

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA
Tesis Licenciatura en Sociología

**El ómnibus Montevideo como ámbito de interacción y
recreación del sentido común**

Fabián Israel
Tutora: Susana Mallo

2004

Índice

<u>1. Resumen</u>	01
<u>2. Introducción</u>	02
<u>3. Tema de investigación</u>	03
<u>4. Problema de investigación</u>	04
<u>5. Marco conceptual</u>	04
5.1. Justificación	04
5.2. Algunos apuntes teóricos	05
5.3. Conceptos claves	07
<u>6. Objetivos</u>	08
6.1. Objetivos generales	08
6.2. Objetivos específicos	09
<u>7. Aspectos metodológicos</u>	09
7.1. Estrategia	09
7.2. Diseño	09
7.3. Sobre muestreo	10
7.4. Las técnicas	11
<u>8. Regularidades Observables</u>	14
8.1. ¿Quiénes conforman el ámbito de interacción?	14
8.2. Elección y distribución del espacio	17
8.3. Actitudes y comportamientos	19
8.4. La interacción en el ómnibus	21
<u>9. Principales ejes temáticos de las entrevistas</u>	25
9.1. El viaje en ómnibus: cotidiano, transitorio, e instrumental	25
9.2. Distintos intereses de los grupos	29
9.3. Un micro-ámbito insertado en un todo: las prácticas y el contexto	36

10. <u>Conclusiones: teoría emergente</u>	39
11. <u>Algunas reflexiones finales</u>	43
12. <u>Bibliografía utilizada y de referencia</u>	45
13. <u>Anexos</u>	46
13.1. Cambios en el transporte urbano causado por la crisis	46
13.2. Tabla de regularidades observables	47
13.3. Matrices de codificación	48
13.4. Observación: notas de campo	53
13.5. Entrevistas	69

1. RESUMEN

[1] **Tema:** en este trabajo se estudia el ómnibus montevidiano como ámbito de interacción y recreación del sentido común.

[2] **Delimitación espacial y cronológica:** son tomados en cuenta los ómnibus montevidianos de línea regular. El muestreo es de tipo intencional o teórico, y se escogieron dos líneas (104 y 405) que a su vez pertenecen a distintas empresas y se caracterizan por el contraste entre las realidades que comprenden sus trayectos inscriptos a nivel socio-económico y socio-urbano.

Las categorías conceptuales y teóricas fueron desarrolladas entre Marzo del 2003 y Julio del 2004, mientras que el trabajo de campo fue efectuado entre Julio y diciembre del 2003.

[3] **Problema:** se pretende dar cuenta de cuál es y cómo es la porción de sentido común de los montevidianos, que organiza su interacción como participantes en el ómnibus donde se dan distintas prácticas sociales. Conocer el sentido y las regularidades de estas prácticas.

[4] Objetivos generales:

1-Construir una 'teoría emergente' descriptiva e interpretativa del modo en que se desarrolla el interior del ámbito de interacción del ómnibus, 2-Eventualmente, aportar categorías conceptuales útiles más allá de una teoría emergente sustantiva, para una teoría formal sobre este tipo de procesos.

Objetivos específicos:

1-Formular explícitamente la normatividad implícita. 2-realizar la codificación inicial y focalizada tanto en las observaciones como en las entrevistas, 3-elaborar "conceptos sensibilizadores" adecuados para entender el fenómeno determinando que sentido le dan los actores a su interacción en el ómnibus, 4-Testear si el sentido común de los participantes es homogéneo o presenta subdivisiones según las distintas realidades sociales. 5-Escribir la teoría emergente, y plantear hipótesis para rastrear más allá del estudio en cuestión.

[5] **Metodología:** la corriente teórica-metodológica utilizada fue la Etnometodología. En cuanto a las técnicas se intentó articular coherentemente dos técnicas de estudio: observación participante (se realizaron catorce observaciones de destino a destino), y entrevistas (fueron efectuadas dieciséis a miembros de los distintos grupos identificados), para finalmente construir la teoría emergente.

[6] **Conclusiones e hipótesis halladas:** El sentido atribuido al ómnibus por parte de sus miembros es de espacio transitorio y funcional. Por lo tanto gran parte de las prácticas que allí se generan son de tipo instrumental, las cuales pueden englobarse en la regla más general de interacción mínima. Cuando se observa la "instrumentalidad en peligro" (problemas en el tráfico o servicio)

es el momento en donde el centro de atención se coloca en el interior del ámbito, apareciendo el interés personal de forma más generalizada. De cualquier manera los miembros manejan ciertos márgenes de tolerancia para que el ómnibus cumpla con su cometido principal de espacio transitorio y de servicio. Como contraparte los miembros son conocedores de la normatividad y sentido común existente en el en el ómnibus, por lo que saben como manejarse, al tiempo que recrean este sentido permanentemente.

A su vez las líneas escogidas, presentan diferencias tanto en los caracteres socio-económico como en los socio-urbano. Es decir los propios grupos de pasajeros presentan subdivisiones según la línea en cuestión. Además, las zonas de carácter más barrial (405) presentan en su ámbito una mayor intensidad en la interacción que las zonas del centro (104) de tipo más impersonal.

Más allá de esta diferenciación según líneas, muchas de las prácticas halladas cobran sentido a la luz del contexto de crisis nacional, tal como la baja de la venta de boletos, la violencia delictiva, aumento de modalidades de trabajo informales y la discusión de la necesidad o no de seguir manteniendo el guarda frente la falta de empleo.

Hipótesis 1: las actividades desarrolladas por los individuos en el ámbito del ómnibus, tiene una estrecha relación con su situación socio-económica y socio-urbana (visualizada en el contraste de las líneas 405 y 104), y se engloban en un marco más macro como es la situación contexto del país (expresado por ejemplo en la caída de boletos por falta de fuentes laborales y violencia delictiva, hechos agravados por la crisis del 2002).

Hipótesis 2: la cotidianidad y transitoriedad del ámbito el cual es instrumental por excelencia, se manifiesta a través de la interconexión recíproca entre las reglas de elección del espacio (asiento libre); la actitud reinante (indiferencia); y la interacción (baja intensidad), las cuales se enmarcan en la regla más general de interacción mínima.

2. INTRODUCCIÓN

Las épocas modernas, en especial las más actuales, se caracterizan por el enorme despliegue de relaciones y ámbitos en los cuales los individuos se desenvuelven en sociedad. Pero además resulta extraordinario la sincronización y la naturalidad en que el ser social percibe y actúa en tales condiciones.

Simmel tenía formulada una imagen de la sociedad similar, millones de personas que simultáneamente interactuaban con, para y contra ellos mismos diariamente. Al hacerlo establecían entre ellos patrones pequeños que se integraban en patrones más grandes, para finalmente formar la sociedad. Esta formulación es producto de la evolución histórica donde los individuos pasan a integrar cada vez más, nuevos círculos sociales:

“El individuo se ve primariamente colocado en un medio para el cual su individualidad es relativamente indiferente, medio al que le encadena su propio destino y le impone una estrecha convivencia con aquellos junto a quienes le ha situado el azar del nacimiento... pero en la evolución pasa a establecer relaciones asociativas entre elementos homogéneos de círculos heterogéneos... Surgen así nuevos círculos de contacto, que se cruzan en los más diversos ángulos con los antiguos...” (Simmel: 1986: 426).

3. TEMA DE INVESTIGACIÓN

Probablemente, realizar un estudio sociológico con cierta base empírica de la vida cotidiana donde se intente estudiar el fenómeno de la sincronización y funcionamiento de la vida social, sea demasiado ambicioso para nuestras posibilidades y capacidades. Es por ello que este trabajo pretende ser un ejercicio del estudio de un ámbito determinado de la vida cotidiana urbana: **el ámbito de interacción del ómnibus montevideano.**

El ómnibus es uno de los centros de confluencia cotidianos de miles de personas de distintas razas, creencias, y niveles socio-económicos, donde las acciones parecen desarrollarse de manera sincronizada dentro de la ciudad. Se producen actividades totalmente cotidianas y transitorias para los individuos. Estos adaptan sus comportamientos a un sentido común propio dentro del ómnibus, al tiempo que lo reconstruyen y lo recrean permanentemente mediante sus prácticas.

Cuando nos referimos al sentido común, básicamente (por no existir una definición formal y consensuada) implica: *“todas aquellas definiciones de situación y tipologías que permiten a los sujetos orientar y ajustar sus acciones con garantía de entendimiento para con los demás”¹.*

El sentido común está totalmente entrelazado con la vida cotidiana, ya que es allí donde se desarrollan las actividades prácticas orientadas por él. En palabras de Schutz estas prácticas serían:

“Un acto humano, realizado dentro del mundo de la vida por un actor individual en la forma indicada por la expresión verbal típica, sea comprensible para el actor mismo así como para sus

¹ La base empírica y conceptual de este trabajo fue desarrollada en el taller de cultura 2003, Facultad de Ciencias Sociales, a cargo del Lic. Felipe Arocena y Lic. Carlos Muñoz

semejantes en términos de interpretación del sentido común de la vida cotidiana” (Schutz: 1971: 44).

En la presencia del sentido común reproducido por los individuos, pueden ser identificados una gran cantidad de “tics” culturales. Es decir, representa una pequeñísima pero interesante porción de la cultura montevideana en el ámbito urbano y cotidiano como lo es el viaje en ómnibus. Los individuos realizan constantemente “ajustes prácticos” con el fin de efectivizar una correcta interpretación de sentido en el ámbito determinado².

4. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Se pretende conocer el funcionamiento y sentido común existente en el ámbito de interacción, lo cual implica conocer sus regularidades y sobre todo comprender el sentido que los miembros atribuyen a dicho ámbito. Es decir, dar cuenta de cuál es y cómo es la porción de sentido común de los montevideanos, que organiza su interacción como participantes en el ómnibus donde se dan distintas prácticas sociales.

Desde un primer momento se hacen ineludibles ciertas preguntas. ¿Qué se puede estudiar en el ómnibus?; ¿sucede siempre lo mismo?, y en caso afirmativo, ¿porqué?; ¿qué cosas pasan, o mejor dicho, qué cosas hacen las personas?; ¿cómo se relacionan?; ¿Tiene algún tipo de significación sociológica estudiar el ámbito del ómnibus?.

5. MARCO CONCEPTUAL

5. 1. JUSTIFICACIÓN

Resulta lógico sostener que la vida cotidiana debería ser un punto fuerte en la comprensión sociológica del mundo social, si es que la Sociología pretende ser una disciplina que de cuenta

² “... es una circunstancia sumamente importante para la edificación de mi acervo de conocimiento y para mi ajuste práctico a la realidad social. Habiendo verificado el supuesto de que usted interpreta su experiencia de una manera que, para todos los fines prácticos, es aproximadamente idéntica a la mía- al menos con respecto a los objetos situados en nuestro ambiente común-, tengo cierta justificación para correlacionar en general mis esquemas interpretativos con los esquemas expresivos de usted” (Schutz: 1974: 41).

acerca de la realidad social con toda la complejidad que ello conlleva³. Evidentemente comprender la cotidianidad y lo común dentro de las sociedades, implica conocer de manera profunda las lógicas y procedimientos de las prácticas sociales. Schwartz y Jacob (1984) indican que como nativos de nuestra cultura, **descubrir la vida cotidiana, observarla y describirla, equivale a funcionar como antropólogos de nuestra cultura.**

Cabe marcar lo interesante de los resultados de esta investigación. La posibilidad de conocerse un poco más por parte de la sociedad, como funciona en su vida cotidiana, en aquellos aspectos que nunca nadie se detiene a pensar (tales como, ¿porqué las cosas son como son?, ¿cómo llegamos a ello?) y que sin embargo dice mucho de nuestra forma de ser y actuar. Schutz (1971) considera que **el mundo de la vida cotidiana es la “realidad suprema”**. Las otras realidades, son mundos dentro del mundo de la vida diaria, creados por cambios o modificaciones en algunos de los supuestos de la actitud natural⁴.

5.2. ALGUNOS APUNTES TEÓRICOS

Una vez delimitado el tema y problema de investigación se debió escoger por una corriente teórica que permita un abordaje lo más rico y abarcativo posible para estudiar la manera en que los individuos se manejan en el ámbito de interacción del ómnibus. En esta dirección la **Etnometodología** se presentaba como una corriente teórica-metodológica adecuada:

“Es la búsqueda empírica de los métodos empleados por los individuos para dar sentido y al mismo tiempo, realizar sus acciones de todos días, comunicarse, tomar decisiones, razonar. Para los etnometodólogos, la Sociología sería, pues, el estudio de esas actividades, ya sean triviales, o científicas, considerando que la propia Sociología debe ser entendida como una actividad práctica. Es una práctica social reflexiva” (Coulon: 1988: 32).

En la propia definición de la corriente aparece el motivo de su elección. Es decir, registrar empíricamente cómo los actores realizan sus actividades, cómo se manejan en ese ámbito y le dan

³ Se revisó las investigaciones realizadas sobre transporte y Etnometodología no se encontró material. Puede haber material de Etnometodología o transporte (y no de ómnibus) por separado. En la biblioteca de Sociología no se encontraron estudios etnometodológicos realizados por la facultad ni tampoco estudios referidos a la vida cotidiana. Parece difícil comprender, que el objeto de la sociología sea básicamente la realidad social, y que nadie se halla interesado por realizar un estudio de la vida cotidiana.

⁴ Este término reaparece a lo largo del trabajo. Según Schwartz y Jacob (1984) podrían aplicarse a este término axiomas tales como “darse por un hecho”; “ser entendidos tácitamente”;

sentido a sus actos. Cuáles son las reglas que respetan y recrean mediante todas aquellas actividades banales como son las de escoger asiento, o pedir permiso para sentarse.

Si bien no se pretende aquí entrar en la profunda epistemología de esta corriente, ni en los debates que se presentan con otras corrientes sociológicas más clásicas, resulta importante señalar algunas cuestiones.

La Etnometodología es una corriente sociológica nacida en los años 60 en Estados Unidos. Se reconoce como su creador a Harold Garfinkel, en especial es su obra conocida como “Studies in Etnometodology”. Garfinkel utilizó el término Etnometodología para denominar a la metodología que los jurados (un grupo de gente ordinaria había sido grabado para ver como estos procedían con sus deliberaciones a pesar de sus limitaciones) utilizaban en el proceso de toma de decisiones. Similar al término Etnomedicina o Etnobotánica (que significa medicina popular, o botánica popular), el tema entonces, era la metodología que utilizaba la gente común en la vida cotidiana cuando razonaba acerca de la sociedad y sus obras⁵.

La Etnometodología, pone énfasis en el regreso a la experiencia, lo cual también implica modificar los métodos y las técnicas de recopilación de datos clásicos, así como también los procedimientos estadísticos tan de moda en la actualidad. El dispositivo clásico sociológico, por lo general supone un mundo significativo exterior, e independiente de las interacciones sociales, donde se establecen las hipótesis de antemano. Siendo coherentes con el lineamiento etnometodológico el cual difiere de la corriente clásica, no presentaremos una formulación de hipótesis, sino que dejaremos que estas aparezcan en el transcurso de la investigación

Lo que los Sociólogos tradicionales consideran modelos, los etnometodólogos los consideran realizaciones continuas de los actores, es así que se sustituye la idea del objeto por la del proceso. Garfinkel indicaba que su interés era poner al día los métodos empleados por los actores para actualizar dichas reglas.

⁵ Algunas de las inspiraciones de Garfinkel fueron la teoría de Parsons, Schutz, Simmel (de quien ya se ha hecho mención), Weber y el Interaccionismo simbólico. En cuanto a Parsons, sobre todo le interesa la tendencia de los individuos a acomodarse a las reglas de la vida común, para evitar las sanciones y la angustia. Garfinkel, más que poner el énfasis en el paradigma normativo de Parsons, lo va a hacer en el interpretativo de los actores.

Por su parte Weber es uno de los pioneros quien comienza a marcar la diferencia entre comprender (sentido) y explicar, de cualquier modo no llegó a profundizarlo tanto. En este sentido, la Etnometodología podría ser un brazo de la fenomenológica de Schutz, quien se preocupó por desarrollar el estudio de los procedimientos de interpretación que empleamos cada día en nuestra vida para dar sentido a nuestras acciones y a los demás. Según esta corriente, el mundo social es un mundo ínter subjetivo.

5.3. CONCEPTOS CLAVES

MIEMBRO

Uno de los conceptos claves en Etnometodología es la noción de “miembro”, lo cual no hace referencia a la pertenencia social, sino al manejo del lenguaje natural. Según Schwartz y Jacobs (1984), miembro equivale a las competencias necesarias que necesita una persona en los escenarios naturales cuando enfrenta problemas prácticos en la vida cotidiana.

Convertirse en miembro, según Coulon (1988), implica el manejo progresivo del lenguaje institucional común. Conocer lo implícito de sus conductas y aceptar las rutinas implícitas en las prácticas sociales. Esto provoca que el miembro no se sienta extraño en su propia cultura, y que las preguntas o comportamientos de los demás miembros, definitivamente no le resulten extrañas.

La definición de miembro, resulta un concepto fundamental para este estudio. Se considera que la inmensa mayoría de personas que se trasladan en los ómnibus, pueden ser catalogados de miembros. Comparten un lenguaje común y sobre todo poseen experiencia en ese ámbito de interacción, por lo que saben como comportarse.

INDEXICALIDAD

En cuanto a la indexicalidad del lenguaje, que señala Coulon (1988), se manifiesta la importancia de las palabras, pero sobre todo referidas a un contexto específico. Así por ejemplo el chistido para bajarse en una parada no va a significar lo mismo que cuando llamo a un conocido en la calle. La indexicalidad son todas aquellas circunstancias que rodean a una palabra y a la cual se le debería prestar una especial atención (bibliografía del locutor, su intención inmediata, la relación única que mantiene con su oyente, y las conversaciones pasadas). El sociólogo se encuentra ante una tarea infinita de sustituir expresiones indexicales por expresiones objetivas. El análisis siempre es local y no se puede generalizar.

REFLEXIVIDAD

En cuanto al concepto de reflexividad en Etnometodología, Garfinkel sostiene que los miembros se desinteresan de las circunstancias prácticas y de las acciones prácticas como tema o teorización. Existen códigos tácitos, como por ejemplo, nadie va a subirse al ómnibus y bajarse los pantalones, a su vez nadie necesita ni se toma tampoco el tiempo de explicitarlo. Pero cuando se producen la descripciones de lo social, estas se convierten en parte constitutiva de lo que describen.

Según Garfinkel, las actividades realizadas por los miembros para producir y manejar las situaciones de su vida organizada de todos los días son idénticas a los procedimientos utilizados para hacer descriptibles dichas situaciones (Coulon, 1988). La reflexividad específicamente designa la equivalencia entre comprensión y expresión de dicha comprensión.

REDUCCIÓN FENOMENOLÓGICA

Otro concepto fundamental es el de “reducción fenomenológica”. Está estrechamente relacionado con la Fenomenología, la cual podría considerarse como marco teórico más general de la corriente etnometodológica. Para Edmund Husserl, la fenomenología implica **una experiencia “ayuna” de supuestos**. Aquello que la “actitud natural” percibe como incuestionablemente real, es ahora un fenómeno de la conciencia, es decir, de estudio. La reducción fenomenológica es un intento de evitar los reduccionismos o embudos teóricos, para tener una aproximación lo más abierta posible al fenómeno a estudiar. Según Hycner (1985), supone suspender tanto como sea posible los prejuicios y las interpretaciones del investigador, para introducirse en el mundo único e individual de quien entrevistamos.

En definitiva, la Etnometodología se presenta como una corriente apropiada para abordar las actividades prácticas de los miembros que componen el ámbito de interacción del ómnibus. Al señalar que es una corriente teórica-metodológica, significa precisamente un híbrido entre teoría y metodología. Representa una orientación teórica para el estudio de los fenómenos, pero no debe confundirse con los presupuestos que implica una teoría en la Sociología clásica.

A su vez es una corriente metodológica porque implica describir los acontecimientos repetitivos y las actividades que componen la rutina del grupo. Para ello existen técnicas sofisticadas como la observación, la observación participativa, entrevistas, experimentos de choque o perturbación (permite analizar el trasfondo de la confianza de los actores).

6. OBJETIVOS

6.1. Objetivos generales:

1-Construir una 'teoría emergente' descriptiva e interpretativa del modo en que se desarrolla el interior del ámbito de interacción del ómnibus, 2-Eventualmente, aportar categorías conceptuales útiles más allá de una teoría emergente sustantiva, para una teoría formal sobre este tipo de procesos.

6.2. Objetivos específicos:

Objetivos específicos: 1-Formular explícitamente la normatividad implícita. 2-realizar la codificación inicial y focalizada tanto en las observaciones como en las entrevistas, 3-elaborar "conceptos sensibilizadores" adecuados para entender el fenómeno determinando que sentido le dan los actores a su interacción en el ómnibus (incluyendo las tipologías que construyen), 4- Testear si el sentido común de los participantes (aquel en relación a las prácticas en cuestión) es homogéneo o presenta subdivisiones según las distintas realidades sociales (barrios más pudientes y menos pudientes según los distintos trayectos del ómnibus). 5-Escribir la teoría emergente (el término se desarrolla en la próxima sección), y plantear hipótesis para rastrear más allá de este estudio.

7. ASPECTOS METODOLÓGICOS

7.1. ESTRATEGIA

Para desnaturalizar y comprender el ámbito de interacción del ómnibus se intentó integrar dos técnicas que den cuenta de la riqueza del fenómeno a estudiar: observación participante, entrevistas focalizadas, para finalmente conformar la teoría emergente.

Tanto las líneas estudiadas como las personas entrevistadas fueron escogidas intencionalmente debido a criterios teóricos-metodológicos (ver muestreo), por lo que se puede afirmar que se trata de un estudio de casos.

7.2. DISEÑO

Reducir todo el diseño de investigación en algunos párrafos sería lógicamente imposible. Pero si resulta productivo hacer un breve recorrido de las distintas etapas del trabajo.

En un primer momento, el objetivo fundamental teniendo en cuenta la reducción fenomenológica, era el de desnaturalizar el ámbito de estudio. En este sentido la técnica de la observación se prestaba de manera ideal, por lo que los primeros acercamientos al objeto de estudio tenía un tinte básicamente exploratorio y descriptivo.

Pero a medida que se fue avanzando tanto en el campo de estudio como en las principales categorías teóricas empleadas lo cual contribuía a la formación de algunas hipótesis de trabajo, se fue acentuado el carácter de estudio de casos.

Es decir, se pasó de algunos supuestos teóricos fundamentales, tales como que entre las distintas realidades barriales las características de los individuos iban a variar, a hipótesis teóricas más sofisticadas: las actividades desarrolladas por los individuos en el ámbito del ómnibus, tiene una estrecha relación con su situación socio-económica y socio-urbana (visualizada en el contraste de las líneas 405 y 104), y se engloban en un marco más macro como es la situación y contexto del país (expresado por ejemplo en la caída de boletos por falta de fuentes laborales y la violencia delictiva).

7.3. SOBRE MUESTREO

La forma para escoger los casos a estudiar no fue al azar o estratificada en términos estadísticos, sino mediante el criterio de muestra teórica⁶, es decir, el concepto de representatividad se sustituye por el de saturación de la muestra. Según Glasser y Stauss (1967) es el proceso de la recolección de datos para generar teoría en que el analista decide que información buscar y donde encontrarla, al tiempo que codifica y analiza.

El criterio básico que gobierna la selección de grupos de comparación para generar teoría es su relevancia teórica (es decir, su capacidad para promover el desarrollo de la teoría emergente). En el transcurso del trabajo de campo, fueron efectuadas 14 observaciones (en su mayoría destino a destino), y 16 entrevistas a miembros que conforman los distintos grupos identificados mediante observaciones preliminares (pasajeros, funcionarios, y vendedores ambulantes).

Para el abordaje de este estudio, con el fin de obtener información lo más amplia y rica posible en cuanto a su calidad, fueron seleccionadas dos líneas de ómnibus, que a su vez corresponden a dos empresas distintas: 104 y 405. La primera línea pertenece a CUTCSA y recorre: Aduana, 18 de Julio, Blvar. España, B. Blanco, Rambla (hasta Malvin), Aconcagua, atraviesa Carrasco, para finalmente llegar a Paso Carrasco. Por su parte, la 405 sale desde Parque Rodo, toma G. Ramírez, B. Blanco, L.A. de Herrera, Avda. Italia, Comercio, Avda. 8 de Octubre, Cno. Maldonado, Ap. Saravia, Cnel. Raíz para finalmente culminar en Peñarol.

Existe evidentemente (para cualquier persona que conozca medianamente las características observables de los diferentes trayectos, y para el lector que no las conoce puede quedar tranquilo

⁶ El muestreo teórico se hace para descubrir las categorías y sus propiedades y para sugerir las interrelaciones dentro de una teoría.

El muestreo estadístico se hace para obtener una evidencia exacta sobre la distribución de la población entre las categorías a ser usadas en las descripciones o verificaciones (Glasser y Strauss, 1967).

que se trata de un criterio de fácil verificación) un gran contraste barrial y socio-económico entre el recorrido de ambas líneas. Se analizarán las características observables según los barrios inscriptos al trayecto, y como estas son traducidas al ámbito de interacción.

En cuanto al abordaje de este estudio, las dos líneas funcionan como “variables de control” o ejes temáticos (diferencias y similitudes) que van a recorrer transversalmente las diferentes dimensiones analizadas las cuales se construyen con el objetivo de explicitar y sistematizar la formación de sentido común que se desarrolla en el ómnibus.

7.4. LAS TÉCNICAS

Como se mencionó anteriormente se utilizaron dos técnicas de investigación de carácter puramente cualitativo: observación participante, entrevistas, para finalmente construir la teoría emergente.

7.4.1. OBSERVACIÓN PARTICIPANTE

La observación participante se utilizó como técnica primera, como forma de acercamiento y de comprensión más global del fenómeno a estudiar. A diferencia del experimentador, del observador se espera que no manipule el contexto natural donde tiene lugar la acción que se investiga. El sentido de la observación se fundamenta en la búsqueda del realismo, y la reconstrucción del significado, contando con el punto de vista de los sujetos estudiados. Según Schwartz y Jacob el investigador tiene metas múltiples:

“aprender la definición de la situación de los actores, con el fin de ver, lo que ve el actor, conocer lo que conoce y pensar como él piensa. El investigador espera ampliar este punto de vista, ver lo que el actor no ve: características formales, los procesos, los patrones reales o bien los denominadores comunes que caracterizan el punto de vista y la situación del actor” (Schwartz y Jacob: 1984: 72).

Esta técnica resulta central para la explicitación y desnaturalización del ámbito siguiendo el principio de “reducción fenomenológica”. Permite el hallazgo de las principales regularidades observables, así como también observar las claras diferencias entre los distintos barrios inscriptos al trayecto. En este sentido se puede afirmar que la observación permite “operacionalizar” las

regularidades y normatividad implícita que se maneja como supuesto de sincronización de la vida cotidiana. Las categorías operacionalizadas son: grupos identificados; elección del espacio; actitud; interacción (todas estas categorías se desarrollarán en la próxima sección).

7.4.2. LAS ENTREVISTAS

La entrevista es una técnica clásica, a la cual se la consideró de gran utilidad para captar la subjetividad y el sentido que los actores otorgan a sus acciones y a las de los demás, así como aprehender la reflexividad de los mismos. **Es decir es una técnica que permite la intromisión al mundo inter-subjetivo vivido por los miembros.**

De todas formas, como lo señalaba Garfinkel, los individuos se desinteresan de las circunstancias prácticas y las acciones prácticas como tema o teorización. Los miembros del ómnibus por ejemplo, no necesitan teorizar porque eligen el lugar donde se sientan, o porque no entablan una relación con los demás pasajeros. Sin embargo, como se indicó con el concepto de reflexividad, los relatos de los individuos son fundamentales en cuanto a la constitución del mundo de lo social. El desinterés por las circunstancias prácticas se evidenció por medio de las primeras entrevistas a pasajeros desconocidos, donde sus respuestas a preguntas tales como ¿qué hace la gente en el ómnibus?, o ¿porqué tiene un asiento de preferencia? eran prácticamente esquemáticas. Este fue el motivo por el cual se decidió incluir a pasajeros conocidos, para que se expresaran sin esa sensación de rareza que las preguntas que provocaban en los primeros. De cualquier manera quedó claro que **hablar de lo obvio y común cuesta, y que por el contrario, contar aspectos referidos al servicio se hace mucho más sencillo**⁷.

Las entrevistas fueron focalizadas en cuanto a la temática de las prácticas desarrolladas en el ámbito de interacción, pero abiertas a los distintos tópicos de interés que introducían los miembros. De estos diferentes tópicos se realizó el análisis temático del estudio, englobados en tres grandes temas: lo cotidiano transitorio e instrumental; los intereses de los distintos grupos; las prácticas y el contexto.

7.4.3. TEORÍA EMERGENTE

La “teoría emergente” es un concepto desarrollado por Glasser y Strauss (1967), quienes se interesaron en relacionar investigación empírica y producción teórica. Este enfoque llamado

⁷ Se puede apreciar en las primeras tres entrevistas, ver anexo de entrevistas.

"teoría emergente" se vincula a la observación participante y se basa en un método de análisis comparativo que trata de construir teorías inductivamente.

El motivo de elección de este enfoque es porque está diseñado para descubrir y analizar la estructura⁸ de procesos sociales. Se sostiene como premisa o pre-hipótesis que el sentido común imperante en el ámbito de interacción del ómnibus, es producto de una renegociación constante de los actores en un lugar y momento dado.

Además dicho enfoque enfatiza el descubrimiento y desarrollo de la teoría más que la verificación de teorías pre-existentes. Permitirá elaborar y refinar categorías conceptuales para entender el fenómeno, plantear hipótesis para rastrear más allá de su contexto de descubrimiento y, eventualmente, aportará categorías conceptuales útiles más allá de una teoría emergente sustantiva, para una teoría formal sobre este tipo de procesos. Si se cumple con este objetivo, entonces se estará cumpliendo con los objetivos trazados.

Los pasos propuestos por Glasser y Strauss son:

- 1-comparar los datos aplicables a cada categoría conceptual
- 2-integrar las categorías y sus propiedades
- 3-delimitar la teoría emergente, y
- 4-escribir la teoría.

Basado en este esquema los pasos seguidos en este trabajo son: 1-Transcripción, donde se intenta recuperar en la medida de lo posible todos los aspectos que aparecen en el campo de estudio. Con la observación se traspasan tal cual fueron tomadas las notas de campo, mientras que en las entrevistas se intenta reproducir tal cual el discurso de los actores.

2-Codificación inicial y "unidades generales de sentido": es una "cristalización y condensación" de lo que los entrevistados han dicho, usando tanto como sea posible las expresiones literales de los miembros por más redundantes que estas sean (Hycner, 1985).

3-Codificación focalizada y agrupación de las unidades de sentido: es un intento de hacer converger las distintas unidades de sentido en temáticas más generales. Podría denominarse también "conceptos sensibilizadores", los cuales pretenden dar cuenta del campo de estudio relevado, es decir generar esquemas analíticos del mundo empírico⁹.

⁸No debe leerse el término en su acepción estructuralista. Nos referimos a procesos situados de interacción social. Para las perspectivas fenomenológicas, las instituciones existen porque las percibimos y construimos como tales. En otras palabras; si logro explicar ("comprender") cómo los actores construyen su realidad, estoy ciertamente explicando la verdadera "estructura" de esta realidad. (Schutz, 1974; Coulon, 1988)

⁹ Ver anexo de la matriz de codificación

8. REGULARIDADES OBSERVABLES

Esta primera sección de análisis tiene el cometido de identificar las principales regularidades observables con el fin de comenzar a desnaturalizar y describir el ámbito de interacción y su normatividad. Es una forma de mantener la coherencia con el concepto de “reducción fenomenológica” que es de vital importancia para este tipo de estudio.

8.1. ¿QUIENES CONFORMAN EL ÁMBITO DE INTERACCIÓN?

Para sumergirse en el análisis del espacio de interacción en el ómnibus, resulta fundamental la clasificación de los “miembros” según características observables .

Conformación de los grupos: mediante la observación fue posible diferenciar tres grandes grupos de miembros: funcionarios (A), pasajeros (B) y trabajadores ambulantes (C).

A- En cuanto al primer grupo, los miembros son los dueños o funcionarios, trabajadores del transporte, en este caso del ómnibus. Responden a las empresas (CUTCSA) o cooperativas (C.O.E.C.T.). Este primer grupo tiene la peculiaridad de permanecer durante todo el viaje, así como la función de traslado, control de la venta de boletos y asegurar el orden y limpieza dentro del coche (es el término utilizado por los funcionarios para referirse al ómnibus).

A su vez el grupo de funcionarios tomados en cuenta en este estudio (las empresas además comprenden otros funcionarios como administrativos, profesionales o inspectores) lo podemos subdividir en: conductores, guardas, y una modalidad más utilizada últimamente que es la de conductor-cobrador observada en la línea 104.

B- Los pasajeros que son los usuarios del servicio (y por el cuál tienen que abonar dinero), están más caracterizados por su heterogeneidad: sexo, edades, nivel socio-económico y duración del viaje. Si una persona que nunca subió a un ómnibus tuviese que agrupar a miembros, posiblemente lo haga primero por sexo debido a las diferencias físicas, de vestimenta y de comportamiento.

Luego es posible diferenciar según **grupos generacionales:** niños, jóvenes, adultos y ancianos. Existen diferencias entre estos grupos en cuanto a la distribución del espacio, comportamientos, y actitudes (se analizará en las secciones correspondientes).

También dentro de los pasajeros es posible diferenciar **personas con una condición especial** como son ancianos, embarazadas, o personas con capacidades diferentes. Reciben un trato distinto se los ayuda a subir, se les deja el asiento, y tienen un lugar especialmente destinado para ellos en el coche, en los asientos de adelante con un cartel que los identifica. Por lo tanto resulta una de las pocas normas explícitas.

La **condición socio-económica** es un rasgo o carácter que divide a los sub-grupos de pasajeros que viajan en una línea o la otra. Esto se ve claramente reflejado en el contraste existente entre las líneas 104 y 405. Son claras las diferencias entre las distintas clases socio-económicas.

La línea 104 muestra un público en este sentido mucho más homogéneo que la 405. Al estar inscripta esta línea en realidades residenciales (barrios: Pocitos, Malvin, Carrasco) y sitios laborales (Centro y Ciudad Vieja) similares, es clara la predominancia de clases más acomodadas. Se observa por lo general estudiantes de universidades (ORT, Arquitectura, Derecho) y trabajadores de oficinas y bancos de la Ciudad Vieja. Escuchan diskman, leen, sus ropas son más costosas, y sus tópicos son reiteradas veces sobre estudios o negocios.

Estas características son reconocidas por los conductores-cobradores, Antonio (Anexo I) contaba que en el 104 hay olor a perfume, mientras que en otras líneas los olores cambian completamente. A su vez Alberto (conductor-cobrador) explicaba:

“no es lo mismo la gente que vive por este lado (104) que la que vive por Cno. Maldonado, aparte tiene otros problemas, otra manera de ser, otras complicaciones, de una línea a la otra notás el cambio de pasaje. Acá a fin de mes te suben con 50 pesos, te tomás un 115 y se rascan los bolsillos para sacar una moneda”.

En la línea 405 la realidad socio-económica es más heterogénea, y de acuerdo a su trayecto inscripto es posible reconocer miembros de clase baja¹⁰, media-baja, y media una vez que el ómnibus toma Comercio hacia el Parque Rodó.

Tanto un pasajero como un guarda fueron capaces de identificar tres tipos de públicos de acuerdo con el nivel socio-económico. Antonio (pasajero de la 405) decía que hay tres tipos de gente diferente: *“acá hay un tipo de gente (Pocitos) cuando pasa 8 de Octubre cambia y cuando sigue mas allá también, y a la vuelta igual”.*

¹⁰una mamá y una niña que se tomaron el ómnibus en una zona muy pobre al inicio del trayecto, se bajaron en Pocitos y hurgaron en los depósitos de basura, luego pidieron comida en una panadería

Es por ello que durante el recorrido es un ómnibus más integrador que la 104, ya que mucha de las personas de los barrios más humildes tienen sus trabajos en Pocitos (empleadas domésticas y obreros de la construcción). Esto genera que durante el viaje sea posible identificar a personas de distinto nivel socio-económico.

Cuando se dice que los rasgos socio-económicos atraviesan los sub-grupos, quiere decir que dentro del grupo de miembros jóvenes o mayores existen diferencias. Mientras que en el 104 es posible ver a ejecutivos con sus maletines, en el 405 se hace frecuente observar a trabajadores de la construcción, porteros, o de servicio doméstico con sus bolsos de mano. A su vez dentro de estos últimos debido a sus tareas físicas es más común observarlos dormitando que leyendo.

También se observan diferencias entre los liceales según las líneas. En la 405 fue frecuente observar a chicos con los clásicos gorritos y remeras de fútbol. En el 104 se los veía con uniformes, e incluso se los escucho cantando en inglés en la zona de Carrasco.

C- El tercer grupo está conformado por los trabajadores ambulantes. Se caracterizan por permanecer un par de paradas, y mantener un “*speech*” con su público con el objetivo de obtener un rédito económico. Dentro de este grupo diferenciamos: cantantes o artistas, vendedores, y aquellos que solicitan la colaboración a voluntad de los pasajeros.

Dentro del primer grupo, suelen trabajar solos o acompañados. Fue más común observarlos en el 104 que en el 405. Con respecto a la modalidad de dúos, Marcos (músico) comentó:

“...a veces venís a laburar solo, a veces con otros, últimamente esta mejor laburar con otro, como que a la gente le cae un poco mejor, le gusta más de a dúo como que tiene más fuerza arriba del ómnibus”.

Los vendedores según las observaciones acostumbran a trabajar solos, y venden desde galletas o pastillas, hasta pilas o corta uñas. Los vendedores sobre todo los de dulces, fueron vistos más frecuentemente en el 405 posiblemente porque los pasajeros estén más inclinados a consumir estos productos más económicos. Siguiendo esta línea probablemente los pasajeros del 104 se inclinen más a un consumo o colaboración no-material (y por tanto menos necesario y más abstracto) como puede ser la música.

Las personas que se suben a pedir colaboración se dividen entre aquellos que tienen alguna discapacidad física, quienes piden ser ayudados debido a una situación sencibilizadora, y dentro de estos últimos quienes otorgan algún tipo de producto como un marcador de libro permitiendo

que el precio sea considerado a “*voluntad*”. Este último grupo fue observado tanto en el 405 como 104 y pueden encontrarse también de a dúos.

Desde un primer acercamiento, se hace evidente la primera hipótesis (H1), aunque quizás un tanto vaga, de que el ámbito de interacción y sus integrantes reflejan claramente el recorrido socio-urbano de la línea correspondiente.

8.2. ELECCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO

A partir de esta dimensión se van a comenzar a desarrollar reglas o códigos tácitos respetados y reproducidos por los “*miembros*” en la conformación del sentido común.

A- **Regla de elección:** es una de las reglas más notorias y a su vez respetadas por los pasajeros. Consiste en que la primera opción en cuanto a la elección de los pasajeros para ocupar el espacio es el **asiento vacío**. Realmente los miembros pasajeros tienen profundamente incorporados esta regla. Según Coulon (1988) existe un mundo de rutina en la que los actos de la vida cotidiana son realizados, en su mayoría, maquinalmente.

La regla de elección del espacio fue la más regularmente apreciada en la observación. Su fuerza es tan importante que genera un efecto de “*reacomodo*”. Es decir, en el transcurso del viaje en ómnibus, sobre todo cuando este va cargado, es común observar que en los asientos ocupados por dos personas, siempre la que está ubicada del lado del pasillo se levanta y se desplaza a un asiento que queda libre.

Al decir que esta regla es un código, significa que probablemente existan los mismos deseos, así como la normatividad implícita, tanto de la persona del lado del pasillo como la que está contra la ventana, de que la primera cambie de asiento. De cualquier manera este efecto genera sus “*controversias*”. Diego (pasajero) quien reconocía el efecto “*reacomodo*” confesaba:

“La otra persona puede pensar que te estas yendo por él, es que por más que no lo sea a mí me pasa que por más que empiece a quedar asientos libres yo me quedo donde estoy, así sea un gordo enorme. Me dan ganas pero me quedo igual”.

Lógicamente hay excepciones a esta regla, en el sentido común nada es absoluto. Las excepciones se dan sobre todo en cuanto al sesgo por edad. Si por ejemplo, es un ómnibus como el 405 donde hay una fuerte tendencia a que los pasajeros jóvenes se ubiquen atrás, mientras que los más adultos lo hagan adelante, entonces nadie se va a desplazar en sentido opuesto. Es decir, ningún

joven se va a ir al sector delantero del coche, o lo que es lo mismo las personas ancianas o mayores no se desplazan hacia el fondo (a grandes rasgos).

Esta primera regla tiene implicancias significativas en cuanto al sentido que para los pasajeros tiene viajar en ómnibus. La primera de estas implicancias es la búsqueda de comodidad e intimidad. La segunda implicancia y quizás más significativa, es el deseo de mantenerse solo por parte del pasajero.

B- Sesgo por sexo: en cuanto a la elección del espacio por sexo, se evidencia una inconsistencia entre el discurso de las mujeres entrevistadas y la observación. Se observó prácticamente como una regla que las mujeres frente a la necesidad de tener que elegir un compañero de asiento, lo hacen al lado de otras mujeres. Recién cuando las posibilidades de elección de compañero se agotan comienzan a sentarse junto a hombres.

Sin embargo, a las mujeres entrevistadas cuando se les consultó acerca de sus preferencias de compañero por sexo, manifestaron que les resultaba indiferente. Puede ser un punto de inconsistencia del estudio, que las mujeres entrevistadas sean casos de excepción, o no puedan reconocer esta situación. De todos modos el no querer insinuar por parte de las mujeres, o su actitud más recatada va a ser mencionado en la siguiente dimensión de regularidades. En cuanto a los hombres la elección por sexo resulta ser muy azarosa como para establecer tendencias.

C- Elección por edades: si bien no podemos afirmar que es una regla, aparecen claras tendencias de que el espacio trasero del coche es preferido por la gente joven, mientras que el espacio delantero parece ser el escogido por los mayores. En el grupo de ancianos si funciona como regla la elección de asientos delanteros siempre y cuando estén disponibles.

Las diferencias de elección en cuanto a edades se visualiza más claramente diferenciando ambas líneas (405 y 104). El 104 no solo presenta homogeneidad en cuanto a lo socio-económico, sino también respecto a lo etario. Lógicamente que contiene miembros de todas las edades, pero predominan los jóvenes, tanto estudiantes como trabajadores (de oficinas, estudios, bancos). Debido al trayecto que recorre, posiblemente gran parte del público etario medio y medio-mayor poseen autos. Por lo cual es más común ver jóvenes distribuidos a lo largo de todo el coche.

La línea del 405, al tener un público más heterogéneo tanto en lo económico como en lo etario, muestra más claramente las preferencias por edades que se señalaban anteriormente. Es decir los jóvenes eligen el sector trasero. Incluso el espacio del fondo para personas paradas es casi siempre ocupado por jóvenes, mientras que el espacio del medio (en los coches que lo poseen) la

composición es mixta en cuanto a edades. El sector delantero es ocupado preferentemente por pasajeros mayores, y en el medio una vez más es difícil establecer tendencias.

8.3. ACTITUDES Y COMPORTAMIENTOS

El sentido común existente en el ámbito de interacción de un ómnibus, establece un código normativo tácito por el cual es posible enmarcar los comportamientos y actitudes de los miembros. Estos orientan sus acciones con arreglo al sentido común existente al tiempo que lo reproducen mediante sus prácticas.

A- Actitud reinante: La actitud reinante en el ámbito de interacción de un ómnibus es la de indiferencia hacia el ámbito. Esta actitud está estrechamente relacionada con la primera regla de elección del espacio (asientos libres). Es decir, a la acción de elegir el espacio aislado es correlativa a una actitud de indiferencia y transitoriedad típica de los aspectos de la vida cotidiana. Una de las maneras más claras de manifestar esta actitud, es la costumbre de los miembros pasajeros de mirar permanentemente hacia fuera o hacia delante, en algún punto perdido.

Otras de las actitudes de los pasajeros donde se evidencia la transitoriedad del viaje, son leer o dormir. El siguiente pasaje de Lorena (pasajera) resulta ilustrativo:

“Yo pienso que el ómnibus se usa para meditar un poco, generalmente los viajes son largos y son lentos... entonces la gente aprovecha para pensar, pero ves de todo, el que siempre se duerme... el que lee. También según el ómnibus, en el Paso molino por ejemplo suben muchos estudiantes que van repasando algo y se bajan en la Universidad, generalmente los hombres duermen más que las mujeres”.

B- Actitudes por grupos de pasajeros: en cuanto a grupos por edades los que menos se adaptan a la sensación de transitoriedad son los escolares y liceales. Estos muchas veces suben cantando o gritando en los ómnibus, por lo que su actitud se diferencia claramente del resto de los grupos etarios. Estos últimos muestran un comportamiento más homogéneo, marcando una mayor predisposición a la interacción las señoras mayores (en consultas informales, algunos pasajeros creen que las personas ancianas tienen la necesidad de hablar con otras personas y contar su problemática, de todas formas, son interpretaciones personales).

Si observamos a los grupos por sexo también es posible notar diferencias. Con respecto a las miradas, las de los hombres a las mujeres (tanto guardas como pasajeros) son más acentuadas que a la inversa. Quizás esto tenga relación con la actitud más recatada de las mujeres en el ámbito de

interacción del ómnibus. No es una característica exclusiva de este ámbito, sino que **es un fenómeno más global del ámbito público en cuanto a relaciones de género.**

Esta actitud más recatada también se expresa en: conservar el micro-espacio en el asiento de forma de tener el menor roce posible, y sujetarse más que los hombres del hierro para no irse sobre el compañero. También el sexo femenino tiene otra forma de exponerse, como por ejemplo las mujeres paradas es más común que se sujeten a la barra a la altura de los hombros, mientras que los hombres lo hacen de la barra de arriba (puede tener relación con la exposición de las axilas que la mujer protege y el hombre no).

Otro corte puede realizarse observando los contrastes entre las líneas 104 y 405. En este sentido acerca de una observación que realiza una pasajera de que los hombres duermen más que las mujeres, si bien es correcta, se visualiza más claramente mediante el contraste de las líneas.

En la 405 al ser los hombres muchas veces trabajadores de la construcción o serenos¹¹ (en el recorrido de primera hora) es más probable observar que estos duerman durante el recorrido que en la 104. A su vez el 104 por ser un ómnibus caracterizado por universitarios es más frecuente observar a los pasajeros leer.

En este sentido es claro que las actividades realizadas por los individuos en su vida cotidiana tienen una fuerte repercusión en sus actitudes durante el viaje en ómnibus. **Entonces a la HI habría que agregarle que el ámbito y los miembros no solo son representantes del recorrido socio-urbano, sino que además presentan ciertas prácticas comunes que se relacionan con la vida cotidiana. No se debe perder de vista que los individuos establecen “patrones” de comportamientos que se van insertando en un todo más complejo.**

C- Intereses trastocados e intereses grupales: la sensación de transitoriedad es la predominante en el ámbito del ómnibus como ya se mencionó. Las miradas de los individuos se dirigen al interior del coche levemente por ejemplo en las frenadas del chofer, o en el ascenso de los nuevos pasajeros. Sin embargo hay situaciones que generan la quiebra de esta actitud, haciendo aparecer los intereses individuales transformados en grupales.

Por ejemplo frente a una maniobra brusca del chofer o embotellamiento en el tránsito, el centro de atención de las miradas se coloca en el interior del ámbito. Lo que sucede es que llegar a destino por parte de cada pasajero en tiempo y forma es su principal interés. Una vez que este se ve

¹¹ Pasajero de la línea 405 posiblemente sereno por el horario y el destino hacia Peñarol a primera hora desde pocitos expresaba: “me gustaría leer pero voy cansado”.

amenazado, entonces cambia la actitud reinante y existe una preocupación por lo que acontece en el ómnibus.

Esto también sucede cuando los funcionarios toman actitudes que atentan contra este interés de los pasajeros. Las situaciones observadas fueron: las conversaciones y demoras que se producen entre los funcionarios en el cambio de turno; conversaciones con algún inspector o conocido que está afuera del coche; padre guarda que enseña el oficio a su hijo y posteriormente lo baja, lo despide, y le ayuda a cruzar la calle; algún funcionario que se baja a realizar alguna compra personal.

De cualquier manera los pasajeros manejan un código de relativa tolerancia antes de protestar. Pero la actitud y las miradas o caras de resignación se dirigen al interior del ámbito. Algo similar sucede con los conductores, cuando se producen problemas en el tráfico, estos no dudan en gritar.

Estas observaciones muestran que el trastocar los intereses de los distintos grupos genera una modificación en la actitud reinante de transitoriedad, apareciendo el carácter e interés más general. Los miembros pasajeros intentan que el viaje sea lo más transitorio y menos problemático posible.

La poca frecuencia de las situaciones anormales demuestra la regularidad y normatividad en el ámbito de interacción. La fuerza del sentido común y el código tácito existente en el ámbito, genera que las situaciones fuera de lo común, sean integradas y reabsorbidas rápidamente a la actitud y estado natural del ambiente.

8. 4. LA INTERACCIÓN EN EL ÓMNIBUS

La interacción en la forma oral típica de conversación, es escasa durante el viaje en ómnibus por parte de los pasajeros. Hay una mayor interacción entre los funcionarios, conocidos, y lógicamente los trabajadores ambulantes, que su objetivo es el de mantener un speech y luego el contacto que les permita vender.

No se debe perder de vista que el espacio que falta de interacción explícita en el ómnibus, esta estrechamente relacionado con la actitud reinante de indiferencia y transitoriedad mostrada por los miembros. Sin embargo, **el sentido común es algo mucho más rico que la apariencia de transitoriedad, y contiene un saber de fondo, del mundo de la vida que lo hace intrínsecamente más complejo.** En este sentido, la interacción dentro del ámbito del ómnibus se expresa tanto de forma verbal como gestual.

A- Interacción gestual: el hecho de que los miembros sean capaces de entenderse por medio del gesto (como se identificó en la observación) demuestra que son profundos conocedores del sentido común imperante en el ómnibus. Un chistido o tocar el botón, un movimiento de cabeza o una simple mirada es suficiente para que un conductor abra las puertas, un pasajero de las gracias, u otro pasajero pida permiso para sentarse o pararse del asiento.

Lorena (pasajera) reconocía este tipo de interacción:

"Hay veces que cuando se van a bajar en vez de pedir permiso se te paran o te quedan mirando como diciendo ves que voy a pasar, tenés que adivinar. Por favor y gracias no existe..."

A su vez dentro del grupo de funcionarios, hay dos situaciones clásicas de comunicación no verbal. La primera es la del guarda con el conductor y el sonido que el primero emite mediante cuerda o botón para avisar la apertura o cierre de puertas, así como también frenar o seguir en el tránsito. La segunda situación es la del saludo de los conductores de diferentes ómnibus (por lo general de iguales líneas o empresas) mediante el intercambio de luces o gestos manuales.

Muchas veces la interacción se da mediante un híbrido de gestos y palabras. Esto se ve claramente en las palabras "permiso", "perdón", y "gracias" susurradas acompañadas por una mirada y expresión gestual (sonreír o movimiento de cabeza).

B- Interacción Oral: La situación más clásica de comunicación en forma de conversación es llevada a cabo por los conocidos (en el caso de los pasajeros) y entre los funcionarios. Estas conversaciones pueden abarcar diversos temas como en cualquier ámbito de la vida cotidiana. Sin embargo hay frases o palabras que son más características de este ámbito de interacción inter e intra grupos, y de forma diferenciada entre las líneas escogidas. Este elemento determina bastante el ámbito sonoro (también interviene la radio), ya que en los viajes hay más o menos barullo según existan más o menos personas conocidas.

C- Interacción inter(a) e intra-grupos(b): a- la situación más clásica de comunicación entre el grupo de pasajeros y de funcionarios está dada en la consulta del pasajero en cómo llegar o dónde bajar para ir a un lugar determinado. Muchas veces sucede que el pasajero espera un aviso del guarda o conductor-cobrador para descender. Esta primera actitud por lo general es agradecida por el pasajero. Este también suele agradecer en los casos en que el conductor le frena fuera de la parada para no perder el ómnibus.

A su vez el grupo de funcionarios hay tres situaciones clásicas que interactúan como iniciativa suya frente al pasajero. La primera es la de agradecer cuando el funcionario vende el boleto. No es una situación regular sino que depende de cada uno. La segunda es la de colaborar cuando sube una persona con discapacidad, anciana, o embarazada. Y la tercera tiene relación con el interés empresarial de maximizar ganancias y generar espacio para más pasajeros mediante la típica frase *"pasando para atrás que hay lugar"*.

La acción de la compra del boleto, es el momento inevitable de contacto entre pasajero y funcionario. Sin embargo es algo tan cotidiano para ambos grupos, que si se observa esta acción parece un vaivén de manos sin que prácticamente existan miradas o palabras. No es necesario mencionar palabra alguna, ambos grupos saben lo que deben hacer e intercambian de forma transitoria expresada en la falta de comunicación y sensación de transitoriedad.

En cuanto al relacionamiento de los trabajadores ambulantes con los dos grupos restantes es posible observar una clara diferencia. Este grupo mantiene una relación con los funcionarios, o por lo menos con gran parte de ellos. Sus conversaciones se dan sobre todo cuando los trabajadores descenden. Con el pasajero la relación es escasa y se da solamente en el momento de la colaboración o gesto de aprobación-reprobación.

b-Es interesante analizar las interacciones intra grupos, es decir 1- funcionarios, 2- pasajeros, 3- trabajadores ambulantes:

1- Existe un dialogo fluido entre conductor y guarda, así como también con otros funcionarios y conocidos por ejemplo del barrio. Es posible caracterizar los tópicos de los funcionarios. Además de que tienen temas de conversación más homogéneos, dentro de su sentido común muestran una jerga propia. Hay frases típicas de los guardas en cuanto a la ayuda del conductor tales como: *"cierre atrás"*, *"dale de acá"*, *"vamos, vamos"*.

A través de la observación y entrevistas fue posible rastrear dos términos utilizados por los funcionarios: rastrillo y número de coche. El primer término fue descrito por Antonio (conductor-cobrador) como aquellos choferes que manejan lento y producen que se junten dos coches de la misma línea. Sobre todo sucede en aquellas líneas que tienen mucha frecuencia por hora.

El segundo término utilizado en la jerga es el de número de coche. Está estrechamente vinculado con los tópicos característicos de los funcionarios. Es decir, siempre comentan algo sucedido en el tránsito, o de algún otro funcionario referido al número de coche. Inclusive cuando se le preguntó

a Ariel (guarda) su nombre, este contestó **“no importa, pregunta por el guarda del 84 que todos me conocen así”**.

En general en el intercambio de turnos, los funcionarios cuentan cosas sucedidas en el tránsito o a otros funcionarios, y de si hay o no pasaje. También se pudo escuchar comentarios acerca del estado del coche, como por ejemplo la rotura de balizas.

2- Es posible enmarcar algunas diferenciaciones de interacción dentro del grupo de pasajeros. La primera es entre conocidos y no conocidos, la segunda refiere a diferencias entre las líneas 405 y 104.

La primer diferencia es la más simple de reconocer, y consiste en que regularmente las personas que conversan, son conocidas y se ubican juntas en el espacio (salvo los encuentros casuales). Por su parte los no conocidos no suelen hablar, e interactúan por medio de gestos o palabras como ya fueron mencionadas: permiso, perdón y gracias (carácter indexical).

A su vez estas palabras son mencionadas también por las personas que se encuentran paradas. Pero cuando el coche esta colmado y existen roces lógicos para desplazarse, entonces no es necesario por ejemplo pedir disculpas, porque se entiende que no hay más opción. En este sentido **el espacio físico influye en la forma de que los individuos interactúan y manejan su espacio. El sentido común es lo suficientemente flexible como para adaptarse e incorporar las diversas situaciones.**

La segunda diferenciación en cuanto a la interacción de los pasajeros, puede visualizarse a través del contraste observado de interacción entre ambas líneas de ómnibus. Es decir, en el 405 fue posible observar más grupos de conversación y encuentros casuales que en el 104. Sobre todo en las zonas próximas a Peñarol y de carácter más barrial.

La tercera diferenciación de interacciones es la presentada por los trabajadores ambulantes. De estos no se obtuvo mucha información, puesto que su interacción intra grupo no se da en el ámbito del ómnibus. De todas formas se observó, que en diferentes paradas se los encuentra juntos conversando, sobre todo entre los subgrupos señalados anteriormente. Así sucedió con Marcos (músico) quien estaba rodeado en las paradas por otros conocidos o amigos artistas.

Resumen: las regularidades observadas muestran los métodos empleados y respetados por los miembros durante el viaje en ómnibus. Estas prácticas parecen reforzar la idea del ómnibus como espacio cotidiano y transitorio. Pero además, el carácter típico de indiferencia es un rasgo

propriadamente urbano de los espacios de transición como puede ser el ómnibus, el ascensor, la calle o hacer una cola para tramitar algo. Se diferencian este tipo de espacio de los que son propriadamente de llegada o salida como la casa, el trabajo, o el lugar de estudio.

Como segunda hipótesis (H2) se puede afirmar que: la cotidianeidad y transitoriedad del ámbito (ómnibus) el cual es instrumental por excelencia, se manifiesta a través de la interconexión recíproca entre las reglas de elección del espacio (solo, asiento libre); la actitud reinante (indiferencia, mirar hacia fuera); y la interacción (baja intensidad), las cuales se enmarcan en la regla más general de interacción mínima.

Es decir, la interacción mínima implica: 1-permanecer sólo, 2-no pretender interactuar con nadie, 3-no implicarse o integrarse en el ámbito, por lo que 4- se transmite una actitud de transitoriedad o indiferencia.

9. PRINCIPALES EJES TEMÁTICOS DE LAS ENTREVISTAS:

La elaboración de los distintos ejes temáticos se basa en el análisis de las entrevistas efectuadas a los miembros. Las mismas pretenden conocer las descripciones e interpretaciones de los “miembros” sobre el ámbito de interacción del ómnibus. A su vez estos discursos representan la “reflexividad” de los miembros que culminan traduciéndose en las regularidades observables.

9. 1. EL VIAJE EN ÓMNIBUS: cotidiano, transitorio, e instrumental

Como se ha visto anteriormente, el carácter o sensación de transitoriedad en el ómnibus resulta una de las regularidades más notorias. Los espacios de transición como los anteriormente nombrados tienen la peculiaridad de ser instrumentales por excelencia, y por ello pueden resultar como monótonos o aburridos:

“no nada, siempre es tranquilo; vengo a trabajar y no queda otra; generalmente los viajes son largos y son lentos; son raros los días que hay alguna cosa fuera de lo común; muy monótono, aburrido, se sube se baja” (tomado de diferentes entrevistas)

Por eso los métodos empleados por los individuos para desenvolverse en estos diferentes ámbitos muestran una **racionalidad instrumental**. Esto queda claramente reflejado en el ámbito de interacción del ómnibus por medio de lo que aquí se analizará como razonamientos prácticos.

A- Un ejemplo es la preferencia de elección del espacio la cual está fuertemente ligada a razonamientos prácticos e instrumentales de los miembros. Intervienen factores tales como comodidad, lugar donde da el sol, visualización, preferencias del espacio (adelante, medio o atrás). Resultan ilustrativos los siguientes comentarios:

“depende que ómnibus, en el 104 del lado de la playa, y siempre del lado de la ventana” (Lucía, pasajera)

“en el medio del ómnibus mas o menos, en la mano derecha por el sol, y además porque puedes ir mirando para afuera y vas viendo las paradas, del otro lado no porque ves las paradas de enfrente” (Lorena, pasajera).

En consultas informales realizadas a pasajeros acerca del porque descienden por delante, aunque estén ubicados en el medio, estos respondieron por cuestiones de seguridad. Sobre todo las personas mayores para ser vistas al bajar. No faltaron quienes señalaron motivos de comodidad para tener que caminar menos, ya que se dirigen en el sentido del ómnibus una vez que descienden del mismo:

“yo siempre me siento en el asiento de los bobos, en la entrada junto al chofer si está libre, sino me voy para el fondo” (Antonio, 76 años).

La última cita refuerza la regularidad acerca de las personas mayores quienes se ubican generalmente adelante por motivos de seguridad y comodidad. También a lo largo de la mayoría de las entrevistas a los pasajeros, reconocen la preferencia de los asientos libres (no se transcriben puesto que simplemente se reconoce).

El espacio se elige de forma instrumental a las comodidades del miembro. En cuanto a la conceptualización del espacio, se refuerza la idea de espacio transitorio, y por tanto falta de intencionalidad de relacionarse significativamente con otros individuos. Pero este tipo de relacionamiento es voluntario y consciente, lo cual queda reflejado en la ruptura de este estado en casos de necesidad, por ejemplo realizando alguna consulta por parte del pasajero al guarda, o por voluntad en el caso de un “levante”¹² o señoras mayores que inician la conversación.

¹² *“hay días específicos, el martes pasado por ejemplo venia un tipo cargándose todo, cuanta mujer pasaba y después cuando se fue a bajar invitaba a un flaco a que se bajara a pelear..”. (Lorena, pasajera)*

B- Los miembros tienen sus propias tácticas y estrategias para manejarse adentro del ámbito y sentirse más cómodos. Se ve claramente reflejado en las estrategias reconocidas para conservar el asiento sin compañeros:

"yo cuando estoy por bajar me pongo del lado del pasillo (Lucía)

a mí me molesta cuando pedís permiso para pasar y se te corren para el lado de la ventana (Juan)

ves, eso comprueba mi teoría, que lo hacen para que nadie se siente al lado, lo hacen por comodidad, no lo hacen porque se están por bajar, lo hacen para que no te sientes, que se corran a la ventana lo comprueba, sino se quedarían ahí" (Diego)

"yo trato de calcular donde se va a bajar... me fijo, si tiene pinta de estudiar o algo por el estilo sé que se baja en el centro, entonces si hay asiento me siento ahí" (Lorena).

Este tipo de métodos que se corroboran con la observación, permite la reproducción por parte de los individuos de la normatividad implícita del ámbito. No solo se ajustan a una normatividad existente, sino que recrean la misma. Es decir hay una voluntad manifiesta de mantener la baja interacción y la sensación de transitoriedad por medio de las estrategias empleadas por los miembros. Pero además esto muestra que los "miembros" son profundos conocedores del funcionamiento del ámbito y de los códigos existentes.

C- Como espacio transitorio que representa el ómnibus para los pasajeros, es claro que estos se desinteresan del ámbito y de quienes conforman el espacio, es decir la intensidad de la interacción se hace muy baja. Prácticamente los únicos pasajeros que conversan en el ómnibus son los que ya se conocen:

A- "¿Alguna vez hablas con gente en el ómnibus?"

B- *cuando me hablan, en el 104 en particular pasa seguido porque hay señoras mayores que te hablan*

A- ¿Vos le seguís la conversación?

B- *un poquito porque me aburre" (Lucía)*

"no, yo cuando estoy por bajar me pongo del lado del pasillo (Lucía)

claro, yo no porque se puede interpretar como lo que hacen esas viejas (Diego)

molesta pedir permiso (Lucía)

claro, molesta pedir permiso, por eso yo lo hago para que esas viejas se jodan" (Diego)

Es indudable que los miembros no pretenden una interacción ni nada que les provoque una modificación en la intencionalidad y función que cumple el ómnibus, es decir, un espacio transitorio e instrumental para llegar a destino. Los términos indexicales como “perdón”, “permítame”, “disculpe”, “gracias” o inclusive la comunicación gestual, son **claves que permiten el desarrollo de las actividades en ese ámbito con un mínimo de interacción. Incluso más:**

A- *“¿Y algunas veces hablas con la gente?”*

B- *a veces si se cuadra hablar con la gente, yo soy media callada pero comentarios como “que calor”, “como demora este ómnibus”. (Lorena, pasajera)*

Los miembros son tan profundos conocedores del ámbito, que conocen la **“indexicalidad”** de las palabras, es decir lo que implican en ese contexto (en este caso, establecer una conversación). Está en el pasajero que responde el seguir el diálogo o cortarlo allí. Indudablemente si bien el ómnibus a simple vista puede parecer un espacio de transición y donde no sucede nada, escurbando un poco aparecen muchísimas significaciones sociales. Cada ámbito de la vida cotidiana posee un saber común propio del mundo de la vida por el cual los miembros pueden realizar sus actividades con seguridad y confianza.

El término **“gente”** aparece reiterado en el discurso de los miembros e incluso en la propia formulación de las preguntas. Es un término vago el cual denomina a una **masa no estructurada, donde cada persona puede ser potencialmente sustituida por otra:**

“aca hay un tipo de gente; ayudan a la gente; es como todo hay gente bien y gente...; no hay un patrón de lo que la gente hace adentro del ómnibus; la gente si yo no; la gente podría andar más en bicicleta; la falta de pasaje; la situación que vive la gente;; la gente en general mira para afuera; ha pasado que la gente se muere arriba del ómnibus; llevar un control de donde está la gente; no querés chocar con la gente” (tomado de las diferentes entrevistas)

En este sentido se detecta el típico **carácter abstracto** de las personas en los escenarios públicos, es decir el **anonimato de la “gente”**. La interacción se hace de acuerdo con el rol que cumpla la persona en la situación. Esto genera relaciones secundarias y pasajeras con fines instrumentales.

El anonimato y el carácter abstracto parecen contribuir en el poco involucramiento de las personas en el ámbito. Y aun más:

“...se borran y tenemos que meterle el peso para los testigos y todo ese tipo de cosas, pero ese es un elemento que se perdió ahora “el hace la tuya el seven up le comió la cabeza a la gente”, antes ayudaban a los punguistas los tiraban para abajo...” (Ariel, guarda)

“...no la reacción era mirar nada más, muy difícil que se meta alguien en el ómnibus, cuanta mina subía se la cargaba y nadie dijo nada ni que desubicado, son raros los días que hay alguna cosa fuera de lo común” (Lorena, pasajera)

Este tipo de relaciones son evidentemente poco solidarias, o pueden ser analizadas como pérdida de sentido comunitario, entendida como caducidad de los principales mecanismos de cooperación entre los sujetos en la ciudad (Brunet: 1992). Los puntos A, B, C, D no hacen más que reforzar la Hipótesis 2, solo que esta vez apreciada desde la óptica de los “miembros” donde sus descripciones marcan el carácter transitorio típico del ámbito observado mediante la regla de interacción mínima.

9. 2. DISTINTOS INTERESES DE LOS GRUPOS

Las entrevistas cumplen con el objetivo de recoger las opiniones y pensamientos de los miembros de los distintos grupos identificados. El encare de estas entrevistas fue un híbrido entre semi-estructuradas y abiertas de modo de permitir que aparezcan los temas e intereses emergentes propios a cada grupo identificado.

Evidentemente entre los grupos existen intereses diferentes, pero **existe un fin común y consiste en que el servicio del ómnibus se cumpla con total normalidad**. Para ello es necesario que el interés particular no sobrepase el grupal como servicio funcional a los miembros, así como también mantener bajo control las eventuales contrariedades (como problemas en el tráfico). En las situaciones donde el interés general se ve amenazado, quedando la **“instrumentalidad en peligro”**, entonces cambia la actitud natural de indiferencia, y se le presta una mayor atención al ámbito.

A- Los funcionarios: Cuando se realizaron los primeros acercamientos con los funcionarios se hizo indudable el conocimiento que estos tienen sobre el ámbito. Manejan los diversos temas del ómnibus, desde pasajeros o trabajadores ambulantes, hasta los aspectos más institucionales, así como también cambios acaecidos a lo largo del tiempo (como el de la pérdida de solidaridad, el

descenso de venta de boletos y la violencia delictiva actual) lo que implica una mayor sofisticación en sus clasificaciones. Sucede que para este grupo no se trata de un ámbito transitorio sino de su lugar de trabajo.

De las entrevistas emergieron tres temas centrales: Los aspectos referidos a la condición empresarial: (1) “defensa empresarial” y (2) visión diferenciada del guarda; y (3) la seguridad (este punto será retomado en la sección contexto).

1- En las respuestas de los funcionarios siempre aparecen los elementos institucionales o empresariales, lo cual parece lógico debido a la función que cumplen. Pero un aspecto que resulta interesante destacar es la “defensa empresarial”. Es decir los funcionarios entrevistados mostraron importantes grados de satisfacción o conformismo con respecto a sus compañías. Cabe aclarar que C.O.E.C.T. es una cooperativa mientras que CUTCSA es una sociedad anónima y los entrevistados eran los dueños del ómnibus:

esto es una cooperativa... una autogestión y te dan un salario regido por las leyes nacionales de antigüedad que vos tengas, yo tengo 28 años de antigüedad y gano un salario que no es el mismo que cuando vos entrás, pero acá lo mas importante es la independencia que vos puedes tener de ser un buen trabajador, de no tener un patrón, ojo que hay algunos que se sienten patrones que es distinto. Todo lo que vos tenés es porque vos tenés que hacer el esfuerzo de hacerlo bien para que la cooperativa siga trabajando lo mejor que se pueda, es una muy buena cooperativa... pero si me parece que el sistema de cooperativa comparado con el de sociedad anónima es muchísimo mas solidario en un montón de cosas... (Ariel, guarda de C.O.E.C.T.. Tanto Ariel como Eduardo marcaron el buen ambiente laboral de la cooperativa)

“tenés un sueldo, pero el que es propietario como yo a fin de mes te dan unos números entró tanta plata vos gastaste tanto o te sobro tanto o te faltó tanto... en la cooperativa marchaste a la B, cobrás el sueldo y nada más, a fin de año te dicen dio tanto o faltó tanto, pero son dueños y no ven un mango a fin de año cuando se hace un balance, las pocas veces que hay ganancia los locos siempre tienen que gastar en algo, yo cuido lo mío y me llevo por la mía, si el de al lado no cuido o ligo mal problema del de al lado” (Alberto, conductor-cobrador de CUTCSA).

La “defensa empresarial” fue común a los distintos funcionarios. Los de C.O.E.C.T mostraron motivos de defensa más referidos al espíritu cooperativista tales como el ambiente laboral, la solidaridad y la independencia. Por su parte los funcionarios de CUTCSA alegaron con cierta racionalidad económica (conformismo en las ganancias) e individualista (“cuido lo mío y hago la mía”) más típica de las empresas.

2- **Visión del guarda:** otro de los relatos que es posible contrastar entre los funcionarios de distintas compañías es la referida al papel y la necesidad del guarda. Cabe aclarar aquí una vez más que la línea 405 presenta la modalidad (M1) de conductor y guarda, mientras que la 104 corresponde a la modalidad (M2) más reciente de la línea micro con conductor-cobrador. Es de suponer que **los contrastes se dan principalmente por quienes desarrollan las distintas modalidades. En este sentido, los funcionarios de la línea 405 (M1) mostraron ser mucho más proclives a la defensa del guarda que los funcionarios del 104 (M2).**

Esta diferencia se presenta con matices, ya que todos los funcionarios expusieron un motivo recurrente que es el de la defensa del puesto de trabajo y la difícil situación del país:

“primero que el guarda colabora con el chofer no solo en el tema de las puertas sino también en el tránsito, porque hay momentos que los parantes mismos del ómnibus te obstaculizan la visión y el guarda te ayuda en ese sentido, o sea que por seguridad sirve, después no va a haber ninguna máquina que ayude a subir a una mujer con el cochecito, y después por el trabajo porque si seguimos eliminando puestos de trabajo que vamos a hacer no, que país vamos a tener” (Eduardo, conductor del 405)

Pero fuera del motivo recurrente son claras las diferencias. Los conductores-cobradores se mostraron conformes con su rol, y manifestaron no tener inconvenientes en desarrollar las tareas solos:

A-“¿Y no necesitas del guarda que te ayude en el tránsito y todo ese tipo de cosas?

B-no para nada, te acostumbras, aparte la mitad de los guardas no hacen nada vamos a decirlo en serio, no te dan una mano con nada... las máquinas no es para sacar a los guardas, la máquina es otro problema, es todo digitalizado y para llevar mejor un control de donde esta la gente..., esta misma línea en invierno pasa por todas las facultades, la mitad en realidad no pagan, pagan con la boletera pero no lo anotas acá (en la libretita) entonces el que saca la cuenta dice pa vendió 20 boletos, entonces que ves a poner el ómnibus cada 10 minutos, lo pones cada 15”. (Alberto, M2).

Contrastando ambos discursos (Eduardo y Alberto), es claro como el de Alberto se muestra más abierto e inclinado a la innovación de la máquina. Sobre todo porque se puede controlar donde se suben los pasajeros, y también el posterior reparto equitativo de las ganancias (hoy en día con la boletera o los boletos especiales se hace imposible saber cual es el consumo por línea

desagregado). En los funcionarios del 405, la justificación que aparece de fondo es el motivo recurrente.

Es interesante la teoría que maneja Alberto, quien sostiene que al haber aumentado la frecuencia del 104 a diez minutos, el pasajero se sube con una mejor predisposición al ómnibus para relacionarse con el funcionario:

"es otra de la ventaja del micro, la gente de por si está menos predispuesta al choque contigo, si tiene algún problema dice a "esta trabajando solo que le voy a complicar la vida", y si hay guarda se la agarran con el guarda y el guarda hay veces que también vamos a ser sinceros, se la busca." (Alberto, M2)

Por su parte Ariel (guarda) reconoce que el trato no es fácil: *"últimamente se han hecho un montón de charlas y de estudios por parte de la cooperativa también para poder mejorar el vínculo pasajero trabajador, yo pienso que la situación que vive la gente lleve a que trabajar adentro del ómnibus sea una caldera del diablo, que la gente que sube tiene muchísimos problemas y se descargan ahí"*

El pasajero entonces parece reconocer más el trabajo del conductor-cobrador. Esto se corrobora con el relato de Lucía (pasajera del 104) consultada acerca de la relación con los funcionarios del 104: *"son de lo más amables, yo le digo gracias y me responden"*. Evidentemente la función del guarda es cuestionada en la actualidad, entre otros motivos por la necesidad de reducir costos. Lo interesante es como esto se regenera por parte de los miembros en el ámbito de interacción con un trato diferenciado entre las modalidades observadas.

B- Los pasajeros: con respecto a los miembros pasajeros surgieron dos temas de interés claramente reconocidos: **(1) la eficiencia del servicio y (2) la educación.**

1- La eficiencia del servicio es el tema que más regularmente apareció en las respuestas de todos los pasajeros:

"los veo lentos, voy a la ciudad vieja y me resulta un viaje de media hora... pienso que es un problema de ordenar el tránsito, y que los ómnibus vallan por un lado y los vehículos por otro, sobre todo cuando salís de 18 de julio viniendo con el 14 es terrible, terrible. Todos los semáforos más todas las paradas, eso es..., digo no me molesta viajar en ómnibus lo que sí me molesta es lo que tarda el ómnibus" (Olga)

A-¿Te gusta viajar en ómnibus?

B- no porque es muy malo el servicio, tengo que esperar mucho en especial el 104 que hay que esperar como 40 minutos, más si es de noche, y si es fin de semana olvidate (Lucía).

El ómnibus para el pasajero es en sí mismo un medio que le permite desarrollar sus actividades cotidianas, las cuales no debemos olvidar que se enmarcan en un todo más complejo para finalmente formar la sociedad, o sea su propia vida individual y social. Los elementos que atentan contra este interés le genera al pasajero preocupación. Estos elementos son por excelencia la demora en la espera del ómnibus y la demora durante el recorrido.

La demora en la espera es una preocupación exclusiva del pasajero. Sin embargo la demora en el tráfico es un punto de interés más alto que incluye tanto a pasajeros (quienes demoran en llegar a su destino), como a funcionarios porque les atrasan los horarios preestablecidos¹³.

2- La educación: es una categoría interesante que apareció en muchas de las entrevistas a los pasajeros. Prácticamente es el **único valor que se sobresaltó en el mundo simbólico y normativo del pasajero**. Es una pretensión que sin embargo en ocasiones resalta por su ausencia:

A-¿El trato con el chófer y el guarda que tal es?

B- yo creo que es como el tiempo, a veces te tratan bien y a veces uno le da los buenos días y te miran como..., a los uruguayos les falta educación (Loremy).

Es decir, **la educación aparece como un tipo ideal o valor, que si bien se pretende, no se corresponde completamente con la realidad**. Pero además la educación aparece ligada lógicamente a factores de tinte normativos:

A-¿Y la relación con guarda y conductor?

B- es como todo, hay de todo, guardas que les dan los asientos a señoras embarazadas cuando no hay más lugares... por favor y gracias no existe, lo mismo cuando te subís al ómnibus atropellarte es común, yo generalmente a las personas mayores o a los niños los dejo pasar (Lorena).

¹³ A-¿Y en el tráfico hay mucho lío?

" es lo que me jode, depende el día, el viernes está complicado, los lunes también es un día complicado, porque la gente no tiene ganas de ir a laburar. Aparte se había tranquilizado bastante con auto parque, cuando te lo llevaban por cualquier cosa ahí lo respetaban, después no empezaron a ser tolerantes y ahora más todavía, entras a la ciudad vieja y hasta Colon no se puede circular, circulan todos estacionan todos, doble fila... (Alberto, modalidad 2).

Es decir, ser educado implica comunicarse con palabras tales como las observadas en las regularidades: “por favor”, “gracias”. Y además el pasajero es consciente de otro tipo de normatividades como las del espacio, donde se le da preferencia a niños, personas mayores o embarazadas.

La educación está fuertemente vinculada a la idea de disciplinamiento la cual contribuye a que el comportamiento se realice de acuerdo a normas institucionalizadas y sancionadas socialmente. No necesitan ser expresadas legalmente puesto que los “miembros” son profundos conocedores de este tipo de normatividad. Hay muchas formas de reconocer este disciplinamiento: palabras indexicales (por favor, gracias, disculpe , permiso), el “no roce”, la “no interacción”, el “no mirarse”, mantener la discreción, la distancia. *“Son todas expresiones de control que la sociedad urbana ejerce sobre los individuos para disminuir el nivel de incertidumbre, dada la gran cantidad de interacciones con desconocidos” (Brunet: 1992: 17).*

C. Vendedores ambulantes: Dentro del grupo de los trabajadores ambulantes aparece un interés general en la posibilidad económica del pasajero y su estado de ánimo:

“de la gente todavía sale alguna moneda, cuesta un poco porque la gente no tiene mucha plata...(con respecto al público) eso es muy cambiante es una caja de sorpresa, a veces subís hay un ánimo y cuando te bajas hay otro, puede ser bueno o malo de las dos maneras” (Marcos, músico).

Este interés es lógico que sea el común, ya que también representa el objetivo central de estos trabajadores. Para desarrollar esta tarea queda claro que también necesitan del permiso de los funcionarios. Esto no parece ser un inconveniente:

“esta demás, son muy pocos los que no te dejan subir, por lo general el 90% por decir un numero te dejan subir, son buena onda los choferes acá” (Marcos, músico).

Es decir la tarea de los trabajadores ambulantes en Montevideo esta legitimada tanto por los funcionarios como por los pasajeros:

“por momentos colaboro, pero por momentos me resulte pesado, sobre todo viniendo de trabajar digo, hay gente que canta muy bien y hay gente que se la tiene que ganar digo, pero baja uno y sube otro, suben y bajan, suben y bajan, y ayudarlos a todos es imposible vistes. A veces digo la acústica del ómnibus no da para vistes el ruido que te resulta molesto si venís de trabajar” (Olga, pasajera).

La legitimación se basa fundamentalmente en la concientización de los miembros de la necesidad de trabajar bajo cualquier forma debido a la situación del país. Sin embargo aparecen reparos. Por parte de los pasajeros, señalan en distintas entrevistas la molestia que genera el ruido en la mañana o cuando se vuelve de trabajar. Mientras que por parte de los funcionarios, se les prohíbe trabajar únicamente en caso de que el coche este colmado, o se tenga conocimiento que el trabajador ambulante no tiene buen trato con el pasajero¹⁴.

Sin embargo es posible observar diferencias entre por ejemplo un artista y alguien que pide “a voluntad”:

A-“¿Cuántas horas haces mas o menos?

B- *y hoy empecé a la 1 y termino a las 8 y más o menos estoy haciendo eso*

A-¿ Vos estas conforme con lo que haces o te gustaría hacer otra cosa?

B- *no por el momento estoy bien con lo que hago, preferiría a veces trabajar en un teatro, y es lo que le gusta a cualquier artista*

A- está complicado...

B- *si en Uruguay se les complica hasta a los grandes artistas laburar en un teatro” (Marcos, músico)*

“...no a veces de a uno, pero como ahora somos dos familias entendés, entonces va todo para el mismo lugar y es más fácil trabajar de a dos, hacemos mas coches, trabajamos 12 o 13 horas por día” (Alejandro, “vende a voluntad”).

En el caso del músico, si bien tiene la necesidad de trabajar por este medio, se siente bien debido a que desarrolla una tarea la cual le agrada. E inclusive tiene aspiraciones, por más lejanas que estas puedan ser, de progresar en el rubro musical. En el caso de Alejandro la situación cambia, y su discurso se centra en el trabajo y el dinero en si mismo, conjuntamente con una situación familiar compleja.

D- Tolerancia como mecanismo funcional: Existe un arreglo tácito entre los distintos grupos para que se puedan conformar los distintos intereses mencionados. Es decir, los distintos grupos respeten y permiten el cumplimiento de los objetivos entre sí. Para ello es necesario cierto margen de tolerancia.

¹⁴ *“si los deajo subir siempre y cuando no armen relajo, dos por tres alguno te hace un comentario que está fuera de lugar y ta no subis mas conmigo, aparte los locos se bajan pero vos quedas si el loco se mandó una macana ahí en el fondo la gente viene y con el primero que se la agarra es contigo de porque lo dejas subir” (Alberto, M2).*

En este sentido, es justo resaltar el interés que han mostrado los funcionarios por mejorar el trato con el pasajero:

“ ya se fue aquel gallego que decía “pasen para atrás, pasen atrás que hay lugar, pasen ostias”, ese gallego ya se fue y ahora vino otra generación y es de otra manera, ojo que hay algunos que son unos fenómenos y se creen que son el ombligo del mundo, pero mira que después que paguen el derecho de piso y empiecen a escuchar algún consejo..., cuando recién empezás vas al choque porque tenés todo el reglamento en la cabeza después ya te volvés elástico” (Ariel, guarda).

Este código de relativa tolerancia o elasticidad se condice también con el grupo de pasajeros:

“siempre es tranquilo, los guardas son muy especiales, ayudan a la gente. Hay algún chofer que se pasa un poco, pone la radio muy fuerte, y escuchan todas las cosas que a uno no le interesan, que se va a hacer, hay que aguantar” (Antonio, pasajero).

Existe la necesidad de convivencia para que en el ámbito los miembros puedan cumplir con su interés general, es decir que el viaje se desarrolle sin mayores sobresaltos. Ello deriva en que los miembros manejen como código o estrategia instrumental y general la tolerancia expresada en términos tales como “aguantar” o “elasticidad” permitiendo así la funcionalidad del ámbito.

9. 3. UN MICRO-ÁMBITO INSERTADO EN UN TODO: las prácticas y el contexto

Es interesante analizar como muchas de las prácticas que se dan en el ómnibus, las cuales los miembros las reconocen por medio de sus discursos, cobran sentido en relación a la situación del país. Conviene refrescarle al lector el tiempo en que fue realizada la base empírica de esta investigación. La misma se realizó entre los meses de Julio y diciembre del 2003, cuando el país recién comenzaba a salir de una de las crisis socio-económicas más importantes de su historia.

Dentro de este contexto general aparecen dos factores a analizar: (A) la baja venta de boletos y el contexto socio-urbano; (B) la inseguridad y la violencia.

A- La primera preocupación empresarial de los funcionarios es la sensible caída de boletos que ha tenido el sistema de transporte:

“hoy la intendencia paró algunos ómnibus porque no hay venta de boletos y esta muy saturado el tema del ómnibus, cada vez se vende menos boletos al no haber fuentes de trabajo no vendemos boletos” (Ariel, guarda)

A-“¿Y el 104 como funciona, esta trabajando bien?

B- *si mas o menos, o sea como todas bajo todo...las quejas son que los números no dan” (Alberto, M2).*

El descenso de la venta de boletos señalados por los funcionarios se condicen con la realidad. Según un estudio realizado por CIFRA en Noviembre del 2003, antes de la crisis en el 1997, el 57% de la población utilizaba habitualmente el ómnibus como su principal medio de transporte, pero en Noviembre del 2003 lo hacen apenas el 39%. Además, los cambios **en Montevideo fueron bastante más pronunciados que en el interior pasando del 75% al 59%** e incrementándose el número de los peatones, ciclistas, y motociclistas.¹⁵

Los funcionarios, señalaron la influencia de la situación crítica económica uruguaya y la correlativa baja de pasaje por la falta de empleo. **Según las características observables de los pasajeros que integran cada línea en cuanto a nivel socio-económico, es lógico que se resienta la falta de pasaje según la línea:**

“es una línea que se vino abajo porque el barrio aquel es toda gente doméstica y gente de la construcción (se refiere a los habitantes próximos a Peñarol que trabajan en Punta Carretas o Pocitos), antes había trabajo de eso, ahora no hay nada entonces lo único que llevas en esa zona son los gurises de la escuela.” (conductor de la 405).

Es claro entonces, como cada línea representa una determinada realidad socio-económica, que se inscribe según el trayecto. Es decir, **dentro del ómnibus lo socio-económico y lo socio-urbano está estrechamente relacionado**. Esta relación se traduce inclusive, en diferentes formas de relacionarse entre las personas según las zonas.

En las regularidades observables ya se señaló como en las zonas más barriales que recorre la línea 405 (zonas próximas a Peñarol), la interacción se hace más fluida, e inclusive hay un mayor conocimiento entre los miembros que se encuentran dentro del ómnibus. Por ejemplo comentarios escuchados tales como: *“ah, está toda la gente del barrio...”*. Lorena (pasajera) afirma:

“la gente en la zona de los barrios en el 127 dan más charla que en el centro, la gente que se sube en el centro va a trabajar o a estudiar es otra cosa... si la gente que se sube en los barrios, lo hace siempre a la misma hora o se bajan y son siempre los mismos”.

¹⁵ En Montevideo los que adoptaron caminar en vez de tomar un ómnibus se multiplicaron por seis (de 2% al 12%), quienes se mueven en bicicleta se triplicaron (del 3% al 10%) al igual que los motociclistas (del 1% al 3%), para el mencionado periodo de tiempo. Fuente: CIFRA.

Puede visualizarse claramente a partir de esta tipología y de lo observado, que **existen zonas de mayor y menor anonimato**. El primer caso estaría representado por zonas más impersonales típicas de la urbe tales como el centro donde se generan la mayoría de las actividades de la ciudad (trabajo, estudio, etc.). El segundo caso se da en situaciones donde se reduce el anonimato y hay un mayor conocimiento y posibilidad de identificar a las personas, forma esta más posible de observar en las zonas de carácter barrial.

Por lo tanto, se está en condiciones de afirmar, que **los miembros pasajeros no solo son representantes de determinados contextos socio-urbanos y económicos, sino que además estas diferencias se expresan en prácticas y métodos diferentes**.

Esto es lo significativo para este estudio y para la corriente teórica-metodológica utilizada, es decir la Etnometodología. Los miembros no solo son reflejo de caracteres estructurales (ejemplo lo socio-económico), sino además poseen y reproducen métodos propios en el diario vivir. Genera que la vida cotidiana se pueda experimentar por parte de los miembros con intersubjetividad y **sentido propio del ser humano como ser social**.

B- Crisis económica y violencia. Los miembros, en especial los funcionarios como se mencionó en sus intereses, tienen una profunda preocupación por las recientes formas de la **violencia delictiva, siempre enmarcado dentro del contexto de crisis nacional:**

“el país tiene un grave problema en el tema de la seguridad, y por lo tanto nosotros que tenemos el dinero al contado, el delincuente ha aprovechado de tener la oportunidad de tener dinero en efectivo, cash al instante...esos códigos los tenían los punquistas de antes con destreza, los jóvenes no porque suben con mucho alcohol y drogados, ahora te llevan de pesado te arrebatan te meten la mano donde..., están desesperados porque ya no hay el dinero que había” (Ariel, guarda).

Por medio de la experiencia que posee Ariel como trabajador del transporte, se visualiza un cambio diacrónico, tendiente a un incremento de la violencia en el presente. **El robo aparece como menos artesanal y más enfocado a la desesperación que vive las personas en esta época, lo cual se traduce en mayor violencia**. Una vez más, las prácticas que se dan en el ámbito de un ómnibus están correlacionadas con el contexto general de la vida social, en este caso la crisis que ha sufrido el país.

Se está en condiciones de refinar la **Hipótesis 1: las actividades desarrolladas por los individuos en el ámbito del ómnibus, tiene una estrecha relación con su situación socio-económica y socio-urbana (visualizada en el contraste de las líneas 405 y 104), y se engloban en un marco más macro como es la situación contexto del país (expresado por ejemplo en la caída de boletos por falta de fuentes laborales y violencia delictiva).**

10. CONCLUSIONES: teoría emergente

Según el análisis realizado, puede evidenciarse claramente que el ámbito de interacción del ómnibus representa un espacio típico de transición de la vida cotidiana urbana, en este caso montevideana. Se identificó una regla general de “interacción mínima”, de la cual es posible derivar otras reglas más específicas que contribuyen a la explicitación de lo que es común hacer y “ser” en el ómnibus. Formalizando esta expresión, se procedió a desarrollar la “cláusula del etc.”¹⁶.

[1.1] “**La interacción mínima**” representa la situación más clásica dentro del ómnibus, y parece tener un fuerte correlato con la significación de instrumentalidad y transitoriedad. Es decir, es claro que el ómnibus representa un servicio y un medio funcional al interés de los distintos grupos, por lo que no es un fin en sí mismo.

Los grupos claramente identificados son: pasajeros, funcionarios y trabajadores ambulantes a su vez estos grupos poseen sus subdivisiones “estructurales”. En los pasajeros se identificaron: sexo, grupos etarios, condiciones diferentes. Los funcionarios se clasificaron en distintas modalidades: chofer (M1), guarda (M1), y conductor-cobrador (M2). Por último dentro de los trabajadores ambulantes se dividió entre: vendedores, artistas, y quienes piden a voluntad.

[1.2] La primer regla específica (dentro de la interacción mínima) y de muy fácil reconocimiento es la elección del espacio. Los pasajeros tienen como primera pretensión de elección el asiento

¹⁶ “... se refiere a una lista abierta de reglas y acuerdos adicionales que los miembros consideran obligatoria y que “ha estado ahí todo el tiempo”. Sin embargo, estas reglas permanecen desconocidas y sin presentarse hasta que alguna acción problemática las hace surgir” (Schwartz y Jacob:1984: 278)

libre. Esta posee tanta fuerza que genera el “*efecto reacomodo*”, es decir, en los asientos completos por lo general la persona del lado del pasillo se mueve hasta otro asiento que quede libre.

Significa la intención de permanecer solo con la menor implicancia e interacción en el ámbito, por lo que constituye un aspecto de esa “interacción mínima”. Pero además la elección del espacio según el sentido y la lógica que otorgaron los pasajeros fue práctica e instrumental: comodidad, lugar donde da el sol, seguridad, ventana (las elecciones específicas de los grupos fue desarrollado en la sección elección del espacio). Esta regla es común y general a ambas líneas escogidas.

[1.3] La segunda regla específica dentro de la interacción mínima es la **actitud reinante de transitoriedad** expresada en la falta de comunicación y la constante costumbre de los pasajeros de mirar hacia fuera o hacia algún punto perdido. También actividades declaradas como dormir leer, pensar, o hacerse las manos demuestra la falta de interés en el ámbito.

[1.4] Con respecto a la interacción propiamente dicha se observó su escasa intensidad. Existen una serie de gestos y términos indexicales que posibilitan una baja intensidad de la interacción, y demuestran el conocimientos que los “miembros” tienen del ámbito.

Palabras como permiso, perdón, gracias, y gestos como una mirada, la inclinación de cabeza o un chistido, implican más que esas expresiones en sí. Por ejemplo se traducen en dejar pasar, pedir disculpas por un roce, o avisar que alguien se está por bajar. Pero sobre todo significan códigos los cuales facilitan los canales de interacción a los miembros permitiéndoles mantener el sentido y la funcionalidad de la regla general de interacción mínima.

[1.5] Las anteriores regularidades observadas permitió la construcción de una de las hipótesis halladas que consiste en: **la cotidianeidad y transitoriedad del ámbito (ómnibus) el cual es instrumental por excelencia, se manifiesta a través de la interconexión recíproca entre las reglas de elección del espacio (solo, asiento libre); la actitud reinante (indiferencia, mirar hacia fuera); y la interacción (baja intensidad), las cuales se enmarcan en la regla más general de interacción mínima.**

Este tipo de interacción genera el típico carácter abstracto de las personas en los escenarios públicos, es decir el anonimato de la “gente”. La interacción se hace de acuerdo con el rol que

cumpla la persona en la situación. Se genera relaciones secundarias y pasajeras con fines instrumentales, las cuales dan lugar también a relaciones poco solidarias.

[1.6] Pero la regla de interacción mínima tiene también sus excepciones como por ejemplo: pasajeros que se conocen y se sientan juntos manteniendo una conversación; las señoras mayores a las cuales se las reconoce como iniciadoras de charlas mediante expresiones tales como: “que calor” o “como demora este ómnibus”; charlas entre los grupos de trabajadores ambulantes y funcionarios; pedidos de información.

Existen también otro tipo de excepciones que se pueden denominar como “*instrumentalidad en peligro*”, por nombrar algunas: problemas suscitados en el tránsito que provocan la atención tanto de funcionarios como pasajeros; la inseguridad y los robos; los atrasos y las demoras generadas por algunos funcionarios; algún hombre que intenta sobrepasarse con las mujeres; ruidos molestos generados por algunos de los artistas; “gente poco educada que empuja sin pedir permiso”. Estas caricaturizaciones representan contrariedades al los distintos grupos. Pero en todo caso demuestran ser situaciones de excepción de la regla de mínima interacción por lo que refuerzan la misma.

[2] La instrumentalidad en peligro genera que la atención de los miembros se coloque en el ámbito convirtiéndose el interés particular de manera más general y grupal. Estas observaciones muestran que el trastocar los intereses de los distintos grupos genera una modificación en la actitud reinante de transitoriedad, apareciendo el carácter e interés grupal. Los miembros pasajeros intentan que el viaje sea lo más transitorio y menos problemático posible.

Lógicamente el interés grupal se vincula con la funcionalidad del servicio que el ómnibus brinda. Pero al existir intereses diversos de los grupos identificados deriva en que los miembros de los diferentes grupos manejen como código o estrategia instrumental y general la tolerancia expresada en términos tales como “aguantar”, o “elasticidad”.

[3] A su vez, los grupos identificados son testeados a la luz del contraste entre líneas escogidas para la muestra: 104 y 405, las cuales presentan modalidades diferentes (M1 y M2) así como también grandes contrastes barriales y socio-económicos entre los pasajeros. Existen diferencias claras entre ambas líneas, lo cual demostró el rendimiento de la elección de la muestra.

[3.1] Las líneas podrían utilizarse en sí mismas para la división de los propios subgrupos identificados, primeramente mediante un corte socio-económico debido al contraste barrial de los trayectos inscriptos. Es claro que el 104 recorre zonas más “acomodadas” por lo que su público es más homogéneo en cuanto a lo socio-económico (predominando trabajadores de oficinas y bancos en la Ciudad Vieja y que viven de Pocitos hasta Carrasco) y lo etario (muchos jóvenes estudiantes, menos personas mayores “quizás” por la tenencia de locomoción propia). Por su parte la línea 405 al tener un recorrido más heterogéneo en cuanto a lo socio-económico y urbano es posible identificar miembros de diversas clases sociales y etarias. Las personas de los barrios más humildes que recorre la línea tienen sus trabajos muchas veces en zonas más acomodadas como Pocitos o Punta Carretas, por lo que se traduce en una línea de mayor integración de los cortes socio-urbanos y económicos.

Este gran corte que representa el socio-económico determina diferencias entre los propios grupos tanto en actitudes como en el relacionamiento. Por ejemplo hombres que tienen trabajos como porteros o obreros en la 405 es posible que duerman, mientras que sus co-etarios en la 104 se encuentran leyendo, lo mismo sucede entre los jóvenes.

En definitiva el ámbito de cada trayecto es muy representativo de las realidades socio-económicas y urbanas que recorre.

[3.2] Existe una diferencia muy marcada en el tipo de interacción según el contraste socio-urbano. Se detectó que en las zonas de tipo más barrial las interacciones cobran una mayor intensidad puesto al conocimiento entre los distintos individuos de los grupos (se vio claramente en las zonas más cercanas a Peñarol de carácter más barrial). Inversamente en las zonas de tipo más impersonal como el centro, el contacto es más abstracto (orientado por el rol) y por lo tanto la intensidad de conversaciones descienden notoriamente.

[3.3] A su vez, el rendimiento económico de las líneas así como algunas modalidades de comportamiento tales como la violencia delictiva tienen una estrecha vinculación con la situación de crisis nacional. Este proceso fue descrito más que nada por los funcionarios, ya que cabe recordar que el ómnibus para ellos no es un espacio de transición sino que representa el lugar de trabajo.

Señalaron la incidencia de la crisis en el descenso de la venta de boletos, y sobre todo los funcionarios de la 405 indicaron que esta línea lo resintió especialmente debido a que muchos de sus pasajeros son obreros o empleadas domésticas que quedaron desocupados.

Pero además los funcionarios indicaron un cambio diacrónico (lo cual marca una mayor sofisticación en sus tipologías) en las modalidades delictivas que cobran una mayor violencia producto de la desesperación y las drogas.

[3.4] En esa dirección también surgió el tema de la eliminación del guarda el cual fue resistido sobretodo por los funcionarios de la M1 siendo cuestionada la prescindibilidad por los de M2. De cualquier modo todos reconocieron la importancia de las fuentes laborales en épocas de crisis. Cabe señalar que tanto los funcionarios de la M2 como pasajeros reconocieron el mejor trato con los conductores cobradores puesto ha que hay un mayor reconocimiento a su labor.

[3.5] Relacionado el punto tres se estableció la siguiente hipótesis: **las actividades desarrolladas por los individuos en el ámbito del ómnibus, tiene una estrecha relación con su situación socio-económica y socio-urbana (visualizada en el contraste de las líneas 405 y 104), y se engloban en un marco más macro como es la situación contexto del país (expresado por ejemplo en la caída de boletos por falta de fuentes laborales y violencia delictiva).**

11. ALGUNAS REFLEXIONES FINALES

Conviene precisar que un punto débil de este trabajo es el hecho de no abarcar más líneas y horarios (como por ejemplo los fines de semana, donde algunos funcionarios señalaron que se trabaja en un clima mucho más distendido, o realizar las observaciones en horarios que no sean horas pico) para obtener la mayor cantidad de datos posibles como lo sugiere la teoría emergente. Tampoco se incluyó de manera formal y sistematizada las instancias informales de conversaciones

con diversos miembros que sabían la temática de estudio, y a quienes les resultó interesante y curioso por lo que aportaron varias consideraciones por demás provechosas¹⁷.

Más allá de estos comentarios, la H1 y la H2 halladas son abarcadoras de otros ámbitos y líneas puesto a su generalidad y verificación empírica (no en cuanto a su representatividad estadística sino en cuanto a su significación cualitativa) por lo que se estaría en condiciones de cumplir con el objetivo primario: aportar categorías útiles para un teoría formal de este tipo de procesos. Comprueba además una de las principales inquietudes que motivó el estudio, es decir, realizar un ejercicio de estudiar uno de los muchos aspectos de la vida cotidiana: el ómnibus como espacio de sincronización de personas anónimas coordinadas en la urbe.

De una forma más precisa Simmel señalaba:

“la aglomeración de tantos hombres con intereses tan diferenciados se encadenan entre sí sus relaciones y acciones en un organismo tan polinómico, que sin la más exacta puntualidad en el cumplimiento de las obligaciones y prestaciones, el todo se derrumbaría en un caos inextricable” (Simmel:1986: 247).

Por último es interesante la experiencia de situarse como observador y explicitar el sentido común cuando uno mismo lo tiene profundamente incorporado como “miembro”. Es difícil colocarse como extranjero de la propia cultura, y marcar cuales son las características, lógicas de acción y prácticas efectuadas en la vida cotidiana. Los pasajeros en los distintos viajes observaban mis anotaciones de reojo, lo cual me marcaba en esa circunstancia el carácter de extranjero. Se cruzaron mi carácter de miembro con el de extranjero.

Muchas de las reflexiones vertidas en estas páginas, podrán ser vistas como correctas o insuficientes. Lo que en todo caso puede extraerse como reflexión final, es que el sentido común y la vida cotidiana son fenómenos que implican procesos mucho más ricos y complejos de lo que a simple vista pueden parecer. Es indudable que desnaturalizar y de-construir nuestro sentido común es una interesante forma de conocer nuestras lógicas de acción, costumbres y saberes culturales.

¹⁷ El propio Ariel (guarda) una vez finalizada la primera entrevista (se le efectuaron dos), fuera de la grabadora y desde arriba del ómnibus gritó: “flaco un día me invitas a tomar una y te puedes hacer un betzeler con las historias” en un tono jocoso completamente distinto al de la entrevista. Al llevar a cabo la invitación con la intención de poder construir una topología de las situaciones fuera de lo común, esto no fue posible y quizás uno de los motivos principales fue la grabadora como instancia formal.

12. Bibliografía utilizada y de referencia

- Brunet, Nicolás. “Publicaciones Juveniles en Montevideo: una mirada desde el anonimato en la ciudad”, Departamento de Sociología UDELAR, 2002.
- Coulon, Alain. “La etnometodología”, Madrid: Cátedra, 1988.
- Glaser, B. y Starbuck, A. “THE DISCOVERY OF GROUNDED THEORY: STRATEGIES FOR QUALITATIVE RESEARCH”, Chicago: Aldine, 1967.
- Hycner, Richard. “Some guidelines for the phenomenological analysis of interview data”, Dordrecht, Marinus Nijhoff Publishers, 1985.
- Jorgensen, Danny, L. “Participant Observation: a methodology for Human Studies”, California: Sage, 1989.
- Simmel, George. “El individuo y la libertad”, Barcelona: Península, 1986.
- Simmel, George. “Estudio sobre las formas de socialización”. Madrid: Alianza, 1986.
- Schutz, Alfred, Collected I, The Hague: Martinus Nishoff, 1971.
- Schutz, Alfred. “Estudios sobre teoría social”, Buenos Aires: Amarrortu, 1974.
- Schwartz, Howard; Jacobs, Jerry. “Sociología cualitativa: método para la reconstrucción de la realidad”, México d.f: Trillas, 1984.