libertad, estructuras jerárquicas rígidas o desigualdades en las retribuciones.

riesgos y priorizar acciones. Así, Klein identifica dos funciones que son importantes para la conducta adaptativa: el acceso directo a las fuentes de información y el acceso indirecto a ellas (pág. 132).

Para el acceso directo de las fuentes de información, las *células abiertas* son quienes recopilan y comparten conocimientos externos. Estas células permiten al grupo adoptar técnicas provechosas, mantenerse informado sobre expectativas del medio y ajustar sus estrategias para mejorar su eficacia y supervivencia; “Estas [células abiertas] aportan información desde el exterior al grupo, de modo que los miembros puedan estar bien informados acerca de las demandas del medio” (págs. 132-133). A su vez, en el acceso directo también existe el experto; “Otro tipo de célula es el experto, el individuo que tiene una capacidad, generalmente adquirida de otra parte, la que pone a disposición del grupo” (pág. 133). Este experto es un miembro con conocimientos especializados de la demanda del medio. Cuando los miembros participan en el proceso de recopilación y evaluación de información desde estas dos formas de acceso directo, es más probable que se comprometan con los objetivos del grupo y apoyen las decisiones del grupo.

Por otra parte, también se tiene un acceso indirecto a la información. Esta sucede cuando la capacidad de un miembro puede influir en el acceso del grupo a la información y los recursos. Los miembros que tienen acceso indirecto a los recursos pueden desempeñar un papel importante en el proceso adaptativo al ayudar al grupo a identificar y evaluar posibles soluciones a los problemas (pág. 135).

Junto con todo lo anterior, la conducta adaptativa es un proceso vital para la supervivencia grupal. Se sustenta en una comunicación fluida, estructuras flexibles y liderazgos que equilibren eficiencia con participación. Cuando el grupo logra integrar información externa, corregir errores internos y mantener la cohesión a través del diálogo, no solo sobrevive a cambios, sino que evoluciona de manera sostenible. La adaptación es la habilidad del grupo para aprender colectivamente y transformarse ante un entorno en constante movimiento.

3.3.3.Toma de decisiones

En un tercer lugar, tenemos la toma de decisiones como una conducta instrumental que dimensiona el control en el grupo. La toma de decisiones es un proceso complejo que está influenciado por una variedad de factores, incluyendo los valores del grupo y la información acumulada;

Los valores y el conocimiento forman, en conjunto, el marco de referencia en función del cual se prefiere una actividad o una persona a otra en determinadas circunstancias. Con frecuencia los valores se consideran como fines; los fines son valores desde el punto de vista de lo que debe realizarse

(Klein, 1961, pág. 139)

Por lo tanto, un marco de referencia, establece una jerarquía de objetivos y valores. Los más importantes encabezan la lista, y los menos importantes se utilizan como herramientas para lograr los principales. Es decir, “los fines determinan los medios que deben usarse” (pág. 139).

Es con esta aclaración que Klein presenta, la toma de decisiones sirve como una conducta instrumental, voluntaria y orientada hacia un fin, destacando la importancia del control en el proceso de toma de decisiones. El control se refiere a la capacidad de algunos miembros para influir en las decisiones de otros¹⁷. “En la categoría de control colocamos todas las sugerencias y direcciones respecto de lo que debe hacerse y de quién debe hacerlo” (pág. 140). Su resultado propone que el control comprende una proposición de actuar de una manera determinada, su ejecución depende de la reacción positiva del grupo al manifestarse como un acuerdo o decisión de esa proposición, por lo tanto, el control influye para que se alcance un consenso grupal.

Al analizar el control del grupo como proposiciones para llegar a un acuerdo, se puede encontrar que la toma de decisiones en un grupo revela su estructura, especialmente en cuanto a valores compartidos y distribución de poder. No se trata de elegir los mejores

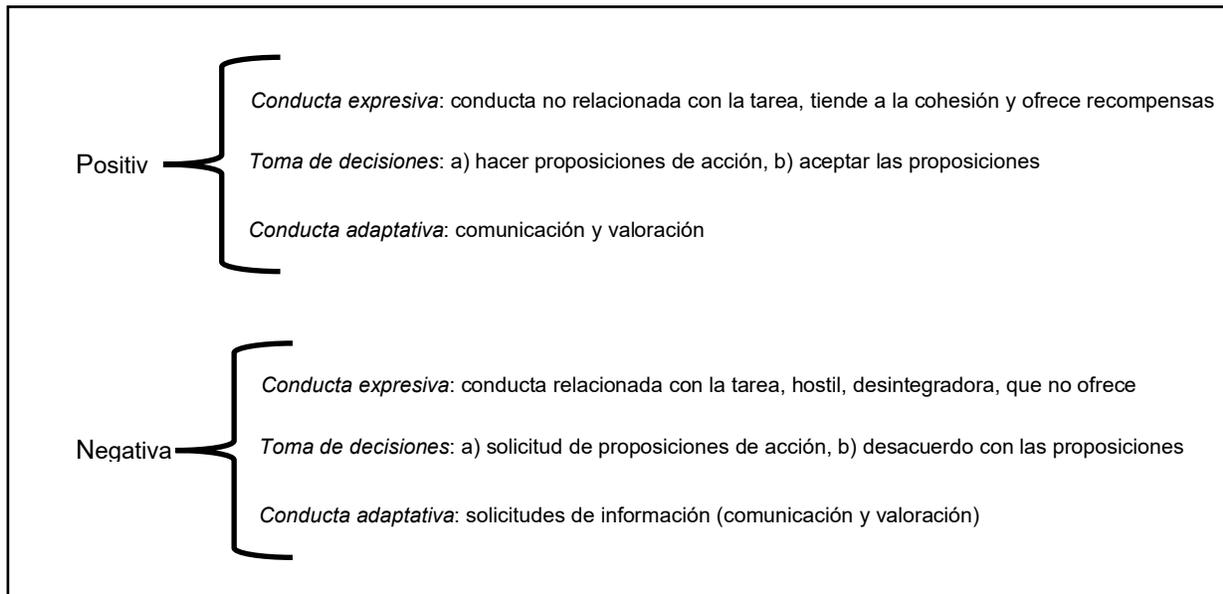
¹⁷ Con esta definición se precisa con más firmeza que las categorías de status, poder y control son categorías con un mismo significado que se diferencian a partir del contexto semántico que se utilicen.

medios, sino de alcanzar un acuerdo grupal. Este acuerdo depende de quién controla la decisión y si existe una visión común. La participación de todos y la coincidencia en valores son clave para un proceso efectivo (pág.140). Estas palabras solo refuerzan la idea de que el control se puede ejercer de diversas formas, más específicamente se presencia a partir del uso de las recompensas, de la comunicación restringida, de la conducta expresiva positiva/negativa.

Por todo esto, el control es un reflejo de la estructura del grupo presentado por el status, el control y toma de decisiones dentro del grupo; quienes tienen la capacidad de obtener la respuesta deseada de otros miembros (poder) son quienes suelen ejercer con más determinación la toma de decisiones de los actos vistos en la vida del grupo.

Desde estos tres procesos se toma el esquema teórico-metodológico de Klein para simplificar las dimensiones que permiten medir los procesos de la vida de grupo (pág. 155):

Forma 4. Esquemas teórico-metodológico de Klein para simplificar las dimensiones que permiten medir los procesos de la vida de grupo.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir de la propuesta teórica-metodológica de Josephine Klein (Estudios de los grupos, 1961, pág. 155), 2025.

3.4. Mantenimiento del sistema latente

Desde estos procesos de la vida del grupo donde su supervivencia se basa en la permanencia del grupo en el medio y la continuidad de las cualidades que lo reconocen como diferente a otros grupos (pág. 153), existen mecanismos equilibrantes que actúan en contra de lo que llama Klein como proceso de auto-frustración. Este proceso de auto-frustración aparece cuando una actividad que pertenece a uno de los tres procesos que se habían mencionado (conducta expresiva/ toma de decisiones/ conducta adaptativa) afecta la actividad de otro proceso, haciendo que el progreso del segundo proceso se retrase y lo detenga; el proceso de auto-frustración “determina tendencias en el grupo que, si no se controlan, desintegrarían eventualmente el grupo...” (pág. 154).

En esencia, un grupo pasa por ciclos de adaptación a su entorno, toma de decisiones y expresión de emociones. Cuando surge la necesidad de una interacción diferente entre los mismos, visto con anterioridad, el grupo debe cambiar de interacción o arriesgarse a su supervivencia al saturar al grupo del proceso. En este sentido, la tensión sirve como una señal de advertencia, lo que lleva al grupo a cambiar su actividad antes de que se intensifique demasiado (pág. 160).

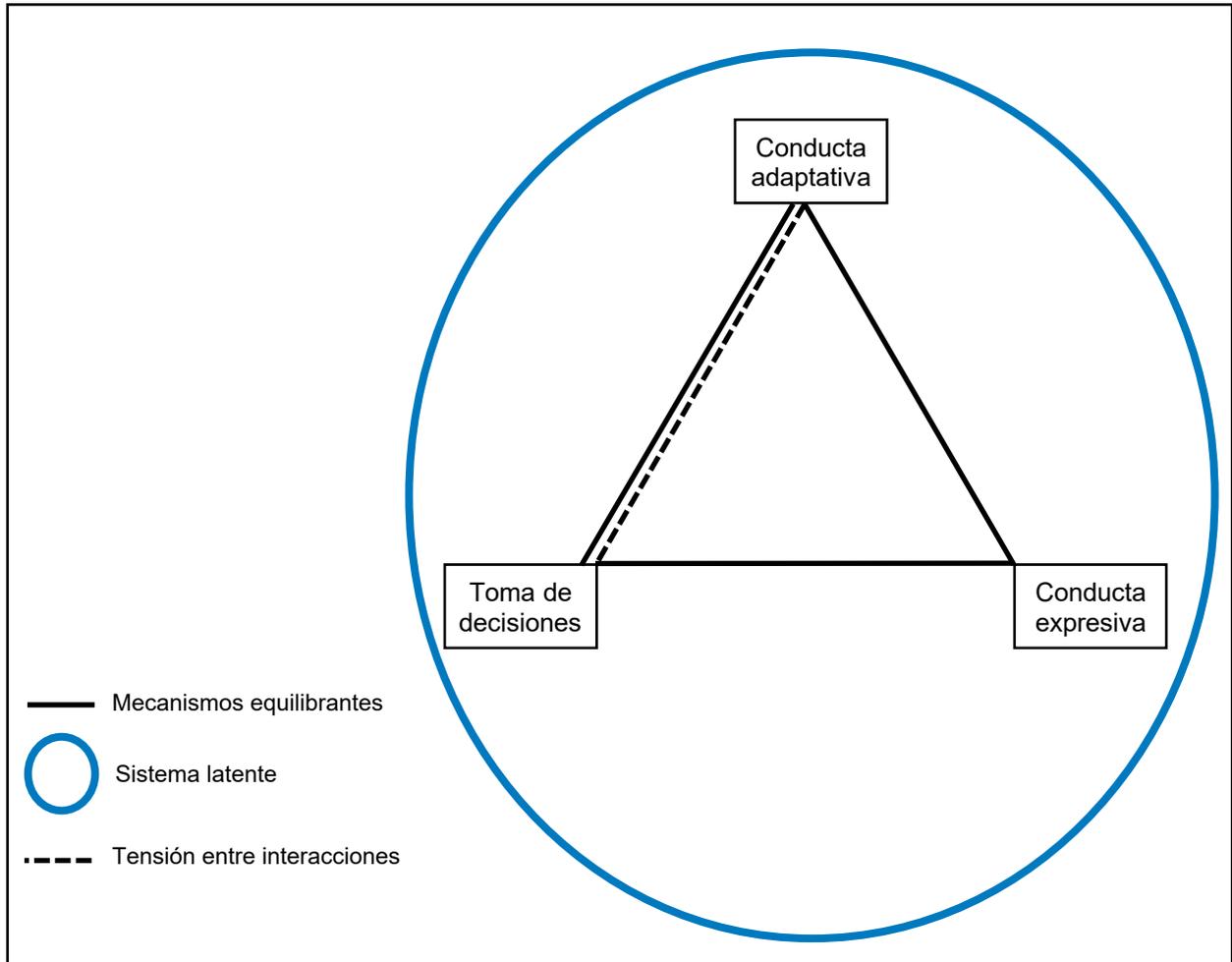
Este equilibrio entre los diferentes tipos de interacción es crucial para mantener el sistema latente del grupo, es decir, su identidad única que lo distingue de los demás grupos¹⁸;

Al tipo de grupo que ha constituido hasta entonces lo llamaremos el sistema latente del grupo. El sistema latente —el que lo distingue del medio y lo convierte en un fenómeno único y podríamos decir que le da integridad— es, pues, un sistema de equilibrio. Si no hubiera tensión o necesidad de adaptación, el grupo esencialmente dejaría de existir como una entidad distinta.

(Klein, 1961, pág. 160)

¹⁸ En la Forma 5 se puede observar de manera más concisa el mantenimiento del sistema latente.

Forma 5. Mantenimiento del sistema latente.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir del libro de Klein (Estudios de los grupos, 1961), 2025.

4. Consideraciones finales

Las propuestas teóricas vistas en los primeros dos apartados no ofrecen un panorama extenso sobre el estudio del taxista y del transporte público. La propuesta durkheimiana del grupo profesional arroja un concepto que sirve como una determinación para el estudio de grupos desde su lógica interna (reglas y normas), sin embargo, se encuentra en Josephine Klein una mejor respuesta teórica ante el estudio de los grupos. A partir de los objetivos de este trabajo, desde la teoría de Klein interesa realizar un análisis científico identificando a la organización de un grupo de taxistas desde la red/estructura

del grupo, ya sea desde la diferenciación del grupo a partir de la autoridad funcional o la diferenciación por status. Así mismo, conviene identificar los procesos dentro del grupo que corresponden a las normas y las reglas; la adaptación del grupo en el medio y el control del grupo sobre sus integrantes. Para ello, la red/estructura, la conducta adaptativa, la rutina, el sistema de valores, el proceso de toma de decisiones y la diferenciación del grupo serán los conceptos que ayudarán a identificar lo que se quiere estudiar.

A pesar de que la teoría de Klein nos aporta suficientes herramientas para comprender los procesos que suceden dentro de un grupo, su concepto de *medio* engloba todo el ambiente fuera del grupo, todo aquello que hace que el grupo se adapte. En la parte introductoria se identifica que el trabajo y la forma de organización de los taxistas queda sujeta a imposiciones estatales y municipales como la Ley de Movilidad y Transporte de Hidalgo. Por lo tanto, y para efectos de este trabajo, se tomará la normatividad dentro de tres niveles (nacional – estatal – municipal) para abordar al medio como un contexto legal en donde el grupo de taxistas está envuelto.

Capítulo 2. Normatividad en el transporte público

Como ya se ha mencionado, en la regulación del transporte público y del trabajo de los taxistas, existe una normatividad que busca garantizar un servicio público seguro y eficiente, sin embargo, estas normatividades generan conflictos y problemáticas a los operadores de taxi en Tula al momento de realizar su trabajo. Para desarrollar un bosquejo de aquellas leyes y normas que delimitan el quehacer del transporte público y el trabajo de operadores de taxi habría que desglosarlo desde lo general hasta lo específico. Por ende, sería conveniente hablar primeramente desde el ámbito federal, pasando por el estatal y concluyendo con el municipal. Durante este capítulo se puede apreciar como las disposiciones legales, a través de sus autoridades correspondientes, regulan el servicio de transporte público desde el ámbito nacional, estatal y municipal. Aquí se explora como las leyes imponen una predefinición del trabajo del taxista en la ciudad de Tula de Allende a través de sanciones y regulaciones que se escapan de la lógica local.

5. Normatividad nacional

Como norma más alta dentro del estado mexicano relacionada al transporte público se tiene a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En su artículo 3, fracción LI se comprende al servicio de transporte público como:

Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

(Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023)

Este primer acercamiento del transporte público presenta un panorama de regulación y permiso por parte del estado para administrar este servicio. De manera más concisa, en el mismo artículo de la ley establece que el transporte público de pasajeros es:

Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

(Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023)

Estas visiones constitucionales presentan al servicio de transporte público de pasajeros como un servicio de traslado de usuarios que está regulado por permisos otorgados por autoridades estatales que, dentro de su jurisdicción, regulan este servicio de movilidad. El artículo 43 de la misma refuerza con mayor claridad esta visión:

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado... Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo

(Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023)

En este sentido, desde el panorama federal se puede apreciar que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial coloca los principios para regular y establecer el servicio de transporte público en el estado mexicano, sin embargo, esta ley establece que esta regularización únicamente se puede plantear desde las autoridades correspondientes, partiendo desde las autoridades estatales hasta las municipales; esto se confirma en el artículo 115, fracción V, inciso h): “**Artículo 115.-** Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para: ... **h)** Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando

aquellos afecten su ámbito territorial;” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023).

Por lo tanto, habría que bajar más hacia un terreno estatal para seguir explicando la normatividad que regula al transporte público y su trabajo en Tula.

6. Normatividad estatal

Agregando las descripciones que se vieron al inicio sobre el servicio del taxi en el estado y su reconocimiento como un servicio público de transporte individual, la misma Ley de Movilidad y Transporte también predispone normas que regulan el transporte público en el estado de Hidalgo, tanto en sus dimensiones individual, colectiva y masiva¹⁹. Para este trabajo se tomarán únicamente las de tipo individual y colectivo debido a la divergencia que se visualiza en nuestro objeto de estudio, por lo tanto, todo lo relacionado a la regulación de rutas, bases y el servicio de transporte individual se expondrá a continuación.

Según el artículo 8 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo (2024, págs. 19–21), el organismo con la autoridad plena de regular, modificar, programar, controlar y sancionar todo lo relacionado al servicio de transporte público, incluyendo las rutas, las bases, las tarifas, el número de unidades por ruta, su extensión, las unidades de transporte, las concesiones; este organismo es el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo. En materia de las rutas, sanciones y regulación la misma ley también establece en su artículo 9 que bajo la supervisión de la secretaria de movilidad puede ejercer diversas funciones como:

“**IV.** Coordinar sus acciones con la Federación, los Estados, Ciudad de México y los Municipios, para el cumplimiento de sus funciones;

¹⁹ Se hace una diferenciación entre el transporte individual, colectivo y masivo porque la normatividad marca que para cada una de ellas, existen diferentes mecanismos de regulación desde las instituciones autorizadas que marca la ley.

XV. Determinar, de acuerdo con las necesidades de las regiones de la Entidad, el número y la extensión de las rutas en que estarán divididas las vías públicas de competencia Estatal; así como la clase o clases de servicio y el número de unidades que en cada ruta deberán operar;

XVI. Establecer y, en su caso, modificar en todo tiempo las ubicaciones, modalidades, número de unidades, los itinerarios de las rutas y los emplazamientos de los sitios que operen o estén situados en las vías de competencia Estatal; así como autorizar y modificar horarios de operación y frecuencias de servicio, al igual que ordenar el cambio de bases, paraderos, estaciones y terminales, y señalar la forma de identificación de los vehículos afectos al Servicio de Transporte Colectivo e Individual;

XVII. Requerir y obtener de los cuerpos de seguridad pública del Estado las facilidades necesarias para que estos coadyuven y presten el auxilio que sea preciso a los Inspectores de Transporte, en la realización de las diligencias de inspección y verificación, aplicando las sanciones correspondientes en el ámbito de sus respectivas competencias;

XXII. De conformidad con las Leyes de la materia, establecer mecanismos de coordinación con los Municipios, a efecto de que éstos colaboren en la planeación del Sistema de Transporte;

XXVII. En general regular, registrar, normar y vigilar todo lo referente a los Servicios de Transporte Público, Privado y Complementario, a los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y a las autorizaciones, convenios y contratos relativos a los mismos que operan en las vías públicas de competencia Estatal; así como autorizar, definir, establecer, fijar, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago a los prestadores de los servicios a su cargo;”

(Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024)

Estos y otros artículos demuestran como el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, a través de la normatividad que refleja esta ley, regula, sanciona y penetra la forma de cómo funciona el transporte público y los empleos que de él resultan. Esta

regulación hacia el transporte público, y especialmente a los taxis, se extiende más aún si también se regula la unidad en donde los operadores ofrecen el servicio. En el título quinto, capítulo VII, artículo 80 se especifica que los vehículos de transporte público deberán de poseer una cromática que identifique la ruta, lugar o sitio (pág.49), así como el capítulo X, artículo 106 especifica que todo vehículo de transporte público deberá de tener un seguro vigente en caso de riesgos garantizados (pág. 53); o también en el capítulo XI, artículo 112 comenta la obligatoriedad del vehículo de poseer un tarjetón para su identificación y clasificación (pág. 55). Así mismo se puede observar en la Ley de Control Vehicular para el Estado de Hidalgo los elementos de identificación vehicular que se consigan a los vehículos de transporte público (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024).

Agregado a lo anterior, la Ley de Movilidad establece mecanismos de vigilancia y supervisión del uso del transporte público. Para este caso, el Sistema de Transporte Convencional tendrá una unidad de inspección que permita vigilar todo lo relativo a la ley y al reglamento según el título séptimo, capítulo I, artículos 258, 259 y 260. Este último se precisa con más detalle en el Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, en su título segundo, capítulo IV, artículo 47:

V. Vigilar y supervisar el cumplimiento de las disposiciones relacionadas con los sitios, rutas e itinerarios;

VI. Las y los inspectores en conjunto o individual de los Organismos del Transporte Convencional y del Transporte Masivo, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán generar las infracciones correspondientes a los incumplimientos de la Ley;

(Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2021)

Así mismo, adentrándose a la inspección de unidades, el reglamento en su título cuarto, capítulo XVI, artículo 186 “los vehículos que presenten el servicio de transporte están obligados a aprobar un proceso de inspección anual para corroborar que los vehículos cumplan con la normativa estipulada en la Ley de Movilidad y su reglamento” (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2021, pág. 91).

Hablando sobre las bases, en la Ley de Movilidad, en su título quinto, capítulo VIII, artículo 85 se estipula que “el Sistema de Transporte Convencional será quien determine los sitios, bases y áreas de operación de los operadores de servicio individual (taxi) por medio de estudios técnicos” (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024, pág. 50). Esto se complementa y se refuerza en el título cuarto, capítulo XV, artículos 182 y 183 del reglamento de la misma ley al mencionar la disposición del parador (o base):

Artículo 182.- Se debe entender por parador como el lugar concesionado por el Organismo correspondiente, que puede ser ubicado dentro o fuera de la vía pública, el cual se destina para el estacionamiento de cualquier tipo de vehículo y que cuenta con servicios integrales para abastecimiento, mantenimiento emergente, descanso, aseo y auxilio de los vehículos afectos a la prestación del servicio.

Artículo 183.- El otorgamiento de concesiones para establecer paradores, se sujetará al cumplimiento de los requisitos estipulados para las estaciones terminales previstas en este ordenamiento.

(Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2021, pág. 90).

De estos mecanismos resultan medidas cautelares que se presencian debido a la no autorización, permiso o concesión de las unidades que presenten servicios de transporte público (pág. 89). A su vez, el capítulo IV, artículo 287 del mismo libro, implementa sanciones a concesionarios, permisionarios o titulares que incumplan con las disposiciones contenidas en la propia ley (pág. 95). Incluso, estas sanciones a quienes violen esta normativa están reforzadas por la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo en sus artículos 21, 56 y 64:

Artículo 21.- Los conductores de vehículos del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, además de lo establecido en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, se sujetarán a las disposiciones contenidas en esta Ley, su

Reglamento, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 o cualquier otro ordenamiento que en la materia resulte aplicable.

(Congreso del Estado Libre y Soberano del Hidalgo, 2024)

En un segundo momento:

Artículo 56.- Es obligación de toda persona que conduzca vehículos motorizados en el Estado obtener y portar consigo la licencia o permisos de conducir vigente y que corresponda con el tipo de vehículo, habiendo sido expedida por la autoridad competente.

Cuando se trate de conductores de vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, además de los requisitos anteriores, también portarán el tarjetón de identificación vigente expedido por la autoridad competente.

(Congreso del Estado Libre y Soberano del Hidalgo, 2024)

Y también:

Artículo 64.- Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público, no podrán operar o explotar el servicio fuera de la ruta, poligonal, Municipio o zona autorizada por lo que deberán observar lo señalado en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo.

(Congreso del Estado Libre y Soberano del Hidalgo, 2024)

Estas disposiciones que se encuentran en la normatividad estatal tienen aplicabilidad en todo el territorio del estado de Hidalgo. Para su mayor efecto, los gobiernos municipales también están sujetos a la participación para su aplicación y aprovechamiento; esto se puede visualizar en la propia Ley de Movilidad y Transporte, en el título tercero, capítulo I, artículo 16 (pág. 31) y en la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Hidalgo en su título segundo, capítulo V, artículo 56, fracción I, inciso ff: **“Artículo 56.-** Los Ayuntamientos, además de las establecidas en otros ordenamientos jurídicos, asumirán las siguientes: ... **ff)** Ejercer las facultades que le confiere la Ley de Movilidad y

Transporte para el Estado de Hidalgo en materia de Movilidad;” (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2025).

7. Normatividad Municipal

Para el caso de la ciudad de Tula de Allende solo se tiene una normatividad que influye en el transporte público y en el quehacer de nuestro objeto de estudio. El Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende destina el capítulo XV para regular todo lo relacionado al servicio público de transporte dentro del municipio. Al igual que la normatividad estatal, en su artículo 100, este reglamento exige a los vehículos contar con una póliza de seguro en caso de accidentes y daños colaterales (Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2002, pág. 37). De igual forma, este reglamento también prueba la instauración de sitios y bases de servicio, dependiendo las necesidades del servicio:

Artículo 101.- El Ayuntamiento autorizará el establecimiento de sitios, bases de servicio y cierre de circuito en la vía pública, con el apoyo del Estado según las necesidades del servicio, fluidez y densidad de circulación de la vía en donde se pretende establecerlos. En todo caso, el Ayuntamiento deberá escuchar y atender la opinión de los vecinos. Queda prohibido a los propietarios y conductores de vehículos de servicio público de transporte, utilizar la vía pública como terminal.

(Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2002)

En este sentido, el gobierno municipal también cuenta con la autoridad para cambiar la ubicación de los sitios, bases y rutas según las disposiciones del artículo 104 del mismo reglamento (pág. 38-40). Sobre las rutas, el reglamento establece en su artículo 101 que se prohíbe la circulación de unidades fuera de la ruta específica y el ascenso y descenso de usuarios (pág. 39).

Por otra parte, el reglamento, en su artículo 103, funda obligaciones a los prestadores de servicio de transporte público quienes se fijan a los sitio y bases, dichas obligaciones son las siguientes:

- I.- Estacionarse dentro de la zona señalada al efecto;
- II.- Mantener libre de obstrucciones la circulación de peatones y de los vehículos;
- III.- Contar con casetas de servicios;
- IV.- A no hacer reparaciones o lavado de los vehículos;
- V.- Conservar limpia el área designada para éstos y zonas aledañas;
- VI.- Guardar la debida compostura y tratar con cortesía al usuario, transeúntes y vecinos;
- VII.- Tener sólo las unidades autorizadas²⁰;
-
- IX.- Dar aviso al Ayuntamiento y al público en general, cuando se suspenda temporal o definitivamente el servicio;
- X.- A no hacer uso de bebidas alcohólicas, estupefacientes psicotrópicos u otras sustancias tóxicas y
- XI.- A brindar el servicio en el horario normal.

(Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2024)

²⁰ No se toma en cuenta la fracción VIII de este reglamento porque sufrió una modificación el día 27 de mayo del 2024. Esto toma en cuenta que el reglamento con el que el ciudadano tiene acceso no está actualizado, así como la accesibilidad de los actos del ayuntamiento según lo establecido en la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Hidalgo en su capítulo tercero bis. (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2025).

Y también en la iniciativa con proyecto de decreto del Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo se modifica el artículo VIII y se adiciona el artículo XI:

VIII.- Respetar los horarios, tiempos de salidas asignados, respetar los lugares asignados previo acuerdo con el Ayuntamiento por lo que será motivo de infracción utilizar más cajones de los asignados, así como hacer base en doble fila sobre el arroyo vehicular;

IX al XI...

XII.- No podrán polarizar vidrios, entintarlos ni portar cortinas o algún otro objeto que impidan la visibilidad al interior del vehículo.

(Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2024)

En última instancia, el reglamento también regula el transporte de pasajeros foráneos dentro del municipio (Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2002, pág. 39); de una forma más específica, el artículo 108 Bis del Reglamento del año 2024 establece lo siguiente: “**Artículo 108 Bis.-** Para el caso específico de servicio público TAXI; los taxis foráneos tendrán prohibido subir pasaje en esta ciudad a menos que se trate de un viaje redondo desde su lugar de origen”.

8. Consideraciones finales

La exposición de la normatividad que se impone al transporte público desde el ámbito nacional, estatal y municipal revela un marco legal complejo y jerarquizado que busca regular la operación, seguridad y organización del servicio de transporte público, sin embargo, estas normativas estatales entran en tensión con la realidad de los taxistas de la ciudad de Tula de Allende pues estos ofrecen el servicio de transporte público contradiciendo así las disposiciones que marca la normatividad estatal.

A nivel nacional, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial establece principios genéricos para delegar a los estados y municipios la regulación del transporte público, no obstante, esta descentralización normativa genera inconsistencias cuando las autoridades estatales (en

este caso, la de Hidalgo) imponen modelos rígidos sin considerar la particularidad de los municipios como lo es en Tula de Allende en donde se generan los denominados taxis colectivos²¹.

A nivel estatal, la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y su reglamento, prioriza la estandarización del servicio de transporte público individual, ignorando las características específicas de los taxistas en Tula como un sistema de transporte organizado en bases y rutas predefinidas. Las sanciones por incumplimiento de las normas y los requisitos técnicos exhiben la falta de mecanismos para integrar la lógica local con la estatal, generando así un vacío legal que obliga a los taxistas a operar en un “terreno fangoso”.

A nivel municipal, el Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito de Tula busca equilibrar las normativas estatales con las particularidades locales aunque no se visualicen artículos eficaces para validar el servicio de transporte público colectivo desde los taxis. Disposiciones como la prohibición de taxis foráneos o la regulación de bases y rutas solo evidencian una regulación rígida que al nivel de la realidad social se contradice con la demanda del usuario por buscar este tipo de servicio colectivo²². En este contexto, el transporte colectivo surge como un elemento primordial para garantizar la movilidad dentro de la ciudad a partir de dinámicas basada en rutas preestablecidas por los taxistas, quedando así marginadas por un marco normativo que prioriza una estandarización sobre la lógica local. Por lo tanto, la normativa en sus tres niveles no reconoce las formas de laborar el servicio de transporte público basada en bases y rutas predefinidas por un el servicio de taxi colectivo.

²¹ El gobierno nacional sí reconoce el modelo de transporte de taxi colectivo por lo visto en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023 – 2024 (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2023, pág. 99), sin embargo, a pesar de su reconocimiento no se implementan acciones afirmativas o negativas para abordar este tipo de servicio de transporte público.

²² Este último punto expone la demanda del usuario como un motivo del desarrollo del servicio de taxi colectivo. En el siguiente capítulo se aclara con datos empíricos este punto.

Capítulo 3. Sobre la vida del grupo y sus procesos

En este tercer capítulo se precisa la propuesta metodológica utilizada para recopilar los datos necesarios para realizar un análisis científico de los taxistas. Se optó por una metodología cualitativa y se utilizaron herramientas como la entrevista semiestructurada, la entrevista a profundidad, la observación no participante y el diario de campo para la recolección de datos. Más adelante, se describe el origen del grupo de taxistas sin base de la ruta Presidencia-Refinería como objeto de estudio. Finalmente, se presenta el análisis de los datos recolectados junto con la teoría propuesta por Klein. Este análisis revela la organización del grupo de taxistas a partir de dos autoridades funcionales, así como la identificación del sistema de valores dentro del grupo, su conducta adaptativa, su rutina, el proceso de toma de decisiones y la red/estructura en la que se desarrolla la vida dentro del grupo. El objetivo principal de este capítulo es demostrar al lector la integración del contenido teórico-metodológico junto con la recolección de los datos codificados en las herramientas metodológicas propuestas para esta tesis. Se explora, desde un enfoque cualitativo, la organización interna del grupo de taxistas sin base de la ruta Presidencia-Refinería identificando sus estrategias de adaptación, sus normas, su control sobre el grupo y su organización frente a la normatividad en sus tres dimensiones.

9. Propuesta metodológica

Como se pudo visualizar anteriormente, este trabajo intenta penetrar en la vida del grupo y explicar su organización desde la teoría vista en el estudio de grupos de Klein. Ante esto, la investigación metodológica que fundamenta la recolección, tratamiento y exposición de la información de los taxistas de Tula de Allende, se inclinó a una investigación de corte cualitativo. Para este trabajo la metodología cualitativa es aquella “investigación que produce datos descriptivos, las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable” (Taylor y Bogdan, 1987, pág. 20). Esta conceptualización de la metodología cualitativa precisa a la investigación como un procedimiento científico riguroso mas no estandarizado (pág. 22). Por lo tanto, las herramientas cualitativas que se utilizaron a lo largo de la fase de la investigación de

campo fueron la entrevista, la entrevista en profundidad, la observación no participante y la participante.

Cuando se realizó la delimitación del objeto de estudio, se tomó en cuenta el acceso a la información como un factor determinante para realizar esta investigación. Esta delimitación del objeto de estudio resultó ser un grupo de taxistas que realiza el transporte de usuarios desde las instalaciones de la presidencia municipal de la ciudad de Tula hasta las inmediaciones de la refinería Miguel Hidalgo²³. De manera formal, a este grupo se le autodenomina como Operadores Unidos de Tula o como en su día a día replican *Operadores Sin Base*.

Imagen 1. Taxistas del grupo Operadores Sin Base trabajando en su rutina diaria en la parada Presidencia Municipal.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Desde las primeras fases de la investigación hasta la conclusión del trabajo de campo se tuvo la oportunidad de adentrarse a la vida de este grupo gracias a un informante

²³ Véase Mapa 1 en el anexo.

perteneciente a él²⁴. La investigación de campo se realizó durante toda la segunda semana de marzo del presente año, primero, realizando una entrevista al líder de una asociación de taxistas que representa los intereses del grupo estudiado; segundo, realizando observación participante y no participante, y una serie de entrevistas en la parada sin base Presidencia Municipal de la ciudad de Tula de Allende en un horario de 6:00 a 9:00 a.m., de lunes a viernes, a tres miembros del grupo; tercero, realizando dos entrevistas a los líderes (autoridades) que representan al grupo y cuarto, realizando observación no participante al proceso de toma de decisiones (reunión de grupo) el día sábado de la misma semana. Por lo tanto, el proceso de investigación de campo se visualiza de la siguiente tabla:

Tabla 3. Proceso de investigación de campo del grupo de taxistas sin base.

Domingo 9 de marzo	Introducción del grupo y su vida por parte del informante. Entrevista en profundidad a uno de los líderes (autoridad) del grupo.
	Entrevista al líder de asociación que representa al grupo de taxistas sin base.
Lunes 10 de marzo	Observación no participante en la parada presidencia-refinería.
	Entrevista a uno de los miembros del grupo.
Martes 11 de marzo	Observación participante dentro de una unidad (taxi).
	Entrevista en profundidad a uno de los líderes (autoridad) del grupo.
Miércoles 12 de marzo	Observación no participante en la parada presidencia-refinería.
	Entrevista a uno de los líderes (autoridad) del grupo.
	Entrevista en profundidad a uno de los líderes (autoridad) del grupo.
Jueves 13 de marzo	Observación no participante en la parada presidencia-refinería.
	Entrevista en profundidad a uno de los líderes (autoridad) del grupo.

²⁴ Sin acercarse a los elementos epistemológicos-metodológicos del concepto de co-investigación de Raniero Panzieri y del configuracionismo latinoamericano de Enrique de la Garza (De la Garza, 2021), el informante ayudó en el proceso de construcción del conocimiento siendo sujeto-objeto de estudio debido a la posición de autoridad dentro del grupo estudiado y a la facilidad de acceso a la información.

Viernes 14 de marzo	Observación no participante en la parada presidencia-refinería.
	Entrevista en profundidad a uno de los líderes (autoridad) del grupo.
Sábado 15 de marzo	Observación no participante del proceso de toma de decisiones (reunión del grupo)

Fuente: Elaboración propia, 2025.

La edad de los entrevistados osciló en un rango de 35 años a 70 años de edad. La elección de los entrevistados (con excepción de los líderes del grupo) se realizó al azar, dependiendo de la disponibilidad de los taxistas para ser entrevistados²⁵. La realización de las entrevistas de los miembros no líderes se llevó a cabo en su espacio de recogida de usuarios (parada Presidencia-Refinería). Por otro lado, debido a la facilitación de la información por parte del informante principal, las entrevistas hacia las autoridades del grupo se realizaron dentro de su domicilio, en un espacio más familiar. La identificación de los líderes se fue descubriendo mientras se realizaba la observación participante/no participante y en la codificación de las entrevistas que se hacían día con día.

Una vez que se identificaron a las autoridades del grupo se pudo reconocer que el grupo se estructura bajo una diferenciación de dos autoridades funcionales²⁶, esta delimitación influyó a no profundizar tanto en entrevistas hacia los demás miembros debido a que, en este tipo de grupos, su actividad se centra en resolver problemas y realizar la tarea en común (trabajo); la información y la toma de decisiones se distribuye por todos los miembros y se centraliza en las autoridades funcionales, por lo tanto, para estudiar a este tipo de grupo habría de enfocarse en sus partes funcionales:

Si los principales fines del grupo son la solución de un problema y la realización de tareas y no el mantenimiento de un alto status por ciertos miembros, la función de suministro de información (y la información correcta supone la libertad para dar órdenes) se distribuirá

²⁵ Los líderes del grupo otorgaron una lista con 20 integrantes del grupo adscritos según la frecuencia que tienen para acudir a reuniones y laborar día a día.

²⁶ Véase el apartado Sobre la vida dentro del grupo.

entre todos los miembros del grupo [y se centraliza en las autoridades funcionales]. Cada miembro desempeñará su parte distinta e indispensable en el grupo y es imposible valorar a los miembros en términos de status alto o bajo. Pero aunque las distinciones de status pueden ser poco pertinentes, en cambio la diferenciación de funciones puede estar claramente marcada. En lugar de examinar al grupo para determinar la estructura del liderazgo resulta importante entonces examinar la tarea de sus componentes funcionales.

(Klein, 1961, págs. 26-27)

Imagen 2. Plática entre autoridades funcionales de dos grupos de taxistas diferentes, lugar de entrevista de la autoridad de asociación de taxistas.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Se eligió a la entrevista en profundidad semiestructurada porque demuestra una comprensión de la vida del grupo desde sus miembros. Una de las características por las que se eligió esta herramienta útil fue para que en el proceso de recolección de datos, los entrevistados obtuvieran más confianza en responder las preguntas propuestas, así, el conocimiento obtenido en las entrevistas fuera menos limitativo y más predefinido por los conceptos propuestos;

Las entrevistas en profundidad siguen el modelo de una conversación entre iguales, y no de un intercambio formal de preguntas y respuestas. Lejos de asemejarse a un robot recolector de datos, el propio investigador es el instrumento de la investigación, y no es solo un protocolo o formulario de respuesta.

(Taylor y Bogdan, 1987)

Imagen 3. Lugar de entrevista en profundidad de Pedro, la autoridad funcional del grupo de taxistas sin base.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Conforme se iba conociendo la vida en el grupo se optó por limitarse a una observación no participante porque en el proceso de investigación se descubrió que no había muchas interacciones cara a cara en el horario en donde su labor se gestionaba, ese horario se limitaba a realizar su labor²⁷. Aún con ello, se tuvo la oportunidad de observar una reunión entre el grupo de taxistas para atender cuestiones que al grupo les parecía necesario

²⁷ Dentro de las entrevistas se encontró que la interacción de los taxistas dependía mucho de la demanda de usuarios para pedir el servicio de taxi.

abordar. Para Klein, esta clase de reuniones sirven para descubrir la red/estructura del grupo, así como los procesos que caracterizan a un grupo y su supervivencia (toma de decisiones y conducta adaptativa). (Klein, 1961, pág. 156).

Imagen 4. Lugar de entrevista semiestructurada de Don Jacinto, la autoridad funcional y líder del grupo de taxistas sin base.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

El producto de la observación participante y no participante se pudo capturar a través de notas de voz que se hacía en el momento, éstas notas de voz se transformaron en un diario de campo simple que ayudó a la codificación de la información vista. De igual forma, junto con una lista general de los miembros pertenecientes al grupo se pudo realizar una medición de los procesos del grupo desde la propuesta metodológica que ofrece Klein acerca de las dimensiones positivas y negativas de la conducta expresiva, la toma de decisiones y la conducta adaptativa²⁸.

²⁸ Véase página 53.

El análisis del material de la investigación de campo se codificó, se categorizó y posteriormente se conceptualizó con base a los aportes de Klein. Su resultado se puede observar en los siguientes:

9.1. Orígenes del grupo de taxistas sin base

Antes de darle una explicación sociológica a la vida dentro y fuera del grupo es conveniente para este trabajo puntualizar algunas precisiones acerca de nuestro objeto de estudio. Cuando se adentró a la vida del grupo se tenía por supuesto que el grupo se organizaba en pro de realizar una tarea, esta tarea era la de trabajar; realizar su ruta, formarse, llevar a los usuarios a su destino, cobrar pasajes, etc. En un principio se creía que esta tarea se organizaba en función de las necesidades de los taxistas por trabajar; ellos como grupo, definían la ruta que implementaban (en este caso la ruta Presidencia-Refinería). Sin embargo, después de la investigación de campo se descubrió que los taxistas de este grupo (y todos los que ofrecen el servicio de taxi colectivo) no crearon la tarea a realizar, sino que la ruta se produjo de la necesidad de los usuarios por transportarse en la ciudad (más puntualmente, la ruta desde las instalaciones de la presidencia de Tula de Allende hacia el centro de trabajo más grande del municipio, la refinería Miguel Hidalgo):

Te digo, la necesidad de la gente y esto es lo que a nosotros nos, nos, nos levanta... Muchos dicen, tú deberías así, pero si en mi base no hay trabajo porque pues es una forma honesta de ganar un centavo más y no alteras el orden simplemente cumples con el servicio colectivo entonces por ejemplo, eso es el pleito.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

Esta forma de movilidad en Tula de Allende se reproduce a lo largo de toda la ciudad, sobre todo dando el servicio de taxi colectivo de las colonias aledañas al centro de la ciudad o al parque industrial de la ciudad y viceversa:

La Ley del Transporte dice que el concesionamiento que se otorga a cada uno concesionario, permisionario, es para que de, de, sea de sitio, de servicio exclusivo unitario, pero dada la necesidad de la propia gente aquí en esta parte de Tula se ha convertido en taxis colectivos, [el] número de ocupantes por cada taxi pues es de cuatro,

la misma necesidad que se crea en las horas pico hasta de cinco usuarios por taxi, rutas, rutas alternativas puede ser refinería, puede ser las colonias que están alrededor de, de Tula, como es San Marcos, como es el Montecillo, como es el Llano... esa es la necesidad del, de la gente y la cual se presta el servicio de los taxis como tal como colectivos, aunque existe el servicio colectivo por parte de la de la empresa Valle del Mezquital y también hay colectivas de esas colonias, es insuficiente el servicio en sí, por tal motivo los taxis se convierten en colectivo y es el servicio que se presta para, para como tal, ¿sí?

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

Y también:

“Pues todas las colonias que pertenecen a Tula, la mayoría de sus sitios de cada colonia dan el servicio como tal, por eso es la misma necesidad que tiene el usuario [de trasladarse de sus colonias o lugares de residencia a otros puntos de la ciudad]”.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

En la historia del grupo se encontró que esta forma de organizar la ruta se generó con los años, los taxistas veían que había una demanda de usuarios que el transporte colectivo de la región no podía satisfacer:

De hecho soy de los primeros. Igual cuando anteriormente había un cabrón que le decían el diablo, ese cabrón jalaba gente, jalaba taxis y los llenaba e íbamos a refinería y ven y ven fórmate güey y cárgale. Entonces por ese cabrón lo hizo algunos retomamos esa idea, entre ellos fue Tocalín Santos, su servidor y otros güeyes que ya se salieron, entonces el diablo deja de, de ir ahí y nosotros tomamos la batuta en ese tiempo traía yo traía Iturbe entonces en la mañana pues yo llego y formamos y cargamos.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

Esta aclaración del grupo remarca el inicio de organizar este grupo de taxista; el mismo informante cometa lo siguiente:

Nosotros hemos dicho, bueno, creamos esa idea de que no importaba de qué taxi, donde trajeras siempre y cuando el, el [qué pasó don Juan] mientras tú prestaras el servicio e

hicieras como estamos acostumbrados no pasaba nada, entonces él aunque trae un taxi de allá [de otro sitio] pues ya de que aunque muchos dicen que no debería de hacerlo pero, pero no es el taxi, es la persona y por eso nosotros llamamos operadores sin base, no tenemos base en los taxis y la única que hemos hecho porque hemos negociado con las autoridades es eso, el que nos den la oportunidad que hagamos.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

Imagen 5. Usuarios abordando un taxi colectivo de la ruta Presidencia-Refinería.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Y también en otra conversación:

Si de hecho nosotros, quienes prestamos el servicio, hay una organización que se le denominó operadores sin base que es donde yo participo. Nosotros somos operadores que, que tenemos diferentes sitios, de los cuales prestamos el servicio de presidencia hacia refinería.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base).

El grupo de operadores sin base de la ruta Presidencia-Refinería de la ciudad de Tula de Allende es un grupo de taxistas de diversos sitios²⁹ del municipio que no cuentan con una base establecida y se organizan para abastecer la demanda de usuarios que buscan transportarse a su área de destino. No importa de donde venga el taxista, si se acopla a las reglas del grupo es invitado a pertenecer. Sobre el apartado de taxistas sin base, uno de los líderes del grupo lo representa en el siguiente testimonio:

Si tú te percatas, somos operadores sin base, ¿sí?, que no contamos con un lugar seguro para poder ofrecer el servicio que el mismo autoridad nos ha prestado la oportunidad de hacerlo, pues eso es lo que nos ha mantenido a este grupo, ¿sí?, en ofrecer ese tipo de servicio precisamente por eso, por la misma demanda de la ciudadanía.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

Esta forma de organizar la ruta y su trabajo tiene consigo un antecedente de alrededor de 8 años, dichos antecedentes podemos observarlos desde los acuerdos que han tenido estos taxistas con gobiernos municipales anteriores, más atinadamente en una entrevista con unos de los líderes de este grupo:

Anteriormente comenzamos trabajando con, con el gobierno del expresidente Tapia. Nos dió chance de lo, de los carros [como se] formaron, *“dos carros ahí y los demás por ahí a la vuelta, se va a uno llega el otro y así están los rolamos, ¿no?”*. Y este, ahorita afortunadamente continuamos trabajando con el anterior presidente, el de, Manuel Hernández Badillo, de la misma manera se le notificó y demás, eh, no terminó su periodo, lo que haya sido ¿no?, pero este, nosotros terminamos trabajando ahí, arranca este y pues, ya nos acercamos ahí, a las autoridades, también les hicimos mención de lo mismo, que han sido tomados en cuenta las autoridades municipales y demás y, y lo mismo, nos lo permitieron, a la fecha seguimos.

(Don Jacinto, autoridad funcional y líder del grupo taxistas sin base)

²⁹ Cuando se refiere a sitios hace mención al concepto legal que se tiene al taxi individual de sitio en tanto que es una unidad con placas registradas como unidad de transporte público y que opera iniciando “en un punto predeterminado y autorizado de un centro generador de viajes y traslada al usuario desde ese mismo lugar al punto que le solicite” (Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, 2024).

De una forma más consistente, ubicado en tiempo y espacio, este grupo organizado encuentra sus inicios formales a partir de la necesidad de hacer frente a las imposiciones legales que traía el programa *Taxi contigo*. Uno de los líderes precisa este punto;

A partir del 22 [año 2022] cuando la, cuando se lleva a cabo, bueno, cuando tratan de introducir lo del programa *taxi contigo* por parte de la, del Instituto del transporte en el Estado, pues este, ahí fue donde nos, conformamos, donde nos organizamos de alguna manera. Y este, a partir de ahí fue que comenzamos a, a trabajar, a trabajar a favor de, viendo la manera y atendiendo, atendiendo, inquietud de los usuarios de que, yo creo que no nada más conmigo, a lo mejor con Panchito, con Pedrito con todo mundo, ¿no? Oye pues no seas malo, danos servicio en la mañana, no tenemos servicio, estamos llegando tarde a nuestros trabajos y demás, a eso se debe que nosotros nos organizamos, y es la, es el punto que hemos seguido, la línea que hemos seguido hasta ahorita, todavía, de dar servicio aquí en el puente, este, que está a un costado frente a presidencia, a un costado del auditorio, frente a presidencia, puente que está, la entrada de, de la, Tula.

(Don Jacinto, autoridad funcional y líder del grupo taxistas sin base)

En resumen, el origen de la organización de este grupo de taxistas ya conllevaba antecedentes debido a la demanda de los usuarios por llegar a sus destinos, sin embargo, su organización se solidifica a partir del año 2022 cuando llegó la modificación de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y su resistencia ante estos cambios legales en el estado.

10. Sobre la vida dentro del grupo

10.1. Diferenciación por autoridad funcional

A pesar de que la red/estructura de un grupo se puede identificar a través de los canales de información, en el terreno social se identificó que el flujo de información dentro del grupo es libre y directo. Es por medio de grupos de WhatsApp donde los miembros del grupo transmiten información relacionado a la tarea a realizar (su trabajo). Utilizan esta

plataforma digital para transmitir información relacionado a su trabajo³⁰. Esta situación coincide con lo dicho por Klein respecto a la diferenciación del grupo por la autoridad funcional:

Si los principales fines del grupo son la solución de un problema y la realización de tareas y no el mantenimiento de un alto status por ciertos miembros, la función de suministro de información se distribuirá entre todos los miembros del grupo

(Klein, 1961, pág. 26)

Imagen 6. Taxistas interactuando mientras hacen “base” en la parada Presidencia Municipal.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

³⁰ Mensajes que alertan el uso de vialidades cerradas, alerta de retenes o de autoridades que puedan influir en su trabajo, etc.

La organización de los miembros del grupo de taxistas sin base se estructura a partir de dos autoridades funcionales, una de estas autoridades es reconocido como líder y el otro no. Al realizar las entrevistas de profundidad y vivir el proceso de toma de decisiones dentro del grupo se pudo reconocer que en el grupo existen dos miembros que se consideran como los “coordinadores” o “expertos” sobre cómo lidiar con las problemáticas del grupo debido a la experiencia que tienen con el tratamiento de las problemáticas que atraviesa el grupo:

[Hablando sobre las autoridades funcionales] Pues más que nada, porque ellos tienen más experiencia en el ámbito del taxi más que nada, y ya sobre eso uno va creando experiencia, no se podría decir que nosotros somos novatos y ya ellos tienen años.

(Eulalio, miembro del grupo de taxistas sin base)

Estas autoridades funcionales tienen la capacidad de obtener la reacción deseada de los demás³¹ (Klein, 1961, pág. 26). Se reconocen como autoridades funcionales, no por la democracia en el grupo para su elección, sino porque se consideran las personas más capaces para lidiar con la organización del grupo y su supervivencia ante el medio. Se explican que existen dos autoridades porque en ausencia del líder reconocido, los miembros del grupo recurren a la segunda autoridad funcional para resolver cualquier duda respecto a la tarea (su trabajo), provocando así que el grupo pueda laborar mejor debido al reconocimiento de los requisitos y la lógica que la situación amerita mediante la capacidad de los líderes para solucionar (Klein, 1961, pág. 27). Se determina que la segunda autoridad es funcional pero no es reconocida como líder pues, a pesar de que cumple con las funciones de un líder según Klein, los miembros no llegan a un consenso de reconocimiento de este miembro. Estas autoridades funcionales son (1) Don Jacinto y (2) Pedro.

Por lo tanto se encuentra que la red/estructura del grupo de taxistas sin base es un sistema de comunicaciones abierto en donde todos los miembros del grupo disponen y tienen la capacidad de usar los canales de información por medio de canales de

³¹ Esta característica se expone más adelante en la dimensión de la toma de decisiones.

comunicación digitales. Su diferenciación se centraliza bajo dos autoridades funcionales que sirven como los miembros con la mayor capacidad para resolver la tarea (el trabajo) y sus problemáticas. Uno de los líderes es reconocido y el otro no³².

10.2. Sistema de valores

A pesar de que la red/estructura de un grupo se puede identificar a través de los canales de información, en el terreno social se identificó que el flujo de información dentro del grupo es libre y directo. Es por medio de grupos de WhatsApp donde los miembros del grupo transmiten información relacionado a la tarea a realizar (su trabajo). Utilizan esta plataforma digital para transmitir información relacionado a su trabajo³³. Esta situación coincide con lo dicho por Klein respecto a la diferenciación del grupo por la autoridad funcional:

Si los principales fines del grupo son la solución de un problema y la realización de tareas y no el mantenimiento de un alto status por ciertos miembros, la función de suministro de información se distribuirá entre todos los miembros del grupo

(Klein, 1961, pág. 26)

La organización de los miembros del grupo de taxistas sin base se estructura a partir de dos autoridades funcionales, una de estas autoridades es reconocido como líder y el otro no. Al realizar las entrevistas de profundidad y vivir el proceso de toma de decisiones dentro del grupo se pudo reconocer que en el grupo existen dos miembros que se consideran como los “coordinadores” o “expertos” sobre cómo lidiar con las problemáticas del grupo debido a la experiencia que tienen con el tratamiento de las problemáticas que atraviesa el grupo:

³² No se hace mayor aclaración del flujo de información y del posicionamiento de los miembros líderes del grupo porque se verá en los procesos del grupo que su capacidad de lidiar con la tarea y sus problemas es más clara en el control sobre el grupo y su supervivencia al medio.

³³ Mensajes que alertan el uso de vialidades cerradas, alerta de retenes o de autoridades que puedan influir en su trabajo, etc.

[Hablando sobre las autoridades funcionales] Pues más que nada, porque ellos tienen más experiencia en el ámbito del taxi más que nada, y ya sobre eso uno va creando experiencia, no se podría decir que nosotros somos novatos y ya ellos tienen años.

(Eulalio, miembro del grupo de taxistas sin base)

Imagen 6. Taxistas interactuando mientras hacen “base” en la parada Presidencia Municipal.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estas autoridades funcionales tienen la capacidad de obtener la reacción deseada de los demás³⁴ (Klein, 1961, pág. 26). Se reconocen como autoridades funcionales, no por la democracia en el grupo para su elección, sino porque se consideran las personas más capaces para lidiar con la organización del grupo y su supervivencia ante el medio. Se explican que existen dos autoridades porque en ausencia del líder reconocido, los miembros del grupo recurren a la segunda autoridad funcional para resolver cualquier

³⁴ Esta característica se expone más adelante en la dimensión de la toma de decisiones.

duda respecto a la tarea (su trabajo), provocando así que el grupo pueda laborar mejor debido al reconocimiento de los requisitos y la lógica que la situación amerita mediante la capacidad de los líderes para solucionar (Klein, 1961, pág. 27). Se determina que la segunda autoridad es funcional pero no es reconocida como líder pues, a pesar de que cumple con las funciones de un líder según Klein, los miembros no llegan a un consenso de reconocimiento de este miembro. Estas autoridades funcionales son (1) Don Jacinto y (2) Pedro.

Por lo tanto se encuentra que la red/estructura del grupo de taxistas sin base es un sistema de comunicaciones abierto en donde todos los miembros del grupo disponen y tienen la capacidad de usar los canales de información por medio de canales de comunicación digitales. Su diferenciación se centraliza bajo dos autoridades funcionales que sirven como los miembros con la mayor capacidad para resolver la tarea (el trabajo) y sus problemáticas. Uno de los líderes es reconocido y el otro no³⁵.

En la identificación de las normas del grupo de taxistas, se pudo observar que su establecimiento se define como una forma correcta de realizar su tarea (trabajar). Estas normas se ejemplifican como: respetar las zonas de ascenso y descenso de los usuarios, ofrecer un buen servicio como taxista, tener el taxi “en regla”, llevar los documentos oficiales del chofer, cobrar “justamente”. Un miembro del grupo comenta:

No si está en regla, si es que, es lo que cuando entramos al grupo, *debes* traer papeles del seguro al día que son el tarjetón, licencia y tu carro lo mejor posible que lo traigas.

(Eulalio, miembro del grupo de taxistas sin base)

Y también una autoridad funcional comenta:

³⁵ No se hace mayor aclaración del flujo de información y del posicionamiento de los miembros líderes del grupo porque se verá en los procesos del grupo que su capacidad de lidiar con la tarea y sus problemas es más clara en el control sobre el grupo y su supervivencia al medio.

No, mira, como todos los operadores, si da su servicio con calidad no hay nada malo que hablar de él. Se acercan en el paradero del puente, grita *Tula colectivo*, la gente se sube, *Buenas tardes buenos días y acá muchas gracias, sí para servirle*, o sea, [hay que tener] tiene buena atención, pero ya como para que pintes algo más formal.

(Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

El sistema de valores (normas) ejecuta una serie de presiones externas internalizadas que modifican y definen la conducta de los taxistas en su tarea (trabajo). Asemajándose a la concepción de representaciones colectivas de Durkheim retomada de Klein, estas normas conforman procesos de ideación colectiva (Nocera, 2009) que forman la vida del grupo; establecen las formas de realizar la tarea (trabajo), los canales de comunicación dentro del grupo, el sistema de recompensas para la fomentación de una mayor cohesión en el grupo y el establecimiento de un sistema latente que ayuda a que el grupo pueda sobrevivir dentro y fuera del medio.

Estas normas del grupo son el resultado del proceso de adaptación del grupo con el medio (Estado). El Estado, mediante instituciones gubernamentales y las leyes donde puede regir su jurisdicción, delimita las normas del grupo mediante mecanismos de regulación de la tarea (trabajo);

Pues el del, fuimos llamados, fuimos llamados [por parte del Gobierno Municipal] al diálogo y demás, con las autoridades y sí, acudimos a platicar y demás y pues, se pidió, se le recalcó [por parte del gobierno a los taxistas] el orden, la disciplina, el buen servicio, el cobro justo.

(Don Jacinto, autoridad funcional y líder del grupo taxistas sin base)

En relación con la normatividad municipal que se presencia en el Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende, se puede observar que las normas propuestas dentro del grupo de taxistas están sujetas a este reglamento. La siguiente tabla ayudará más a percibir esto:

Tabla 4. Relación entre la normatividad estatal - municipal y las normas identificadas dentro del grupo de taxistas.

<p align="center">Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende</p>	<p align="center">Norma del grupo</p>
<p>Artículo 100.- Los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros, deberán contar con póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil por accidente, así como las lesiones y daños que se puedan ocasionar a los usuarios y peatones.</p>	<p align="center">Traer el taxi “asegurado” (Contar con seguro)</p>
<p>Artículo 103.- En sitios, bases de servicio y cierre de circuito en la vía pública, se observarán las siguientes obligaciones:</p>	
<p>I.- Estacionarse dentro de la zona señalada al efecto;</p>	<p align="center">Solo “hacer base” en la zona acordada</p>
<p>VI.- Guardar la debida compostura y tratar con cortesía al usuario, transeúntes y vecinos;</p>	<p align="center">Dar un servicio de calidad</p>
	<p align="center">Ser respetuoso con el usuario</p>
<p>VIII.- Respetar los horarios, tiempos de salidas asignados, respetar los lugares asignados previo acuerdo con el Ayuntamiento por lo que será motivo de infracción utilizar más cajones de los asignados, así como hacer base en doble fila sobre el arroyo vehicular;</p>	<p align="center">Horario de trabajo en la parada Presidencia Municipal: desde las 5:00 hasta las 10:00 hrs.</p>
	<p align="center">En horario establecido, se pueden estacionar hasta cuatro carros. Después de esa hora únicamente dos taxis</p>
<p>Artículo 104.- El Ayuntamiento podrá cambiar la ubicación de cualquier sitio, base de servicio y cambio de ruta o revocar las autorizaciones otorgadas en los siguientes casos:</p>	<p align="center">Cobro justo del pasaje</p>
<p>111.- Cuando se alteren las tarifas;</p>	
<p align="center">Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.</p>	<p align="center">Norma del grupo</p>

<p>Artículo 80.- Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten el Servicio Público de Transporte deben cumplir con una imagen cromática con las características que determine la Autoridad Competente.</p>	<p>Tener la unidad “bien”</p>
<p>Artículo 56.- Es obligación de toda persona que conduzca vehículos motorizados en el Estado obtener y portar consigo la licencia o permisos de conducir vigente y que corresponda con el tipo de vehículo, habiendo sido expedida por la autoridad competente. Cuando se trate de conductores de vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, además de los requisitos anteriores, también portarán el tarjetón de identificación vigente expedido por la autoridad competente.</p>	<p>Tener papeles “en regla”</p> <p>Licencia</p> <p>Tarjetón</p> <p>Seguro</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de La ley de Movilidad y Transporte y el Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende (Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, 2024 (Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2002) (Presidencia Municipal de Tula de Allende, 2024), 2025.

Estas normas se implementan para que el grupo pueda seguir sobreviviendo. El grupo realiza su tarea bajo un sistema de valores que es predefinido por el estado, las normas se acuerdan con las autoridades y se comunican partiendo de los líderes del grupo hacia los demás miembros, se refuerzan para una mayor eficacia del grupo hacia la tarea y provoca una mayor adherencia de los miembros hacia el quehacer de su trabajo:

Pues este, podría, seamos realistas, podría darse el caso en que si esto llega a oídos de la autoridad, pues, a lo mejor hasta nos cancelen el, la oportunidad que nos han dado, y se los hemos dicho ahí, “por favor, ordenados”, les hemos marcado “de aquí, aquí caben cuatro carros, que es lo que tenemos autorizado ahorita, cuatro carros, no rebasen para allá por qué, porque estorban es un paradero, este es paradero para hacer descenso y ascenso, ascenso y descanso”.

(Don Jacinto, autoridad funcional y líder del grupo taxistas sin base)

Y también el mismo líder comenta:

Y pues aquí con Pedrito hemos coincidido de que debemos de ser justos, responsables y creo que lo hemos demostrado, lo hemos demostrado nosotros y es la línea que, que les planteamos a los compañeros, ¿no?, que no caigan en los errores de los otros, porque bien que se da cuenta el usuario.

(Don Jacinto, autoridad funcional y líder del grupo taxistas sin base).

Por lo tanto, las autoridades funcionales del grupo de taxistas sin base de la ruta Presidencia-Refinería comunican y reiteran el sistema de valores desde su posición de poder en tanto que tienen la capacidad para provocar la cohesión del grupo, es decir, tienen la habilidad de unir al grupo mediante la relación del sistema de valores y la tarea a seguir (Klein, 1961, pág. 28).

10.3. Conducta adaptativa

En el proceso de almacenamiento, comunicación y valoración de la información que afecta la tarea a realizar del grupo, la conducta adaptativa es aquella que alerta a los miembros de los cambios que hay en el medio. En este caso específico, el grupo, al ser un grupo con una red/estructura abierta que se diferencia por medio de dos autoridades funcionales, comprende un sistema de adaptación abierto en donde cada miembro funciona como una célula abierta. Al comunicarse por medio de grupos de WhatsApp la transmisión de la información es rápida y eficaz, produciendo así que el grupo tenga una mejor oportunidad para adaptarse al medio:

Muchos traemos, andamos en un grupo porque estamos en grupos, por ejemplo, los que estamos aquí, están, estamos en un grupo, los que están en el centro hay como cinco o siete ocho grupos y todo se comunica por WhatsApp o cuando hay accidentes que tengan cuidado o reduzcan su velocidad, en tal parte, porque hay un accidente.

(Felipe, miembro del grupo de taxistas sin base)

Los miembros del grupo no solo se encuentran dentro de los canales de información digitales que ofrece el mismo grupo, sino que también se encuentran en otros canales digitales de otros grupos que les ayudan a transmitir información acerca del medio para su valoración dentro del grupo. Este tipo de acceso directo de información mediante la célula abierta es el que más se visualiza dentro de la vida del grupo, sin embargo, en el proceso de toma de decisiones sobre el grupo, la célula abierta-experto es aquella que contiene una mayor importancia en el momento de la valoración de la información. Para este trabajo se llamará célula abierta-experto porque en la investigación de campo se identificó que las autoridades funcionales no solamente están en contacto con otros canales de comunicación digitales, sino que también adquieren capacidades y aprendizajes que ayudan a transmitir y valorar información debido al contacto con otros líderes de grupos y asociaciones (Klein , 1961, pág. 133).

Se encontró que las autoridades funcionales del grupo estudiado tienen un constante contacto con líderes y miembros de otros grupos. De su contacto con estos otros líderes nacen consensos, acuerdos o mayor información que ayuda a los miembros del grupo de taxistas sin base a que se adapten mejor al medio e inclusive puedan reforzar su sistema de valores dentro del grupo. Esto se pudo visualizar en un nivel más empírico cuando las autoridades funcionales trabajan de la mano con el líder de una asociación civil de taxistas que busca defender los intereses del gremio de taxistas en Tula y ayuda a transmitir información acerca de los derechos y obligaciones de los taxistas mediante la representación del gremio en instituciones estatales como la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo y el Congreso del Estado Libre y Soberano del Estado de Hidalgo.

Por lo tanto, a pesar de que los miembros del grupo poseen la capacidad de ser células abiertas debido al sistema abierto de canales de comunicación que crean los entornos digitales, la transmisión de información y valoración de la misma se concentra más desde las autoridades funcionales porque son quienes ofrecen y valoran la información para el proceso de toma de decisiones.

10.4. Rutina

A pesar que la conducta adaptativa es un proceso de comunicación y valoración de los cambios en el medio, dentro de la vida del grupo y la realización de su tarea, la rutina es un acto que contrarresta los cambios dentro del grupo (Klein, 1961, pág. 134). Se encontró que en la tarea a realizar (trabajo), el grupo se ha adaptado al medio de tal modo que su tarea se ha convertido en una rutina:

[Hablando sobre el paradero de Presidencia Municipal que no es base] Como tal casi no estamos aquí, nada más en las mañanas de 5:00 de la mañana a 10:00 de la mañana porque pues está el jale para refinería. Los de, los de compañía y si no, de repente pues dos, tres clientes que me hablan que necesitan viaje temprano para la central u otro lado, pero digo, la rutina es esa del diario de 5:00 de la mañana a 10 aquí. De aquí ya salimos a echar un refrigerio y ya de 11:00 de la mañana ya nos ponemos allá en el restaurante de Don Goyo que la traemos agarrado como base, pero no la es, igual que aquí.

(Felipe, miembro del grupo de taxistas sin base)

Esta rutina ha sido el producto de una conducta adaptativa con el medio en donde, a través de la comunicación de la información, valoración y control del grupo hacia su tarea (trabajo), el grupo ha acordado con el Estado en programar la tarea a cambio de ponderaciones económicas a los directivos y oficiales del gobierno municipal:

Ahorita ya nos dieron permiso de estacionarnos cuatro carros de las 6:00 de la mañana a las 10:00 de la mañana y después de las 10 podemos hacer base de dos carros, ¿sí?, ¿con qué?, con la finalidad dijo el, el comandante este Castro, con la finalidad de que de que nos vayan conociendo y entonces la gente diga no pues estos señores ofrecen un servicio todo el día ahí están presentes.

Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base)

Y también otro miembro comenta:

Hay una comitiva [dentro del grupo] en la que, con el Secretario de Seguridad Pública, entonces se les ha hecho, esa mención de que nos den cierto tiempo de trabajar en las mañanas cuando hay mucha demanda del taxi. Entonces ellos dijeron que sí, pero que, o sea, hay cierto requisito, ¿no?. De tales horas a tales horas hay que respetar y allá. Ya después si no respetas te infracciones, o sea por ese lado, nos dieron esa oportunidad.

(Enciso, miembro del grupo de taxistas sin base)

Sin embargo, esta rutina no solo se ha limitado al reconocimiento del estado como el medio, sino que existen otras problemáticas que el medio interfiere en la tarea de los taxistas y en su rutina:

La problemática que hemos tenido aquí en Tula, con respecto a los taxis, es que aquí en Tula ha sido la discordia, porque haz de cuenta que taxis de diferentes municipios trabajan aquí como si nada sin que ninguna autoridad les haga nada, vemos taxis aquí de Tepetitlán, de Tepeji del Río con cromática alterada, de Tezontepec, Atitalaquia, Atotonilco, cargando pasaje de colectivos, sin que la autoridad les haga nada. O sea, eso nos perjudica porque por ejemplo, nosotros tan simple cargamos un pasaje en otro municipio y ya te, te van infraccionando o te, te ponen a exposición, entonces esa es la inconformidad que nosotros estamos tratando y estamos viendo la forma de ver cómo podemos solucionar eso porque si nos afecta y aquí el municipio no hace nada.

(Enciso, miembro del grupo de taxistas sin base)

Por todo lo anterior, a pesar que de que existe una rutina establecida en la tarea del grupo, el medio presenta más problemáticas que afectan y cambian esta rutina, por lo que el grupo presenta una conducta adaptativa que finaliza en el proceso de toma de decisiones.

10.5. Toma de decisiones

En el proceso del control sobre la tarea y sobre el grupo, la toma de decisiones es un momento en la vida del grupo en donde los miembros no solo comunican y valoran la información obtenida del medio, sino que deciden cuales son las mejores posibilidades

para que el grupo se adapte a él. Durante el trabajo de campo se tuvo la oportunidad visualizar de forma directa el proceso de toma de decisiones, los resultados de su observación reforzaron lo que hasta el momento ya se había visto.

En una manera instantánea para contextualizar esta toma de decisiones, las autoridades funcionales de este grupo convocaron a los miembros del grupo para reunirse y llegar a un acuerdo sobre cómo actuar frente a la entrada de otros transportes colectivos en la parada de la Presidencia Municipal. Esta forma de cómo actuar ante esta problemática no es más que la de su tarea; la de trabajar en sus horarios rutinarios.

En este caso, la tarea es el fin por el cual los miembros del grupo se organizan; realizan sus rutas, rutinan su trabajo, dan un buen servicio, cobran un pasaje “justo”, aparcan en zonas específicas, suben más de 4 pasajeros solo cuando la demanda del usuario es alta, etc. Estas normas que ya conocemos como un sistema de valores sirven como un marco de referencia en donde se pudo reconocer que todos los miembros del grupo comparten. Estas funcionan como los medios para que el grupo pueda seguir funcionando, para que pueda llegar a su fin el cual es realizar su tarea (trabajar) (Klein, 1961, pág. 139). En este sentido, en una estructura en donde el grupo vive en un sistema de valores que sirve como marco de referencia y en donde se centraliza en dos autoridades funcionales, el control del grupo se focaliza en el líder del grupo reconocido, sin embargo, la elección de la toma de decisiones no es un acto aislado de un solo líder, sino que este es producto de un sistema pequeño de canales de comunicación restringidos que se presentan en la interacción con otros líderes de grupos y asociaciones y de la autoridad funcional no reconocida dentro del grupo.

En contraste por lo propuesto por Klein sobre la creación de canales restringidos en la toma de decisiones entre miembros centralizados (Klein, 1961, pág. 139), estos canales no se crean por diferencia con el marco de referencia de normas, sino que se crea a partir del flujo de información y la valoración entre los miembros centrales (conducta adaptativa); es decir, al visualizarse una conducta adaptativa centralizada por la célula abierta-experto y la segunda autoridad funcional, la proposición presentada en el proceso

de toma de decisiones se transmite y se crea por medio de estos canales de comunicación restringidos, haciendo que dentro de un sistema abierto de comunicación, existan canales restringidos para la centralización del poder en el grupo.

Por consiguiente, el líder reconocido del grupo desarrolló una conducta adaptativa en donde acumuló información desde su posición de célula abierta-experto y la expuso hacia los miembros³⁶. Esta compartición de la información, ayudó a comprender a los miembros qué hacer frente a la problemática que estaban enfrentando, el líder reconocido propuso que el grupo esperara a ver cómo el medio (usuarios, estado, taxistas) se adoptaba a esta problemática:

Vamos a esperar qué resulta, porque les voy a decir lo siguiente, hubo una reunión en, no traigo la fecha ahorita exacta, hubo una reunión, pero fue recién que se detuvieron, una reunión en Palacio de Gobierno, no pudo la Secretaría darle solución al asunto, lo pasó al gobierno del Estado. Llegaron las gentes y te dijeron “a ver, ¿tú eres de Valle del Mezquital?, Sí, ¿Y qué perjudica?, No pues en nada, no a mí en nada, va pa’ afuera”. Llegaron los Lusa, lo mismo, “Oye, ¿qué?, no, me invitaron” y pa’ fuera. Y estuvieron haciendo un secadero de gente, sacaron a, este, Racimo Cruz, de Tlahuelilpan, hicieron sacadero de gente. Sacaron al representante de CTM, al contador este, Villalpando, todos, todos los demás, detuvieron únicamente a Humberto Salvia, él sí dió unos argumentos por cuál, por qué era la inconformidad, él sí tuvo...

(Don Jacinto, autoridad funcional y líder del grupo taxistas sin base).

Al momento de ver directamente este proceso, se encontró que de los 11 miembros registrados quienes acudieron a la reunión convocada, todos demostraron aceptación ante los argumentos propuestos por el líder. Por ello, el proceso de toma de decisiones concluye como un proceso en donde la red/estructura del grupo se manifiesta ante el control que se tiene en el grupo a partir de una de las autoridades funcionales vistas. Este grupo comunica y valora la información del medio que afecta a su tarea por medio de un marco de referencia (sistema de valores), la autoridad propone la acción que debe

³⁶ En el desglose de esta reunión, la autoridad funcional reconocida expuso las referencias legales y circunstanciales por las que el grupo no puede actuar frente a la problemática expuesta.

ponerse en práctica con base a los canales restringidos vistos con otros líderes y el proceso de toma de decisiones concluye cuando los miembros en la reunión reconocen, aceptan y acuerdan la proposición que la autoridad expresó (Klein, 1961, pág. 140). Así, el control del grupo y de su tarea (trabajo) concluye.

Imagen 7. Taxistas del grupo *Operadores Sin Base* esperando a sus compañeros para el inicio de la reunión convocada y el proceso de toma de decisiones.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

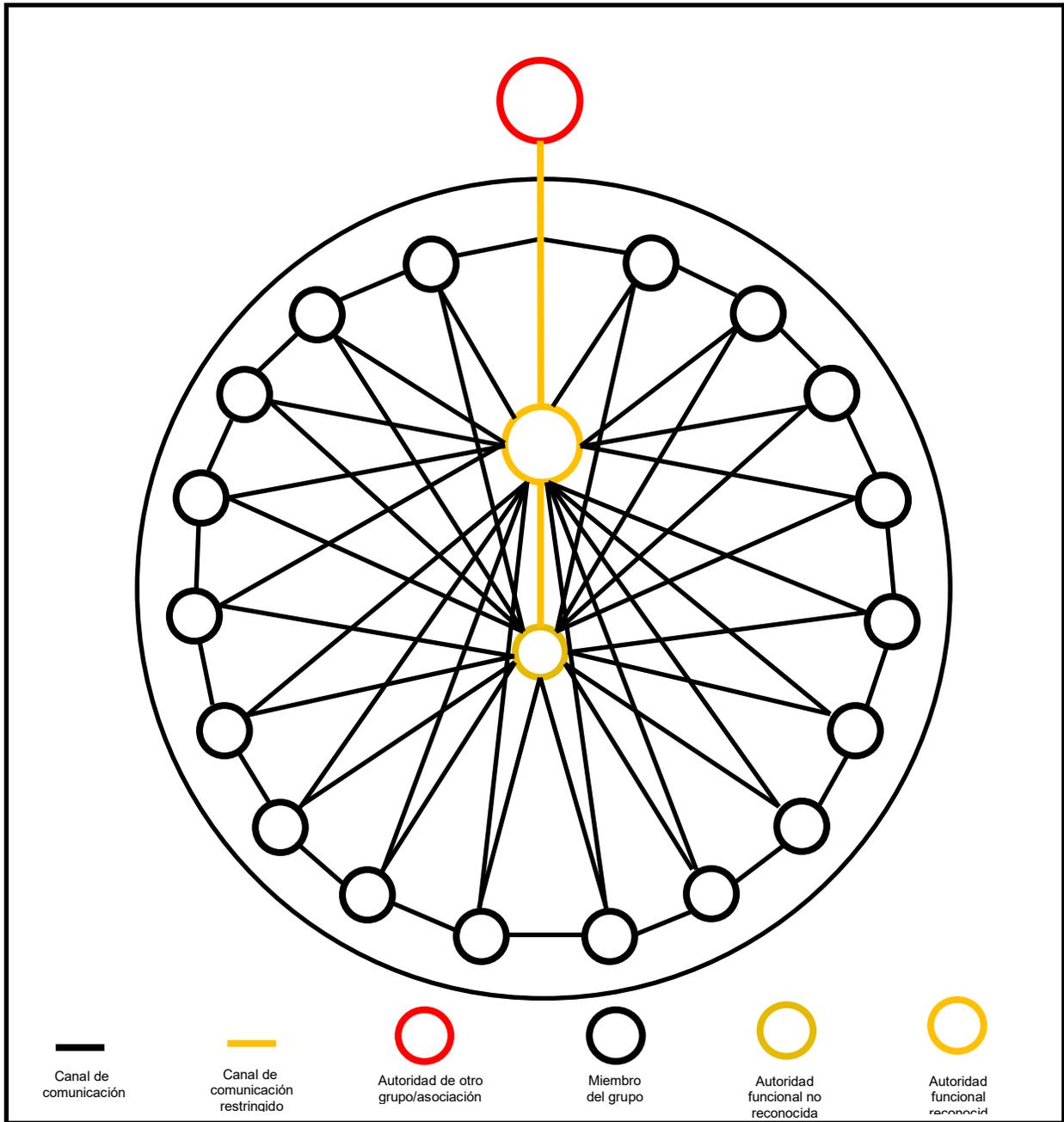
11. Consideraciones finales

La Forma 6 representa de manera concluyente una red/estructura del grupo de taxistas sin base de la ruta Presidencia-Refinería según sus canales de comunicación, su conducta adaptativa, el sistema de valores, su acceso de información directa, el proceso de toma de decisiones y las autoridades funcionales.

De los 20 miembros que conforman el grupo de taxistas sin base de la ruta Presidencia-Refinería, dos de ellos fungen los roles de autoridades funcionales debido a la

centralización de la información y del control dentro del grupo para adaptarse al medio; una de estas autoridades funcionales es reconocida como líder por el grupo, la otra autoridad no lo es. Estas autoridades funcionales se encuentran en constante contacto con otros líderes de otros grupos para una mejor adaptación del grupo al medio conforme a su comunicación y valoración de la información obtenida, produciendo así canales de comunicación restringidos en un sistema abierto de comunicación dentro del grupo. El sistema de valores está sujeto a las presiones que ofrece el medio, moldeando así las formas de realizar la tarea (trabajo) dependiendo de la conducta adaptativa y del proceso de toma de decisiones que se centraliza desde las autoridades funcionales. Dicho sistema de valores es predefinido ante normatividades que no se adaptan a la lógica local del transporte y del trabajo de los taxistas. El proceso de toma de decisiones (control) es propuesto por las autoridades funcionales con base a la información obtenida en los canales de comunicación restringidas, sin embargo, este se concluye no con la implementación de la propuesta por parte de la autoridad funcional, sino con la valoración, aceptación y acción de los miembros del grupo de la propuesta realizada.

Forma 6. (Red/estructura) Organización del grupo sin base de taxistas de la Ruta Presidencia-Refinería por medio de la diferenciación a partir de dos autoridades funcionales.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir de la codificación de la información obtenida en el trabajo de campo, 2025.

Conclusiones

Dados los cambios legislativos que sufrió la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo hacia el 2021, las acciones colectivas para resistirse a la normatividad estatal presentadas por taxistas en la ciudad de Tula de Allende, Hidalgo, expusieron las formas de trabajo en la que los operadores del transporte público individual practican en su vida laboral. Mientras que, en la legislación estatal, el servicio de transporte público individual (taxi) se erige como un servicio en donde se transportan usuarios desde un punto de origen hasta un punto de destino solicitado por el mismo, en la realidad social del municipio de Tula de Allende los taxis cumplen las funciones de un servicio de transporte público colectivo (taxi colectivo). Esta situación exhibe la discordancia que existe entre la normatividad en materia de transporte público y las realidades que presentan los taxistas que ofrecen el servicio colectivo. Los taxistas se organizan en grupos para mediar esta situación, predefiniendo sus rutas y bases por las que trabajan en su día a día.

Este trabajo buscó comprender cómo un grupo de taxistas de ruta de la ciudad de Tula de Allende, Hidalgo, organiza la operación contradictoria de un servicio de transporte público colectivo frente a las regulaciones normativas que la ley mexicana impone a través de los tres niveles de gobierno, considerando su estructura grupal, las normas internas, los procesos de adaptación y de control del grupo frente a estas regulaciones a partir de un análisis sociológico.

Antes de realizar una propuesta teórica sobre el estudio de los taxistas en grupo, se realizó una amplia búsqueda de investigaciones y trabajos desde la sociología y las ciencias sociales en donde su objeto de estudio fuera el mismo que el nuestro, el taxista. Al no haber una amplia variedad de estudios sociológicos y de las ciencias sociales sobre el taxista, se amplió la búsqueda hacia el transporte público porque ambos se presentan dentro de un mismo campo semántico. Del resultado de esta búsqueda de información que reunieran las características comentadas anteriormente, se encontraron las variables de investigación por las que el taxista y el transporte público se ha estudiado desde la sociología y las ciencias sociales: (1) Desarrollo Urbano, (2) Condiciones

laborales, (3) Identidad, (4) Acción colectiva, (5) Estudios de género, (6) Violencia y (7) Trabajo no clásico y (8) Sociología de la profesión.

A pesar de las aportaciones que ofrecen los estudios visualizados acerca del taxista y el transporte público son amplias en la sociología y en las ciencias sociales (sobre todo en materia de normatividad), sus contribuciones teóricas no se adaptan por completo a los objetivos propuestos desde el inicio. Ante esto, se propuso un estudio de los grupos desde la teoría que presenta Josephine Klein.

Para el aterrizaje teórico de este trabajo se utilizó la concepción teórica de los grupos profesionales de Durkheim en su tesis doctoral “La División del Trabajo Social “. En esta se presentó cómo el grupo profesional³⁷ regula la vida de sus miembros mediante normas codificadas, roles institucionalizados y jerarquías claras para la preservación de la diferenciación entre los diversos grupos profesionales que se presentan en la sociedad. No se utilizó la propuesta teórica de Durkheim debido a que su concepción del grupo se presenta al grupo como un puente entre el individuo y el estado para integrarlo a la vida institucional y así evitar conflictos (Inda, 2008). Sin embargo, con la información que ya se había presentado sobre el conflicto entre los taxistas y el estado, y la adaptación de las presiones externas al grupo, se optó por utilizar otra teoría para que pudiera explicar estas situaciones. En cambio, se parte de Durkheim porque sirve para establecer las pautas sociológicas por las que se sustenta este trabajo pues, a pesar de que ofrece una rica aportación teórica acerca de la vida social, se encontraba en la teoría de Klein una propuesta más ajustada a los objetivos en los que se cimentaron esta investigación.

A pesar de que el aporte teórico sobre los estudios de grupo que presenta Klein fue propuesto para estudiar a grupos de adolescentes de comunidades segregadas del Reino Unido en la época de los años 80, su embalaje teórico representa una forma para estudiar la organización y adaptación de un grupo (pequeño) considerando su estructura a partir de un principio de diferenciación por una o más autoridades funcionales en donde su elección surge por ser el más capacitado para realizar la tarea del grupo (fin del grupo)

³⁷ Grupo de miembros que comparten una misma profesión.

o por una diferenciación a partir de un status que se dispone debido a la capacidad de obtener una respuesta deseada del otro desde un sistema de valores que se crea mediante las preferencias que tienen los miembros de interactuar entre unos miembros que otros, esta estructura es reconocida por diversos factores, pero principalmente por la identificación de los canales de comunicación entre los miembros del grupo. Todo esto desde una concepción de la sociedad como sistema y del grupo como un subsistema que se reconoce según el tipo de interacción entre sus miembros. Por lo tanto, para la supervivencia del grupo dentro del sistema y del medio (todo lo que lo rodea y hace que tenga que cambiar el grupo), se identifican tres procesos que ayudan a entender la supervivencia del grupo y el mantenimiento de su naturaleza colectiva. La conducta expresiva es aquella que permite entender cómo se gestionan los sentimientos a través de normas y recompensas que definen si un grupo está unido o fragmentado. La conducta adaptativa es el proceso en donde el grupo recibe, almacena y transmite la información que el medio proporciona para su adaptación a él. Para ello, el grupo tendrá que tener un sistema de comunicación abierta para que la información se pueda transmitir de manera eficiente y valorar posteriormente en el proceso de toma de decisiones. Este tercer proceso es una conducta instrumental en donde recae el control del grupo sobre la tarea, desde la centralización del poder y de los canales de comunicación ya sea por una autoridad funcional o por el status dentro del grupo. Esta teoría de los grupos presenta una forma de observar la organización de un grupo respecto a su tarea (para el caso del objeto de estudio, trabajar), implementando las normas y reglas dentro del grupo, el control del grupo y la tarea, y la adaptación del grupo al medio (normatividad).

Como se ha podido ver a lo largo de esta sección y del trabajo total, los taxistas se adaptan ante regulaciones estatales que se representa a través de la normatividad del estado. Esta normatividad se presenta desde los tres niveles de Gobierno de la Nación Mexicana: Federal, Estatal y Municipal. Esta normatividad establece marcos legales rígidos para regular el transporte público, sin embargo, choca con la realidad de los taxistas de Tula de Allende. A nivel federal, la descentralización de competencias que se otorgan a los poderes estatales y municipales genera inconsistencias desde la concepción legal del término servicio de transporte público; a nivel estatal, la Ley de

movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y su Reglamento prioriza la estandarización del servicio de transporte público individual a partir de obligaciones y sanciones que ignoran la organización de bases y rutas predefinidas por los taxistas del municipio. En un nivel más abajo, el Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende, aunque intenta equilibrar ambas lógicas (la del transporte y la normatividad), carece de herramientas para validar y gestionar el modelo de taxi colectivo, manteniendo un “vacío legal” en la regulación del transporte público en el municipio. Por lo anterior, las normas en todos los niveles priorizan la estandarización del servicio público de transporte individual sobre las formas de trabajo de los taxistas y el transporte público en la zona, obligando a los taxistas a operar en un terreno de ambigüedad legal y no regulado de acuerdo a las condiciones en las que ofrecen el servicio.

Para las consideraciones metodológicas de este trabajo, se analizó la organización del grupo Operadores Unidos de Tula (también llamados operadores sin base) desde la teoría de grupos de Klein debido a la facilidad de acceso a la información dentro del grupo por parte de un informante. Se utilizó una metodología cualitativa desde una perspectiva en donde se presenta como una investigación que produce datos descriptivos desde la conducta observable (Taylor y Bogdan, 1987). Se emplearon entrevistas en profundidad semiestructuradas, observación del taxi (dentro de un taxi) y no participante (en la parada Presidencia-Refinería), además se registró una reunión grupal para analizar el proceso de toma de decisiones y la conducta adaptativa (control del grupo y de la tarea). Se limitó a realizar entrevistas de profundidad debido a la identificación temprana de las autoridades funcionales, por lo que la investigación se orientó a estudiar a estas miembros porque aquí es donde se centraliza la información, se controla al grupo y su tarea (trabajo) y se demuestra una conducta adaptativa desde canales de comunicación restringidos entre las autoridades funcionales dentro y fuera del grupo. Los datos de las entrevistas se grabaron por notas de voz y se transcribieron para su codificación y relación con la teoría estipulada, de igual forma, paso lo mismo con la observación participante y no participante dentro y fuera de la vida del grupo. Estos métodos también se adaptaron ante limitaciones que sucedieron en el momento de la investigación de campo: se descartó un grupo focal por la disponibilidad de los miembros

y la carga laboral que tenían. El consentimiento de los datos obtenidos fue verbal y anónimo, garantizando confidencialidad en el momento de la exposición de los resultados.

El grupo de Operadores Sin Base de la ruta Presidencia-Refinería del municipio de Tula de Allende surgió como respuesta de la demanda de usuarios por llegar a zonas industriales y residenciales, principalmente para trabajadores que necesitaban trasladarse a la Refinería Miguel Hidalgo ubicada en el parque industrial del municipio. Este grupo inicio operando de manera informal, taxistas individuales de diferentes sitios comenzaron a ofrecer rutas colectivas ante la falta de opciones formales, consolidándose como un servicio esencial: "...te digo, la necesidad de la gente y esto es lo que a nosotros nos, nos, nos levanta... y no alteras el orden simplemente cumplés [cumplen] con el servicio colectivo..." (Pedro, autoridad funcional del grupo taxistas sin base). Esta forma de realizar esta ruta se inicia desde el año 2014 con taxistas como Pedro y Tocalin Santos. Ellos retomaron prácticas de rutas improvisadas y las establecieron, formando así un grupo de taxistas sin base fija. Sin embargo, no es hasta el año 2021 cuando, frente a la imposición del programa *Taxi contigo* y los cambios que se devinieron en la ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo fue cuando el grupo se formalizó para adaptarse ante la normatividad que ignoraba el *modus operandi* de este grupo. Este grupo integra taxistas de diferentes sitios, siempre y cuando se adapten y respeten las normas internas. Por consiguiente, el grupo, a lo largo de los años de su vida, ha llegado a acuerdos informales con el gobierno municipal para seguir ofreciendo este servicio, aunque se realiza sin un reconocimiento legal³⁸.

Esta falta reconocimiento legal del servicio de transporte público en tanto a los taxis colectivos de la ciudad de Tula de Allende expone contradicciones sobre la realidad laboral y del transporte público y la normatividad estatal que se cimienta con la producción legislativa que el Congreso del Estado implementa a través de la Secretaría de Movilidad y Transporte y el Sistema Convencional de Transporte Público, imponiendo

³⁸ En la realidad empírica se encontró que estos acuerdos informales con el gobierno se finalizan con una "cooperación" que hacen los taxistas hacia el secretario de la Secretaría de Seguridad y Tránsito del Municipio.

marcos legales que, lejos de ayudar a los usuarios y servidores de transporte público, limitan y predefinen al transporte público y el trabajo de los taxistas desde contradicciones que la misma Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo contiene: mientras la normatividad estipula el servicio de taxi únicamente como un servicio individual, mediante mecanismos de control y regulación a través de las autoridades mencionadas, también permite que el servicio de transporte colectivo lo lleve a cabo los taxistas de la ciudad de Tula debido a la demanda de los usuarios por transportarse a sus destinos laborales. Esta situación genera un vacío legal para el transporte público que solamente expone al taxista y su trabajo a un terreno “fangoso” de regulación, legislación y cumplimiento de obligaciones y derechos. Aún con ello, el taxista se organiza en grupo para adaptarse entre la demanda del usuario y la restringida normatividad en la que desarrolla su trabajo.

Desde una explicación a partir de la teoría de Klein remite a que, el grupo de Operadores Sin Base se diferencia y estructura a partir de dos autoridades funcionales: (1) Don Jacinto es reconocido como líder del grupo debido a su capacidad por organizar al grupo para su supervivencia, (2) Pedro es una segunda autoridad funcional porque lo reconocen como un experto al consultarle por ayuda y guía (Klein, 1961, pág. 20): “Pues más que nada, porque ellos tienen más experiencia en el ámbito del taxi más que nada, ... podría decir que nosotros somos novatos y ya ellos tienen años” (Eulalio, miembro del grupo de taxistas sin base). El sistema de comunicación dentro del grupo es un sistema abierto de canales de comunicación que se basa en el uso de grupos de WhatsApp en donde los miembros del grupo son participes; la red/estructura del grupo es de tipo de abierta porque los miembros tienen la posibilidad de comunicarse entre todos por medio de mensajería digital, sin embargo, el flujo de información y los canales de comunicación abierta se centralizan en las autoridades funcionales.

Dentro del grupo existe un sistema de valores que combina sus normas con regulaciones que la normatividad estatal y municipal impone, adaptando al grupo a su medio y reforzando la cohesión social dentro del grupo a partir de las autoridades funcionales. Estas normas ejercen una serie de presiones externas internalizadas que definen la conducta de los taxistas sobre su tarea (trabajo), su creación surge de la adaptación al

medio (el estado) y se alinean con las normatividades estatales y municipales como la documentación en regla, el servicio de calidad, el cobro justo de las tarifas, el orden de los taxis en la parada, entre otros, esta adaptación de las normas al estado delimita la regulación de la tarea (trabajo). Por lo tanto, el sistema de valores surge de la adaptación del grupo para su supervivencia al medio (estado), su implementación se comunica y reitera a través de las autoridades funcionales para provocar una cohesión social en el grupo; las autoridades funcionales cuentan con la capacidad de unir al grupo relacionando la norma con la tarea.

La conducta adaptativa se presenta como el proceso de almacenamiento, comunicación y valoración de la información que afecta la tarea a realizar. En el grupo de taxistas, esta conducta aparece en el sistema de comunicación abierta (grupos de WhatsApp) como un acceso directo a la información en donde los miembros tienen la función de células abiertas al informar el conocimiento que presenta el medio hacia la tarea a realizar. Sin embargo, la aparición de la célula abierta-experto surge desde las autoridades funcionales y su interacción con otros líderes de otros grupos u organizaciones, generando así una centralización del flujo de información y de la valoración de la misma para seguir en el proceso de toma de decisiones.

Aún con esta conducta adaptativa, en el grupo aparece una rutina de la realización de la tarea que contrarresta la posibilidad de los cambios dentro del grupo. La tarea se ha adaptado al medio (estado) hasta cierto punto como para que la tarea se convierta en una rutina. Esta adaptación surge del acuerdo con el medio (estado) a través de ponderaciones económicas que los taxistas cooperan, acumulan y ofrecen a quien este a cargo de las autoridades estatales competentes. Pese a esto, el medio presenta más problemáticas (como la invasión de transporte público foráneo) que rompe con esta rutina y, por consiguiente, de la tarea a realizar.

El proceso de toma de sesiones se visualizó a partir de la observación no participante de una reunión del grupo convocada por las autoridades funcionales para tomar las acciones pertinentes ante la entrada de transporte público foráneo en su parada habitual. Esta forma de cómo actuar ante esta problemática no es más que la de su tarea, la tarea

de trabajar en sus horarios rutinarios. Ante esto, la realización de la tarea (trabajar) es el fin último de la organización del grupo. En una concepción donde la tarea es el fin y las normas son los medios para llegar a este, las normas funcionan como un marco de referencia en donde todos están de acuerdo de su existencia. Por ello, la toma de decisiones no es un acto aislado del líder del grupo (Don Jacinto), sino que es el resultado de un sistema de canales de comunicaciones restringidos que se presentan en la interacción de las dos autoridades funcionales y otros líderes de diversos grupos y asociaciones del gremio de taxistas. A diferencia de lo propuesto por Klein (pág. 139), la proposición acordada por el líder en el proceso de toma de decisiones no se da en canales de comunicaciones restringidos debido a las diferencias de los miembros por marco de referencia, sino que, estos se forman por la centralización de la información y el poder en las autoridades funcionales debido a su posición dentro de la red/estructura. El líder del grupo bajo el acceso directo de la información célula abierta-experto acumula la información, valora su contenido y la expresa a los miembros en forma de proposición positiva. Para completar el proceso de toma de decisiones, los miembros únicamente aceptan la proposición impuesta por el líder, y por lo tanto, el control del grupo y de su tarea se efectúa.

La hipótesis inicial, que planteaba la estructuración del grupo a partir de una diferenciación por status se invalidó casi en su totalidad. Los hallazgos vistos confirmaron una realidad social casi totalmente diferente a la que se preveía. Mientras que se creía que existía una estructuración por medio del status y de los lazos de amistad, en el terreno empírico se demostró que el grupo estudiado se estructura a partir de dos autoridades funcionales. El sistema de valores no estaba determinado por los sentimientos que tenían los miembros hacia otros del grupo, sino que las normas internas del grupo se crearon en el intento de adaptar al grupo con la normatividad municipal y estatal en las que se desarrolla su trabajo. Sin embargo, se pudo observar que, aunque no existen miembros con alto status o bajo status, la centralización del flujo de información y del poder dentro del grupo sí determina el proceso de adaptación y de toma de decisiones dentro del grupo. La toma de decisiones no se presenta a partir de intereses particulares de las autoridades, sino que son reflejo del flujo de información de

su valoración y del acceso directo de información desde la célula abierta-experto que las autoridades funcionales predisponen.

Estos hallazgos posicionan a la teoría de Klein como una herramienta teórica y metodológica para la comprensión de los fenómenos organizacionales a un nivel más “pequeño” y controlado. Así mismo esta perspectiva abre nuevos panoramas para la investigación de lo laboral desde la sociología y las ciencias sociales.

No obstante, aún con estos descubrimientos, también habría que reconocer que a nivel metodológico y teórico existieron limitaciones que condicionaron el descubrimiento de datos más completos que ayudaran a conocer más a fondo este fenómeno. Por ejemplo, a nivel teórico, el uso de la teoría del estudio de los grupos de Klein limita bastante el reconocimiento de los factores que inciden en la supervivencia del grupo, el concepto de medio no alcanza para conocer a fondo la normatividad, la competencia entre transporte público o los fenómenos de oferta y demanda que se visualizaron en el terreno empírico. Por otra parte, a nivel metodológico, no se optó por seguir la metodología de corte transversal de Klein puesto que el tiempo y las disposiciones para realizar este trabajo fueron cortas. Aun con ello se intentó aterrizar esta teoría desde el terreno cualitativo y los resultados expusieron todo un mundo en la profesión del taxista y su organización en el grupo. Sin embargo, las áreas de oportunidad para seguir desarrollando material científico relacionado a este fenómeno social podrían ser inagotable. Otras de las limitantes que hubo en este trabajo fue la falta de disponibilidad de los taxistas para realizar un grupo focal. La inversión del tiempo requerido para esta herramienta metodológica pudo haber impactado en su horario laboral y en sus bolsillos.

Por todo lo visto en este trabajo, y reconociendo los hallazgos que se presentaron, en el fenómeno del taxi colectivo en la ciudad de Tula de Allende se encuentran más interrogantes que las que se plantearon por primera vez. Por ejemplo, ¿Cómo aparece la diferenciación de la teoría de Klein en otros grupos de taxis colectivo en la ciudad de Tula?, ¿Cómo aparece la corrupción en el terreno laboral del taxista?, ¿Cómo perciben los usuarios la eficiencia del servicio de taxis colectivos?, ¿Qué factores socioeconómicos originaron la implementación del taxi colectivo en Tula?, ¿Existen

movimientos sociales consolidados que ayuden a la resistencia del taxista ante la normatividad del transporte público?, ¿Cuáles son las condiciones laborales del taxista de la ciudad de Tula?. Estas y muchas más preguntas habría que contestarlas desde nuevas agendas de investigación que centralicen al taxista, no como un operador de un servicio de transporte público, sino como miembro de una organización formal que trata de consolidar su trabajo desde grupos pequeños, asociaciones y gremios establecidos.

Anexo

Mapa 1. Ruta Presidencia-Refinería del grupo de taxistas sin base.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir de la codificación de la información obtenida en el trabajo de campo, 2025.

Tabla 1. Concentrado de títulos científicos sobre el transporte público como objeto de estudio en las ciencias sociales en México.

Título de la investigación	Tema desarrollado							
	Condiciones laborales	Sociología de la profesión	Estudios de género	Desarrollo urbano	Violencia	Identidad	Acción colectiva	Trabajo no clásico
Choferes de microbuses en la Ciudad de México: Trabajo sin Ruta.	x							
The Cabdriver and His Fare: Facets of a Fleeting Relationship.		x						
Female taxi Drivers in Mexico City: Facing patriarchal structures as a force of oppression.			x					
El metro de la Ciudad de México.				x				
Planeación del transporte y conflicto social.				x				
Conformación del espacio urbano y su relación con el transporte público. Aspectos históricos.				x				
The working conditions of monocycle taxi drivers in Talha, Mexico City.	x							
Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México.				x				
"Vieja tenias que ser": Un estudio de caso de las mujeres taxistas.			x					
Labor Conditions for Taxi Drivers in Mexico City.	x							
Transporte y movilidad en la región de Chalco.				x				

El concepto de violencia en el lugar de trabajo y su aplicabilidad a la actividad de los operadores de taxi en México.					x			
Los Taxis Colectivos ("Peseros") de La Ciudad de México.				x				
Condiciones laborales y de salud de los choferes de taxi y microbús del Distrito Federal.	x							
La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19 .	x							
Las configuraciones identitarias de los trabajadores del transporte público en la Ciudad de México.						x		
Nuevas manifestaciones del conflicto entre trabajadores taxistas y conductores de Uber en Mazatlán, México: entre la gobernanza y las tensiones sociales.							x	
La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas en la ciudad de México.						x		
Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad, y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México.					x	x	x	x
Un proceso de trabajo especializado y denso: los taxistas de la Ciudad de México.								x

Fuente: Elaboración propia,

Bibliografía

- Ángeles Nava, A. (2002). Impacto regional de la refinería Miguel Hidalgo en Tula de Allende, Hidalgo. Ciudad de México: Instituto Politécnico Nacional.
- Berrones Sanz, L. D. (2017). The working conditions of motorcycle taxi drivers in Tláhuac, Mexico City. *Journal of Transport & Health*.
- Berrones Sanz, L. D., y Rosales Flores, R. A. (2012). Condiciones laborales y de salud de los choferes de taxi y microbús del Distrito Federal. *Salud Problema*, 2(8 y 9), 18-25.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023, 29 de diciembre). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. *Diario Oficial de la Federación*.
- Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. (2021; 2 de agosto). Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Congreso del Estado Libre y Soberano del Hidalgo. (2024, 2 de julio). Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. (2024, 15 de octubre). Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. (2024, 31 de diciembre). Ley de Control Vehicular para el Estado de Hidalgo. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo. (2025, 27 de febrero). Ley Orgánica Municipal para el Estado de Hidalgo. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Davis, F. (1959). The Cabdriver and His Fare: Facets of a Fleeting Relationship. *The American Journal of Sociology*, 65(2), 158-165.
- De la Garza Toledo, E. (2021). *Raniero Panzieri, Orígenes del Obrero Italiano, Control sobre el Proceso d Trabajo, Sindicato, Partido y Estrategia del Movimiento Obrero*. Ciudad de México: Plaza y Valdés.
- Durkheim, É. (2007). *La División del Trabajo Social*. México: Colofón.

- Guerrero García, B. (2023). Choferes de microbuses en la Ciudad de México: Trabajo sin ruta. Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- Hernández Romero, Y., & Galindo Sosa, R. (Octubre de 2020). La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19. *Espacio Abierto*, 29(4), 12-30.
- Inda, G. (2008). La interrogante política en Émile Durkheim. El abordaje del Estado moderno en la última fase de su producción (1897-1915). *Sociológica*, 23(67), 109-148.
- Islas Rivera, V. (2000). Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México. El Colegio de México.
- Klein, E. (7 de marzo de 2019). Obituary: Josephine Klein Psychotherapist who became the "archangel" of mods, rockers and hippies. *THE JEWISH CHRONICLE*.
- Klein, J. (1961). *Estudios de los grupos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Martínez Trejo, C. C., & De la Rosa Zapata, A. R. (2024). Las configuraciones identitarias de los trabajadores del transporte público en la Ciudad de México. En R. J. Salinas García, & C. C. Martínez Trejo, *Estudios multidisciplinares sobre trabajo: trabajo, profesión y espacio*. Querétaro: Comunicación Científica.
- López Cruz, L. (2016). Un proceso de trabajo espacializado y denso: los taxistas de la Ciudad de México. Tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad- Iztapalapa, Ciudad de México.
- Martínez, C. (8 de Noviembre de 2022). Denuncian presencia de taxis piratas y foráneos en Tula. Obtenido de El Sol de Hidalgo: <https://oem.com.mx/elsoldehidalgo/local/denuncian-presencia-de-taxis-piratas-y-foraneos-en-tula-17451498>
- Martínez, C. (23 de Agosto de 2024a). Taxis "piratas" circulan en Tula a todas horas. Obtenido de El Sol de Hidalgo: <https://oem.com.mx/elsoldehidalgo/local/taxis-piratas-circulan-en-tula-a-todas-horas-13538539>
- Martínez, M. (28 de Agosto de 2024b). Concesionarios de taxis protestan en Tula otra vez, ¿de qué se quejan ahora? Obtenido de Criterio:

- <https://criteriohidalgo.com/noticias/regiones/concesionarios-de-taxis-protestan-en-tula-otra-vez-de-que-se-quejan-ahora>
- Navarro Benítez, B. (Octubre - Diciembre de 1984). El metro de la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 46(4), 85-102.
- Navarro Benitez, B., & Cadena Pérez-Campos, L. (Julio - Septiembre de 1990). Planeación del transporte y conflicto social. *Revista Mexicana de Sociología*, 52(3), 3-14.
- Nocera, P. (2009). El concepto de creencia en la sociología durkheimiana. *Asociación Latinoamericana de Sociología*.
- Paredes, A. (25 de Julio de 2022). Deben repensar las rutas del transporte público en Hidalgo. Obtenido de El Sol de Hidalgo: <https://oem.com.mx/elsoldehidalgo/analisis/deben-repensar-las-rutas-del-transporte-publico-en-hidalgo-17653856>
- Pogliaghi, L. (2011). La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas en la ciudad de México. En E. de la Garza Toletto, *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*. Plaza y Valdés .
- Pogliaghi, L. (2012). Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México. Tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Ciudad de México.
- Presidencia Municipal de Tula de Allende. (2002, 30 de septiembre). Reglamento de Seguridad Pública y Tránsito del Municipio de Tula de Allende. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Presidencia Municipal de Tula de Allende. (2024, 27 de mayo). Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma, y adicionan diversas disposiciones del reglamento de seguridad pública y tránsito del municipio de Tula de Allende, Hidalgo. *Periódico Oficial del Estado de Hidalgo*.
- Reyes, A., & Villeda, F. (28 de Junio de 2021). Taxistas bloquean carreteras en Pachuca y Tula; están en desacuerdo con la app. Obtenido de Milenio: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/taxistas-bloquean-carreteras-pachuca-tula-descuerdo-app>

- Rivas Tovar, L. A., & Rocha, J. E. (2002). Labor Conditions for Taxi Drivers in Mexico City. S/n, 11.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (22 de Junio de 2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>
- Secretaría de Movilidad y Transporte. (14 de Junio de 2021). A los concesionarios, permisionario del servicio de transporte público individual en el estado de Hidalgo; y público en general. Obtenido de Movilidad y Transporte: <https://movilidadytransporte.hidalgo.gob.mx/pdf/Circular18.pdf>.
- Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo. (2023). Padrón de concesionarios vigentes en la modalidad de individual. Obtenido de <https://transparenciadocs.hidalgo.gob.mx/ENTIDADES/TConvencional/dir5/2023/STCH/Padron/ListadoIndividual.pdf>
- Taylor, S., & Bogdan, R. (1987). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. España: Paidós.
- UAEH. (2021). Condiciones del Transporte Público en Tula de Allende, Hidalgo. Obtenido de Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo: <https://www.uaeh.edu.mx/campus/icshu/investigacion/aasd/video.html>
- Villeda, F. (09 de 11 de 2022). Taxistas en Tula en conflicto por nueva base. Obtenido de Milenio: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/conflicto-entre-grupo-de-taxistas-por-nueva-base-en-tula>