



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE PSICOLOGIA

ACTITUDES HACIA LOS OPERADORES DE AUTOBUSES URBANOS DEL DISTRITO FEDERAL.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

Licenciado en Psicología

PRESENTA:

Fernando Raúl Cadena Hernández



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Z5053.08

UNAM.36

1981



M-34287

tps. 725a

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO.



FACULTAD DE PSICOLOGIA.

ACTITUDES HACIA LOS
OPERADORES DE AUTOBUSES
URBANOS DEL DISTRITO
FEDERAL.

TESIS
QUE PARA
OBTENER EL
TITULO DE
LICENCIADO
EN
PSICOLOGIA
PRESENTA:



FERNANDO
RAUL
CADENA
HERNANDEZ



INVESTIGACION DEDICADA A:

TODOS LOS ENTES QUE SE
ENCUENTRAN HABITANDO LA CUARTA
DIMENSION, PRINCIPALMENTE A
MI PADRE.

GRACIELA ARENAS POR HABER DEDI
CADO UN TIEMPO AL TRABAJO MAS
CAUSADO, MONOTONO Y FRIO DE QUE
HAYA NOTICIA: LA MECANOGRAFIA.

LA MEJOR CATEDRATICA E
INTERESANTE MUJER DE LA FACUL
TAD DE PSICOLOGIA: LUCY REIDL
MARTINEZ.

TODAS AQUELLAS PERSONAS EN GE
NERAL QUE NO SE ENCUENTREN EN
CUADRADAS AL SISTEMA; PORQUE -
DE LO CONTRARIO CORREN EL RIES
GO DE NO ENTENDER ESTE TRABAJO.

C O N T E N I D O.

	Pág.
AGRADECIMIENTOS	5
A MANERA DE CUENTO	6
INTRODUCCION	9

CAPITULO I.

GENERALIDADES.

A) EL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.	18
-Que se entiende por Sistema de Transporte Urbano?	18
-Antecedentes del Transporte Urbano en el Distrito Federal	24
-Necesidad de la existencia de Transporte Urbano en las Ciudades.	28
-Como se determinan las necesidades de la existencia de --- Transporte Urbano.	37
-El autobús como sistema de Transporte Urbano en el Distrito Federal.	39
B) IMAGEN DEL OBJETO PSICOLOGICO.	57
1. Definición (es) de Objeto Psicológico	57
2. Como adquieren Imágenes los Objetos Psicológicos.	58
2.1. Códigos	59
2.2. Socialización	62
2.3. Tecnología.	66
3. Importancia de la imagen en los Objetos Psicológicos y -- como afectan el Conocimiento, Emociones, Sentimientos, -- Conducta y Actitudes.	71
C) ACTITUDES.	82
1. Conceptos de Actitud.	82
2. Componentes de las Actitudes.	85
3. Características de las Actitudes.	87
4. Formación de Actitudes.	91
5. Medición de Actitudes	96
6. Ventajas y Desventajas del Método de Rangos Sumados	101

CAPITULO II.

METODOLOGIA.

1. Planteamiento del Problema.	103
2. Planteamiento de las Hipótesis.	105
3. Definición de las Variables.	113
4. Muestreo.	114
5. Diseños Empleados	116
6. Procedimientos Estadísticos	117
7. Instrumentos Empleados.	119
8. Resultados.	128

CAPITULO III.

Análisis e Interpretación de Resultados.	133
Limitaciones del Estudio..	145
Sugerencias para Futuras Investigaciones	147

CAPITULO IV.

SUMARIO.	151
CONCLUSIONES	153
APENDICES.	160
BIBLIOGRAFIA	194

A MANERA DE CUENTO.

Estaban por acercarse los vientos helados de invierno, terminaba el año de 1971 y eran las 6 de la tarde; a lo lejos, el sol se ocultaba tras densas nubes de cierta tonalidad grisasea.

Alberto, Paco y yo estábamos postrados a la entrada de un café de mala muerte, varias personas semiocultas por la obscuridad y con voz susurrante conversaban entre sí como temerosas de ser vistas.

De pronto, observamos que en el rincón opuesto a la entrada, en una de las mesas menos alumbradas; estaban tres bellas mujeres, cuyas miradas chocaban al cruzarse entre sí. En forma sigilosa y casi ahurtadillas nos acercamos a ellas, nuestro deseo era plantearles nuestras inquietudes de índole terrorista; había en nuestro pensamiento algo de especulación a lo que pensarán, temor a que no quisieran formar un partido y hacer realidad las metas propuestas, pero más que todo esto, existía el miedo a ser descubiertos por la fuerza represiva de ese lugar.

Alberto, planteó la posibilidad de unirnos en grupo; Paco el objetivo primordial: trabajar conjuntamente y Yo, los beneficios que podríamos obtener con efectuar un secuestro de tipo intelectual al sujeto clave, el cual ya estaba perfectamente detectado.

Al terminar de explicar con detalle los objetivos, Lidia; mujer seria, pensativa, de mirada penetrante, con magnetismo que inspiraba respeto, nos observaba de "pies a cabeza" como tratando de investigar en nuestro pensamiento y descubrir el verdadero objetivo del acercamiento.

Lilia Luz, con su nobleza que la caracterizó a través del

tiempo, y con la expresión alegre de su bello rostro, esbozó una sonrisa y sin pensar las consecuencias manifestó sus ansias por integrarse al -- grupo.

Y Lupe, persona de mirada desconfiada adoptó una postura - expectante para mostrar su adhesión al grupo y con un movimiento de cabe za interrogó a sus compañeras, las cuales dijeron...¡Si!... estamos con ustedes.

Corrieron los meses, pasó algo de tiempo.... y por Eduardo (persona misteriosa de la que no puedo comentar algo, porque aún no lo conozco y lo que no se de él, se pierde en un abismo), conocimos a un -- contacto: Gomezjara, un nuevo compañero de causa; con ideas brillantes y pensamiento de cambio, de labor comprometida y dispuesto a la lucha...él es una persona a la cual conocerla en la faceta profunda de personalidad es bastante difícil.

Fué así como Lilia Luz, Lupe, Lidia, Alberto, Paco, Gomezjara y Yo, logramos obtener la información necesaria de nuestro sujeto; - teníamos que observar todos sus movimientos; realizamos un registro de - línea base de conducta; posteriormente y para que éste no se percatara - de nuestra presencia: decidimos vigilarlo en forma participante, convivi mos con él, gozamos de sus diversiones y sin que se diera cuenta obtuvi mos su prototipo; revisamos exhaustivamente en todas las fuentes de infor mación posible los crímenes, corrupciones, asesinatos y desmanes cometi dos por él, y por supuesto de manera importante su condición social de - víctima en las estructuras absoletas de nuestro sistema.

Permanecimos en esta labor durante mucho tiempo, el trabajo fué cansado; en algunas ocasiones con coraje, humillaciones y las dolorosas decepciones de aquellos que nunca entendieron nuestra causa....

Justo en el momento de haber iniciado la última etapa del plan; el grupo fué descubierto por militantes de causas opuestas a las nuestras: Lilia Luz fué desterrada al Estado de Oaxaca con permisos controlados para venir a la Capital; Lidia fué confinada a cuatro paredes con deberes y obligaciones que coartaron sus nobles ideales; Paco tuvo que dar un giro a sus actividades y meterse a cuestiones mercantilistas; Alberto fué absorbido por cierta institución, que actualmente al parecer trata de enajenarlo.

Quedamos ocultos Gomezjara y Yo, luchamos durante algún tiempo... pero nuestros agentes enemigos dividieron el interés por nuestro plan primario: Gomezjara siguió con otras actividades paralelas a su línea de pensamiento, pero lejos de nuestra meta. Y yo con anuencia de ellos y presionado por varios factores, presento esta información para ser utilizada por aquellos compañeros que sienten la inquietud de continuar con esta labor o alguna similar.

Quiero confesarles que la tarea ha sido ardua y difícil, pero a cambio de eso... cada vez que pienso en el pasado es una gran satisfacción recordar cada una de las aventuras que pasamos juntos al tratar de secuestrar a nuestro sujeto: El chofer de camiones urbanos del Distrito Federal.

Fernando R. Cadena.

INTRODUCCION.

Estudios Precedentes.

La inquietud de estudiar al operador de autobuses urbanos del Distrito Federal, nació a partir del conocimiento de un trabajo referente a los movimientos conativos del chofer de camiones, presentado en la Facultad de Psicología por alumnos del 5o. semestre de la carrera; dicho estudio no presentaba el nombre de los investigadores, contenía varios dibujos de los movimientos que realizaba el conductor, se analizaba en forma somera los tiempos y movimientos del trabajo del chofer. Tal estudio nos pareció como un vehículo más para explotar en forma exarcebada al conductor ya que se pretendía que el chofer rindiera más sin disminuir las horas de trabajo.

A partir de este hecho se decidió investigar la conducta en general del operador de camiones urbanos del Distrito Federal.

Empezamos a viajar a bordo del autobús, no como pasajeros indiferentes a los acontecimientos dentro de la unidad, sino como usuarios observadores de la conducta del operador y la relación de éste con el público en general.

Detectamos que la conducta del chofer es sumamente controvertida principalmente con el usuario, peatón, automovilista y Agente de Tránsito; por cierto nos dimos cuenta que el índice de accidentes en estos conductores en comparación con el de otros vehículos, presentaba un alto porcentaje.

Ante esto, decidimos en primera instancia buscar la litera

tura necesaria que ayudara a esclarecer que factores habian sido investi gados con respecto al chofer. Como en México no se encontró nada (a ex-- cepción del estudio de movimientos conativos) se decidió buscar literatura extranjera. Encontramos que en Japón, Estados Unidos, Alemania y -- Francia principalmente, se había escrito en relación al monóxido de carbono expedido por los vehículos automotores y los daños causados por este hacia la población.

Por otra parte en Estados Unidos e Inglaterra los estudios se referían a los accidentes automovilísticos causados por los deficientes sistemas ergonómicos de los vehículos. Estos estudios nos indicaron que no había investigación alguna referente a la vida del conductor de autobuses urbanos, ni mucho menos de las actividades laborales que a dia rio desarrolla.

La situación de la carencia bibliográfica, tanto en el país como en los extranjeros; nos llevó a la realización de un registro de lí nea base con el objeto de detectar que conductas del chofer ocasionaban accidentes. Dichos registros se efectuaron a 120 operadores de autobuses urbanos; donde se marcaba la fecha, hora, tiempo de registro (15 minutos), la ruta del autobús y la línea del mismo.

Los resultados obtenidos en este primer registro indicaron que los accidentes eran debido en parte a los conductores de autobuses urbanos, en relación con las señales de tránsito; se procedió a profundizar en este aspecto, para lo cual se empleó un segundo registro de línea

base, concretamente a la violación del reglamento de tránsito por parte del chofer.

Lo anterior nos indicó que parte de los accidentes eran -- causados por las deficientes señales de tránsito, así como por causas -- inherentes al chofer; causas que no eran la incapacidad para el manejo de la unidad, sino aquellas que engloban aspectos varios de la vida total del operador de camiones urbanos; principalmente en el sistema laboral del conductor.

En base a lo anterior, se efectuó un análisis de contenido de dos años, considerando los diferentes periódicos que circulan en la capital donde se hablaba y se daba una imagen del conductor de camiones; tal análisis marcaba los siguientes elementos:

-No. de notas

-No. de renglones

-No. de columnas

-Tono de la nota

-Tipo de la noticia

-Fuente de la noticia

-Adjetivos

Un estudio anterior a la presente investigación, se llevó-

Se hizo una observación participante en los diferentes aspectos de la vida del chofer; donde se detectaron (entre otros) los cinco primeros lugares que con mayor frecuencia son visitados por el chofer en el tiempo libre que le permite su trabajo.

El California Dancing Club, comunmente llamado "El Califas", lugar donde el chofer acude para bailar con la pareja que lleve o con la que encuentre.

La Arena México, lugar donde el chofer observa la lucha libre y descarga parte de su energía a través de los insultos, gritos y apuestas que realiza con el público asistente.

El Cine, donde asiste generalmente con su esposa, novia o querida; que para el caso da lo mismo.

Paseos al bosque de Chapultepec o al de Aragón, donde lleva con frecuencia al núcleo familiar para que descansen. Por último el participar activamente en el juego de fútbol donde el único que pierde es el árbitro.

Posteriormente se detectó la forma en que era percibido socialmente el chofer, sin embargo al realizar las anotaciones que se hacían nos daría el resultado deseado, se observó que no era el procedimiento adecuado; lo cual nos llevó a medir las actitudes de usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito hacia el operador de auto

buses urbanos del Distrito Federal.

Generalidades de la presente Investigación.

La presente investigación se divide en cuatro capítulos;-- el primero consta de 3 apartados, se inicia con los antecedentes del transporte urbano en el Distrito Federal; se construye una definición de transporte urbano; se estudia los sistemas de París, Santiago de Chile y México; se analizan algunas técnicas para la creación de rutas de transporte y se finaliza con la descripción del autobús y la dinámica que se da en relación con éste.

En el segundo apartado, se hace énfasis en la imagen, no nada más en el sentido limitado que se le suele dar; sino en relación a la tecnología, al objeto psicológico y a la influencia que ejerce en el conocimiento, emoción, sentimiento, conducta y actitudes. Así mismo, en este apartado se trata el tema de los medios masivos de comunicación e información.

En el último apartado de este primer capítulo, se estudia el campo de las actitudes, donde se analizan las diversas definiciones y se enmarca aquella que se manejará en el presente trabajo. Por otra parte se estudian los componentes, las características y la formación de actitudes; así como también los diferentes métodos de medición de éstas con sus respectivas ventajas y desventajas.

En el capítulo segundo, se plantea el problema a investi-

gar, las hipótesis; se analiza la definición de variables, el muestreo, los diseños empleados, los procedimientos estadísticos, los instrumentos utilizados y los resultados del estudio.

En el capítulo tercero, se menciona la interpretación de los resultados; se enumeran las limitaciones derivadas del estudio y se plantean algunas sugerencias a futuras investigaciones.

Por último en el capítulo cuarto, se presenta un sumario como bosquejo final de la investigación; posteriormente se plantean las conclusiones a los resultados logrados y por último se anexa el apéndice y la bibliografía.

Implicaciones Teóricas y Prácticas del estudio.

Decir, que una investigación, estudio, trabajo, actividad o simplemente "un no hacer nada" implica un propósito que es evidente; de lo contrario no puede decirse que lo que se ha realizado es algo. Lo anterior quiere decir que cualquier actividad que se lleve a cabo va influir en algún aspecto teórico ó práctico de la existencia humana y el presente estudio no es la excepción.

Es necesario y pertinente aclarar que las implicaciones -- teóricas o prácticas del trabajo que nos ocupa no van a cambiar o modificar el orden de las cosas, de las cuales se han tomado datos, ni mucho menos resolver la problemática existente; únicamente se mencionan algunos elementos que de una u otra manera podrán en un momento dado enriquecer el marco teórico de ciertos procesos o fenómenos en el campo general del conocimiento humano o poder abrir una pequeña alternativa para que en otro espacio-tiempo se modifiquen aquellos problemas que nos circundan.

En el aspecto teórico y en lo que corresponde al primer -- capítulo, se plantea una definición de transporte urbano; la cual preten de ser aplicable a cualquier momento histórico, actual o futurista de la condición humana; es decir si observamos con detalle dicha definición -- puede encajar en cualquier elemento movable, esto se considera una implicación teórica ya que en la literatura revisada, las definiciones al respecto son deficientes en la adaptación de todo aquello que es móvil y -- que se transporta de un lugar a otro.

Por otra parte y como implicación teórica se trata de es-- clarecer dos aspectos importantes que corresponden a la distinción entre cosa , objeto y objeto psicológico, como más adelante se mencionará.

En otro sentido se analiza con detalle la controversia de-- medios masivos de comunicación y medios masivos de información, en base al empleo erróneo que se suele hacer de estos términos.

Por último es necesario considerar la implicación teórica-- de los resultados del estudio que pasarán a ampliar el campo de la psicología social, concretamente en el terreno de las actitudes, ya que se habrá realizado un pequeño paso para poder entender al ser humano en otro-- de los muchos roles que le toca jugar en el sistema social que nos trata de encuadrar.

Ahora bien dentro de las implicaciones prácticas como su -- nombre lo indica será importante y quizá trascendental el poner en práctica el cambio de actitudes con las limitaciones e implicaciones que este-- procedimiento tenga y de acuerdo a la estructura del sistema actual.

Como implicación práctica es la publicación del estudio y no además dirigido al grupo elitista que se acostumbra o al hecho de -- que el trabajo se deje encerrado en una biblioteca; sino a la difusión - del material hacia aquellos núcleos de población afectada directamente.

Lo anterior puede darse a través de las imágenes, con el - fin de perjudicar o ayudar al chofer de camiones urbanos, pensamos que - la información planteada será para el manejo de éste personaje a través - de mejorar sus condiciones de trabajo y vida en general, sobre todo dar - la perfecta ubicación en el sistema social a nuestro amigo, llamado con - cariño: "El Chofiras".

CAPITULO I.

GENERALIDADES.

A) EL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.

-QUE SE ENTIENDE POR SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO.

-ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.

-NECESIDAD DE LA EXISTENCIA DE TRANSPORTE URBANO EN LAS CIUDADES

-COMO SE DETERMINAN LAS NECESIDADES DE LA EXISTENCIA DE TRANSPORTE URBANO.

-EL AUTOBUS COMO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.

CAPITULO I.

GENERALIDADES:

- A) EL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.
¿QUE SE ENTIENDE POR SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO?

Para poder abordar este primer apartado, es necesario-
empezar por definir lo que se va a entender por sistema de transporte; para luego analizar el concepto de urbano, ya que hasta la fecha no se ha dado una definición clara y objetiva de los procesos sociales que se dan en una ciudad.

La palabra transporte viene dada por los vocablos latinos: "Trans" que se traduce como; más allá, al otro lado y "porto"- que quiere decir llevar, traer; por lo tanto etimológicamente la palabra transporte significa traer o llevar algo de más allá o al otro lado de.....

En el análisis de este término, encontramos que Qui---
llet (1960) lo define como: "la conducción de personas u objetos de un punto a otro, bien dentro de un país o de éste a otros". Para --
Wingo (1972) el transporte suministra un producto que posee tres dimensiones básicas; volumen, tiempo y espacio, y que por lo tanto --
puede medirse de distintas formas. De esta definición tomaremos los conceptos tiempo y espacio, pero de tal forma que sea trascendido a niveles más generales.

Para Seidenfus (1973) el transporte precisa un conjunto de energía que se traduce en movimiento. Para este autor; el hombre, el animal y la máquina son los tres estadios básicos en la evolución del transporte.

Si analizamos con detalle lo anterior y en forma un -- tanto cuanto crítica vemos que Quillet limita su definición al ubicar unicamente el transporte de personas u objetos y más aún dentro de un espacio geográficamente limitado en relación con otros de con notación similar.

Por otra parte Wingo en sus estudios relaciona el término transporte con el de sistema, y estamos de acuerdo con él para utilizar el concepto sistema, como el conjunto de componentes que forman un todo, siendo en un momento dado dichos componentes dependientes o independientes con el objeto de relacionarse entre si, para conformar un todo de armonía total. Lo interesante en Wingo es el manejo de sus tres puntos básicos; volúmen, tiempo y espacio; -- sin embargo no va más allá en su análisis hacia la evolución del -- transporte, al circunscribirlo al espacio urbano y además se limita a lo alcanzado por el hombre en forma material y tal vez dogmática; sin tomar en cuenta por ejemplo la velocidad, la relatividad del -- tiempo y el espacio, etcétera.

Seidenfus aparentemente tapa este hueco al decir que -- el resultado del transporte es una energía que se traduce en movimiento. Sin embargo también limita la evolución de la transportación enmarcándolo a tres estadios: hombre-animal-máquina. Para delimitar adecuadamente una definición de transporte tomaremos algunos elementos de los ya estudiados para dar nuestra propia definición; -- por lo tanto por Sistema de Transporte vamos a entender:

"El conjunto de medios de locomoción naturales o creados por el hombre, con el objeto de trasladarse, o trasladar seres

irracionales u objetos materiales de un lugar a otro; con un origen, ruta y destino establecidos, para tener una mayor movilidad en un espacio y tiempo determinado".

Al decir "conjunto de medios de locomoción naturales", estamos considerando por un lado al hombre y por el otro a seres irracionales creados por la naturaleza (factores o estímulos del medio ambiente); es decir si consideramos que el cuerpo del hombre... ..(1) sirve para moverse o mover determinado objeto de un lugar a otro, diremos que es un medio de locomoción natural, y si nos remontamos hacia el origen de los primeros seres irracionales que sirvieron para transportar "algo" como por ejemplo: el buey, el asno, el caballo, etcétera; siendo estos los primeros en ser domesticados para ayudar al hombre, (antes que apareciera el hombre, el cuerpo del animal lo utilizaban principalmente para transportar a sus crías) - es obvio pensar en que también fungen como medios de transporte natural.

Al referirnos a los medios de transporte como: "creados por el hombre con el objeto de trasladarse o trasladar seres irracionales u objetos materiales de un lugar a otro", estamos diciendo; que a partir de la invención de la rueda por los asirios y-

(1) Consideramos la conducta del hombre en forma manifiesta, connotativa y factual, sin caer en la parapsicología, pero dejando una puerta abierta para determinados procesos mentales, desconocidos científicamente hasta la fecha, ya que estos en un momento dado pueden ubicarse en nuestra definición sin que esta se altere, por ejemplo: el proceso de la levitación o la velocidad del pensamiento en la telepatía.

los egipcios, se construyen los primeros carros utilizados por los Celtas y que van desde el carro Romano (cuadriga) hasta el cohete espacial, pasando por el automóvil de uso común, y que se siguen -- construyendo medios de transporte creados por el hombre.

"Con un origen, ruta y destino establecidos". Todos sa bemos que siempre tendremos un origen en nuestro movimiento y un -- destino, es decir, un lugar donde llegar; sin embargo en la ruta se establecen tres condiciones: Una de ellas, la impuesta por un siste ma para el transporte; otra, la establecida por costumbre que puede ser impuesta o no, por un sistema, y por último la libre, en donde no existe itinerario de costumbre o por sistema en el recorrido.

En la última parte de nuestra definición considero que es la más difícil de explicar y la más importante porque en ella -- descansa toda nuestra concepción de medios de transporte, ya que se trata de manejar lo que implica el concepto "espacio y tiempo".

Cuando decimos que dos acontecimientos ocurren en un -- mismo sitio tendemos a darle un sentido absoluto, sin embargo esto equivale a decir que son las cinco, pero sin indicar en que sitio -- son las cinco (Landau y Rumer 1970); con esto queremos decir lo siguiente: lo que para nosotros ocurre en este espacio, no ocurre --- igual para otras personas colocadas en otro espacio.

Para decir que nuestra definición opera en cualquier -- lugar y en cualquier tiempo, debemos considerar:

El lugar donde se da el fenómeno

El lugar de donde observamos el fenómeno

El Lugar de donde otras personas observan el fenómeno

El tiempo en el que ocurre el fenómeno
 El tiempo en donde observamos el fenómeno
 Y el tiempo en donde otras personas observan el fenómeno.

Considerando lo anterior podemos decir que en un momento dado nuestra definición será operativa única y exclusivamente en un espacio y tiempo determinado para nosotros y no para otras personas, considerándose de esta forma relativo el momento en que se ve y vive el fenómeno.

El término urbanización denota dos sentidos: uno dinámico y un estático. El primero se refiere al proceso por el cual -- una determinada área y su población se tornan urbanos como el estado mismo en un momento dado. El aspecto estático estará en función de determinados criterios que se empleen para caracterizar lo urbano (G. Germani 1966). De esta forma vemos que no existe una definición universalmente aceptada y el criterio para decir que una zona es urbana será muy relativo, ya que dependerá fundamentalmente del factor cultural, sin olvidarnos también de los aspectos económicos y políticos.

La sociología en diferentes aspectos ha profundizado más en éste sentido; Redfield y Singer (1966) han intentado definir por un lado las sociedades "Folk", y por el otro dos tipos de ciudad: la ciudad promotora del cambio ortogénico y la ciudad promotora del cambio heterogénico. La primera de ellas, nos dicen Redfield y Singer, no niega ni destruye la antigua cultura "Folk" sino que la desarrolla dentro de los mismos valores. Y la segunda, es decir la ciudad heterogénica, es creadora de una nueva forma cultural y,-

además niega la cultura "Folk" sustituyéndola por valores de racionalidad y predominio de lo técnico y lo científico.

Además de esto, Redfield y Singer añaden dos características que usualmente se emplean para definir las sociedades en proceso de cambio, como veremos a continuación. Esas dos características obedecen a un proceso de urbanización dividido en primario y secundario. La urbanización primaria representa una sublimación y una articulación "culta" de las tradiciones, ya que la cultura urbana se alimenta de la rural. Por urbanización secundaria Redfield y Singer nos dicen que es el surgimiento de valores y de una estructura social que modifica relativamente la cultura rural; esto es precisamente el proceso de secularización, aspecto fundamental del surgimiento de la sociedad moderna-industrial.

Estos razonamientos de Redfield y Singer nos ayudan un poco a entender la diferencia entre zona rural y urbana; otra aportación que puede darnos un punto de vista nuevo, es la de Wirth en 1957, al realizar una serie de investigaciones en México. Para él la ciudad se distingue de la comunidad rural por su gran tamaño, la heterogeneidad y su densidad, agregándose a esto que el desarrollo de la misma lleva un orden de secularización. Por lo tanto las características indicadas por Wirth y los análisis de Redfield y Singer concuerdan entre sí, de tal forma que G. Germani (1966) nos dicen que la ciudad es percibida como una sociedad secularizada por excelencia y, por lo tanto, urbanización se convierte en sinónimo de modernización y secularización.

Para resumir lo anteriormente expuesto, diremos que el sistema de transporte urbano se da por medios de locomoción creados por el hombre, para trasladarse de un origen hacia un destino, con-

una ruta establecida y en una zona en donde se lleva a cabo el proceso de cambio heterogénico, con características de urbanización secundaria y en un espacio y tiempo relativo. Ahora bien los medios de locomoción que forman el sistema de transporte urbano podemos clasificarlos conjuntamente con los vehículos móviles en general (fig. 1).

ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.

Los datos de lo que fué la ciudad de Tenochtitlan son hasta cierto punto incompletos en lo que se refiere al medio natural donde se desarrolló la cultura mexicana; en esa época, una gran parte de la zona "urbana" fué ocupada por terrenos de cultivo llamados chinampas. En el valle de la ciudad los pantanos de los lagos habían sido transformados en una serie de terraplenes o de fajas de tierra planas (Bataillon y R.D'Arc, 1973), separados por canales navegables en piraguas; estos canales se distinguían de los focos de irrigación, los cuales se prolongaban a diferentes puntos de la ciudad (ver fig. 2). Como se puede pensar en esta época, la transportación se efectuaba a base de la canoa, amén de la utilización del cuerpo del hombre como medio de transporte natural.

A principios de la ocupación colonial, los españoles, al empezar a construir la ciudad de México conservaron los canales de transporte, pero cortaron las calles rectas y por ende los canales, de tal forma que los mercados fueron comunicados a los canales de agua. Bataillon y R.D'Arc., nos dicen que los canales del sur desembocaban al centro monumental (actualmente mercado de la Merced); hacia el noroeste estaban comunicados con planos de agua hacia el -

centro de Tlatelolco. Con esta serie de cambios y transformaciones el español introdujo el caballo, mulas y buey, como medios de transporte en la ciudad de Tenochtitlan.

La carroza de correas, la carroza tipo fiacre, la de tipo berlina, etc.; tales modelos llegan a México tiempo después de la conquista para recibir a Maximiliano de Austria; poco después se introduce el ferrocarril y ya en la época de Porfirio Díaz se desarrolla la economía del territorio nacional lo suficiente para tener servicio a otras ciudades por ferrocarril, inclusive a diversos puntos de la frontera americana. Con esta base se crean en el espacio urbano de la capital los trenes, (Bataillon y R.D'Arc., 1973) primero de mulas, después eléctricos los cuales dan servicio hacia puntos principales de la parte occidental del valle (Tacuba, Tacubaya, San Angel).

El autobús ...(2) como medio de transporte en la ciudad de México, nace en el año de 1917 a raíz de una huelga de tranviarios, es decir, los ferrocarriles fueron los primeros en pertenecer al estado; en dicha huelga hubo un despido masivo de los operadores de los tranvías y al haber tal demanda por la falta de medios de transporte relativamente rápidos; se creó la forma de romper esta huelga con otros medios de locomoción; se acondicionó un camión Ford T de pedales de la siguiente forma: como carrocería se improvisó un cajón grande de madera, en el interior de éste había cupo para cuatro pasajeros por lado, es decir ocho y dos al frente, todos ellos sentados en bancos de madera. Esta fué la primera unidad de -

(2) Como el autobús es nuestro tema de estudio, profundizaremos sobre otros aspectos en el último apartado de este capítulo.

autobús (alternativas para el transporte urbano, Alceda 1973).

Las rutas eran improvisadas ya que todas las unidades llegaban a la plaza de armas; no había un itinerario fijo; los vehículos iban donde hubiera mayor número de futuros pasajeros. La unidad se encerraba en casa del permisionario y la familia de éste lo arreglaba para que pudiera dar servicio. En esta época el que manejaba la unidad era el dueño de la misma, en este caso el "chofer" era el permisionario. Al ir creciendo tal sistema se creó el centro social de "choferes", se reglamentaron las rutas, se establecieron horarios, etcétera. Esta situación dió origen a que los permisionarios se unieran y formaran un monopolio.

Al reglamentarse las rutas de los autobuses, se desplazaban a otras unidades que no lo habían sido, una de las últimas líneas que entró en reglamentación fué la de Tacuba-Tacubaya-La Villa; su ruta fué creada en forma obligada, es decir, se le prohibía que pasara por los itinerarios de otras líneas y éstas lo iban desplazando hasta obligarlo a buscar un nuevo camino. Hasta la fecha presenta la misma ruta que tenía en esa época; a esta línea aún se le sigue llamando "los postergados" (J. Cadena, 1974).

Algunos años después de la creación de los autobuses - hace unos 50 años, la alianza de camioneros de México improvisaron un sistema de transporte colectivo, el trolebús (Bataillon y R.D' - Arc., 1973) que después de numerosas y dilatadas huelgas de los trabajadores de este nuevo transporte, fué nacionalizado en 1945.

A pesar de la relativa rapidez del trolebús y los ya existentes tranvías que también fueron nacionalizados, de su costo

bajo, de la larga duración de los carros, la situación económica -- del servicio trae consigo un desequilibrio, por aumento de salarios y prestaciones a los trabajadores, etcétera. Se tomó la medida de -- crear otros medios de transporte, tocándole el turno al "Taxi" que -- intenta compensar la insuficiencia de los transportes de mayor mag -- nitud para la capacidad de pasajeros. Este medio deja mucho que de -- sear debido fundamentalmente, a las tarifas bajas (inadecuado para -- el sistema socio-político), incoherencia del servicio al recorrer -- vacíos, grandes distancias ante la demanda de los futuros pasajeros. A raíz de esta serie de anomalías, se empieza a dar un regateo so -- bre el precio (Bataillon y R.D'Arc., 1973) y numerosos "taxis" indi -- viduales comienzan a desempeñar la función de "taxis" colectivos o -- "peseros".

Ante la insuficiencia de estos transportes en la Ciu -- dad de México, se da un fenómeno común en la actualidad. En 1967 se -- aproxima la salida del expresidente G.D.Ordáz y como consecuencia -- lógica, se llevan a cabo ciertas transacciones en el gobierno y se -- crea el Metro como sistema de transporte colectivo en ese mismo año. Esto es posible debido a diferentes préstamos del extranjero. Parte de este financiamiento es para el gabinete que va a salir, constru -- yéndose parte de la línea que va de Tacuba a Taxqueña sobre el sue -- lo, en vez de ser subterráneo.

En el actual período gubernamental (1973) se crea un -- nuevo medio de transporte: los "Delfines", (ver tabla 1) y se remo -- delan los trolebuses ya existentes. Este impulso hacia los transpor -- tes en la zona urbana se debe a ciertas críticas dirigidas al Jefe -- del Departamento del Distrito Federal y para salir de este período --

con cierta dignidad los representantes del poder hacen este tipo de operaciones y se tiene en proyecto varios medios de transporte denominados "Ballenas" "Mamuts" y no sabemos con certeza si este último salga en este sexenio ya reglamentado.

NECESIDAD DE LA EXISTENCIA DE TRANSPORTE URBANO EN LAS CIUDADES.

Las necesidades que tiene una ciudad de poseer un sistema de transporte urbano obedece a diferentes factores que ejercen influencia sobre un país; generalmente son los factores económico, político y cultural que en forma relacionada son causa fundamental de un adecuado o inadecuado sistema de transporte; el que una ciudad posea transporte obedece a todo lo que implica el espacio rural urbano, explicado a groso modo en la primera parte de este trabajo.

En esta parte mencionaremos el sistema de transporte en París, Chile y México. El análisis del sistema de transporte de París obedece a que es una de las ciudades mejor planificadas (en cuestión de vías de transportación) y trazadas de Europa.

Al estudiar la ciudad de Santiago de Chile (antes del golpe de estado acaecido en 1973) lo haremos como un ejemplo de sistema de transporte de un país de América con un sistema socio-político libre y democrático y que a la vez presentó hasta esa fecha, un adecuado sistema de transportación.

Finalmente al estudiar el sistema de transporte en México obedece por un lado, a razones obvias de la presente investigación y por el otro a que México ha basado su sistema de transporte en algunos puntos de los modelos de París y Chile.

Ahora bien, el tratar de abarcar el sistema de transpor

te en otras ciudades implicaría llevar a cabo un análisis con mayor detalle y profundidad de los factores económico, político y cultural; lo cual traería como consecuencia el elaborar otra investigación para cada país o ciudad en estudio, ya que cada una presenta características diferentes en lo que concierne a los tres factores ya mencionados. Por ejemplo: en la Ciudad de Estocolmo, Suecia, el pasaje que se adquiere en metro o autobús (no mayor de una corona - 20 ores, equivalente en moneda mexicana a \$ 3.10) sirve para realizar los transbordos necesarios con el fin de llegar a la meta deseada, en el transcurso de una hora (L. González 1975).

Como se puede observar el sistema de cobro en esa ciudad es bastante económico. Además, en un momento dado, un mismo boleto puede ser utilizado por dos o más personas. El estudiar a fondo este aspecto implicaría relacionar los factores económico y político, para lo cual se necesitaría una investigación de los elementos de estos factores.

Al contrario de la ciudad de Cambridge, Inglaterra donde, el precio del pasaje en autobús resulta bastante elevado, -- principalmente porque la ciudad es pequeña y por lo tanto poca gente utiliza ese transporte. El precio del pasaje va en función de la distancia recorrida en kilómetros por el autobús. Ejemplo: la distancia en tiempo que recorre un autobús en 5 minutos del sur de la ciudad al centro de la misma, cobrará por el viaje 0.09 libras lo que equivale aproximadamente en moneda mexicana a \$ 2.50, ya que habrá recorrido 2.5. kilómetros a una velocidad de 30 kilómetros por hora (A. Sánchez 1975).

En lo que se refiere al aspecto cultural en Suecia, --

existen en el metro plazas especiales para los usuarios que son inválidos a consecuencia de la guerra; dichas plazas se encuentran colocadas en la parte delantera y trasera de cada vagón y en los autobuses (sólo de un piso) existen espacios a la mitad de cada unidad para colocar los carros de los bebés (L. González 1975).

En Cambridge por ejemplo; no hay timbres a base de --- "cordones" para avisar que un usuario va a apearse, lo único que este hace es acercarse a la puerta y eso le indica al cobrador que debe apretar un sólo timbre para avisarle al conductor que debe detenerse en la próxima parada y antes de desender el usuario, deposita en una pequeña urna el boleto que ya ha sido utilizado; después el cobrador vuelve a oprimir el botón de timbre para que el conductor reinicie la marcha (A. Sánchez 1975).

En Pekin, China, el sistema de transporte se basa en la bicicleta; sin embargo las características peculiares de estas -- ciudades hacen que estos medios de transporte pertenezcan al estado y al mismo tiempo al pueblo, es decir; un futuro conductor de bicicleta puede tomar cualquiera que encuentre en su camino y transportarse a su destino y esta misma unidad puede ser utilizada por otra persona después de que la usó la anterior (J. Mendarózueta 1975).

El autobús en la ciudad de Tokio presenta una característica particular: los futuros pasajeros abordan el autobús por la puerta trasera y descienden por la puerta delantera; existen unidades especiales para el turismo y unidades especiales para el pueblo, el pasaje de autobús por lo general cuesta 40 yens (J. Mendarózueta 1975).

Las características que generalmente se pueden encon---

trar en el sistema de transporte de países catalogados como potencias mundiales desde el punto de vista económico son:

A) Exactitud en la llegada de la unidad de transporte (metro, autobús, etcétera) a la parada de ascenso y descenso de pasaje.

B) Un máximo cuidado al peatón y protección a éste por la ley.

C) Una limpieza adecuada en el interior de las unidades de transporte, así como un nivel eficiente en su mantenimiento; lo cual los hace que tengan bajas posibilidades de sufrir una disfunción mecánica y por ende accidentes a los usuarios.

D) Por lo general existe baja ocupación de plazas en el autobús debido principalmente a la mayor existencia de unidades, mejor distribución de vías, que en las ciudades que son pequeñas, etcétera.

En base a estos ejemplos podemos decir que las necesidades de existencia de transportes en las ciudades obedece a las condiciones propias de cada país y a la relación íntima de los factores económico, político y cultural.

Ahora bien, por un lado, estas características generales representan material para futuras investigaciones y no para realizarse (como ya dijimos) con detalle y profundidad en el presente estudio, ya que este tiene como objetivo el estudio de algunos principios psicológicos que operan en la conducta del hombre. Por otro lado no pretendo hacer una generalización científica del fenómeno, de lo que se trata es señalar que en algunas ciudades se dan estas situaciones, así como también disfunciones en el transporte, la ine-

ficiencia en la organización, etcétera; en otras ciudades se presentan estas situaciones y aún más, quizá en determinadas ciudades uno o más de estos problemas; creo que se escaparía a esta regla una ciudad, sin embargo quizá esta ciudad (utópica) carezca de medios de transporte urbano.

A continuación describiremos el sistema de transporte en las ciudades de París, Santiago de Chile y México, D.F.

Descripción del transporte en París, Francia (Alceda - 1973).

La distribución de la red de carreteras se basa en la intersección de las mismas, muchas de ellas se encuentran construidas y otras en proyecto, como por ejemplo: las rutas del norte, sur y oeste quedan complementadas con la vía noroeste. Existe conexión de ellas con la interurbana Sena, Oise, la vía sureste y la suroeste. Dentro de la red ferroviaria regional comprende la línea este-oeste, en donde se conecta al oeste una línea de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles (S.N.C.F.) y la línea regional que va de un extremo a otro, se conecta a la línea de Sceaux en el sur y la línea de la S.N.C.F. al norte.

La periferia de París se compone por más de 130 líneas de cercanías y transportan actualmente un millón de pasajeros al día sobre recorridos totales superiores a los 1200 kilómetros. Por lo general las líneas de cercanías concurren a las estaciones del Metro y a las terminales ferroviarias.

Las 52 líneas de autobuses urbanos transporta más de 350 millones de pasajeros al año recorriendo unos 45 millones de kilómetros sobre 500 kilómetros de itinerarios. El transporte denomina

do urbano descansa en el Metro; sus estadísticas contienen cifras del orden de más de 4 millones de pasajeros diarios dentro de una densa red de más de 169 kilómetros.

Complementa el sistema de transporte el Metro expreso regional. Este canal de comunicación servido por unidades diseñadas para distribuir exclusivamente a los viajeros procedentes de la periferia, llevándolos a las estaciones de correspondencia del Metro. En 1950 se inició un programa de renovación de los equipos antiguos, dirigido por las autoridades encargadas del transporte. Algunas de las modificaciones llevadas a cabo son: para el servicio urbano se cuenta con 32 vehículos con mayor capacidad para usuarios sentados; para el servicio de la periferia las capacidades por unidad también aumentaron, todos estos vehículos comprenden 4 marcas y 13 tipos. Algunos cambios en el interior del móvil son por ejemplo:

- Mejor distribución de los asientos con bastante espacio para pasar por el andén, fácil acceso y mejor localización de las puertas.
- Mayor número de operadores de los vehículos según la línea y mejores sistemas mecánicos adecuados para la comodidad del operador; para el usuario, la adopción de niveles bajos de piso.

Descripción de Sistema de Transporte de Santiago, Chile.

Al crearse la Dirección de Planeamiento dentro del Ministerio de Obras Públicas, se inicia la planificación de la estructura vial, la cual contemplaba la organización de vías de superficie englobadas en las siguientes categorías: carreteras de acceso, anillo de circunvalación periférica, sistema intermedio de distribución, ---

vías radiales intercomunales y sistema central de distribución.

A principios del año de 1967, la Subsecretaría de la Oficina de Estudios de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, prohibió la circulación de vehículos de transporte colectivo con más de 20 años de antigüedad. Las últimas líneas de tranvías habían sido suprimidas en 1959 y se mantuvo un reducido número de trlebuses operando.

En 1967 se tenía una estimación de dos millones setecientos mil habitantes que comprendían el área de 17 comunas de las 33 existentes en la zona metropolitana, tal situación demográfica se extrapoló para los años 1980 y 1990 arrojando una cifra de 4.080.000. Este estudio trajo consigo la tasa vehicular de 29 habitantes por vehículo, llegando hasta los 10. En 1966-67 la distribución de los vehículos era la siguiente:

41,566	automóviles
10,598	taxis
6,665	vagonetas
4,615	autobuses y microbuses
<u>29,416</u>	vehículos de carga
92,960	Total.

Los medios colectivos de transporte en la ciudad de Santiago satisfacen más del 80% en los viajes efectuados por sus habitantes. Tales medios se presentan bajo las siguientes formas:

1.- 31 líneas de transporte en autobuses de baja capacidad, llamados "microbuses", con un total de 1,690 kilómetros de recorrido. La capacidad de los vehículos es de 50 a 60 pasajeros de los cuales 35 van sentados; el número total de unidades es de 2,900 vehi.

culos y se estima que transportan en días hábiles 2,350,000 usuarios.

2.- El sistema del ETCE (Empresa de Transportes de Estado) posee 45 líneas de autobuses con 737 kilómetros y 10 líneas más - con 138 kilómetros de recorrido. Los vehículos admiten 100 pasajeros en cada una de las 245 unidades y transportan aproximadamente 240,000 pasajeros por día. En este mismo grupo existen 90 trolebuses que transportan aproximadamente 115,000 pasajeros al día.

3.- Existen 27 líneas de "taxibuses"; son vehículos de 30 pasajeros que sirven 450 kilómetros de rutas, mediante 800 unidades que transportan diariamente 320,000 pasajeros.

4.- También hay 19 líneas de taxis colectivos operando 480 vehículos de 5 pasajeros cada uno y que transportan aproximadamente 8,000 pasajeros cada día. Circulan 10,700 taxis libres y transportan 225,000 pasajeros por día.

5.- El servicio interurbano está servido por ferrocarriles sub-urbanos y 17 líneas de autobuses sub-urbanos operando con 238 autobuses que transportan diariamente 17,000 pasajeros.

En 1968 se terminó el estudio del Sistema de Transporte Metropolitano donde se incluyen varias líneas de transporte colectivo tipo Metro, una de las cinco líneas del mismo es de este-oeste, otra de norte a sur, dos más en semi-circuito y una última del oriente hacia el norte.

Descripción del Sistema de Transporte en México, D.F.

El sistema de transporte urbano descansa básicamente en los autobuses, los cuales comprenden 86 líneas urbanas con más de 600

recorridos con 1,600 kilómetros de recorrido aproximadamente. La mayoría de los recorridos en la actualidad alimentan al Metro; muchos de los autobuses en algunas líneas poseen camiones de primera y segunda clase, además los llamados "delfines".

El sistema de transporte Metropolitano (Metro) tiene sus perspectivas bastante claras; actualmente posee tres líneas de las cuales, oficialmente ya ha sido anunciada la segunda etapa de construcción, ampliando la línea 2 hacia el poniente hasta el Campo Militar Número Uno (3.7. kilómetros) y construyendo la línea 4 (9.2 kilómetros) entre la Candelaria, la Plaza de la Constitución y la Villa de Guadalupe. Quedan pendientes para etapas posteriores las prolongaciones Norte y Sur de la línea 3.

El transporte en automóvil gozará en breve de las ventajas que aportarán el sistema vial, tales como: la construcción de las obras del circuito interior y de las vías radiales del noroeste; aunado a lo anterior, otras obras de mejoramiento ayudarán al sistema de transporte en automóvil, como por ejemplo:

- a) El acondicionamiento de la Calzada Ignacio Zaragoza.
- b) El control automatizado del tránsito, cuyo plan piloto de 67 intersecciones en la Zona Rosa y la Avenida Insurgentes, se piensa extender a 400 intersecciones del primer cuadro de la ciudad.
- c) Mejoramiento de la red vial existente con nuevos diseños geométricos de intersecciones conflictivas y elaboración de un plan congruente de sentidos de circulación.

La transportación en taxis es hasta la fecha uno de los sistemas inadecuados con respecto a su situación de cobro.

La tarifa vigente, dada su antigüedad no se cumple en - el 76% de los casos (1973).

En el servicio de sitio en hoteles, el cobro promedio - del viaje es de \$ 18.90 y en el 82% de los casos la tarifa es alterada.

En las terminales de autobuses foráneos, el cobro promedio es de \$ 16.90 por viaje y se altera la tarifa en el 89% de los casos.

En la vía pública, el conductor del taxi libre cobra -- usualmente \$ 3.00 de más por cada viaje y la tarifa se altera en el - 67% de los casos (Alceda, 1973).

Finalmente los taxis colectivos podrían ser de una utilidad mayor aún cuando sea posible ubicarlos en rutas que complementen a los sistemas de autobuses y Metro, sin competir contra ellos.

COMO SE DETERMINAN LAS NECESIDADES DE LA EXISTENCIA DE TRANSPORTE URBANO....(3).

Uno de los estudios fundamentales en una ciudad es el - llamado de origen y destino. El fin último de éste es obtener líneas - de deseo de los usuarios.

Para llevar a cabo a dicho estudio es necesario detectar los núcleos o zonas de población con mayor índice demográfico. Con juntamente con este estudio, se detectan los sitios de trabajo de los habitantes de la zona muestreada; en base a esto se divide el espacio comprendido entre el origen y el destino de los futuros pasajeros; di

(3) Los estudios que se llevan a cabo para determinar estas necesidades, en México, muy pocos se han llevado a efecto.

cha división se hace en forma rectangular. Ya marcada la zona de estudio se utiliza un cuestionario a domicilio. En este estudio se tienen que tomar en cuenta factores internos y externos al usuario.

Como factores internos al usuario tenemos aquellos datos vaciados en el cuestionario a domicilio; como por ejemplo: ubicación de la casa, número de personas que la habitan, nivel socio-económico, etc. Como factores externos a los futuros pasajeros, tenemos entre otros; la ruta posible del vehículo, longitud de la ruta, número de paradas del autobús, nivel socio-económico de las personas por donde pasa la ruta, observación de la ingeniería de tránsito por donde pasará el vehículo. Estos factores externos al usuario van ligados obviamente a los intereses particulares del permisionario.

Otro estudio que se lleva a cabo es el de velocidad y retardo. Este a diferencia del anterior, se hace a bordo del vehículo; en donde se localizan las paradas, se estudian las causas por las cuales hizo la parada, clasificándose en 5 grupos:

- a) por ascenso y descenso del pasaje.
- b) por factores de Ingeniería de Tránsito.
- c) por la determinada velocidad en la ruta.
- d) por situaciones del medio, ajeno al transporte.
- e) por necesidades propias del operador de la unidad (primarias). Con esto se establecen: itinerario, paradas, velocidad de recorrido, áreas de mayor afluencia de usuarios, costo del pasaje, etcétera.

En ambos estudios la zona de trabajo se suele dividir de la siguiente forma: (en función de la ruta donde supuestamente pa-

sará el vehículo):

Existen vías primarias, secundarias y terciarias. Las primeras son aquellas que atraviesan la zona de estudio, entendiéndose por ésta, la posible ruta del transporte (ver fig. 3). Las vías secundarias son aquellas que están ligando la vía primaria con alguna paralela a esta (figura 4). Las vías terciarias son aquellas que pasan por zonas industriales, residenciales y por la periferia, es decir, lo que comprende los límites del territorio urbano.

La clasificación de una calle, avenida, calzada, etcétera. Está dada en función de la capacidad de la vía, es decir, una vía puede ser primaria, secundaria o terciaria dependiendo de la interacción de otras calles; entre mayor número de calles que atraviecen a una vía determinada mayor serán las posibilidades de que haya una nueva ruta por esa vía.....(4).

EL AUTOBUS COMO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN EL D.F.

Dicho sistema comprendía 86 líneas de camiones urbanos --- con más de 600 recorridos, sobre 1,600 kilómetros. La longitud media de viaje es de 2 horas 17 minutos; teniendo así una velocidad comercial promedio de 14.5 kilómetros por hora y 500 pasajeros por hora/línea (Alceda 1973).

(4) Curso sobre Alternativas para el transporte Urbano por el Ing. Angel Alceda, a través de Inst. AURIS, efectuado en Nov./73.

Cuando por algún motivo se trate el tema que actualmente nos ocupa dentro del campo de la opinión pública, la realidad de los hechos se oculta, y se presentan datos, cifras estadísticas, problemas irresolubles; y se presenta una imagen de que las estructuras socio-económicas de ésta ciudad no tienen nada que ver con la desorganización del sistema de transporte urbano, principalmente en el autobús.

En el transcurso de la presente investigación.....(5), hemos visto la realidad que impera en el transporte de la ciudad de México (autobús) el cual presenta características muy peculiares que lo hacen servir de ejemplo de un sistema psicosocial obsoleto, que ha sido detectado de la siguiente forma:

LA UNIDAD.

La unidad en la cual se decidió estudiar al operador de autobuses urbanos del Distrito Federal, corresponde al transporte denominado "vitrina" o "panorámico". Este vehículo es fabricado por la General Motor Company, cuenta con motor de gasolina, caja de velocidades automática, seis llantas de rodada 1000-100-20 y rines o estrella 1000-20. El largo del camión es de 10 metros, el ancho corresponde a-

(5) Esta observación y análisis fué realizado por el grupo de investigación mencionado en la parte correspondiente a Manera de Cuento.

2.50 mts. y la altura de 3 mts.

En lo que se refiere a la parte delantera exterior del autobús, cuenta con 4 faros, 2 cuartos, 2 espejos laterales, 2 cristales como parabrisas, 4 ventanillas para el sol y los espacios correspondientes al número de ruta y al destino.

En la parte posterior externa del vehículo se encuentran 2 amplios cristales, 6 calaveras, el tubo para depósito de aceite, el tubo de escape y un emparrillado que alcanza cierta parte de los lados laterales desde donde se puede observar el motor.

Si atendemos a las partes laterales de la unidad, observamos que existe una pequeña diferencia entre ambas: en la parte derecha del operador se encuentran las puertas delantera y trasera para ascender y descender respectivamente y en el lado izquierdo no. Situación que hace que disminuyan el número de ventanillas recorridas en 5 del lado derecho y 6 del lado izquierdo.

En lo que se refiere a las puertas: la delantera es más ancha que la trasera con la misma medida en altura y con la abertura hacia los lados.

Ahora bien, en lo que se refiere a la parte interior del autobús observamos que existen 17 bancas, con 2, 3 ó 6 plazas según su colocación para ser utilizadas por el usuario. El total de plazas disponibles en el autobús corresponde a 40: existen catorce bancas con dos plazas cada una, dos bancas con tres plazas y una banca con seis plazas.

El espacio disponible para la circulación de los usuarios empieza con un determinado ancho en el estribo delantero (tres -

escalones) y disminuye la angostura de éste antes de llegar a la parte trasera, para después ampliarse en un espacio donde por lo general se aglomeran los pasajeros.

En la parte posterior a la banca con 6 plazas existe un espacio de lámina que la gente ha denominado "la cama", donde se aloja el motor; sin embargo cuando el autobús va repleto de pasaje, dicho espacio es útil pero no precisamente para dormir, sino para... tratar de acomodarse sentados, a pesar de que generalmente la lámina se encuentra caliente y del interior salen gases tóxicos.

En la parte delantera del autobús que corresponde al chofer se encuentra generalmente delimitada por un tubo paralelo al piso a un metro aproximadamente de altura y otro perpendicular a éste. En el espacio vital del operador se encuentra su asiento que guarda forma, tamaño y hechura diferentes a la de los usuarios, inclusive a las bancas de otros choferes del mismo tipo de transporte.

Al lado derecho del conductor a 45 grados de éste y a una altura de 70 centímetros aproximadamente, se encuentra la "marimba" (lugar donde se deposita el dinero y los boletos del pasaje); de ese mismo lado junto a la banca del conductor y en el piso, está ubicada la palanca de velocidades de mecanismo automático.

Del lado izquierdo hacia abajo a una altura de 30 centímetros y pegado a la ventanilla del conductor se encuentra una caja metálica que contiene los controles para las puertas del camión, las luces interiores y en algunas unidades los controles para el manejo de la radio o aparato de cassette.

Frente al asiento del chofer y a la altura de la cintu-

ra de éste, se encuentra el tablero de instrumentos de medición del - cual va asido el tubo que soporta al volante. Existen dos pedales que el chofer opera con el pie derecho (acelerador y freno); es menester- señalar que la pierna izquierda del operador durante el tiempo que du- ra su jornada de trabajo, no tiene el movimiento necesario y suficien- te para la adecuada circulación sanguínea del conductor; situación -- que en 80 de los conductores entrevistados en las terminales presen-- tan cierta anomalía al caminar.

En la parte central y superior de la unidad, frente al- chofer y con una distancia aproximada al metro se encuentra un espejo que utiliza para observar a los pasajeros en general. Existen otros - dos espejos con dimensiones diferentes: uno de ellos colocado en el - ángulo superior izquierdo de la unidad en conexión con el otro coloca- do en la parte superior de la puerta trasera con el objeto de ser usa- do para la adecuada visibilidad del chofer y cuidar "el descenso del- pasajero".

Por último en la mayoría de las unidades estudiadas se encuentra un pequeño espejo colocado de tal forma que el operador pue- de observar las piernas de los usuarios "mujeres" y algo más durante- el trayecto de su ruta. En ocasiones el operador puede observar a las mujeres cuando pagan el pasaje, en ese momento el operador acelera -- bruscamente el carro y frena; la mujer para no caerse se detiene del- tubo y abre las piernas, la vista del operador está sobre un tapón de Volkswagen ubicado en el piso y perfectamente pulido, se entiende que tal conducta no es precisamente para observar el color de la prenda - interior.

Para una mayor objetividad en el análisis de la unidad y ver apéndice.

LAS TERMINALES.

En las terminales es donde comienza el proceso de desorganización del autobús en el Distrito Federal. La mayoría de las terminales se encuentran en terrenos baldíos o calles estrechas. Improvisadas y carentes, por lo tanto de los mínimos servicios.

En primer término, el personal destinado al mantenimiento del autobús en la terminal, es reducido; los que asean el exterior y el interior del autobús, nunca se dan a basto, o son pocos, o no cuentan con los instrumentos adecuados o no existen suplentes.

Los mecánicos insuficientes y mal pagados, no revisan sistemáticamente las máquinas, y el personal administrativo (checadores) suelen dedicarse a otras labores paralelas; tales como: organizar rifas, préstamos personales y tandas, que constituyen una especie de endeble e insegura sociedad mutualista.

En otras terminales, recaen en una sola persona todas estas labores. Por lo tanto, las salidas de los autobuses se vuelven arbitrarias.

En segundo lugar, los servicios sanitarios destinados a los choferes y demás personal son mínimos, precarios y deficientes. Los choferes que deben descansar en las terminales carecen de camas y muebles adecuados; sólo en algunas terminales existen colchonetas o costales que se sortean en los momentos necesarios. La mayoría tiene que dormir dentro de los autobuses en servicio ahí estacionados o fuera de circulación.

Alrededor de las terminales coexisten insalubres puestos de comida, algunos con bancas para efectuar el consumo y grupos de mujeres que practican una prostitución encubierta al servicio del-

personal. Su presencia constante imprime a estas relaciones de prostitución un tanto "sui generis" un carácter de mayor convivencia, desarrollada a través de invitaciones a salones de baile, excursiones o viajes en el autobús.

En tercer lugar, en lo referente a los servicios prestados a los usuarios en las terminales, existen sólo excepcionalmente andenes de ascenso y descenso, pizarrones con información sobre rutas, destinos y los horarios, salas de espera y locales sanitarios.

EN LAS RUTAS.

El recorrido de los autobuses lejos de obedecer a un -- proyecto sistemático para unir centros habitacionales, de trabajo, co-- merciales o de servicios administrativos, están diseñados para obtener mayores ganancias. Esto significa que los recorridos se vuelven repeti-- tivos, tanto de varias líneas sirviendo las mismas avenidas o barrios, en forma paralela, como insistiendo en "servir" a una misma zona, en-- trando y saliendo por las mismas calles a través de recorridos zigza-- gueantes. En determinadas zonas se aglomeran los servicios presta--- dos, sobre todo cuando están ubicados mercados o terminales de autobu-- ses suburbanos o del metro, abandonando otras regiones de la ciudad, -- igualmente necesitadas del servicio, pero carentes de interés para -- las empresas transportistas.

Esta aglomeración viene a agudizarse a determinadas ho-- ras del día. Cuando el pasaje necesita transportarse a su trabajo o -- vivienda, los autobuses en lugar de aumentar el número de unidades, -- duplican el número de pasajeros transportados (esto aunado al sistema de pago por boletaje); fuera de esos momentos críticos desatienden -- los recorridos al no haber grandes contingentes humanos que transpor--

tar.

La propia estructuración del transporte en la ciudad de México, emprendida por las autoridades del Departamento del Distrito Federal, obedece igualmente a criterios lucrativos. De tal forma que las llamadas líneas alimentadoras del "Metro" como se declaran en teoría, lejos de servir a nuevos núcleos de población, antes aislados o deficientemente comunicados, realizan recorridos paralelos a otras rutas existentes, por las cuales ya está garantizado un alto porcentaje de usuarios.

Respecto a las rutas locales, diseñadas para servir a colonias periféricas con rapidez, suprimiendo los recorridos largos, en la práctica viene a suceder lo mismo que con las rutas alimentadoras. Esto se agrava con el virtual aumento del precio del transporte. Resulta que los pasajeros que necesitan utilizar la antigua ruta extensa ahora se ven obligados a tomar dos autobuses de la misma línea, con el respectivo doble pago. A la vez que la supuesta rapidez se diluye a medida que se repite la antigua tendencia de rutas zigzagueantes en estos recorridos cortos en distancia.

Por otro lado, con la aparición sorpresiva de nuevos tipos de autobuses designados como "delfines", la desorganización se multiplica. En principio, el precio del boleto en estos autobuses es un cien por ciento más elevado; esto se encuentra encubierto con la novedad de los autobuses de un lujo supuesto, se aprueba el nuevo precio evitando posibles protestas de los usuarios. Sus itinerarios, arbitrariamente diseñados, corren paralelos a viejas rutas o simplemente las sustituyen. La entrega de los permisos para los "delfines" se efectúa en función de "favores especiales" o bajo la corrupción admi-

nistrativa.

EN EL SERVICIO.

La salida de los autobuses de las terminales no se encuentra regulada; una serie de variantes propicia las diferencias en los intervalos de salida. La inadecuada administración de la empresa, que no toma en cuenta de manera precisa el tiempo de recorrido, las necesidades del pasaje a diferentes horas del día y rumbos de la ciudad, que no prevee el remplazo de las unidades descompuestas, etcétera, confluye en el desconcierto de las salidas. La propia escasa reglamentación existente, suele ser violada por los despachadores que, cohechados por choferes, les permiten no salir a determinadas rutas y/o reducir o espaciar el tiempo de las salidas.

Ahora bien, muchos de los choferes actúan obligados por la exigencia de la empresa, de multiplicar el número de vueltas y ventas de boleto, como base para determinar los salarios. De tal modo, durante su recorrido no existe ninguna regularidad en su paso por las paradas, con la consiguiente aglomeración de pasajeros y la imposibilidad para éstos de planear y cumplir compromisos laborales, escolares y demás. Las paradas se efectúan anárquicamente, es decir, se realizan a media calle, en doble fila o en lugares prohibidos. Los conductores aguardan menos de lo necesario para el ascenso o descenso del pasaje o, definitivamente lo anulan.

Todo ello es agravado por la deficiente planeación de ingeniería de tránsito: semáforos descompuestos, carencia de señales adecuadas, discontinuidad en el sentido de circulación; mal ordenamiento del tránsito en glorietas, cruceros y vías rápidas, que permite, en parte, la creciente corrupción de los agentes de tránsito. Ade

mas, las deficiencias de los servicios urbanos (asfalto roto, drenajes abiertos, reparaciones arbitrariamente ejecutadas) empeoran la situación. Esto provoca que las calles se congestionen aún más y al exacerbar los ánimos de los conductores los obligan a multiplicar la confusión reinante. Tal confusión provoca en los choferes conflictos de relación entre ellos, de éstos con los usuarios y de ambos con los peatones, los automovilistas y agentes de tránsito.

DINAMICA EN EL AUTOBUS.

La distribución del pasaje dentro del autobús se realiza en forma irregular, en función de la conducta del chofer respectoa las paradas; la mayoría de los pasajeros se acumula alrededor de -- las puertas, huyendo entre otras cosas, del bioxido de carbono y del calor que despiden el motor instalado en la parte trasera de la unidad.

Una de las observaciones interesantes dentro del auto--bús, es que el transporte presenta un marcado sentido clasista. Los camiones sirven a tres sectores de la población; lumpenproletariado, proletariado y pequeña burguesía. La burguesía en general no utiliza éste servicio, pues cuenta con medios de locomoción propios y vías rápidas de transportación alrededor de sus zonas habitacionales.

Los itinerarios de los autobuses se realizan por colo--nias, barrios y zonas específicas de determinada clase social. Para las zonas proletarias y lumpenproletarias se da un servicio de segunda y de primera; mientras que para las colonias burguesas hay solo el de primera, mejorando con la existencia de los nuevos autobuses "del-fines". Sin embargo esta delimitación clasista no impide que una ruta al servicio de colonias proletarias, por ejemplo, excluya transitar - por algún barrio pequeño burgués o transporte pasaje de esta clase so

cial, al recorrer una zona interclasista como puede ser el centro urbano. Lo que tratamos de señalar es la tendencia general de la ruta.

Cuando llega a ocurrir esta diversificación de clases, en el interior del autobús, aparece entonces un claro proceso de discriminación selectiva por clase social, a partir de ciertas imágenes generalizadas e impuestas por el sistema: tipo de vestimenta, arreglo y alio personal, así como también tipo de lenguaje y conducta conativa, etcétera. Generalmente los pasajeros que se consideran de una clase social superior a los que en esos momentos viajan, tienden a permanecer en la parte delantera del autobús y/o viajan de pie, pese a la existencia de plazas desocupadas. Por el contrario los que se autodefinen como clase inferior mantienen una conducta complementaria a la primera imagen: los dejan ascender antes que ellos, los observan con detenimiento en el trayecto o ceden el asiento a las mujeres con solicitud. En realidad entre menos jóvenes sean o más "rurales", aceptan con pasividad algún atropello; entre más jóvenes sean o mayor tiempo de vida urbana tengan, remarcan su resentimiento con agresividad exacerbada.

También en el interior del autobús se observan los efectos que produce la sociedad de consumo, en lo que se refiere al tipo de vestimenta usada por los pasajeros que viajan en un momento dado. Estos sufren el doble efecto de una sociedad de consumo subdesarrollada. Por un lado la escasez de recursos dada la subocupación y la desocupación creciente y la ineficacia de los sindicatos oficializados, los obliga a usar ropa insuficiente y de baja calidad, sucia, defectuosa y mal cuidada. Por otro lado la moda impuesta (a través principalmente de imágenes) como símbolo de éxito, manipula de tal manera a

Los sectores de escasos recursos que en lugar de adquirir productos duraderos de bajo precio, se empeñan en comprar ropa a la "última moda", más cara y no siempre de buena calidad.

Dentro de la clase media, esta última inclinación a la conducta de la apariencia, es más fuerte e impositiva y viene a reforzar el desequilibrio de sus bajos presupuestos. Es decir, la gente carece de recursos para adquirir ropa, y cuando lo hace no la adquiere en función de sus necesidades, sino de los intereses de los grandes monopolios. Esta situación se agudiza en temporadas de calor o de lluvia. Los autobuses se ven repletos de pasajeros empapados y mal olientes. Carentes de impermeables o de paraguas, algunos sólo se cubren con "tiras de plástico" o periódicos. En invierno la gente se protege con toallas, dos o tres chales, suéteres, blusas, camisas, o bien utiliza alguna cobija. Contra lo que pudiera esperarse; en la época de verano, el pasaje continúa usando la misma "ropa de invierno" suéteres, rebozos, etcétera.

En lo que se refiere a la indumentaria de la gente joven (diferente a la de los adultos) tienden a "modernizarse" más frecuentemente que los adultos. No sólo interviene la mayor "influenciabilidad" hacia los jóvenes, sino también que su circunstancia existencial se inclina más por el cambio, manipulado por la publicidad, que sustituye los cambios reales en la sociedad, por transformaciones aparentes y superficiales a través de la moda. Respecto a los adultos, - sobre todo en la clase media, la moda influye indirectamente: la generación que fué joven en los años 20, 30 o 40, conservan en su indumentaria actual ciertos rasgos de aquellas modas: maquillaje, peinado, - corte de vestido, pantalón, saco, zapatos y demás aditamentos.

La dinámica psicosociocultural que se presenta en el interior de la unidad de transporte (autobús) es diferente o particular a la que se manifiesta en otros centros de convivencia social; donde el comportamiento o conducta individual de los pasajeros, choferes, vendedores, etcétera, difieren significativamente.

A éste tipo de conducta Gomezjara (1974) la denomina "conducta subterránea" que es propia de los pasajeros en los autobuses, - en donde se distinguen dos niveles: el primero engloba a aquellas manifestaciones propias del individuo en el autobús y la segunda se refiere a las expresiones sociales, a las conductas para comunicarse, generalmente aceptados o conocidos por la colectividad que viaja. Dentro de las manifestaciones individuales y colectivas se encuentra la incomunicación verbal, las gesticulaciones y la "cultura de pobreza*". La primera se caracteriza por el hecho de que la gente no habla, y cuando lo hace es a través de frases cortadas; no mira a la cara, no cede el paso, no defiende sus derechos; su agresión es impersonal y sistemática. No es gratuita esta situación, ni propia del autobús, aunque aquí se manifiesta de una manera expresiva y frecuente.

La aglomeración de personas en el autobús vuelve visible y agudiza esta característica que presenta una dinámica propia. En primer lugar, esta comunicación limitada se sustituye o complementa a través de una rica gama de gesticulaciones. Este tipo de gesticulaciones puede ser dividido en dos aspectos; el primero en aquellas que se generan en el autobús; las cuales serían las efectuadas entre pasajero-chofer-vendedores; las que llevan una connotación de agresividad sexual propia en los camiones; al reacomodo de los pasajeros entre sí; ofrecer la plaza, recorrer el pasillo, buscar sitio en las plazas ---

* Concepto definido con posterioridad.

transversales para tres o más pasajeros, etcétera. El segundo aspecto es referente a las gesticulaciones utilizadas en la ciudad que principalmente llevan una connotación de agresividad que se manifiesta en - desprecio, burla, engaño, etcétera.

Viene a complementar esta dinámica, la conducta inhibida de los pasajeros frente a situaciones trascendentales en el autobús; robos, agresiones sexuales manifiestas, solicitud de solidaridad de obreros huelguistas, etcétera. En cambio su atención se concentra en el vestuario del pasaje, las gesticulaciones emitidas, conflictos y accidentes efímeros; pero sobre todo, su evasión se manifiesta al mirar en forma indiferente por las ventanillas. Este clima de temor que en un momento dado se genera en el autobús se complementa en forma dialéctica con la "cultura de pobreza". Entendiéndose a ésta como la manifestación limitada en la vida de relación, expresión y conciencia de clase de los individuos (Gómezjara, 1974). En la génesis de la "cultura de pobreza" se combinan los procesos de "ruralización" urbana que sufre la ciudad de México con la penetración cultural de "vanguardia" norteamericana. No solo se encuentra tipificada por la clase obrera y los lumpenproletarios, sino se amplía a la pequeña burguesía y se difunde y oficializa para toda la sociedad a través de los medios de comunicación e información masiva. Viene a ser la expresión nativa equivalente de los procesos de estandarización y represión cultural - impuestos en los países imperialistas.

De tal modo que las escasas conversaciones realizadas entre la colectividad del autobús, revelan dos hechos: la pobreza de la temática (futbol, T.V., gastos para fiestas, cantantes, música, rumores, etcétera) y a la pobreza del lenguaje, mera taquigrafía verbal

(que onda, simón, no mames, la torta, mejor a cotorrear, ya vas, alivianáte, no te aplatanes, no me hallo, no te azotes, etcétera). Toda-
 ella reforzada por las lecturas comunes y continuas en el autobús, ta-
 les como: periódicos deportivos, novelas de terror, policíacas, de --
 amor y publicaciones morboso-represivas (Casos de Alarma, Alerta, ---
 Alarma, Magazine de Policía, Orbita, etcétera).

Dentro de las manifestaciones colectivas se encuentran-
 las relaciones de violencia y agresión y el comportamiento irreflexi-
 vo.

El terror como expresión de la sociedad represiva e in-
 justa, no permanece exclusivamente como paralización del individuo, -
 sino que se manifiesta "clandestinamente" en forma explosiva, violen-
 ta o agresiva. De tal forma que involucran a toda la colectividad del
 autobús, dentro de un verdadera subcultura particular, considerada --
 "normal" por los propios participantes. Por ejemplo:

La sexualidad agredida, resulta ser la mujer la víctima
 más constante; situación explicable si atendemos la constitución de -
 la sociedad: discriminatoria, jerarquizante y sexista actual.

La delincuencia, como robos ocultos e individuales o --
 asaltos abiertos y colectivos, no sólo aumenta constantemente, sino -
 que se confunde con el proceso de crisis urbana (desocupación, migra-
 ción constante, viviendas deficientes, carencia de servicios públicos,
 represión odiciaca, prostitución encubierta y pública, corrupción ad
 ministrativa, etcétera).

Respecto a la situación conflictiva expresada en violen-
 cia verbal y física en el interior del autobús, aparece sistemática--
 mente y atrae la atención de los miembros de dicha colectividad. Des-

fogue y distracción en una comunidad enajenada.

Finalmente la explotación viene a completar todas estas manifestaciones de violencia y agresión. Explotación de los choferes por los permisionarios, líderes "charros" y agentes de tránsito; de los choferes con las prostitutas de las terminales y hacia los pasajeros y de éstos con los vendedores. Todo esto como culminación y síntesis de las relaciones de explotación encubiertas en la sociedad global.

Como base de éste análisis psicosociocultural que hemos realizado en torno al operador de autobuses urbanos en el Distrito Federal y como objetivo fundamental de la presente investigación, presentamos una definición operativa del chofer. Dicha definición la expresamos de la siguiente forma:

"El operador de autobuses urbanos en el Distrito Federal es un sujeto del sexo masculino, considerado como trabajador manual, pese a que se le exige determinada calificación técnica en el manejo y conocimiento de mecánica, pero sobre todo, en ciertos procesos cognocitivos especiales; percepción, atención y condiciones psicofisiológicas. En la unidad de trabajo es el único responsable, bien sea respecto al equipo, como frente a un excesivo número de pasaje y un anárquico tráfico urbano, a quien trata autoritariamente. La atmósfera de su trabajo se enrarece aún más al contacto con agentes de tránsito deshonestos y la constante incertidumbre que significa los frecuentes asaltos y robos cometidos a borde del vehículo. La inseguridad aumenta más en la vida del operador por las limitadas prestaciones sociales de que goza y la virtual inexistencia de derechos laborales. Actor del proceso de desintegración social urbana dentro del cual repre

senta un rol social pasivo frente a la desorganización familiar, el chofer canaliza sus frustraciones mediante la enajenación, la incomunicación y la agresividad manifiesta".

B) IMAGEN DEL OBJETO PSICOLOGICO.

1.- DEFINICION (ES) DE OBJETO PSICOLOGICO.

2.- COMO ADQUIEREN IMAGENES LOS OBJETOS PSICOLOGICOS.

2.1.- CODIGOS

2.2.- SOCIALIZACION

2.3.- TECNOLOGIA

3.- IMPORTANCIA DE LA IMAGEN EN LOS OBJETOS PSICOLOGICOS Y COMO AFECTAN AL CONOCIMIENTO, EMOCIONES, SENTIMIENTOS, CONDUCTA Y ACTITUDES.

B) IMAGEN DEL OBJETO PSICOLOGICO.

1.- Definición (es) de Objeto Psicológico.

Thurstone en 1946 al crear la definición de actitud (el grado de afecto positivo o negativo asociado con algún objeto psicológico), describe al objeto psicológico como algún símbolo, frase, slogan, persona, institución, ideal o idea, hacia la cual la persona puede diferir con respecto al grado de afecto positivo o negativo.

Como se puede observar el sentido que Thurstone le da al objeto psicológico es bastante lógico y aceptable, así como general y complejo al mismo tiempo. Por tal motivo, es necesario profundizar en lo que implica tal concepto de tal forma que podamos quitar en el proceso de información y/o comunicación (según el caso) la supuesta barrera de semántica que en un momento dado puede darse en el presente estudio.

Decir objeto implica un estudio y análisis de una teoría específica del mismo, teoría que en parte la analizaré en forma general. El objeto es uno de los elementos que se presentan en el mundo que nos rodea, primeramente a través del contacto con los sentidos.

A. Moles en 1960 nos dice que etimológicamente la palabra objeto viene del latín "objectum" que significa: cosa que existe fuera de nosotros mismos, cosa colocada delante. Larousse en el mismo año le da un carácter material y lo define como todo lo que se ofrece a la vista y afecta los sentidos.

Dinge en 1969 nos dice que; el objeto no es natural, -- por ejemplo: objeto no será una piedra, una rana o un árbol; sino entrarán en la categoría de cosas o elementos con vida.

Cuando la piedra por ejemplo, sirva como pisapapel, la rana como elemento de estudio o el árbol como utilización de materia-prima, pasarán a formar parte de lo que es un objeto. En otras palabras cuando el hombre utilice o dé valor a una cosa de la naturaleza, o tecnológicamente cree un producto (en base a elementos de la naturaleza) de consumo, se tendrá un objeto en el sentido estricto de la palabra.

Ahora bien al referirnos al objeto psicológico en el -- presente estudio, entenderemos a todas aquellas manifestaciones del hombre así como las consecuencias o implicaciones de su conducta. Es decir como todo aquel fenómeno, proceso o imagen producida por el hombre y que se preste a formular un juicio (en principio), y en última instancia una actitud (como conducta terminal).

2.- Como adquieren imagen los Objetos Psicológicos.

La imagen puede ser entendida como el proceso que va -- desde la percepción de una imagen a través de los sentidos que nos relacionen con el medio, hasta la formación de la imagen como estructura y función del pensamiento.

De este proceso podemos extraer por un lado a las imágenes como influencia directa hacia el individuo en el período de su socialización, por el otro lado a la forma en la cual un objeto psicológico determinado adquiere una imagen a través de la tecnología.

J. Louis Schefer (1969) nos dice que la imagen ya no es más la imagen de un objeto, sino es la imagen del trabajo de producción de la imagen. Es decir la imagen es igual a la idea de sistemas mayores, exteriores a la representación en el sentido corriente de la palabra, los que son en si mismos múltiples (Metz, 1970). Lo que ambos autores considero tratan de explicar, es que la imagen no nada más es visual como comúnmente se entiende, sino que se encuentra principalmente en íntima relación con el lenguaje y una serie de códigos de información y comunicación. Tales códigos se encuentran clasificados de la siguiente manera:

2.1.- CODIGOS.

1.- Códigos Perceptivos.- Se refieren a la percepción de una imagen como estructura en base a experiencias adquiridas (Eco, 1970). Por ejemplo: se presenta un vaso de donde se desborda espumante cerveza, en el exterior del vaso hay una capa fina de espuma. En realidad cuando se percibe cerveza, vaso y frescura; no lo siento, lo único que siento son los estímulos visuales; color, relaciones espaciales, incidencia de luz, etcétera. Estos elementos los coordino hasta generar una estructura percibida que sobre la base de experiencias adquiridas me permite pensar "cerveza helada en un vaso".

2.- Códigos de reconocimiento.- Son bloques de condiciones de percepción en semas (signo particular cuyo significado corresponde a un enunciado de la lengua) por medio de los cuales reconocemos los objetos que percibimos o recordamos objetos percibidos; de tal forma que muchas veces clasificamos a los objetos a partir de estos semas (Eco, 1970). Por ejemplo: Supongamos que exista una comunidad africana donde únicamente existan las cebras y las hienas, donde sean conocidas estas por los aldeanos; se le podrá identificar o reco

nocer de noche sin ver las rayas, únicamente la forma, en base a su altura, forma de hocico, patas, etcétera. De esta manera los códigos de reconocimiento se refieren a aspectos pertinentes que tienen que comulgar con un código icónico, de tal forma que se establezca una equivalencia entre un signo gráfico del código icónico convencional y el rasgo pertinente del código de reconocimiento, esto es para considerarlo como lengua.

3.- Códigos de Transmisión.- Son estructuras que permiten la sensación útil para una percepción determinada de las imágenes (Eco, 1970). Este tipo de código es utilizado principalmente por los medios masivos de información o comunicación, en la que se busca transmitir una sensación que influye básicamente en los códigos tonales, del gusto, de sensibilidad y del inconciente.

4.- Códigos icónicos.- Se basan en los elementos perceptibles realizados a partir de los códigos de transmisión. Eco (1970)-nos dice que este código se articula en figuras, signos y semas.

- a) Figuras: son por ejemplo; las relacionadas con la figura-fondo, contrastes de luz, relaciones geométricas, etcétera; que se transcriben en gráficas (signos) según las modalidades establecidas por el código (Hochberg, 1968).
- b) Los signos: se denotan con "artificios" gráficos convencionales, semas de reconocimiento; nariz, ojo, cielo, nube, etcétera o con modelos abstractos: símbolos, diagramas conceptuales del objeto, etcétera.
- c) Los semas: son signos icónicos que constituyen un --

enunciado hasta cierto punto complejo cuando interviene el lenguaje. Por ejemplo: "esto es un caballo-parado de perfil" o "aquí hay un caballo", en este nivel son los más fáciles de catalogar.

5.- Códigos tonales.- Son aquellos elementos que connotan entonaciones particulares del signo en forma estereotipada y mensajes añadidos que complementan los elementos de los códigos icónicos (Eco, 1970). Por ejemplo: un hombre que enseña el músculo del brazo connotando fuerza, acompañado de un mensaje verbal o escrito referente a la fuerza del hombre que da una entonación de superioridad.

6.- Códigos iconográficos.- Son signos icónicos que connotan semas más complejos y culturizados (Eco, 1970). Por ejemplo: ya no es "esto es un hombre fuerte" sino; "este es un hombre monarca, este es el Juicio Final, esto es Navidad, etcétera".

7.- Códigos de gusto y sensibilidad.- La particularidad de estos códigos es que tienen implícito todos aquellos semas de los códigos precedentes, por ejemplo: un templo griego puede connotar "belleza armónica", "ideal de Helenidad" y "antigüedad"; además de una connotación de situación del emisor: sexual, belleza, ira, miedo, etcétera.

8.- Códigos retóricos.- Son aquellos que nacen de los convencionalismos como solución inmediata a una determinada situación y posteriormente asimilados por la sociedad y transformados en modelos o normas de comunicación, por ejemplo: dos personas de sexo diferente, adultos, contemplando con amor a un bebé, que connota (código iconográfico) "familia", se convierte en modelo de tipo: "una familia

feliz es algo digno de aprecio".

9.- Códigos estilísticos.- Son aquellos que generalmente se dan al concluir un mensaje codificado por la retórica y que connota por lo general una meta deseada (Eco, 1970), por ejemplo: hombre que se aleja sobre una calle sin habitantes, al concluir el film (Chaplin).

10.- Códigos del inconciente.- Son codificaciones determinadas; icónicas, retóricas o de gusto y sensibilidad que pueden permitir procesos de identificación, asimilación, enajenación, etcétera (Eco, 1970). En general son situaciones impactantes por debajo del umbral de conciencia que son utilizados en las relaciones de persuasión.

2.2.- SOCIALIZACION.

La socialización como etapa inherente al desarrollo del individuo en su medio social, así como la tecnología (que veremos más adelante) contribuyen a establecer imágenes en base a los códigos ya mencionados.

Lambert y Lambert (1972) caracterizan este proceso como lento durante toda la vida y acentuado cuando se tiene influencias -- del medio en forma constante y por etapas más o menos duraderas.

Ahora bien, como resultado de dicho proceso se llega a actuar, pensar, sentir y evaluar a las cosas y objetos, (ya sean estos últimos psicológicos o no) en forma positiva o negativa. Desde este punto de vista la forma de inter-actuar entre nuestro ambiente y nosotros mismos, se realiza a través de las imágenes que recibimos en

un determinado tiempo y espacio que conforman la vida de una o varias personas.

Precisando en este apartado, tenemos que las primeras - imágenes que recibe la persona en el transcurso de su socialización, - se efectúan para Sherif y Sherif (1960) cuando se tienen los primeros días de vida, etapa en la que se percibe imágenes de sonidos, señales, sensaciones, etcétera; conforme transcurre su desarrollo y va alcan-- zando el dominio instrumental del lenguaje, se agudiza el proceso de-- aprendizaje acerca de su medio; el niño tiende a incrementar la adqui-- sición de conceptos sobre los objetos, las personas y los lugares de-- tal forma, que en esta etapa para Sherif y Sherif el niño está forman-- do actitudes que lo relacionan con el mundo.

Para Sherif y Sherif (1975) y de común acuerdo con Pia-- get (1932) y Ausubel (1952), encontramos que en la etapa perceptual - (considerada cuando se forma la imagen de sí mismo) es donde se ad-- quieren por influencia diferentes roles, por ejemplo: el niño o niña; en algunos juegos como "tu eres el papá y yo la mamá"; de competencia, "yo gano, tu ganas, todos ganamos", y los diferentes conceptos: bueno, malo, etcétera.

Casi a la par con estos procesos el niño percibe dife-- rencias entre las características de las gentes que le rodean y las - de él, exhibiendo manifestaciones constantes de comparación que preva-- lecen en su medio social, de tal manera que se inician los prejuicios, estigmas, etcétera; trayendo consigo los consecuentes atributos favo-- rables o desfavorables; los valores y las normas sociales imperantes-- en el grupo.

En el proceso de la adolescencia (amén de los cambios fisiológicos y anatómicos propios de esta etapa) se observan que los factores sociales, económicos y culturales influyen en este período; afectando las actitudes y las conductas del adolescente, de tal manera que con el tiempo se va modificando el concepto de sí mismo.

Desde otro punto de vista, la influencia que ejerce el medio hacia la persona, trae como consecuencia el producir y en un momento dado el esperar nuevas imágenes de él; estando a la expectativa de que actúe en forma mas adulta, que se traduce en:

- a) arreglo personal
- b) defender sus puntos de vista
- c) comportarse de acuerdo a normas sociales, etc.

Con base en esto se puede producir en un momento dado, que el adolescente realice dichas expectativas; de lograrlo define -- así sus propias actitudes, de lo contrario conserva la dependencia -- del control de los adultos (Sherif y Sherif, 1975).

Este conflicto del adolescente entre el ser niño y no serlo; dependiente ni independiente, trae consigo el fenómeno social de "brecha" de generaciones que se acentúa en los diferentes grupos a los cuales pertenece; reforzado dicho fenómeno por la tecnología, --- principalmente en las sociedades modernas. De esto se desprende como resultado obvio que el adolescente canalice sus inquietudes y busque refugio o minimice su conflictiva a través de fantasías, sueños diurnos, retraimiento al mundo privado, desubicación de su realidad, etcétera.

Es precisamente en esta etapa, cuando los diferentes --

grupos en el poder, controlan al adolescente dándole imágenes a través de mecanismos de condicionamiento con el objeto de minimizar o desviar principalmente las potencialidades intelectuales de la persona (introducción masiva de música moderna, asociada a la distribución de drogas "no oficiales"; nuevo tipo de vestimenta o de acicalamiento; - films de connotación sexual y fuera de realidad; eventos deportivos - en forma exacerbada, etcétera), para manejar con determinados intereses los sentimientos; actitudes, opiniones y conductas del adolescente; con el fin por un lado de crear dependencia a la persona y por el otro de que no adquiriera una adecuada conciencia social de la realidad en la cual vive.

Cuando se es joven y/o adulto generalmente se crean mecanismos de adaptación dadas las imágenes que fortificarán en un momento dado, el sistema de creencias en general; así como aquellas necesidades que le demanda el ambiente ya sean en forma natural o artificial; guardando así una posición definida dentro del sistema social al cual pertenece ya sea jugando uno o varios roles y en forma dependiente o independiente.

Ahora bien, desde un punto de vista psicoanalítico la socialización se presenta de la siguiente manera:

A) Dependencia de los objetos externos.

- 1.- En los primeros meses de vida, el infante tiene un manejo de necesidades, primeramente biológicas. Con el tiempo, dan necesidades de afecto, - status, seguridad, etcétera, que son modificadas por la sociedad.

Las necesidades secundarias son aquellas que se desarro

llan en los grupos de referencia con sistemas de aprendizaje.

2.- Relaciones con objetos externos:

- a) en forma de satisfacción
- b) en forma frustrante
- c) en forma de sobreprotección.

3.- El hombre desarrolla mecanismos de defensa que son adaptativos para funcionar con las contingencias del medio.

4.- La relación entre las necesidades y el ambiente, trae como consecuencia la formación de pautas de conducta.

B) Dependencia de objetos internos.

1.- Se aprenden las actitudes, creencias, valores, roles, etcétera.

2.- Los objetos psicológicos en sus manifestaciones los integra en el YO.

3.- Generalmente viene una lucha contra la ansiedad, y esta se presenta cuando hay descompensas entre el objeto interno y la realidad externa; esto produce muchas veces una deformación de la realidad para darle características propias, siendo por ejemplo, la persona una imagen frustrada de sí misma, como se verá en otro apartado.

2.3.- TECNOLOGIA.

El otro factor que vamos a considerar es la influencia de la imagen reforzada positiva o negativamente a través de la tecno-

logía, factor que vamos a dividir en tres aspectos, los cuales en conjunto forman los "mass media".

Considero que los "Mass Media" se dividen en: Medios de información, Medios de comunicación y la tecnología propiamente dicha.

Por el concepto de información vamos a entender la forma de conocimiento relativo del medio externo donde interviene tanto la acción física como psíquica (N. Rivera, 1968). Por lo tanto la información es la unión de un fenómeno físico que llamamos estructura, - con un fenómeno psíquico que es el significado semántico. La teoría - de la información según N. Rivera consta de los siguientes elementos - para poder llevarse a cabo:

- A) Percepción del mensaje
- B) Percepción de su estructura
- C) Comparación con el esquema de estructura establecido (código)
- D) La comprensión del significado y sentido.

Lo importante aquí es que el receptor decifre el mensaje, para lo cual debe conocer el código apropiado, sin el cual aunque perciba la forma o estructura del mensaje, desconocerá el significado (N. Rivera, 1968). Es decir, que en este sentido se da información al receptor de un acontecimiento, fenómeno, etcétera; acerca de algún objeto psicológico en particular; siempre y cuando dicho receptor conozca el código para entender su significado. Empero de ninguna manera - se lleva a cabo el verdadero (de hecho) proceso de comunicación.

La comunicación vamos a considerarla como toda transmisión de información que se lleva a cabo mediante los siguientes elementos:

Origen, transmisor, canal, receptor, destino y retroalimentación (Schramm, 1966).

El proceso de comunicación se puede dividir de dos formas para un análisis más objetivo; una de ellas la directa y la otra la desviada.

La primera es aquella en donde la información que se recibe es retroalimentada por el mismo medio o canal que dió el mensaje; y la segunda es cuando la información que se recibe no es retroalimentada por el mismo canal, sino que son respuestas dadas por otros medios o simplemente emisión de conductas que no se relacionan con el medio que originó la comunicación.

La tecnología la enfocaremos como todas aquellas extensiones al cuerpo humano y a los sentidos, creados por la información y basados en medios eléctricos (McLuhan, 1973); los cuales impiden cada vez más una real comunicación humana. McLuhan nos da los siguientes ejemplos: (entre otros) el teléfono es una extensión de la interrelación cara a cara y la rueda es una extensión de los pies.

Los medios de información, comunicación y tecnología -- forman los "Mass Media" y estos crean, mantienen, refuerzan y/o cambian, determinadas imágenes que se tienen hacia los objetos psicológicos.

Marshall McLuhan (1973) divide a los "Mass Media" en calientes y fríos; por calientes se entiende todo aquello que permite muy poca participación por parte del sujeto; los fríos son los que -- permiten una gran participación, es decir, el primero amplía un solo sentido y contiene un alto grado de determinación, mientras que el segundo amplía varios sentidos y contiene un grado muy bajo de determi-

nación. Por ejemplo: el teléfono es un Mass Media frío porque requiere gran atención; la radio es caliente ya que puede usarse como sonido ambiental....(6).

Con la explicación somera de los "Mass Media", lo interesante es analizar como se relaciona la imagen que se tiene hacia un objeto psicológico con los "Mass Media".

La palabra imagen viene del latín IMAGO que significa:-- figura, sombra, imitación, en general indica toda representación figurada y relacionada con el objeto representado por analogía o semejanza perceptiva (M. Casasús, 1973). En función de esto puede considerarse a la imagen como cualquier imitación de un objeto que puede ser -- percibida a través de los sentidos de tal forma que hay imágenes: sonoras, táctiles, visuales, etcétera....(7).

Desde el punto de vista de la Iconografía (8) la imagen se divide en cuatro dimensiones:

- a) Las imágenes
- b) Las imágenes de imágenes
- c) Las imágenes de no imágenes
- d) Las no imágenes de imágenes.

(6) Si se analiza con detalle lo expuesto por McLuhan, encontramos -- que existe contradicción en el manejo de los "Mass Media" fríos -- relacionándolos con la ampliación de varios sentidos, como lo es en el teléfono, mientras que en los "Mass Media" calientes los relaciona con la ampliación de un solo sentido y cita como ejemplo la radio. De esto se deduce que el "Mass Media" frío solo permite la ampliación de un solo sentido y de varios en los "Mass Media" calientes.

(7) La relación que existe entre el hombre y el medio, se realiza a -- través de un solo sentido general; el tacto, denominado como: todo aquello que hace contacto por medio de cualquier órgano sensorial, es decir, las imágenes sonoras, táctiles, visuales, etcétera; recibidas del mundo que nos rodea son de hecho, táctiles.

(8) Ciencia que se encarga del estudio de la imagen.

Para entender las cuatro dimensiones de las imágenes en el mundo de los Mass Media; es necesario entender por iconocidad, el grado de acuerdo que puede existir entre una imagen y el objeto representado por ella (Casasús, 1973). De tal forma que la primera dimensión de la iconografía es:

La imagen como tal del objeto psicológico; relativa en su juicio de valor para el observado y el observador, por ejemplo: la fotografía de una persona.

Las imágenes de imágenes (como segunda dimensión) consistentes en la relación que existe entre el sujeto observador y el objeto psicológico. Esta dimensión de la imagen se sirve de un medio de comunicación, información y/o tecnológico, por ejemplo: la fotografía del objeto psicológico reproducida por la televisión.

La tercera dimensión, o sea las imágenes de no imágenes, es la relación que hay del objeto psicológico y el observador a través de una primera imagen que como tal no guarda relación alguna con el objeto psicológico, sin embargo la identificación se da cuando se crea una extensión determinada del objeto psicológico. Por ejemplo: ver en una película el nombre de una actriz en el reparto, las letras del nombre no guardan ninguna relación entre la actriz y el observador, sin embargo el tener una forma percibida (código) si hay relación alguna.

Las no imágenes de imágenes (ultima dimensión) consideradas como toda descripción del objeto psicológico donde no interviene la percepción visual. Por ejemplo: la descripción verbal de un acontecimiento en un espacio y tiempo diferente al del sujeto observador.

La forma en que un sujeto receptor adquiere una determinada imagen se basa en un proceso de operación en la que se relacionan los fragmentos de universo que forman la imagen (Casasús, 1973).- En la configuración de este universo intervienen otros factores que tienen su origen en la forma, fondo, contenido, significado y grado de afecto. De aquí se desprende lo que se denomina condensadores de significados (Casasús, 1973), es decir, imágenes altamente codificadas por el receptor.

Los tipos más comunes de imágenes condensadoras son las que reúnen: violencia, dramatismo, sexo, etcétera. Ahora bien como para cada persona existen diferentes condensadores de significado, podemos decir que las imágenes condensadoras están representadas, producidas, creadas y/o reforzadas por los elementos tecnológicos que comprenden en conjunto los "Mass Media" (ver apéndice).

Para que un objeto psicológico pueda adquirir una determinada imagen en un momento dado, es necesario que se presenten una serie de condiciones, siendo estas, la existencia de sentimientos, -- emociones, conocimientos, conducta y actitudes, sin las cuales no habría creación, incremento y/o cambio de las imágenes en los objetos psicológicos.

3.- Importancia de la imagen en los Objetos Psicológicos y como afectan al conocimiento, emociones, sentimientos, conducta y actitudes.

Al haber tratado la influencia de la imagen en el proceso de socialización y el reforzamiento positivo o negativo de ésta -- por el factor tecnológico y con base a los códigos ya expuestos, dire

mos que la importancia de la imagen en los objetos psicológicos, radica principalmente en tres contextos denominados por Binswanger (1972) como: excentricidad, exaltación y manierismo. Términos que utilizaremos en el transcurso de esta exposición.

Contexto de excentricidad.- En esta etapa, un individuo integra las características excéntricas o relevantes de otro a partir de la imagen que se percibe. Esta integración se efectúa en el primer sujeto por la disposición misma del segundo y es dada por el conocimiento, entendiéndose por éste como la situación en que una entidad, hecho o estímulo se presenta directamente a la conciencia (Price, --- 1974). En este contexto no importa (por el momento) si la percepción del estímulo, hecho o fenómeno es falso o verdadero, de lo que se trata es de darse cuenta de algo que está fuera de nosotros....(9).

Contexto de exaltación.- Aquí la imagen del objeto psicológico se encuentra más allá del espacio-tiempo en que se vive; en donde no se tiene un pasado preciso, no hay arriba ni abajo, ni un --cerca ni un lejos, hay: una imagen exaltada del objeto psicológico.

A lo que se refiere este contexto es a la etapa en que la imagen se expande, más allá de lo que corresponde a su amplitud; -sube según Blender (1946) más alto de lo que puede subir al espacio-tiempo del individuo del cual se originó la imagen.

Contexto de manierismo.- En esta última etapa y en relación a las dos anteriores, la imagen del objeto psicológico afecta de "diferentes maneras" a aquellos que la perciben así como a los que se

(9) No se trata al conocimiento como tal, ya que de hacerlo no habría conocimiento falso o verdadero, debido (en este sentido) a que el conocimiento simplemente "es".

la adjudican.

El objetivo terminal de los tres contextos como resultado, es lograr la formación de una imagen nueva para permanecer fija y lograr (en un tiempo relativo) una imagen establecida para poder responder a ella. Por lo tanto, la creación de una imagen nueva depende del grado de excentricidad, exaltación y manierismo que exista como contexto, antes de conjugarse en la alimentación y retroalimentación para que se de la respuesta (Copsis, 1977); en otras palabras mientras más alto sea el grado de excentricidad, exaltación y manierismo, con mayor rapidez la imagen se establecerá y cuando se de una respuesta hacia el objeto psicológico se tendrá una actitud.

Si tomamos en cuenta el objeto psicológico que nos ocupa (chofer de camiones urbanos) tenemos que en el contexto de excentricidad el conocimiento o percepción de la imagen del operador de camiones generalmente es errónea debido a una falsa percepción de la realidad como tal, ya sea en el hecho, fenómeno o estímulo, por ejemplo:

En la década de los años 50's se difundió en la ciudad de México, dos films cinematográficos alusivos a la vida social del chofer donde se mostraban varios aspectos relacionados con la familia, el trabajo, las actividades deportivas y en general el "modus vivendi" de nuestro sujeto de estudio. En estos films "Esquina bajan" y "Hay lugar para-dos", la imagen que se presenta del operador trata de hacer notar determinado tipo de conductas y una imagen general de tipología; situación que en cierta forma se logra ya que no existe diferencia significativa entre la imagen del conductor actual y la de esa época.

Aproximadamente por este tiempo se publicó una revista denominada la "Familia Burrón" realizada por Daniel Vargas, donde se vislumbra (entre otros aspectos) la problemática del transporte, principalmente en el excesivo número de pasajeros; en este sentido la familia Burrón como dijera Orozco (1978) representa a la sociedad actual a través de un enfoque satírico, corrosivo y realista; características que también se observan dentro de la dinámica social que circunda al operador.

Por otro lado y a raíz de la difusión de la imagen del operador allá por el año de 1917 a la fecha, se han publicado diferentes noticias en algunos diarios de la Capital en lo referente a la sección de nota roja y de política nacional; para citar robos, choques y otros delitos realizados por el chofer o hacia él; o al tratar aspectos relacionados con el transporte, respectivamente.

Desde hace aproximadamente 10 años a la fecha, ha existido una revista denominada "Volante", la cual en principio ha dedicado parte de ella al cuestionamiento de los problemas del operador de transportes urbanos en el Distrito Federal; sin embargo su circulación es elitista o quizá no han dejado que se difunda.

Como contraparte a la publicación de Volante apareció -

en un determinado número de la revista "Casos de Alarma" la imagen -- del chofer como persona delincuente, con el apoyo a dicha imagen de -- una sofisticada explicación psicológica del fenómeno.

Por último y como mecanismo de difusión de la imagen del operador se encuentra el rumor de la gente tanto de aquellas que tienen una interacción directa con nuestro sujeto de estudio como aquellos que no la tienen.

De lo anterior se colige que como respuesta del objeto-psicológico (chofer) a la imagen que ha sido difundida de él, integra las características relevantes de esa imagen que se creó y tiende a -- comportarse en base a ella, de tal forma que ésta se encamina al proceso de exaltación.

Ahora bien el proceso de integración de las características excéntricas de la imagen del chofer por el chofer mismo es dado por la imagen excéntrica que crearon de un primero. Ahora bien, en el segundo chofer (por decirlo así) la imagen con características excéntricas que integrará, tendrá efecto sobre los factores psicológicos -- internos de éste como son: los sentimientos, las emociones, las conductas, y las actitudes; procesos que veremos más adelante en el análisis de las contingencias ocurridas dentro de la unidad de transporte en cuyo recorrido se observó la vida laboral del operador.

Contexto de exaltación.- En esta etapa la imagen ya integrada en aquellas personas que se identifican con el chofer; como -- aquellas que tienen relación con él, peatones, usuarios, automovilistas, etcétera; empieza, no nadamás a reforzarse por la tecnología si-

no a ser manipulada para encubrir, desviar o evitar la percepción adecuada de un problema real (como veremos en el planteamiento del problema), de tal forma que en la imagen del chofer no se precisa el momento en que apareció, no se sabe cuando terminará (determinar); iremos lentamente a la adquisición de conocimientos acerca del objeto psicológico; se incrementará el grado de sentimiento hacia él, de tal manera que sin darnos cuenta estaremos realizando una actitud hacia el objeto psicológico.

En el manierismo no se sabe en que momento se entra a esta etapa ya que cuando nos damos cuenta respondemos al chofer o éste a nosotros de diferentes maneras, basándonos siempre en las actitudes. Aquí ya tenemos una aceptación o rechazo hacia el chofer sin pensar en que esta actitud fué producida de una imagen falsa de él. En este momento la imagen que en un principio era nueva, al término de estos tres contextos y después de un tiempo relativo pasa a formar una imagen establecida para ser reforzada, incrementada o cambiada (sino es que manipulada) con el propósito de lograr un mayor y mejor control y engaño a la población.

Como ejemplo de la imagen del chofer narramos en el apéndice una de las rutas investigadas donde se detectaron algunas emociones, sentimientos, conductas y actitudes; entre el operador de autobuses urbanos y las personas que se relacionan con él en su núcleo de trabajo.....(10).

(10) Dentro del proceso total de la investigación se escogieron cinco rutas para realizar una observación sistemática de la conducta; en éstas cinco rutas se efectuaron un número considerable de viajes de terminal a terminal para obtener los aspectos relevantes de la vida laboral del operador y poder mostrarlos como ejemplo.

Por lo tanto y en base a esta interacción se van creando las imágenes que tiene el público en general hacia el operador de transportes urbanos. Ahora bien esta imagen es reforzada por algunos factores psicológicos que entran en juego por parte del público en general principalmente; estos factores en conjunto forman las actitudes (que trataremos más adelante). Para entender lo antes mencionado por un lado y el ubicarnos en el tema por el otro, analizaremos de forma somera la relación que existe entre el conocimiento, el sentimiento y la emoción con la imagen.

El conocimiento.- De acuerdo a lo que conocemos del chofer y el reforzamiento del aprendizaje de elementos o situaciones relacionadas con él. nos conducen a poseer una determinada imagen de éste.

Ahora bien conocemos que tenemos ante nosotros a un chofer de camiones debido a que lo estamos observando que conduce una unidad de transporte que se nos ha enseñado a que se denomina camión o autobús; sin embargo dada la imagen que poseemos de él, creamos conocerlo en base a dicha imagen y por ejemplo consideramos que las características de personalidad son las de la imagen y no las del chofer que en un momento dado tenemos ante nosotros, es decir estamos generalizando dada una imagen.

De esta manera el conocimiento que cada persona posee, asociado al rol que le toca jugar en relación con el chofer, la persona es influenciada por la (s) imagen (es) que se tiene de él y no por el conocimiento genuino.

El sentimiento.- Como organización compleja en el ser humano se va formando por la frecuente interacción entre el individuo

y el objeto psicológico que de una u otra manera afecta a su sistema de creencias.

El sentimiento que nosotros guardamos hacia el chofer-- generalmente es en base a lo que la imagen de éste nos afecta, considerando a los objetos, elementos, situaciones, etcétera; del chofer -- como una necesidad básica que hacen que les demos una importancia --- trascendental con un interés dominante, abrumador, con una necesidad de proporcionar un continuo reconocimiento.

De tal forma que dadas las imágenes que afectan al sentimiento no percibimos lo que es sino como lo sentimos y consideramos que aquellas imágenes o personas que difieren nuestra estructura es-- tán equivocadas o son insesibles.

La emoción.-- Dentro de las conductas comunes que se observan entre pasajeros y chofer o entre éste y peatón o automovilistas, etcétera, resaltan aquellas que se producen con un alto grado emo cional; es decir, si consideramos a la emoción como "un estado excita do del organismo en el que existe un impulso consciente o inconsciente-- hacia cierto objeto psicológico (Cannon y Woodworth, 1947)" observa-- mos que la imagen del objeto psicológico juega un papel reforzante a-- una determinada conducta emocional.

Para explicar este punto tomaremos los elementos que -- componen a una conducta emocional de la siguiente manera:

a) Poseemos un conocimiento o experiencia que nos hace--



odiar, aborrecer algunas situaciones que suceden en el camión porque hay que ir parados, hay malos olores, seremos empujados, etcétera.

b) Se nos presenta un estímulo de los ya esperados (en algunas ocasiones profetizados).....(11) por ejemplo el chofer insiste para que los usuarios pasen hacia atrás, lo repite varias veces: - unas como súplica y otras como orden. Enfadado, particulariza la exigencia con un pasajero que viaja en el estribo.

c) En este momento cuando hay un estímulo que incita a la irritabilidad, para Cannon y Woodworth, (1947) se suceden varios cambios fisiológicos en el organismo del emisor: aumenta el ritmo cardíaco, circula mayor cantidad de sangre, hay mas producción de sustancias glandulares, etcétera.

d) Se tiende a reaccionar en forma emocional con los cambios fisiológicos ya enunciados y de acuerdo a las barreras sociales y el aprendizaje que se ha tenido.

e) De haberse suscitado el acto de violencia física por parte del chofer al usuario se dá el último elemento que es la posible racionalización.....(12) del estímulo que dió origen a la emoción así como también la posible implicación o efecto de la imagen.

(11)En este punto puede entrar al juego del fenómeno de la profesión - que se cumple así mismo.

(12)El término racionalización es desde el punto de vista del proceso de razonar en base a un hecho real y no como mecanismo defensivo.

Ante toda esta gama de conductas producidas principalmente por el conductor, y los factores psicológicos internos que entran en juego; hacen que se forme una determinada imagen del conductor y de éste hacia el público de tal forma que se tiene una actitud que puede ser de compasión, lástima, odio, sumisión, etcétera y que de una u otra manera es de aceptación o rechazo.

De esta manera la actitud que tenemos hacia el chofer de autobuses urbanos del Distrito Federal va en función directa de la imagen que ha sido creada de él; reforzada, mantenida y/o manipulada para los intereses particulares de algunos grupos en el poder.

Ahora bien para entender con profundidad el campo de las actitudes y como tema central de la presente investigación, analizaremos en forma específica lo que es la actitud.

C) ACTITUDES.

- 1.- CONCEPTOS DE ACTITUD.
- 2.- COMPONENTES DE LAS ACTITUDES.
- 3.- CARACTERISTICAS DE LAS ACTITUDES.
- 4.- FORMACION DE ACTITUDES.
- 5.- MEDICION DE ACTITUDES.
- 6.- VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL METODO DE RANGOS SUMADOS.

C) ACTITUDES.

1.- CONCEPTOS DE ACTITUD.

En el transcurso de la existencia del hombre, se ha tratado de explicar, predecir y controlar su conducta; situación que hasta la fecha no se ha podido realizar debido en parte al amplio campo de conocimiento que presenta éste ente en si mismo. Las ciencias que más se han acercado a estos aspectos, son aquellas que manejan fundamentalmente los principios sociales y humanísticos.

La Psicología, disciplina avocada al estudio del hombre, concede una rama o area de la misma al aspecto social; la cual se ha preocupado por éste ser pensante a través de diferentes principios -- psicológicos; uno de ellos, si no el más interesante, si al menos el más importante y básico para el conocimiento del hombre: Las actitudes.

La palabra latina APTUS ha tenido dos connotaciones, -- por un lado denota un estado de adaptación y por el otro; la posición corpórea de una figura, como si fuera estatua o estuviera pintada. El primer aspecto es referido a actitudes mentales y el segundo a motoras (Cook y Selltiz, 1964).

En 1964 los investigadores Cook y Selltiz nos dicen que el término actitud fué usado, para referirse a la postura o posición de la persona, esto, no hace más de cien años; conforme pasaba el -- tiempo, se daría a este término una connotación más psicológica.

Bajo estas dos orientaciones (actitudes mentales y motoras) surgieron diferentes estudios en apoyo a cualquiera de los enfoques; Cook y Selltiz nos dicen que N. Lange (1888) desarrolló una teoría motora, donde el proceso de percepción es consecuencia de la pre-

paración muscular. Para apoyar dicho enunciado, Lange realizó un experimento de tiempo de reacción, en donde un sujeto preparado concientemente para apretar un botón de telégrafo después de recibir una señal, reaccionó mas rápidamente en comparación con otro que no fué preparado concientemente (Cook y Selltiz, 1964).

Posteriormente a los estudios de Lange, en la escuela de Würzburg se planteaba la controversia de la localización de las actitudes en la conciencia (L. Reidl, 1975); los seguidores de esta escuela no creían mucho en los elementos de las actitudes. En general Wundt y sus colaboradores dieron un avance importante al decir que -- las actitudes podían ser explicadas en forma suficiente y adecuada como sentimientos (Cook y Selltiz, 1964). Con base a éste nuevo enfoque, Clarke en 1911 encontró que las actitudes en gran parte están repre--sentadas en la conciencia a través de la imaginación, sensación y ---afecto, y que cuando no se reportan tales estados durante la intros--pección, se debe a un deterioro de estos constituyentes (L.Reidl, 1975).

Cook y Selltiz nos dicen que la institución del concepto como permanente y central en el campo de la psicología fué debido a Thomas y Znaniecki en 1918, después de realizar estudios sobre los "Campesinos Polacos". Estos investigadores definieron las actitudes como: "Un estado de ánimo del individuo hacia un valor...(13)"; la --aportación más importante es el concepto de valor. Cook y Selltiz nos dicen que a partir de entonces una actitud es siempre dirigida hacia--algún objeto.

Más tarde en el año de 1935, G.W. Allport define la ac--

(13) Thomas y Znaniecki definen el valor social como: cualquier dato -- que tiene un contenido empírico accesible a los miembros de al--gún grupo social y un significado respecto a lo que está o quizá esté en un objeto de actividad.

titud como: "Un estado mental y neural de disposición; organizado a través de la experiencia, y que ejerce una influencia directa y dinámica en las respuestas del individuo ante los objetos y situaciones con los cuales está relacionado" (Cook y Selltiz, 1964).

Esta última definición nos indica que el individuo se prepara para la acción, a través de la experiencia.

Krech y Crutchfield (1948) definen a una actitud como: "Una organización de motivaciones, emociones, percepciones y procesos cognocitivos, con respecto a algunos aspectos del mundo del individuo". Esta definición en parte indica que la persona ha sido predispuesta a que realice determinados aspectos del conocimiento, éste en foco junto con el de Newcomb en 1964 al decir que la actitud es "un estado de disposición para despertar motivos del individuo hacia algo como una predisposición para; realizar, percibir, pensar y sentir en relación con ese algo" (Cook y Selltiz, 1964), dejan entrever la formación de una actitud.

Fuson en 1942 y Dampbell en 1950 (Cook y Selltiz, 1964), definen a la actitud en términos conductuales, al afirmar que la actitud es "la probabilidad de ocurrencia de una conducta específica en una situación definida". Para Gutiérrez (1966), tal definición a pesar de estar desprovista de contenido conceptual nos aporta el recuerdo de que lo último de una actitud es una conducta.

Para Thurstone en 1946 la actitud representa "el grado de afecto o sentimiento positivo o negativo con respecto a un objeto psicológico" (Edwards, 1957). Este concepto expresado por Thurstone es concreto, objetivo y añade los términos de "grado de afecto o senti-

miento" lo cual da la idea de que éste principio es un poco relativo. De tal forma que en el transcurso del presente estudio, al referirnos a actitud, lo relacionaremos con el concepto dado por Thurstone en 1946 y la concepción general que se da dentro del campo de la Psicología Social, es decir, "acierta disponibilidad para responder de cierta manera frente a un objeto o fenómeno social" (Dawes, 1972).

2.- COMPONENTES DE LAS ACTITUDES.

Al analizar los diversos conceptos de actitud, desde la institución del término por Thomas y Znaniecki en 1918 (Cook y Sellitz 1964) hasta la aportación de Thurstone en 1946; es necesario evitar - concebir los conceptos de actitud con una noción corriente del término, por lo tanto es necesario identificar la actitud en un aspecto -- más científico dotado de componentes y características específicas.

A través de los estudios realizados principalmente por Krech y Crutchfield (1948); Campbell (1947); Newcomb, Turner y Converse (1964), etcétera, se ha llegado a la conclusión que en el hombre - existen tres instancias existenciales, referentes a la conducta humana, siendo éstas: El conocimiento, el afecto y la acción; tales componentes se encuentran relacionados entre sí, de tal forma que se da la actitud como estructura.

El Componente de Conocimiento:

McGuire (1969) nos dice que éste componente se refiere a cómo el objeto de la actitud es percibido, conceptualizado o pensado por la persona hacia el objeto psicológico que forma su actitud. - La relación que guardamos con el ambiente que nos rodea, nos provee - de un número infinito de estímulos, a través de los diferentes órga--

nos de contacto con este medio; la capacidad del hombre para captar - todos y cada uno de los estímulos, es limitada de tal forma que necesita categorizarlos y organizar los conocimientos adquiridos para dar una centralidad a los conceptos (los términos de categoría y centralidad serán explicados más adelante); esto fue expuesto por Rokeach en el transcurso de los años de 1967 a 1968.

En éste componente se han formulado diferentes análisis de las actitudes; por ejemplo: Katz y Stotland (1959) han sugerido -- analizar el número de los elementos del componente, el grado de estructura o jerarquía de esos elementos, la extensión de los objetos a los cuales el componente cognitivo se puede aplicar , etcétera.

El Componente Afectivo:

Se refiere a un elemento puramente evaluativo del grado de placer o displacer de la persona acerca del objeto de actitud. McGuire (1969) nos dice que el componente afectivo es el núcleo de la actitud. En base en esto se han desarrollado diferentes tipos de escala de medición para las actitudes. Triandis en 1974 nos dice que este componente es a menudo determinado por las asociaciones anteriores -- del objeto de actitud con estados agradables o desagradables que la persona siente respecto a dicho objeto de actitud.

El Componente Conativo:

Este componente se refiere al aspecto de la acción conductual, es decir, la tendencia de la persona a actuar con respecto - al objeto psicológico, manifestada por una conducta gruesa (Mc Guire, 1969).

En las diferentes investigaciones realizadas respecto a la actitud por Festinger y colaboradores en 1964; se ha observado que el reporte verbal de las personas de su actitud es relativo, respecto a la correlación entre la conducta real y la manifestada, presentada hacia el objeto psicológico de su actitud. Este componente ha sido estudiado en los aspectos de agresión, evitación, retirada, etcétera y dentro de lo que uno haría o dejaría de hacer.

De lo anteriormente expuesto se puede decir que la actitud tiene tres componentes interrelacionados: Uno representado por las categorías de la persona, otro por el modo en que la persona valora los objetos que están incluidos en una categoría y el último la tendencia a actuar de la persona.

3.- CARACTERÍSTICAS DE LAS ACTITUDES.

Dentro del estudio general de las actitudes, se consideran a éstas como una variable inferida; no es observada ni observable directamente, da la idea de una actitud que designa una preparación específica para la acción (relación: Sujeto-Objeto-Situación) y se presenta con disposiciones más o menos duraderas, etcétera (Boudon y Lazarsfeld, 1973); es conveniente especificar algunos elementos fundamentales que hacen a la actitud diferente a otros principios psicológicos estudiados hasta la fecha. A tales elementos los llamaremos características de las actitudes, las cuales enunciaremos de la siguiente forma:

Dirección:

Generalmente las actitudes poseen una propiedad de in--

corporación a lo favorable o desfavorable, es decir, en una dirección presentan un sentimiento positivo de afecto con tendencia a acercarse al objeto y otra dirección se muestra un sentimiento negativo de desprecio con tendencia a evitar el objeto (Hartley y Hartley, 1952).

Esto implica que la persona no se encontrará con actitudes simultáneas hacia un objeto psicológico en particular, en un espacio y tiempo determinado. En éste sentido la actitud es conceptualizada como un atributo singular bipolar.

Magnitud:

Esta característica se refiere al grado de favorabilidad o desfavorabilidad de una actitud (Hartley y Hartley, 1952). Dentro del estudio de las actitudes, en ésta característica se necesita determinar cual es la propiedad crítica que se quiere medir ya que la escala resultante ha de representar el orden y magnitud de los estímulos de dicha propiedad (Dawes, 1972).

Intensidad:

Esta otra característica se refiere a la fuerza del sentimiento asociado con una actitud (Cantril, 1964; Hartley y Hartley, 1952). Esta característica está íntimamente correlacionada con la Magnitud, sin embargo en el sentido de que un sentimiento no necesariamente se manifiesta por una actitud, ya que ambos generan medidas diferentes.

Ambivalencia:

Este término presenta por un lado la dirección en térmi

nos bipolares y la observación empírica de ambos factores (favorable y desfavorable) que quizá se presenten en una actitud compuesta (Scott 1966); es decir, dentro de una actitud se pueden encontrar tendencias opuestas con determinados grados de favorabilidad y desfavorabilidad y además un elemento que cauce la ambivalencia.

Relevancia:

Esto podríamos decir que es lo prominente de una actitud o la presteza con que una persona expresa el punto esencial de su actitud (Stern, 1938, Hartley y Hartley, 1952). En éste sentido, la propiedad del objeto psicológico que forma la actitud de la persona se cierra relativamente y quizá llegue a ser indistinguible.

Relevancia afectivo:

Scott en 1966 dijo que éste concepto ha sido usado para referirse a los grados con los cuales una persona ve al objeto psicológico dominado por una forma evaluativa o de contenido con carga afectiva. En otras palabras es la contribución en grado de la propiedad del objeto de actitud que forma parte del componente afectivo como el más relevante.

Complejidad Cognitiva:

Esta característica presenta dos elementos que la forman: por un lado se refiere a la elaboración cognitiva de una actitud, por ejemplo; el contenido ideativo, el número de las ideas de la persona acerca del objeto, etcétera, y por el otro lado el grado de complejidad que depende en parte del propósito del objeto; por ejemplo, el objeto general puede ser más complejo que un solo individuo,

esto es porque gente incluye al individuo (Scott, 1962-1963).

La conducta manifiesta:

Se refiere a lo relevante del componente connotativo, quizá designada como el grado de conducta manifiesta de la actitud (tendencia a la acción; Krech, Crutchfield y Ballachey, 1962). Esta conceptualización implica el establecimiento claro de una actitud, a la vez que es atributo o característica de la persona ante una situación determinada.

Interrelación ó Interconexión:

Este concepto se refiere a cuando una actitud puede --- existir aislada (relativamente) de los elementos de cognición o quizá relacionada a elementos semejantes del componente de conocimiento, tales como: Asociaciones, clasificaciones, racionalizaciones, etcétera; es decir, es el grado de aislamiento de una actitud con respecto al - componente de conocimiento (French, 1947; Krech y Crutchfield, 1948;- Scott, 1959). Por ejemplo: El objeto "Madre" puede estar interrelacio- nado en distintos conceptos (mujer, abnegada, protectora) o puede ser una serie de ideas de la definición de "Madre", constituidas por la - persona. En éste sentido es mejor considerar la actitud compleja que- tratarla en forma aislada.

Flexibilidad:

Es decir, se refiere a la comodidad que presenta una actitud sencilla para ser modificada por los estímulos del medio. Esta- carcaterística ha sido conceptualizada como un rasgo persuasivo de la personalidad (Scott, 1966), el cual encontró que las presiones del me

dio hacia un cambio de actitud representen las características fielmente reflejadas del objeto psicológico.

Lo Consciente:

Esta noción nos dice Scott (1966) es concebida como una dimensión de "grado de conciencia" al admitir un rango de disponibilidad de un estado consciente en una actitud. Algunos autores como Hovland, Janis y Kelley (1953) admiten la posibilidad de una actitud inconsciente referida (en este caso) a una tendencia fenomenológica directa, de tal forma que los componentes cognitivo y afectivo estarán ausentes. En éste sentido, al tratar de identificar o medir una actitud o simplemente designarla; nos enfrentaríamos al problema de operacionalización del concepto, ya que la dificultad principal sería el establecer criterios para una actitud inconsciente, es decir, es como si nos enfrentáramos a lo que es "motivo" o "hábito".

Estas características han sido usadas para describir actitudes y son concebidas también para describir algún concepto en diferentes grados, de tal forma que las actitudes se conceptualizan en base a estas características.

4.- FORMACION DE ACTITUDES.

Las actitudes se infieren a partir de formas características estables y selectivas de la conducta, dirigidas hacia o en contra de diferentes objetos psicológicos relevantes (Sherif y Sherif, 1974). Sin embargo no todas las manifestaciones conductuales son actitud y para hacer una adecuada diferenciación entre actitudes y otros principios psicológicos, mencionaremos algunos criterios generales para la formación de las actitudes:

1.- Las actitudes no son innatas; es decir, las actitudes dependen fundamentalmente del aprendizaje que adquiere el hombre de sus experiencias. Las actitudes no se transmiten genéticamente.

2.- Las actitudes no son estados temporales del organismo sino que se establecen con mayor o menor fuerza una vez que se han configurado.

3.- Las actitudes estabilizan una relación entre la persona y los objetos; de tal manera que la actitud es una relación sujeto-objeto. Las actitudes no se forman en el aire, no se producen por generación espontánea; se configuran en relación con varios objetos - identificables; por ejemplo: las personas, los grupos, los valores, - las instituciones, los productos sociales, las ideologías, etcétera.

Una fuente muy importante en el origen de las actitudes es el conjunto de valores o normas que imperan en los grupos humanos, en las clases sociales, en las instituciones y en la cultura.

4.- La relación sujeto-objeto tiene propiedades afectivo-motivacionales. Cuando una persona configura una actitud no puede permanecer neutral hacia los objetos de referencia. Está a favor de algunos y en contra de otros.

5.- La formación de las actitudes incluye la formación de categorías que abarcan un mayor o menor número de elementos.

La actitud hacia un conjunto de elementos pueden variar desde uno hasta un gran número de objetos. Es decir, la formación de un afecto positivo o negativo hacia un objeto implica una adhesión diferencial a otros del mismo tipo o grupo.

Al haber enunciado lo que indica la actitud de manera general y relacionada con otros principios psicológicos, ahora enfocaremos nuestra atención a la formación de las actitudes a través de los componentes propios de ésta.

Formación del Componente Cognitivo.- El hombre en contacto con su medio es prácticamente bombardeado por diferentes estímulos que lo inducen a responder a ellos. Ahora bien para que estos estímulos sean captados por él necesita categorizarlos para poder responder a su ambiente.

Las categorías se organizan de acuerdo a dimensiones tales como: discriminación, abstracción y centralidad del concepto fundamentalmente (Triandis, 1974). Estas tres dimensiones están basadas en diferentes aspectos de la cultura de cada individuo.

En el proceso de discriminación participa el lenguaje como punto principal ya que categoriza los estímulos del medio, por ejemplo: perro de aguas, perro pastor, terrier, etcétera.

La abstracción entra en juego después de haber clasificado los estímulos en sus diferentes categorías, por ejemplo: perro de aguas, perro, animal, ente, etcétera.

Por último la centralidad del concepto, Rokeach (1967,- 1968) ha demostrado que existen diferencias en el punto de centralidad. Con base en esto Triandis (1974) hace dos divisiones de la centralidad: la centralidad como tal y la centralidad periférica, ambas en base a las creencias. Cuando la creencia se encuentra más vinculada con el individuo y con más posibilidades de consecuencias, se le denomina centralidad del concepto; y cuando la creencia se encuentra

más apartada de las creencias centrales y con menos posibilidades de consecuencias, se denomina centralidad periférica del concepto.

Sherif y colaboradores en 1965, dijeron que entre más central sea la creencia, más implicaciones habrá hacia el ego de la persona y por lo tanto el cambio de una creencia central cambiará --- otras, centrales y periféricas (Triandis, 1974).

Formación del Componente Afectivo.— Ya formada una categoría es posible que se asocie con estados agradables o desagradables y mediante su relación con el objeto de actitud puede adquirir la propiedad de suscitar estados positivos o negativos en el individuo. Lo --- que el individuo siente está determinado por ésta asociación anterior- (Triandis, 1974).

Los principales puntos por los cuales se forma el componente afectivo, fueron expuestos por: Schachter (1964), Zajonc (1968) y Peak (1955). Para Schachter, el componente afectivo de las actitudes se caracteriza por la presencia de emoción positiva o negativa, desde el punto de vista fisiológico. Para que se de la emoción se necesita --- que haya un periodo de excitación al tener conocimiento del objeto; --- Schachter en 1964, demostró que cuando se tiene un estado de excitación fisiológica se "marca" en el individuo en términos de sus percepciones disponibles. Por lo tanto sólo cuando estén presentes la excitación y --- la percepción experimentará la emoción.

Zajonc ha manifestado que lo agradable de un estímulo es función de su familiaridad. Es decir; todo aquel objeto que sea en algún sentido familiar para la persona que forma la actitud, manifestarán mayor afecto que objetos psicológicos que no presenten alguna fami

liaridad con la persona.

Peak en el año antes mencionado, sugirió que la actitud hacia un objeto psicológico concreto depende de la relación instrumental entre el objeto y nuestras metas. De esta forma sentimos más afecto positivo hacia objetos que nos ayudan a conseguir las metas deseadas y afecto negativo hacia objetos que se interponen en la consecución de las metas deseadas.

Formación del Componente Connotativo.— Visto como anteriormente lo explicamos, esta parte de la actitud depende fundamentalmente de algunos factores de la socialización del individuo, tales como: las costumbres que se forman mediante el proceso de aprendizaje; las normas y expectativas de rol que se forman de la interrelación, comunicación e información. De estos procesos sociales se elabora cierta asociación con el objeto psicológico en función de categorías (como ya vimos), con ciertos estados de agrado o desagrado; sin embargo también hay asociaciones de ideas sobre cuál es la conducta adecuada de la persona que tiene una determinada actitud.

Existen dos dimensiones fundamentales con respecto a la conducta hacia cualquier clase de objeto de actitud. Vassiliou, Triandis y Nassiakou en 1968 plantearon estas dimensiones en el siguiente esquema:

Afecto positivo

venerar a

ir hacia

+

+

evitar el
contacto

buscar el con
tacto

alejarse

ir en contra

Afecto negativo

Este esquema nos muestra como cualquier conducta puede concebirse como: Cierta acción de búsqueda o evitación de contacto y cierto afecto positivo o negativo, es decir; a diferentes conductas - implican diferentes combinaciones de las dos dimensiones (contacto y afecto).

La formación de actitudes se lleva a cabo principalmente por lo que la gente piensa de...; lo que la gente siente con respecto a...y por un lado, el como la gente se comporta respecto a...., por el otro; el como cree la gente que debería comportarse hacia algún objeto psicológico en particular.

Esto que acabamos de ver es la formación de la actitud como tal o de una actitud sencilla. Pero, entre mayor grado de complejidad haya en la actitud, obviamente que intervienen otros factores - como por ejemplo: los elementos que se dan en la adquisición de las - imágenes.

5.- MEDICION DE LAS ACTITUDES.

El objeto fundamental de la medición de las actitudes es tratar de generalizar la respuesta (actitud) de una parte de la población (muestra) a través de una escala de actitud.

Medición del Componente Cognitivo: Este componente se -- puede relacionar directamente con aquellos métodos u técnicas utilizados para la medición de la percepción. Este conocimiento está enfocado a lo Psicofísico que nos mantiene en contacto con el medio, a través de los sentidos siendo medidos en su intensidad, magnitud, frecuencia, etcétera; y correlacionándolos generalmente con los juicios del sujeto.

En ocasiones suelen utilizarse estos métodos (con alguna modificación) para estudiar los estímulos sociales.

De lo anterior se deduce que se puede obtener la correspondencia entre atributos del estímulo físico y reacciones psicológicas; además en un momento dado se puede variar la conducta de una persona sobre una sola dimensión de estímulo y estudiar las reacciones de los sujetos ante esta situación. Por ejemplo: en los estudios dirigidos principalmente a la resistencia galvánica de la piel, el pulso del dedo, duración y amplitud de los latidos del corazón; Westie y DeFleur (1959) mostraron por un lado la influencia de la percepción del medio a la persona o por parte de ella y por el otro lado que las personas con prejuicios responden de modo distinto a las personas sin prejuicios, al mostrarseles fotografías de gentes de piel de pigmento blanco y de color negro en una serie de situaciones sociales. De esto se desprende el profundizar en la medición del componente afectivo de las actitudes.

Para la medición del componente cognitivo se han ideado (entre otros) dos métodos, el primero denominado análisis del Factor en el cual han intervenido tanto para su creación como para la aplicación, los siguientes autores: Kelly (1955), Zajonc (1960), Guilford (1964) y Harman (1967). A groso modo dicho método consiste en manejar un factor relacionado con un número determinado de variables que impliquen categorías similares al factor general. Pueden emplearse 2 o 3 factores y un número correspondiente de variables (las mismas para cada factor en cuanto al número). El objetivo fundamental de éste implica el tratar de obtener las dimensiones de atributo de criterios utilizados por un grupo de gente para clasificar algunos aspectos de la ex-

periencia.

El segundo método se refiere a la extracción de asociaciones producidas por el objeto de actitud, en esto han colaborado Davis, Tanaka, Vassiliou y Trinadis (1968). El instrumento es a base completar frases (denominadas antecedentes) y al obtener las respuestas (consecuentes) de los conceptos expresados en dicho instrumento, es elegido uno de cada cinco antecedentes y uno de cada cinco consecuentes; al repetirse esto varias veces se obtiene la frecuencia de respuesta, al utilizarse determinados tratamientos estadísticos, se constituye una medida de asociación con el objeto o situación que se encuentra en estudio.

Medición del Componente Afectivo.- En el transcurso de las investigaciones referentes a la actitud en el componente afectivo, se han desarrollado mediciones fisiológicas y psicológicas. Sin embargo la mayoría de los métodos de medición estandarizados utilizan respuestas verbales e intentan medir "el grado de afecto positivo o negativo relacionado con algún objeto psicológico Thurstone (1946).

En el campo de la psicología se han ideado diferentes tipos de métodos en la medición de las actitudes. Estos han sido estandarizados y desarrollados por Thurstone en 1928; Likert en 1932; Guttman en 1944 y Edwards y Kilpatrick en 1948.

En general, para la construcción de las escalas de medición se utilizan afirmaciones que se pueden hacer hacia cualquier objeto de actitud; dichas afirmaciones pueden obtenerse de los medios masivos de información o de la experiencia de una o varias personas. Al elaborar las afirmaciones que formarán la escala de actitud, es necesario

rio sujetarlas a 14 criterios proporcionados por Edwards (1957), que van desde evitar afirmaciones referentes al pasado, hasta el uso de -negatives dobles; sin olvidarnos de aquellas que deben usar un lenguaje sencillo, claro y directo. De ésta parte en adelante para cada método de medición existen características que los hacen diferentes entre sí.

Thurstone en 1928 proporcionó tres métodos para la medición de la actitud basados en la ley del juicio comparativo creada -- por el mismo en 1927. Los tres métodos desarrollados por Thurstone emplean sujetos que actúan como jueces; los juicios que emiten éstos -- nos dan los valores escalares para las afirmaciones, los cuales servirán en la construcción de la escala final. De estos y otros métodos -mencionaremos el de Rangos Sumados, ya que es el utilizado en esta investigación.

El Método de Rangos Sumados:

Este procedimiento de medición de la actitud fué desarrollado por Likert en 1932. En él se presenta un número determinado de afirmaciones a los jueces con cinco alternativas de respuesta:

a) Totalmente de acuerdo, b) Acuerdo, c) Indiferente, - d) Desacuerdo y e) Totalmente en desacuerdo. Con las respuestas de -- los jueces se obtiene una calificación T para cada afirmación y se ordenan de más favorabilidad a menos favorabilidad, obteniéndose el 25% de ambos extremos. Después se procede a construir la escala final para ser aplicada a una muestra representativa de la población. El puntaje de cada escala es sometido a determinados procedimientos estadísticos para determinar si hay diferencia significativa en los grupos de estudio.

Medición del Componente Connativo:

Bogardus en 1925, desarrolló una escala que obtiene las tendencias de acción de las personas: con base en esta escala Triandis y Triandis en 1960 elaboraron una escala de intervalo de distancia social, utilizada en diferentes países, debido a las características propias de éste método, se ha tenido que separar la escala y realizar la estandarización para cada cultura. Este trabajo es el que más se ha acercado a la medición adecuada de éste componente, ya que en el desarrollo del mismo se creó el diferencial de comportamiento ---- (Triandis, 1964), que es un instrumento que pretende medir las intenciones de conducta de los sujetos hacia cualquier persona o categoría de persona; por ejemplo: esta escala puede emplear 50 estímulos persona y unas 20 sub-escalas, de tal forma que un sujeto tiene que hacer 1000 juicios. Los estímulos son generados según el tratamiento factorial, con las combinaciones posibles de las características conductuales en estudio y diferentes niveles de cada característica.

Con base en éste análisis, Triandis, Vassiliou y Nassiakou en 1968 obtuvieron aproximadamente 10,000 conductas sociales en cada cultura de las estudiadas (Grecia, Alemania, Japón y USA). Como resultado de estos estudios se obtuvo el formato del diferencial semántico del comportamiento, en el cual se le pide a los sujetos que coloquen una marca de conducta en relación con la persona-estímulo.

Triandis nos dice que las primeras cinco escalas corresponden al factor de Respeto; las cuatro siguientes al factor de aceptación marital; el cuarteto que le sigue al de aceptación de amistad; los otros cuatro de distancia social y los últimos al factor de super

ordenación. Al medir la correlación entre estas dimensiones se obtiene una visión más adecuada del componente connotativo de las actitudes.

6.- VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL METODO DE
RANGOS SUMADOS....(14).

Ventajas:

- a) En éste método los jueces realizan una tarea común, indican su grado de acuerdo o desacuerdo simplemente.
- b) Es la de más facil elaboración.
- c) Los procedimientos estadísticos son muy sencillos.
- d) Se pueden usar un gran número de afirmaciones.
- e) Se pueden construir escalas paralelas o equivalentes partiendo del mismo conjunto original de afirmaciones.

Desventajas:

- a) Las calificaciones de actitud que se obtienen para los sujetos, no nos dicen si la actitud es favorable o desfavorable al objeto psicológico, sólo nos indican quien tiene la actitud más favorable o menos des favorable en estos sujetos.
- b) Es el más pobre desde el punto de vista teórico.
- c) Carece de pruebas de consistencia de cualquier tipo.

CAPITULO II.

METODOLOGIA.

- 1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.
- 2.- PLANTEAMIENTO DE LAS HIPOTESIS.
- 3.- DEFINICION DE LAS VARIABLES.
- 4.- MUESTREO.
- 5.- DISEÑOS EMPLEADOS.
- 6.- PROCEDIMIENTOS ESTADISTICOS.
- 7.- INSTRUMENTOS EMPLEADOS.
- 8.- RESULTADOS.

CAPITULO II.

METODOLOGIA:

1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Para plantear el problema de la investigación que nos -- ocupa es necesario considerar una de las formas por demás "sutiles" en que se oculta, se evade o se distorsiona un determinado problema social que afecta a la población en un momento dado, pero que debido a -- los intereses particulares de los diferentes grupos en el poder, afecta a éstos el hecho de que la gente haga conciencia de uno o varios -- problemas; por lo tanto y para el caso concreto que nos ocupa se ha generado a través de los medios masivos de información una imagen por de más deteriorada del operador de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Con esta imagen, las autoridades tratan de que los nú--- cleos de población que guardan una frecuente interacción con el chofer, perciban a éste como el causante de la desorganización del sistema de transporte en lo conducente a los autobuses urbanos.

Sin embargo es necesario plantear hasta que punto el con ductor es culpable de cometer infracciones al reglamento de tránsito y pasar a jugar un papel de víctima ante el agente de tránsito que en un momento dado representa a la máxima autoridad en base a la percepción social del conductor.

Ahora bien, se considera realmente que los usuarios no -- influyen fuertemente dentro de la unidad para que el chofer pueda o no conducir y proporcionar un adecuado servicio.

Las frecuentes quejas de los peatones de que el chofer -- es un asesino, irresponsable, etc. que con su conducta desorganiza la-

fluidez vial.

Así mismo existe una completa aversión por parte de los automovilistas hacia el conductor cuando a referencia de los primeros, éste último produce embotellamientos, da cerrones y causa los accidentes más aparatosos.

Ante esta situación y como se mencionó en la parte intro ductoria al resultado de la investigación en el centro de trabajo del conductor y en relación con el Reglamento de Tránsito; se desprende -- que estos cuatro núcleos de población son en un índice considerable -- contribuyentes también a la desorganización del sistema de transporte de autobuses urbanos.

Dentro de la investigación primaria, y al avocarnos a la observación participante, detectamos que son dos los problemas fundamentales para la desorganización del sistema ya mencionado; por un lado los diferentes intereses y juegos políticos de las autoridades, --- unas como permisionarios explotando al chofer y otras como regentes --- con intereses creados para pasar sus 6 años correspondientes en condiciones de "vida desahogada". Y por el otro la frecuente interacción en tre el chofer y los diferentes núcleos de población ya enunciados a -- través de un temor y sentimiento de inferioridad e inseguridad por ambas partes que las relaciones humanas se tornan difíciles y llenas de diferentes matices para poder estudiarlas y entenderlas en corto tiempo.

De lo anterior se deduce que para la presente investiga ción se estudiará el segundo problema; debido en parte a que el primero está manejado en forma macrosocial y con fines y efectos de trabajo

de divulgación masiva; y el segundo como primera instancia enfocada hacia el estudio de las actitudes; cuyo problema específico se plantea de la siguiente manera: ¿CUAL ES LA ACTITUD QUE TIENEN LOS USUARIOS, PEATONES, AUTOMOVILISTAS Y AGENTES DE TRANSITO, HACIA EL OPERADOR DE AUTOBUSES URBANOS DEL DISTRITO FEDERAL?.

2.- PLANTEAMIENTO DE LAS HIPOTESIS.

Hipótesis Núm. 1.

Este primer hipótesis se refiere a la relación existente entre la forma "A" y la forma "B" de nuestra escala final de actitud. Para un adecuado resultado de este hipótesis fué necesario considerar la prueba estadística de la correlación, la cual se realiza principalmente con el objeto de probar si realmente el instrumento utilizado es o no confiable; es decir, si se mide en forma efectiva el grado de asociación entre los conjuntos de puntajes.

De lo anterior podemos decir que: si realmente existe una correlación significativa en los conjuntos de puntajes de la forma "A" y la forma "B" de nuestra escala final de actitud; luego entonces el instrumento para la medición de la actitud de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito, hacia el operador de autobuses urbanos del Distrito Federal, con la técnica de Likert, es confiable.

Para el tratamiento estadístico de los datos, esta hipótesis se plantea de la siguiente manera:

H_{01} = No hay correlación significativa entre la forma "A" -

y la forma "3" de nuestras escalas paralelas de ac-
titud hacia los operadores de autobuses urbanos --
del Distrito Federal.

$H_1 =$ Si hay correlación entre la forma "A" y la forma --
"B" de nuestras escalas paralelas de actitud hacia
los operadores de autobuses urbanos del Distrito --
Federal.

Hipótesis Núm. 2.

Esta hipótesis la referiremos a las actitudes de los --
Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito hacia los --
Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

En el análisis que se ha hecho de estos cuatro grupos --
en relación con el chofer de camiones, se puede decir que éstos man--
tienen roles distintos al interactuar con el conductor.

Ante esto es necesario considerar también que la fre---
cuencia de dicha interacción es variable para cada grupo; de donde pa
ra el automovilista y peatón es menor que para el Agente de Tránsito-
y con mayor razón para el usuario.

De lo anterior puede concluirse para esta hipótesis: --
que si los cuatro grupos representativos de la población tienen dife-
rentes roles en relación con el chofer y que la frecuencia de trato --
es variable; luego entonces habrá diferencia significativa en las ac-

titudes de los cuatro grupos.

El planteamiento hipotético con fines de tratamiento estadístico de los datos, se presenta de la siguiente manera:

H_0 = No hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

H_2 = Si hay diferencia en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Hipótesis Núm. 3.

Esta hipótesis corresponde a las actitudes de los Usuarios, Peatones y Automovilistas de diferente sexo hacia el chofer de camiones urbanos del Distrito Federal.

Como se mencionó anteriormente en el desarrollo de la presente investigación, la conducta mostrada por el chofer de camiones urbanos hacia la mujer es con una connotación de tipo sexual y hacia el hombre de autoridad; en principio en ambos casos es de agresividad.

De lo anterior podemos decir: que si la conducta del chofer es agresiva con una connotación sexual hacia la mujer y de autoridad hacia el hombre; luego entonces habrá una diferencia en las actitudes

des de los Usuarios, Peatones y Automovilistas de diferente sexo, hacia el chofer de camiones urbanos.

Para el tratamiento estadístico de los datos, la hipótesis se plantea de la siguiente manera:

H_0 = No hay diferencia estadísticamente significativa -
en las actitudes de los Usuarios, Peatones y Auto-
movilistas de diferente sexo, hacia los Operadores
de autobuses urbanos del Distrito Federal.

H_3 = Si hay diferencia en las actitudes de los Usuarios,
Peatones y Automovilistas de diferente sexo, hacia
los Operadores de autobuses urbanos del Distrito -
Federal.

Hipótesis Núm. 6.

Esta cuarta hipótesis se ocupa de la actitud de los ---
Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito hacia el Cho-
fer de camiones urbanos, de acuerdo a su estado civil y clasificados-
en solteros y casados.

En los estudios precedentes a la investigación que nos-
ocupa, se detectó que en la opinión pública había puntos de controver-
sia con respecto a la imagen de irresponsabilidad (que divulgaban los
medios masivos de información) del chofer; dicha controversia se cen-
traba en lo desobligado de éste hacia la familia, el de tener varias-
esposas, el no contraer matrimonio por la vía legal, etcétera; estos-

fundamentos eran percibidos y reforzantes a la actitud del grupo de casados; no así para los solteros que apoyaban lo contrario en el chofer.

De ésto puede decirse que: si el grupo de casados opina que el chofer es irresponsable en los diferentes aspectos de su vida, en contraposición de los solteros; luego entonces se espera que haya una diferencia en las actitudes de ambos grupos.

Para el tratamiento estadístico de los datos, la hipótesis se plantea de la siguiente manera:

H_0 = No hay diferencia estadísticamente significativa - en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente estado civil, hacia los Operadores de autobuses urbanos - del Distrito Federal.

H_1 = Si hay diferencia en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente estado civil, hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Hipótesis Núm. 5.

Esta quinta hipótesis se refiere a las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito con diferentes niveles educacionales.

Si pensamos que una persona desarrolla (hasta un límite) sus capacidades y habilidades mentales al interactuar con personas de diferente situación socio-cultural o ante la presentación de problemas nuevos; mucho más habrá de desarrollar las características ya mencionadas si tiene mayor escolaridad, por lo tanto a mayor grado de escolaridad que presenten los cuatro grupos representativos de la población; luego entonces habrá una mejor concientización de los problemas que le aquejan al chofer, es decir las actitudes de los grupos serán diferentes en función del grado escolar que presenten.

La hipótesis para este caso puede plantearse de la siguiente manera:

H_0 = No hay diferencia estadísticamente significativa - en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel-educacional, hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

H_1 = Si hay diferencia en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel educacional, hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Hipótesis Núm. 6.

Esta penúltima hipótesis se refiere a las actitudes de -- los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de dife-- rente categoría de edad.

Dado que el desarrollo de la persona se da por los proce-- sos de socialización y tecnología principalmente y aunado a las catego-- rías de edad marcadas para esta hipótesis que van de menor a mayor gra-- do de edad (18 a 35 años, 36 a 53 años y 54 a más), podemos deducir -- que a mayor edad en los grupos, mayor período de socialización e in--- fluencia de tecnología.

De esto pensamos que: si a diferentes períodos de sociali-- zación e influencia tecnológica haya en los grupos, habrá una diferen-- cia significativa en las actitudes de los cuatro grupos hacia el Cho-- fer.

Para el tratamiento estadístico de los datos, la hipóte-- sis se plantea de la siguiente manera:

H_0 = No hay diferencia estadísticamente significativa en-- las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovili-- tas y Agentes de Tránsito, de diferente categoría de edad, hacia los Operadores de autobuses urbanos del-- Distrito Federal.

H_6 = Si hay diferencia en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de-- diferente categoría de edad, hacia los Operadores-- de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Hipótesis Núm. 7.

Esta última hipótesis se refiere a las actitudes de Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel socio-económico.

Dado que en el sistema social en que vivimos imperan las clases sociales basadas en el aspecto económico; tenemos que para la clase que percibe ingresos mensuales de \$ 8,501.00 a más, la consideramos alta; a la de \$ 3,501.00 a \$ 8,500.00 como media y a la de \$ 3,500.00 a menos, como baja.....(15)

Ahora bien, al tomar en cuenta lo anterior y aunado al modo de vivir de cada clase, vemos que si la clase alta no utiliza el autobús, la media con cierta frecuencia y la baja sí; luego entonces se espera una diferencia en las actitudes hacia el Chofer por parte de estos grupos en función de la diferencia de imágenes percibidas tecnológicamente y dirigidas por clase.

Para el tratamiento estadístico de los datos, la hipótesis se plantea de la siguiente manera:

H_{07} = No hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel socio-

(15) datos tomados de una investigación fiscal de abril de 1968, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

económico, hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

H_7 = Si hay diferencia en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel socio-económico, hacia los Operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Las hipótesis antes mencionadas se plantean a un nivel de significancia de 0.05.

3.- DEFINICION DE LAS VARIABLES.

Variable Dependiente.

La variable dependiente es la que se refiere a la actitud que puede ser favorable o desfavorable hacia el Operador de autobuses urbanos del Distrito Federal; dada por los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito.

Variables Independientes.

En éste punto tenemos por un lado a los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito y por el otro las siguientes categorías:

- Sexo
- Estado Civil
- Nivel Educativo
- Edad

-Nivel Socio-económico.

Variable Control.

En la presente investigación se utiliza la técnica del-BALANCEO para el orden de aplicación de las formas A y B de la escala final del estudio que nos ocupa.

4.- MUESTREO.

Selección de la muestra.

El tipo de muestreo en el presente trabajo fué analítico y se escogieron de acuerdo al método de juicio (Cochran, 1977) 350 sujetos como muestra representativa de la población.

Ahora bien para la aplicación de la escala final de actitud, la selección al azar de Usuarios y Peatones se llevó a cabo de acuerdo a la tabla de números al azar dada por Young (1975) y para -- los Agentes de Tránsito y Automovilistas la selección fué en base al método de propósito expuesto por Cochran (1977), ver apéndice.

Características de la muestra.

Usuarios: Sujetos que en su recorrido a los diferentes puntos de actividad dentro del Distrito Federal; utilizan autobuses urbanos sin importar si la distancia a bordo de la unidad es larga o corta o si toman un sólo camión o más para-

llegar a su destino.

Peatones: Sujetos que para su movilidad dentro del Distrito Federal a sus diferentes puntos de actividad, no utilizan el autobús urbano y que mantienen una relación con el operador de autobuses urbanos a nivel de transeunte.

Automovilistas: Sujetos que para su recorrido utilizan vehículos automotores particulares de cualquier modo y tipo.

Agentes de Tránsito: Sujetos adscritos a la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal con cumplimiento de sus actividades a bordo de los vehículos automotores denominados patrullas y motocicletas, así mismo a los Agentes de esquina o semáforo.

Sexo: Hombres y Mujeres.

Estado Civil: Solteros y Casados.

Nivel Educativo: Primaria o menos.

Secundaria y
Bachillerato o más.

*Edad:	Jóvenes	Adultos	Senectud
	18 a 35 años	36 a 53 años	54 a más años

* Criterio de edad expuesto por Erik, Erikson (1970).

Nivel Socio-económico: \$ 3,500.00 \$ 3,501.00 \$ 8,501.00
 o a o
 menos \$ 8,500.00 más

Constitución de los grupos.

A continuación se muestra la orden de presentación de las escalas paralelas A y B y la forma en que se constituyeron los diferentes grupos de comparación de la muestra de investigación

	100 usuarios	100 peatones	100 automovilistas.	50 A. Tránsito.
70 hombres:	35 A B 35 B A	35 A B 35 B A	35 A B 35 B A	25 A B 25 B A
30 mujeres:	15 A B 15 B A	15 A B 15 B A	15 A B 15 B A	
	100	100	100	50

Nota: El criterio para seleccionar 70 hombres y 30 mujeres fue de acuerdo a la estadística censal de 1970, en donde se detectaron que de cada 10 personas 7 son hombres y 3 mujeres.

5.- DISEÑOS EMPLEADOS.

A) Se empleará el diseño de más de dos grupos al azar, para aquellas variables independientes tales como: Usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito; así como también para el nivel educacional, la edad y el nivel socio-económico.

B) Se utilizará un diseño de dos grupos al azar. En esta parte se tomará en cuenta el sexo y el estado civil.

C) Se empleará un diseño de correlación para las formas -

A y B.

6.- PROCEDIMIENTOS ESTADISTICOS.

- a) Rangos de Duncan; para el diseño de más de dos -- grupos al azar; tales como: Usuarios, peatones, - automovilistas, Agentes de Tránsito, nivel educa- cional, edad y nivel socio-económico.
- b) La t de Student. Por un lado para la construcción de la escala final y por el otro para el diseño - de dos grupos al azar donde se analiza el sexo y - el estado civil.
- c) Los Rangos de Spearman; para conocer la relación- de los puntajes entre las diferentes formas para- lelas (A y B) de la escala de actitud del presen- te estudio.

Rangos de Duncan.

Para la obtención de los Rangos de Duncan se tiene que - obtener la Suma de cuadrados, mediante la siguiente fórmula:

$$Sc = \sum X^2 - \frac{(\sum X)^2}{n}$$

Donde:

La $\sum X$ es la suma de los puntajes para cada uno de los gru- pos. La $\sum X^2$ es multiplicar cada puntaje al cuadrado y proceder a efec- tuar la suma. La "n" es el número de calificaciones total para cada -- grupo. La \bar{X} es la media de cada grupo.

Ahora bien después de haber obtenido la suma de cuadrados se procede a calcular la raíz cuadrada del error de varianza de los 4 grupos, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Se = \sqrt{\frac{Sc_1 + Sc_2 + Sc_3 + Sc_4}{(N_1-1) + (N_2-1) + (N_3-1) + (N_4-1)}}$$

Posteriormente se comparan los grupos entre si de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Rp = (Se) (xp) \sqrt{\frac{1}{2} \left(\frac{1}{na} + \frac{1}{nb} \right)}$$

t de Student.

La t de Student empleada para la construcción de la escala final de actitud se enunciará en la parte correspondiente a los instrumentos empleados; mientras tanto, continuaremos con el desarrollo de los procedimientos estadísticos para la comprobación de nuevas hipótesis referentes al sexo y al estado civil.

La fórmula utilizada para el estadístico t es la siguiente:

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\left(\frac{Sc_1 + Sc_2}{(n_1-1) + (n_2-1)} \right) \left(\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} \right)}}$$

Donde:

\bar{X} es la media de cada grupo.

S_c es la suma de cuadrados de cada grupo.

n es el número de sujetos.

Rangos de Spearman.

Para comprobar la correlación existente entre la forma A y la forma B de nuestras escalas paralelas de actitud se procede a utilizar la fórmula de Rangos de Spearman:

$$r_s = \frac{\sum X^2 + \sum Y^2 - \sum d^2}{2 \sqrt{\sum X^2 \sum Y^2}}$$

7.- INSTRUMENTOS EMPLEADOS.

Medición de la Actitud con la técnica de Likert.

Si recordamos en la parte final del primer capítulo, se mencionó a groso modo la medición de la actitud con el método de rangos Sumados, denominado también técnica de Rensis Likert. En éste apartado ahonderemos un poco más sobre dicha técnica ya que la medición de la actitud hacia el operador de autobuses urbanos del Distri-

to Federal está basada precisamente en ella.

Tanto en este método como en los restantes para la medición del componente afectivo de la actitud se construyen un gran número de afirmaciones, la mitad favorables y la otra mitad desfavorables hacia el objeto psicológico, éstas de acuerdo a los lineamientos que deben seguirse al construir afirmaciones para escalas de actitud (Edwards, 1957).

Como se menciona anteriormente en la técnica de Likert se utilizan los jueces y para el caso que nos ocupa se emplearon 120 personas que respondieron a cada una de las ciento cuatro afirmaciones, en función de que tan de acuerdo estaban con ellas en una de las siguientes 5 categorías:

Totalmente de acuerdo	Acuerdo	Indiferente	Desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
TA	A	I	D	TD

Ahora bien para las afirmaciones favorables las categorías recibieron los siguientes pesos:

TA	A	I	D	TD
4	3	2	1	0

Y para las afirmaciones desfavorables el peso de las categorías se invirtieron:

TD	D	I	A	TA
4	3	2	1	0

Después de la aplicación a los jueces, se obtuvo una calificación para cada uno de ellos con la suma de cada categoría marcada. - Con esta calificación los 120 jueces se ordenaron de la calificación más alta a la más baja. Posteriormente se seleccionó el 25% superior e inferior de las escalas y se aplicó para el caso presente un análisis de cada reactivo, utilizándose la t de Student con el objeto de detectar si - el reactivo fué contestado en forma significativamente diferente entre - el grupo de calificación alta y el de calificación baja.

Procedimiento de Construcción de la Escala Final.

En esta parte se escogieron aquellas afirmaciones que discriminaron bien entre los dos grupos de acuerdo a la fórmula t en el análisis de cada afirmación:

Fórmula t:

$$t = \frac{\bar{X}_A - \bar{X}_B}{\sqrt{\frac{\sum (X_A - \bar{X}_A)^2 + \sum (X_B - \bar{X}_B)^2}{n(n-1)}}$$

Donde:

$$\sum (X_A - \bar{X}_A)^2 = \sum X_A^2 - \frac{(\sum X_A)^2}{n}$$

$$\sum (X_B - \bar{X}_B)^2 = \sum X_B^2 - \frac{(\sum X_B)^2}{n}$$

De acuerdo a la fórmula se seleccionaron 26 afirmaciones; 13 favorables y 13 desfavorables hacia el objeto psicológico, éstas -- con la t más alta del total de las afirmaciones y 26 afirmaciones, 13- favorables y 13 desfavorables hacia el objeto psicológico con t más al ta de las calificaciones bajas.

12.08	6.52	11.28	6.31
9.88	7.26	9.29	7.20
9.76	6.28	9.68	6.55
9.03	7.16	8.97	7.14
9.50	5.73	9.24	5.64
8.78	7.14	8.42	6.10
9.21	5.44	9.05	5.37
7.74	6.97	7.47	7.03
8.34	5.34	8.23	5.28
6.88	6.82	6.88	6.52
7.85	5.23	7.55	5.22
6.81	6.10	6.62	7.11
7.52	5.21	7.50	5.19

Ahora bien para la distribución al azar de las 52 afirmaciones resultantes de la t antes mencionada y poder aplicarlas a la -- muestra representativa de la población, se estableció el siguiente pro cedimiento:

En una caja se colocaron las 26 afirmaciones desfavora-- bles y en otra las restantes 26 afirmaciones favorables, ambas se revol vieron y se extrajeron de cada caja, una favorable y una desfavorable, - en forma alternada hasta completar 26 afirmaciones y formar el ti-

do de escala "A", luego se extraían los otros pares de afirmaciones y pasaban a formar el tipo "B"; al finalizar se tenían 26 afirmaciones de la escala tipo "A" con 13 afirmaciones favorables y 13 afirmaciones desfavorables, y 26 afirmaciones de la escala tipo "B" con 13 favorables y 13 desfavorables, sumando así las 52 afirmaciones, componentes de la escala final de la actitud hacia el operador de autobuses urbanos del Distrito-Federal.

La escala final se dividió en tres aspectos, los cuales --
reunen las siguientes características:

a).- La escala final que se presentaba a los sujetos, constaba de 6 hojas, la primera de ellas contenía los siguientes datos:

-Título de la escala.- donde se menciona el objetivo general de aplicación del instrumento hacia el sujeto que da la actitud.

-Las instrucciones: fueron realizadas para proporcionarle información al sujeto y en las cuales se mencionaban los siguientes elementos:

- 1.- Se enunciaba hacia que persona iba dirigida la actitud del sujeto que en esos momentos contestaba.
- 2.- Se recordaba que el sujeto podía responder en 5 opciones que iban desde totalmente de acuerdo hasta totalmente en desacuerdo.
- 3.- Por último se indicaba el tipo de símbolo que el sujeto manejaría para marcar su actitud en cada afirmación (marcará con una cruz "X").

-Ejemplo: para lograr un mejor aprendizaje en el mecanismo para contestar, se empleó un indicador a manera de ejemplo (México es el país más hermoso del mundo) y la forma en que se podía cambiar la respuesta si la persona consideraba que la que había puesto era incorrecta.

-Sinónimos: como elemento de código de información se manejaron dos sinónimos (operador y camionero) para identificar el término de chofer (palabra de origen Francés para denominar conductor).

-Variables: Al final de esta hoja se manejaron 5 variables (edad, nivel educacional, sexo, ingresos mensuales y estado civil), con el objeto de utilizar estas categorías para las hipótesis del presente estudio y para los trabajos de análisis de contenido y de observación participante entre otros; datos que conforman parte de la investigación total referente a los operadores de camiones urbanos del Distrito Federal.

-Por último se mencionaba un indicador a manera de punto de observación ó atención (de vuelta a la hoja cuando se le indique).

b).- Las cuatro hojas siguientes se concretaban a la escala final de actitud con 52 afirmaciones en total, de las cuales se encontraban 13 afirmaciones por cada hoja colocadas en forma alterna de acuerdo a su favorabilidad ó desfavorabilidad hacia el objeto psicológico.

c).- La última parte que conforma la escala final se refiere a la obtención de datos que formaban un pequeño cuestionario -- con fines de ampliar la investigación de los choferes; el objetivo de éste era realizar un análisis de contenido de dos años, tomando en cuenta una muestra seleccionada al azar de todos los diarios que circulan en el Distrito Federal. El contenido de esta hoja englobaba los siguientes puntos:

- 1.- Tipo de periódico que se lee.
- 2.- Parte del periódico que se lee siempre, con alguna frecuencia y con menos frecuencia.
- 3.- Tipos de revista que se lee.
- 4.- Y por último, tipo de notas leídas de la sección de nota roja, con sus respectivas observaciones.

Nota: Ver apéndice para un mejor entendimiento y objetividad de nuestra escala de actitud.

Procedimiento de Aplicación de la Escala Final.

La forma de aplicación general a los grupos en estudio (peatones, usuarios, automovilistas y agentes de Tránsito) contiene los siguientes elementos.

- Se les explicaba en forma verbal el propósito del estudio.
- Se les hacía (motivar ó manipular) entender lo importante

que era el que ellos resolvieran la escala.

-Si la persona aceptaba resolver la escala, esta se aplicaba, en caso contrario se pedía una opinión a su negativa y se dejaba a criterio del investigador si aplicaba o no la escala.

-La persona que resolvía la escala, se le daba una explicación verbal del procedimiento cuando en ella existían dudas.

-Por último se le proporcionaba un lápiz y una tabla de registro para que le sirviera de apoyo.

Es necesario aclarar que para los usuarios, peatones y automovilistas se siguió en parte el mismo procedimiento de aplicación, -- con una ligera variante para cada grupo. El procedimiento común para estos tres grupos, fué la aplicación de la escala de actitud a las personas que por conocimiento directo ó indirecto se sabía que eran usuarios, automovilistas ó peatones; de acuerdo a la utilización frecuente de autobuses urbanos, de automóvil ó a su nula utilización del autobús respectivamente.

Ahora bién, la variante para cada uno de los grupos incluyendo a los Agentes de Tránsito es la siguiente:

1.- Usuarios: la aplicación de la escala final a este grupo se realizó hacia las personas que habían terminado su recorrido a bordo del autobús y que contaban con media hora aproximadamente para resolverla; así mismo hacia aquellas personas (pocas) que se encontraban a bordo de la unidad de transporte.

2.- Peatones: la aplicación de la escala final a este grupo de personas fué concretamente en aquellos lugares destinados generalmente al descanso y esparcimiento al aire libre, tales como jardines, parques, centros recreativos, etcétera. En contadas ocasiones se detuvo a los transeúntes de su caminar para pedirles el favor de -- realizar la escala de actitud.

3.- Automovilistas: en este grupo fué el único donde se utilizó un procedimiento divergente, el cual consistía en la aplicación de la escala a las personas conocidas de los conocidos de los investigadores y así sucesivamente, de tal forma que después de dos etapas las personas eran totalmente desconocidas para el investigador y más aún para el investigador lateral.

4.- Agentes de Tránsito.- A éste núcleo de personas y de acuerdo a su rol social inherente a una determinada estructura social de nuestro sistema; la aplicación de la escala final hacia estos sujetos se consideró "Suigeneris" ya que una compañera de investigación -- logró ser invitada por un Oficial de motocicleta y de esa manera realizó la aplicación de la escala final a los Agentes de Tránsito en grupo. Las condiciones para esta aplicación fueron las siguientes:

- Aplicación colectiva (50 agentes de tránsito).
- Un salón de la Dirección General de Policía y Tránsito para efectuar dicha aplicación.
- Fué orden superior el que los oficiales resolvieran la escala.
- El grupo estaba constituido por Agentes de semáforo, motociclistas y de patrulla.

8.- RESULTADOS.

Hipótesis No. 1:

Correlación entre la forma "A" y "B" de la escala final de actitud.

Nivel de Significancia.

Al 0.05, con 348 gl tenemos un valor de 1.96.

Prueba de significación de

rs: t= 21.61

Correlación: rs= 0.76

Hipótesis No. 2:

Actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y - Agentes de Tránsito hacia el operador de camiones urbanos del Distrito Federal.

En atención al orden de las medias: $\bar{X}_a - \bar{X}_b = 4$

GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4
X	X	X	X
AUTOMOVILISTAS	USUARIOS	AGENTES DE TRANSITO	PEATONES
$\bar{X} = 83$	85	86	87
n= 100	100	50	100
Rp= 8.06	7.40	23.4	8.06
Conclusión: $X_1 \neq X_4$; $X_1 \neq X_2$; $X_2 \neq X_3$; $X_3 \neq X_4$			

Hipótesis No. 3:

Actitudes de Usuarios, Peatones y Automovilistas de diferente Sexo, hacia el operador de camiones urbanos del Distrito Federal.

X	X
GRUPO I	GRUPO 2
HOMBRES	MUJERES
$\bar{X} = 85$	84
$n = 260$	90
$t = 0.31$	
Conclusión: $X_1 = X_2$	

Hipótesis No. 4:

Actitudes de Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente Edo. Civil hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

X	X
GRUPO I	GRUPO 2
Cesados	Solteros
$\bar{X} = 83$	86
$n = 127$	223
$t = 1.02$	
Conclusión: $X_1 = X_2$	

Hipótesis No. 5:

Actitudes de Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel educacional hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

En atención al orden de las medias tenemos: $\bar{X}_A - \bar{X}_B = 7$

X	X	X
GRUPO I	GRUPO 2	GRUPO 3
BACHILLERATO	PRIMARIA	SECUNDARIA
$\bar{X} = 83$	88	90
$n = 255$	34	61
$R_p = 7.57$	9.18	11.47
Conclusión: $X_1 \neq X_3$; $X_1 \neq X_2$; $X_2 \neq X_3$		

Hipótesis No. 6:

Actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente categoría de edad hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

En atención al orden de la media, tenemos: $\bar{X}_A - \bar{X}_B = 2$

X	X	X
GRUPO I	GRUPO 2	GRUPO 3
DE 36 A 53 AÑOS	DE 18 A 35 AÑOS	DE 54 AÑOS A MAS
$\bar{X} = 84$	85	86

n=	65	274	11
Rp=	17.15	6.23	15.5
Conclusión: $X_1 \neq X_3$; $X_1 \neq X_2$; $X_2 \neq X_3$			

Hipótesis No. 7.

Actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y -
Agentes de Tránsito de diferente nivel socio-económico, hacia el ope-
rador de camiones urbanos del Distrito Federal.

En atención a la media de cada grupo, tenemos:

$$\bar{X}_A - \bar{X}_B = 4$$

X	X	X
GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3
DE \$ 3,501.00	DE \$ 3,500.00	DE \$ 8,501.00
A	A	A
8,500.00	MENOS	MAS
$\bar{X} =$ 83	86	87
n= 145	174	31
Rp= 9.95	5.35	9.95
Conclusión: $X_1 \neq X_3$; $X_1 \neq X_2$; $X_2 \neq X_3$		

CAPITULO III.

- ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS.
- LIMITACIONES DEL ESTUDIO.
- SUGERENCIAS DE FUTURAS INVESTIGACIONES.

CAPÍTULO III.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

Hipótesis Núm. 1.

Basandonos en los resultados para esta primer hipótesis, tenemos que hay una correlación estadísticamente significativa entre los puntajes de la forma "A" y los puntajes de la forma "B" de nuestra escala final de actitud; encontrando en ella una correlación de 0.76.

Ante estos resultados tenemos que rechazar la H_0 y aceptar la H_1 que indica: que si hay correlación significativa entre la forma "A" y la forma "B" de nuestras escalas paralelas de actitud hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Lo anterior quiere decir que por un lado la escala empleada realmente mide lo que pretendemos y por el otro lado dicho instrumento reúne las condiciones necesarias para poder realizar una réplica del mismo; en otras palabras, la escala (compuesta por la forma "A" y la forma "B") para medir la actitud hacia el chofer de autobuses urbanos del Distrito Federal, con el método de Likert, fué confiable a nivel de significación de 0.05.

Hipótesis Núm. 2.

El resultado obtenido para esta segunda hipótesis referente a la actitud de Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito; indica que la calificación cayó fuera del intervalo de -3.02 a -3.02, con lo cual se procede a rechazar la H_0 y aceptar la H_2 , que di

ca: si hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los Usuarios, Peatones, Automovilistas y Agentes de Tránsito, hacia el Operador de Autobuses Urbanos del Distrito Federal.

Esta diferencia como ya se mencionó creemos que se debe principalmente al rol que desempeña cada grupo y a la interacción con más o menos frecuencia con el chofer; por otro lado se detecta que el grupo de peatones presenta la actitud más favorable que los restantes grupos; siguiéndole la de los usuarios y Agentes de Tránsito y la actitud más desfavorable de los cuatro grupos es la de los automovilistas. Esto puede explicarse de la siguiente manera:

Entre el chofer y el automovilista existe una actitud de competencia, de reto con el fin de mostrar una imagen de pericia y habilidad en el manejo del vehículo automotor. Esta imagen se da a través de las conductas sistemáticas del chofer al automovilista: cerrarle el paso al automovilista con el camión, amedrentar al automovilista acercando bruscamente la unidad y frenar de golpe, rebasar al automovilista por la derecha o izquierda indistintamente e invitarlo al reto o competencia. Este tipo de manifestaciones hacen que la actitud del automovilista hacia el chofer sea desfavorable, ya que incrementa el grado de nerviosismo en el automovilista; aceptando la competencia tanto para descargar su agresividad reprimida; como para demostrar quien realmente es el más hábil en el manejo, éste por lo general suele ganarle la carrera al camión, no así en los cerrones. Ahora bien no importando el resultado ambos terminan por insultarse utilizando el cláxon, con el acelerador o simplemente con ademanes.

En lo que se refiere a los usuarios difieren significativamente de los restantes grupos, creemos debido al desequilibrio en la estructura de personalidad que deja esta sociedad represiva; en donde el usuario absorbe en sus pensamientos; enajenado en un trabajo de rutina y pasivo ante los cambios que afectan su economía; viaja a bordo de la unidad al margen de lo que suele acontecer en el interior, desvía la mirada a través de la ventanilla para observar adustamente lo que acontece en el exterior del vehículo; ejerce mecanismos de evasión y evitación para no verse involucrado en lo que le rodea y principalmente para evitar el demandar un derecho ante el chofer; en resumen el usuario se conduce dentro del camión con temor donde reprime su agresividad.

Lo anterior hace que los usuarios tengan una actitud hacia el chofer en dos planos: en el primero existe una indiferencia total hacia el conductor moldeándose a la situación en forma algo reticente, en lo que respecta principalmente a las normas establecidas a bordo de la unidad. En un segundo plano entra en operación la actitud de temor manifestada por el usuario hacia el chofer; temor que hace que los pasajeros se muestren pasivos a las agresiones que reciben de éste; que sean desinteresados a las disposiciones dictadas por el conductor (con el objeto de lograr un mejor funcionamiento y organización dentro del vehículo) así mismo se muestran conformistas con las órdenes arbitrarias que da el chofer, sin que los usuarios demanden sus derechos o protesten por aquellas injustificadas, por ejemplo:

Conducta del Chofer:	Actitud del Usuario:
1.- Autoridad del chofer en ascensos y descensos; en recorrer-	Sumisa, dependiente y Pasiva.

al pasaje a la parte posterior,
con albuces principalmente, ---
etcétera.

2.- Conducta agresiva, injustificada
hacia un usuario en particular.

Manifestación agresiva de -
ese usuario, al tiempo que -
es reprimido por el resto -
de pasajeros; a través de -
gestos, ademanes y conductaver
bales.

3.- Manifestación actitudinal de -
que el chofer conduce a los pasa
jajeros más por favor que por-
servicio.

Actitudes de usuario de evita
rle molestias al conducto
r (minusvalía).

Es curioso que el grupo de peatones como aquellos con -
una actitud más favorable (como se muestra en los resultados de esta-
investigación) que el resto de los grupos sea el que menos interacción
tenga con el conductor. Esto puede explicarse basándonos en que el --
peatón desconoce con exactitud todas las contingencias que ocurren a-
bordo del camión, la actitud del peatón en este caso está circunscrita
a la opinión pública que impera en los grupos sociales de pertenencia
o referencia que tenga, así como de la propia percepción limitada
de imágenes que posea.

De lo anterior se deduce que el peatón percibe al operado
r de camiones como un servidor público necesario para la transportación
ción, por un lado y por el otro, da reconocimiento social al chofer -
por el tipo de labor que ejecuta manteniendo a éste con una actitud -

de respeto y admiración; donde en un momento dado puede brindarle apoyo incondicional.

En lo que se refiere al grupo de los Agentes de Tránsito, difieren del resto de los grupos principalmente por la actitud autoritaria de éste al chofer, situación que obedece a ciertos mecanismos -- que operan en forma "sui generis": el Agente de Tránsito presenta una imagen de agresivo, humillante y represivo; con la seguridad de que no será consignado por sus conductas. A pesar de esto el agente sabe que el chofer representa un elemento ideal para el acto corrupto; y por el otro lado el chofer sigue el juego, de aquí que la actitud del Agente de Tránsito y contrario a lo que pudiera pensarse el Agente de Tránsito depende del chofer, le es necesario de aquí que éste tenga la actitud más favorable que los usuarios y automovilistas. Ahora bien la actitud de oficial hacia el chofer es en términos generales complaciente y de tolerancia; donde éste remarca su jerarquía y el chofer se muestra receptivo, pasivo y con minusvalía.

Hipótesis Núm. 3.

Recordemos que el punto central para esta hipótesis son - las actitudes hacia el chofer por parte de los usuarios, peatones y automovilistas de diferente sexo.

De acuerdo a los resultados para esta hipótesis y dado -- que la calificación t cayó dentro del intervalo de -1.96 a 1.96 , se da por rechazada la H_3 y se acepta la H_0 ; la cual dice que no hay dife--rencia estadísticamente significativa en las actitudes de los usuarios, peatones y automovilistas de diferente sexo hacia los operadores de au

tobuses urbanos del Distrito Federal.

Este resultado puede deberse a que la mujer acepta al hecho de ser agredida sexualmente; sin embargo para ella no existe tal agresión, sino que es un proceso reforzante a su "ego" (Paz, 1970); al sentirse codiciadas, deseadas o gustadas por el sexo contrario, se nota que no describinan la fuente de donde procede el estímulo, puede decirse que se conduce hacia el chofer con indiferencia; así mismo, se detecta que la actitud de la mujer es más desfavorable que la del hombre, a pesar de que éste también acepta la conducta de autoridad del chofer; reconoce la función social del conductor y lo percibe en forma indiferente, empero el hecho de que la actitud es más favorable, se debe en parte a la complicidad de ambos hacia la agresión sexual de cualquiera de ellos a la mujer.

Hipótesis Núm. 4.

Dado los resultados obtenidos para esta hipótesis donde vemos que la calificación t cayó dentro del intervalo de -1.96 a 1.96 ; se procede a rechazar la H_4 y aceptar la H_{04} , la cual dice que no hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente estado civil, hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Estos resultados nos indican que lo expresado por los medios masivos de información ha influido en el sistema de acción de ambos grupos; es decir, la tecnología maneja la imagen de que el chofer es irresponsable, desobligado con su familia y mujeriego; los casados-

y solteros presentan una actitud hacia los choferes basados en esta imagen...(15); ahora bien se detectó que los solteros presentan una actitud más favorable que los casados donde dicha actitud puede deberse entre otros aspectos a la identificación de los primeros con los choferes, de acuerdo a las tres conductas que los casados "se supone" no realizan.

Hipótesis Núm. 5.

Esta quinta hipótesis referente a las actitudes de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito hacia los choferes de camiones con respecto al nivel educacional; nos dice que la calificación cayó en el área de rechazo por lo que no se acepta la H_0 y aceptamos la H_1 , que dice que si hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel educacional, hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Este resultado, aunado a que la actitud más desfavorable de los tres grupos correspondió al nivel bachillerato, la más favorable al de secundaria y siguiéndole el grupo de primaria, podemos observar que la diferencia entre los grupos está acorde con la diferencia de escolaridad; no así la favorabilidad, ya que como se mencionó el grupo de bachillerato presenta la actitud más desfavorable de los tres grupos y esto puede deberse a que la clase con mayor nivel educacional busca incrementar su posición, status, jerarquía, poder; a costa de las clases débiles, desprotegidas o marginadas como son el

(15) Este punto puede ser discutible si hacemos caso al fenómeno de la profesión que se cumple así misma; realmente los choferes son irresponsables, desobligados y mujeriegos? o así se hicieron como producto de la información.

núcleo de choferes.

Ahora bien la actitud del grupo de bachillerato que en un momento dado puede tener hacia los conductores es de una imagen de aceptación, condescendencia, protección y mejor trato (ante ellos y ante los medios masivos de información). Sin embargo la actitud es contraria, se manifiesta a través de ironía, burla, manipulación, represalias, etcétera.

Por otra parte y por desgracia este grupo posee (evidentemente) la mejor percepción de los problemas que le aquejan al chofer y por ende se da cuenta de sus fallas y debilidades; situación -- que da como base la destrucción lenta de las clases sin poder.

En lo que se refiere al grupo de primaria con una actitud más favorable que el grupo anterior y menor que el de secundaria; no alcanza a percatarse con exactitud de los problemas que tiene el conductor, debido (entre otros factores) a que su escolaridad es baja, su atención es desviada a otros propósitos o intereses y sobretodo a que este grupo puede estar sufriendo la misma serie de problemas que el chofer, de aquí que no puede hacer una labor de conciencia social.

Ahora bien esto no es obstáculo para que en el grupo de primaria ocurran algunos fenómenos que conlleven a mantener una actitud de expectación hacia la forma de vida del chofer, de sus problemas, trabajo, etcétera. Esta expectación se rompe al apoyar superficialmente al chofer. Si terceros (grupos en el poder o medios masivos de información) opinan negativamente hacia el conductor, este grupo reprende al chofer con actitud paternalista del mal proceder.

En lo que toca al grupo de secundaria como aquel que -- presenta la actitud más favorable hacia el chofer; alcanza a concientizarse de los problemas inherentes al conductor; así mismo se da cuenta de que no puede ayudar al chofer, de esto se desprende que la actitud tiende a ser de apoyo, protección y en ocasiones con índices de admiración; pero no dejando de manifestarse actitudes de connotación-lastimera.

La impotencia para que este grupo pueda hacer algo por el conductor no es porque no estén concientes de esa situación, sino por que la atención de esta clase está centrada en la forma de como elevar su nivel de vida; en otras palabras, esta clase queda bien con todos y con ninguno.

Hipótesis Núm. 6.

Esta hipótesis como se recordará se refiere a las actitudes de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito hacia el chofer de camiones, de acuerdo a la categoría de edad.

En los resultados obtenidos vemos que la calificación cae fuera del intervalo de -2.92 a 2.92 ; por lo que se procede a rechazar la H_0 y aceptar la H_6 que dice que si hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente categoría de edad, hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

Estos resultados nos indican principalmente que dentro-

del proceso de socialización y a través del tiempo promedio de existencia en el hombre; pueden presentarse diferentes cambios en las estructuras sociales imperantes; en otras palabras en el tiempo promedio de vida del hombre existen normas, valores, actitudes, etcétera. Ahora -- bien, en la actualidad se han presentado en forma marcada de dos generaciones; para nuestra investigación el grupo corresponde a una categoría de edad de 18 a 35, por lo general reciben y perciben los cambios en forma: diversa, intensa y con una frecuencia de presentación exagerada; lo anterior hace que esta población no asimile un cambio, que no alcance una adaptación a su grupo; por lo que recurre a la huida de la realidad a través de varios procesos; y la actitud que pueden tener hacia el chofer de camiones urbanos está en función del no poder captarlo o darse cuenta de la forma de vida de éste, por lo que mantiene una actitud de expectación esperando que los elementos relacionados con el conductor (que recibe de diferentes fuentes) apoyen o no lo que ha alcanzado a percibir concientemente, ya que ésta se encuentra condicionada a la expectancia de un cambio del objeto psicológico que nos ocupa.

En el grupo correspondiente de 36 a 53 años ha tenido la circunstancia de haber recibido el cambio de la generación de los años 30's, 40's; donde el sistema de valores, creencias es diferente a los cambios que actualmente se suceden; de lo anterior puede compararse a los choferes de aquel tiempo con los actuales y mantener una actitud -- desfavorable, la más desfavorable de los tres grupos; es condenatoria, reticente y hasta cierto punto de hostilidad, así mismo lo que él no -- puede lograr la adaptación rápida como las personas del grupo más joven debido al anclaje que presenta de sus valores, normas, costumbres--

y actitudes que posee.

En el grupo de 54 a más y contrario a lo que pudiera pensarse en un momento dado, de que presentara las características del grupo anterior; se dan aquellas sostenidas por varios autores que hablan del fin de la existencia, por ejemplo: Hinton en 1974, nos dice que generalmente las personas en este rango de edad empiezan a quererse a la vida, tiende a proteger a sus allegados directos, cuidan de no ser rechazados por los grupos de referencia. Ahora bien la muestra comprendida en esta edad principalmente suelen mantener una actitud hacia los choferes de minusvalía, donde por lo general son receptivos y supuestamente indiferentes a las posibles agresiones del conductor; lo anterior se incrementa por la ignorancia de información e influencia de tecnología con respecto a la muerte, dada la imagen de temor hacia ésta (Hinton, 1974). Cabe mencionar que este grupo mantiene la actitud más favorable en comparación con los otros.

Hipótesis Núm. 7.

Esta última hipótesis se refiere a la actitud de peatones, automovilistas, usuarios y Agentes de Tránsito hacia el chofer de camiones urbanos de acuerdo al nivel socio-económico.

En este punto tenemos que la calificación cae fuera del intervalo de -2.92 a 2.92; por lo que se procede a rechazar la H_0 y aceptar la H_7 , la cual dice que si hay diferencia estadísticamente significativa en las actitudes de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito de diferente nivel socio-económico, hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal.

De acuerdo a los resultados anteriores, es necesario mencionar que la clase que aquí se manejó como alta (\$ 8,501 a más), presentó la actitud más favorable de los grupos en estudio; siguiéndole el grupo correspondiente de \$ 3,500 a menos y la actitud más desfavorable de los tres grupos correspondió al grupo de \$ 3,501 a \$ 8,500; lo anterior puede explicarse de la siguiente manera:

El grupo de ingresos socioeconómicos altos nunca utiliza el autobús urbano a menos que por razones involuntarias lo haga; sin embargo y generalmente este grupo tiende a mantener una actitud hacia el chofer de orgullo (y no nada más con esta clase) donde refuerza esta característica con el beneficio a la clase desprotegida ya sea dando su opinión, manifestando su actitud o dando dádivas a este gremio; de aquí la actitud favorable que presenta. Ahora bien es importante -- mencionar que cuando un sujeto de esta clase económica aborda el autobús suele ser dependiente del chofer en cuanto a la información que -- pueda darle éste o a las normas que imperan en la unidad.

La actitud poco desfavorable correspondió a la clase de \$ 3,500 a menos, siendo esta la que con mayor frecuencia utiliza el autobús, éste depende del sistema de camiones para su transportación, le es necesario y hasta cierto punto la actitud de este grupo hacia el -- chofer es generalizada hacia el sistema que conforma el gremio choferil (unidad, monto de pasaje, rutas, etcétera). Por último el grupo correspondiente a la situación socio-económica de \$ 3,501 a \$ 8,500, es la más resentida ya que carece de reconocimiento social, sus valores y costumbres están condicionadas a la tecnología y le cuesta trabajo lle

gar a elevar su nivel de vida; de esto se deduce que la actitud hacia el chofer de camiones por parte de este grupo es la mas desfavorable, donde tiende a ejercer mecanismos de desplazamiento con respecto al chofer; es decir se queja de éste, opina en forma negativa de él, pero en realidad lo que le incomoda es el servicio en general, la falta de comodidad, lo tardado del transporte, que no pasa cuando quiere y tener que caminar para tomarlo; y a pesar de todo esto tener que abordar lo; cuando no, recurre a los peseros, taxis o metro, donde termina por ocurrirle lo mismo. De esto se deduce que este grupo tiende a generalizar a diferentes subsistemas de transportación debido a su constante frustración, desplazando su agresión hacia el operador de camiones urbanos del Distrito Federal.

LIMITACIONES DEL ESTUDIO.

Dadas las características propias de la presente investigación y como cualquier estudio de esta naturaleza en el campo de la psicología, se presentaron por un lado diversos factores que limitaron la posible generalización de los resultados obtenidos y por el otro lado se presentaron ciertas dificultades inherentes a la realización de una labor comprometida; desde los obstáculos impuestos por los permisionarios hasta las contingencias propias frente a la muestra representativa de la población.

En atención al desarrollo del presente trabajo, no se estuvo al margen de los constantes cambios acaecidos en las estructuras de la sociedad en la cual vivimos, ya que al término de la aplicación de las escalas de actitud se implantó el puesto de "mujer Agente de Tránsito", sector de la población no estudiado.

Otro elemento de limitación a un mejor desarrollo del presente trabajo fué la carente literatura de estudios específicos hacia el conductor en cualquier medio de transporte enfocado principalmente al desarrollo de las actividades laborales a bordo de la unidad de transporte, la observación de su problemática social y familiar -- que influye directamente en su personalidad.

En lo que corresponde a la selección de la muestra para la aplicación de la escala final de actitud, no se consideró el sector lumpen proletario, en primera instancia por el alto porcentaje de analfabetismo, situación que dificultaría la aplicación de la escala y fungiría como variable extraña en los resultados de la escala de actitudes ya que la personas de la muestra sabían leer y escribir.

Ahora bien, las variables extrañas que intervinieron en la aplicación de la escala final, tales como: horario, clima, espacio geográfico, etcétera; no pudieron ser controladas de manera precisa, por lo que consideramos que esto es una limitación que de una u otra manera repercutirá en los resultados.

En lo que se refiere a los resultados de la correlación no se utilizó la técnica de producto momento de Pearson, principalmente por la limitación de no tener acceso al centro de cálculo y poder manejar esta técnica, que es un poco más laboriosa en comparación con la técnica de rangos de Spearman que sirvió para tal propósito.

Por último, parte del material ya investigado fue extra

viado, lo cual trae como consecuencia una limitación que repercute -- concretamente en el tiempo, ya que se tuvo que volver a investigar.

SUGERENCIAS PARA FUTURAS INVESTIGACIONES.

Durante el desarrollo total de la presente investiga--- ción y no nadamés a ésta sino a los diferentes estudios precedentes a la misma, se detectaron bastantes problemas relacionados con el obje- to psicológico; para lo cual se enumeran aquellos dignos de investiga- ción relevantes a la realidad que nos ocupa.

a) Al ahondar en los antecedentes de transporte urbano, se encontró que varios autores (no mencionados en la bibliografía del presente trabajo) manejan la hipótesis de que anteriormente a la cultura de los Mexicanos existían indicios de transporte aéreo; aunque pa- rezca tal situación nada científico y a pesar de que no se encuentre en la historia oficial, se considera digno de ser investigado. Los da- tos encontrados en este aspecto no se mencionan en la presente inves- tigación, y no es debido a que no se considere como aporte científico, sino que dicha información nos llevaría quizá a otro estudio como el- que nos ocupa en función de la cantidad de material reportado.

b) El investigar en forma participante aquellos aspec-- tos que no se pudieron realizar por diversos factores (tiempo, remun- eración económica y la dificultad propia de ingreso al campo en esos -

aspectos), tales como: el hacerse contratar por un permisionario para conducir una unidad de transporte; en otras palabras la adquisición del empleo del chofer por la persona investigadora; lo anterior es -- con el objeto de detectar en forma exacta el tipo de organización sin dical de choferes y de permisionarios.

Así mismo la investigación participante como miembro de alguna determinada familia del chofer.

c) En lo que se refiere a las actitudes investigadas en este estudio sería importante el conocer cual es la actitud del chofer de camiones hacia los peatones, automovilistas, usuarios y Agentes de Tránsito.

d) Así mismo en el transcurso de la investigación nos encontramos con un alto porcentaje de operadores que presentan cierta dificultad motora al caminar, enfocada principalmente en la pierna izquierda, así como malestares de tipo digestivo, esto no es con el fin de buscar las causas de tales fenómenos, sino un estudio enfocado a la solución de dichos problemas con beneficio principal al conductor. lo anterior lo basamos en que tales disfunciones orgánicas del chofer se deben a la nula utilización de la pierna izquierda en 14 Hrs. de trabajo continuo.

e) Relacionado con el punto anterior sería necesario el realizar un programa ó un diseño de tipo ergonómico concretamente para mejorar los instrumentos de manejo de la unidad de transporte, es-

perando que de realizarse dicha investigación no sirva para explotar aún más al chofer sino por el contrario mejorar su condición biopsico social.

f) Dado que la actitud hacia el chofer en términos generales es negativa, sería necesario, como siguiente paso realizar un programa para el cambio de actitudes.

g) Por último, el penetrar más a fondo en el mundo circundante del chofer, no deja de ser interesante el conocer cual sería la actitud de éste hacia un determinado objeto psicológico.

CAPITULO IV.

-SUMARIO.

-CONCLUSIONES.

-APENDICE.

-BIBLIOGRAFIA.

CAPITULO IV.

S U M A R I O.

En la investigación desarrollada, los temas analizados mostraron un panorama general; principalmente en lo referente al transporte urbano, sus antecedentes, definición, las necesidades del que éste exista y la descripción del vehículo de transporte estudiado.

Por otra parte se estudió la influencia de la imagen en los objetos psicológicos, las características y la influencia de esta sobre dichos objetos psicológicos; la relación de la imagen con los sentimientos, emociones, conocimiento, conducta y actitudes.

Se expuso por supuesto y como tema principal la actitud enfocada a los conceptos, los componentes, las características, la formación, la medición y las ventajas y desventajas de los métodos para medirla.

En el presente estudio se consideró la actitud como el grado de afecto o sentimiento positivo o negativo de acuerdo a cierta disposición para responder de cierta manera hacia un objeto psicológico determinado.

En base a dicha información enfocada a lo definido por actitud, se intentó conocer aquella por parte de los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito hacia el operador de autobuses urbanos del Distrito Federal.

El tratar de estudiar cual es la actitud de usuarios,-- peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito, obedece principalmente a conocer la manera en que es percibido socialmente el operador de autobuses urbanos del Distrito Federal.

En el estudio que nos ocupa, se plantearon 7 hipótesis-- nulas con sus respectivas alternativas como posibles soluciones al -- problema planteado.

Las variables independientes que se manejaron en el estudio, fueron por un lado los usuarios, peatones, automovilistas y -- Agentes de Tránsito y por el otro las siguientes categorías: sexo, es tado civil, nivel educacional, edad y nivel socio-económico.

Se midió como variable dependiente la actitud hacia el operador de camiones urbanos del Distrito Federal, dada por los usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito.

La muestra investigada arrojó un total de 350 sujetos,-- los cuales se dividieron como se explica en el siguiente cuadro.

	Población	Escala de Jueces	Escala Final.
USUARIOS	3,000,000	30	100
PEATONES	8,000,000	30	100
AUTOMOVILISTAS	1,250,000	30	100
AGENTES DE TRANSITO	5,000	30	50

Ahora bien, a los usuarios, peatones y automovilistas -- se les clasificó en 70 hombres y 30 mujeres para cada grupo, de aquí--

se balancearon en 35 hombres con escala AB y 35 con escala BA; y para las mujeres, fueron 15 con escala AB y 15 con escala BA.

En el caso de los Agentes de Tránsito, se tomaron 50 - hombres balanceados de 25 con escala AB y 25 con escala BA.

Se consideró a los usuarios como personas que en su recorrido utilizaban con mayor frecuencia el autobús. Los peatones, como aquellos que en su recorrido no utilizaban el autobús. Los automovilistas como personas que en su recorrido utilizaban vehículos automotores particulares. Y los Agentes de Tránsito como oficiales en cumplimiento de funciones a bordo de patrullas, motocicletas o parados en esquinas.

Para medir la variable dependiente relacionada con la - actitud de la muestra seleccionada, se utilizó la escala de actitud -- tipo Likert o de Rangos Sumados.

Los procedimientos estadísticos empleados para mostrar la existencia o ausencia de significación entre los grupos fueron:

- La prueba t para dos grupos al azar.
- La prueba de Rangos de Duncan para más de dos grupos al azar.
- Y para obtener la correlación de las formas A y B de la escala final de actitud, se utilizó los Rangos de Spearman.

CONCLUSIONES.

Las conclusiones generales del estudio son las siguientes:

- A) El instrumento con que se midió la actitud de los -- usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito hacia el ope

rador de autobuses urbanos del Distrito Federal con la técnica de Rensis Likert, presentó una correlación significativa de 0.76 lo que hace que dicho instrumento sea confiable.

B) En lo que se refiere al grupo de automovilistas, su actitud es la más desfavorable en comparación con la de peatones, usuarios y Agentes de Tránsito. Dicha actitud es de invitación al reto o competencia entre automovilista y conductor de camiones; aquí el chofer es hábil para obstaculizar el paso al automovilista (situación que sucede con frecuencia) no así en la carrera, esto hace que se refuerce la actitud de rechazo por parte del automovilista el cual junto con el chofer manifiestan su aversión mutua a través de agresiones verbales, de gesticulación, con ademanes o con la utilización del claxon o acelerador del vehículo.

C) La actitud del usuario hacia el operador de camiones es más favorable que la del grupo anterior y ésta suele darse en varios niveles; primero como una indiferencia a las manifestaciones verbales del chofer en relación al pasajero en base al cumplimiento de ciertas normas a bordo de la unidad y cuando el usuario se ve obligado a ejecutar éstas lo hace en forma por demás obligada y reticente.

En segundo lugar y en forma generalizada se da una actitud de pasividad conformismo y sumisión ante las arbitrariedades del chofer (que no son normas) en este sentido el usuario se detecta con inseguridad y se conduce con temor, esto se manifiesta a través de una actitud compleja, la cual se traduce en que para el usuario la transportación es más por un favor del chofer que por un servicio.

Por último cuando un usuario protesta de manera exacerbada por las conductas del operador (ya sean o no arbitrarias); este usuario generalmente es percibido por el resto del pasaje como un sujeto

desconsiderado hacia el chofer; es en este momento cuando el público - por lo general muestra una actitud de apoyo hacia el objeto psicológico que nos ocupa.

D) Por otra parte, el grupo de Agentes de Tránsito presenta una actitud más favorable que el automovilista e igual al del - usuario y considera al chofer como un movil para cumplir con las órdenes de "recolectar" dinero extra en su servicio y éste recurre al --- igual que el chofer al acto corrupto de "la mordida"; aquí el Agente de Tránsito tiende a tolerar y ser complaciente con el conductor, sin dejar de entrever en un momento dado su imagen y actitud de autoridad, con todas las implicaciones que en principio tiene este concepto.

E) Por último el grupo de peatones es el que presenta - la actitud más favorable de los tres grupos anteriores a pesar de que existe una interacción mínima entre éstos y el chofer.

La actitud del peatón esta circunscrita a la opinión pública y a la imagen que tenga éste del conductor, lo anterior va encajinado a considerar al camionero como un servidor público necesario - para la transportación; por lo que la actitud del peatón es de respeto y admiración, donde en un momento dado puede brindarle apoyo al -- conductor.

F) Ahora bien, si consideramos a éstos grupos en sus diferentes categorías vemos que la actitud de la mujer va relacionada - directamente con las agresiones de tipo sexual de que es objeto, reforzando esta situación por lo escrito por Paz (1970), la mujer muestra una actitud de indiferencia a tales estímulos; sin embargo, así - mismo se detecta que acepta el hecho de ser agredida de esta forma - como un factor reforzante a su "ego" confirmando aquí lo dicho por -- Paz (1970).

Por otra parte el varón reconoce la labor social del -- conductor como un trabajo más y al igual que la mujer su actitud generalizada es de indiferencia; sin dejar de mostrar en ocasiones cierta complicidad con el chofer en lo referente a la agresión sexual.

G) La actitud de los solteros y casados no difiere significativamente entre sí, ya que ambos grupos en principio concuerdan con la opinión pública y consideran al chofer como irresponsable en su trabajo, desobligado con la familia y "mujeriego"; sin embargo, aunado a esto vemos que la actitud del grupo de solteros es más favorable que la de los casados, debido en parte a la identificación de éste con el chofer independientemente de que los solteros hagan o no -- las conductas que la opinión pública maneja como imagen del conductor.

H) En otro apartado, la actitud del grupo de bachillerato fué la más desfavorable. La del grupo de secundaria la más favorable y siguiéndola en este aspecto el grupo de primaria.

Los de bachillerato mantienen una actitud de ironía, -- burla, manipulación y represión. Esto es debido en parte a la posición real que juega este grupo como pertenecientes a elites en el poder y dada la información que posee de los choferes; la utiliza en -- forma negativa sin embargo ante la opinión pública manifiesta otra actitud, la cual se traduce en aceptación, condescendencia, posible protección y mejor trato, todo esto al gremio de choferes.

I) En lo que se refiere al grupo de primaria su actitud es expectante a lo que suceda en torno al chofer, apoyándolo o no de manera paternal por la imagen exaltada de éste; sin embargo el grupo de primaria sin darse cuenta vive en un momento dado los problemas por -- los que atravieza el chofer.

J) El grupo de secundaria concientiza los problemas del chofer, por lo que presenta actitudes de brindarle apoyo y protección, sin embargo no deja de manifestar lastima por las condiciones de vida del conductor. Ahora bien la actitud de ayuda que puede efectuar en un momento dado se ve desviada por la atención exacerbada de este grupo - hacia los elementos que a él le son impuestos para elevar su nivel de vida.

K) La diferencia en las actitudes del grupo correspondiente a la edad, con sus diversas categorías tiene relación con los cambios que se dan de una generación a otra; es decir:

El grupo de 36 a 53 años de edad, ha sido influenciado por la generación de los años 30's y por la actual, situación que - hace que éste grupo mantenga una actitud mas desfavorable en comparación con las otras dos categorías, de tal forma que dicho grupo se muestra hacia el chofer con una actitud condenatoria, reticente y hostil.

L) Ahora bien, el grupo de 18 a 35 años, recibe los cambios de la actual generación en forma frecuente y de manera intensa; - por lo que la adaptación es difícil, de aquí que la actitud de éste grupo hacia el chofer es de expectancia e indiferencia, esperando estímulos que apoyen o no la imagen de éste ó desviando su interés a otros estímulos, respectivamente.

M) El grupo de 54 años a más, presenta la actitud más favorable que los otros dos grupos y tiende a manifestarse minusvalorado en relación con el chofer, donde son receptivos y pasivos ante las

agresiones de éste. Así mismo y dada la imagen tecnológica del temor a la muerte; buscan aferrarse a la vida a través de manifestar una actitud favorable hacia las personas (sean éstas o no punitivas) en donde el chofer no es la excepción.

O) La actitud del grupo correspondiente al nivel socio-económico, de \$ 8,501.00 a más fué la más favorable; sin dejar entrever por otra parte una actitud de protección, dando una opinión de aléjate o proporcionando dédivas al gremio de choferes; lo anterior no es otra cosa que una actitud más compleja de donde se trata de ocultar el orgullo que éste grupo posee.

P) Ahora bien, la actitud del grupo de \$ 3,500.00 a menos va en función de la necesidad que tiene éste grupo para la transportación y de aquí la consecuente actitud de dependencia hacia el chofer y al sistema general de este gremio.

Q) El grupo de \$ 3,501.00 a \$ 8,500.00 presenta la actitud más desfavorable de los grupos anteriores, mostrando una actitud de rechazo, negación e inconformidad tanto del servicio proporcionado por el chofer como del transporte de camiones en general; sin embargo, ésto no es otra cosa que la manifestación de ciertos deseos frustrados de no poder alcanzar el nivel de vida que les proporcione las características pequeño burguesas que les impone el sistema, tratándose del transporte tienen que viajar en camiones o en otros vehículos que presentan las características que ellos rechazan, niegan o en donde se sienten inconformes.

En términos generales puede decirse por un lado que el instrumento utilizado para medir la actitud hacia el chofer de camio-

nes urbanos del Distrito Federal, es confiable. Por el otro lado y en términos globales tanto en la muestra investigada de usuarios, peatones, automovilistas y Agentes de Tránsito como en sus diferentes categorías se encuentra un 41.3 % de actitudes de rechazo, un 17.6 % de actitudes de aceptación, un 29.5 % de temor y un 11.6 % de indiferencia y expectación.

Lo anterior nos demuestra que el chofer de autobuses urbanos del Distrito Federal no es aceptado por la población (ésto se refiere a la muestra de investigación), así mismo es percibido con in diferencia a su labor y expectancia a las conductas que haga o a lo que opinen de él y por último la gente interactúa con el conductor a través de actitudes de temor.

A P E N D I C E S

MOVIMIENTO				
		POR HABILIDAD HUMANA Y NATURALEZA.	POR MAQUINA	
			GASOLINA	ELECTRICIDAD
V E H I C U L O	TERRESTRE.	BICICLETA ETC.	AUTOMOVIL AUTOBUS ETC.	METRO TROLEBUS ETC.
	MARITIMO	VELERO ETC.	BARCO ETC.	SUBMARINO ETC.
	AEREO	PLANEADOR ETC.	AVION ETC.	COHETE TELEDIRIGIDO ETC.

FIG. 1.

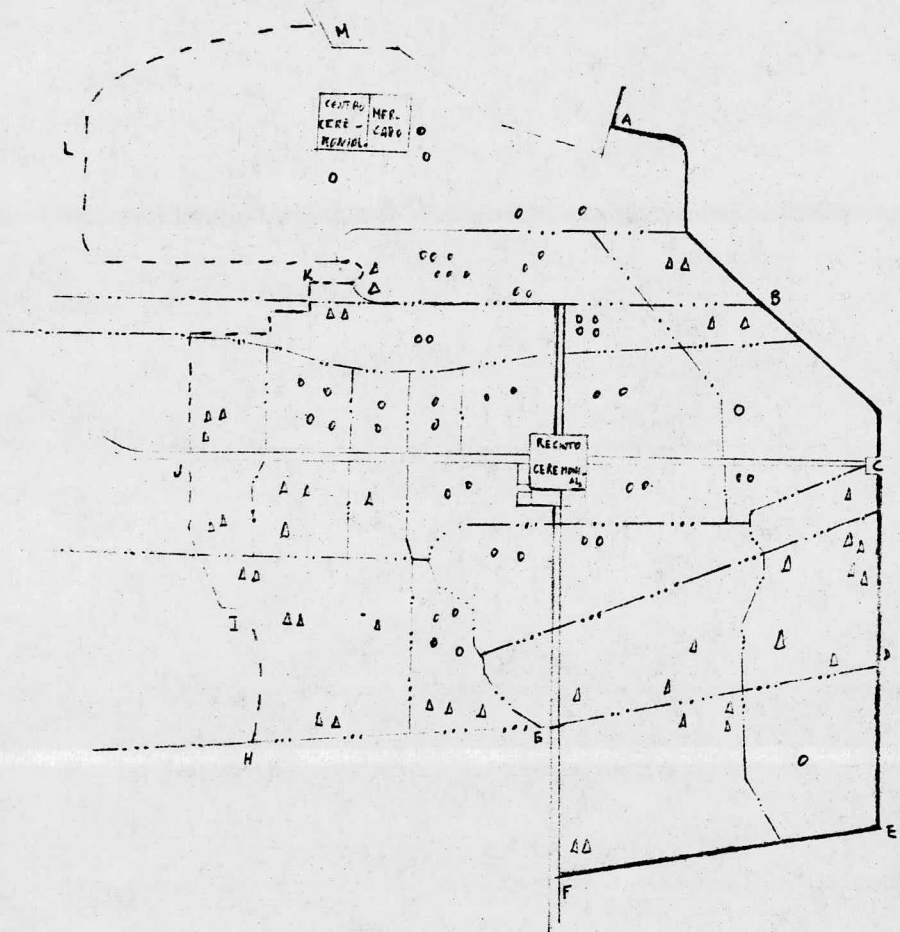


Fig. 2

- △ Sitio de Chinampe
- Sitio sin Chinampe
- Canales
- - - - Límites Aproximados
- Diques

Tenochtitlan 1519

Perímetro Letras de la A a la L.

RELACION DE RUTAS INICIALES DE DELFINES PUESTAS EN OPERACION.

RUTA 100.- ZOCALO - AUDITORIO

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 7.80 km.

GRUPO 1.- LA VILLA - CALLE DE NETZAHUALCOYOTL.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 7.65 km.

GRUPO 2.- ERMITA IZTAPALAPA - COL. AVANTE.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 5.60 km.

GRUPO 3.- SAN ANGEL - ZONA ROSA (Por Insurgentes).

15 autobuses trabajando sobre un recorrido de 9.30 km.

GRUPO 4.- CHAPULTEPEC - LA VILLA.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 10.10 km.

GRUPO 6.- GARIBALDI - TETEPILCO.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 9.50 km.

GRUPO 8.- MORAZAN - METRO CHAPULTEPEC.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 5.84 km.

GRUPO 9.- SAN ANGEL - ZONA ROSA (Por Revolución).

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 11.00 km.

GRUPO 10.- COL. GOMEZ FARIAS - JARDIN DEL ARTE.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 11.30 km.

GRUPO 11.- TETEPILCO - MIXCOAC.

16 autobuses trabajando sobre un recorrido de 9.90 km.

Via Primaria

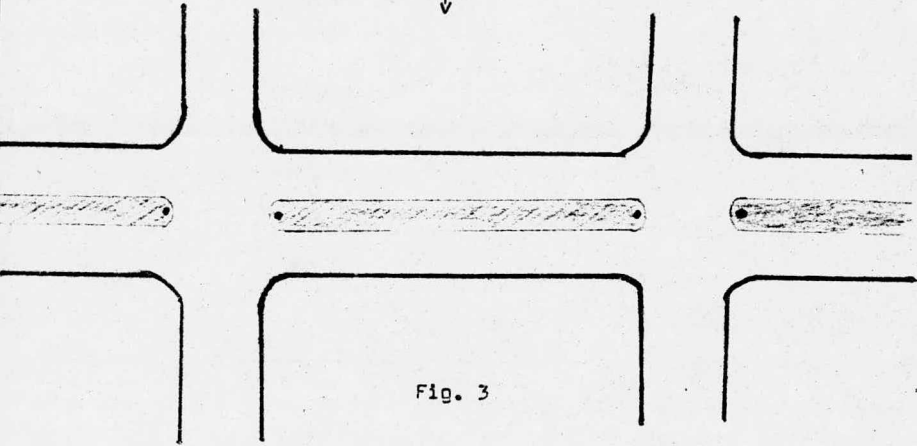


Fig. 3

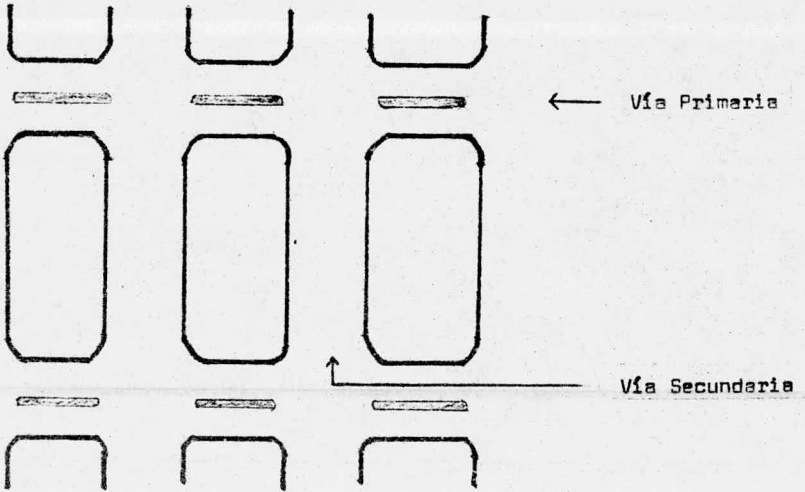
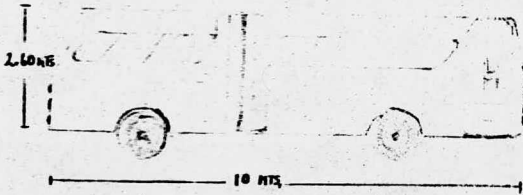
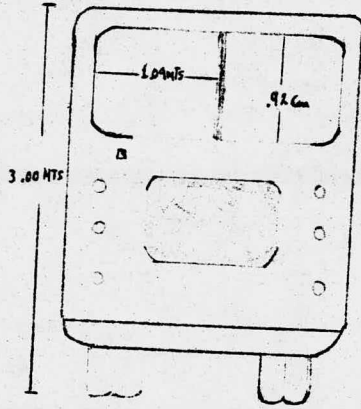
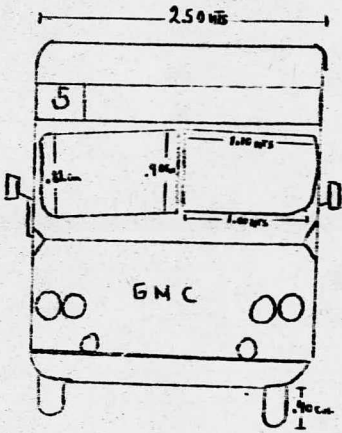
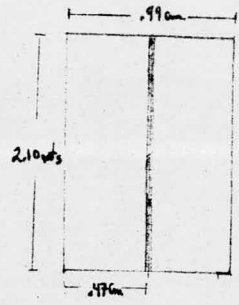
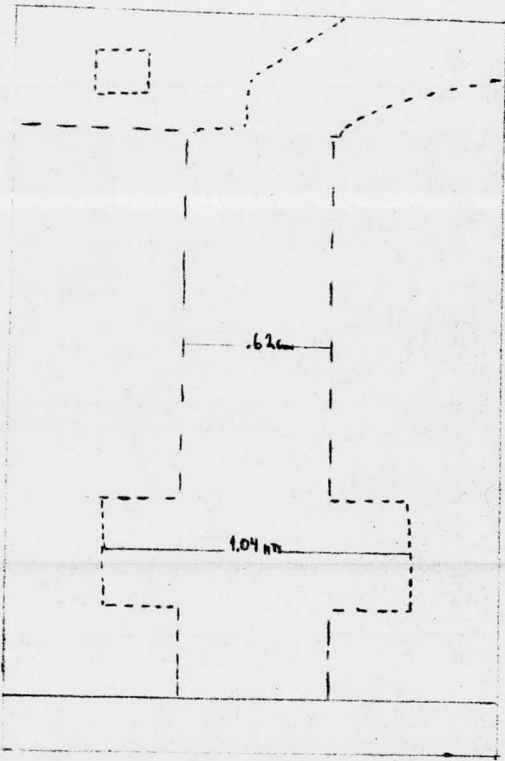
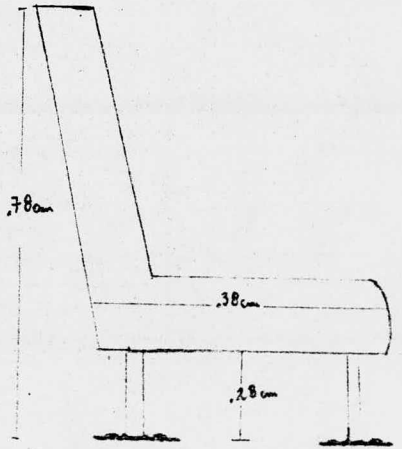
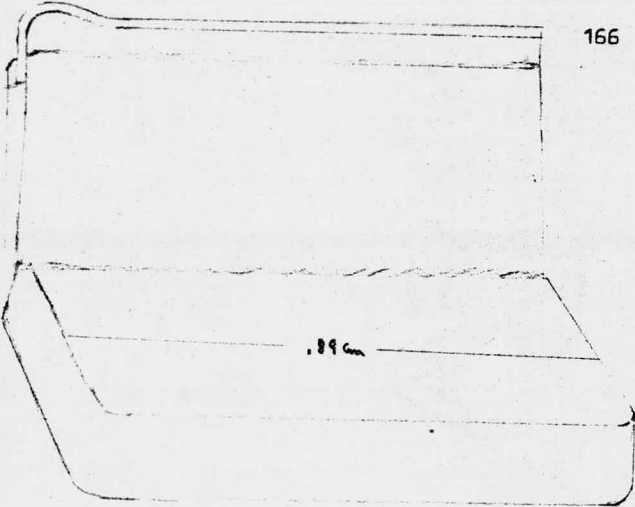


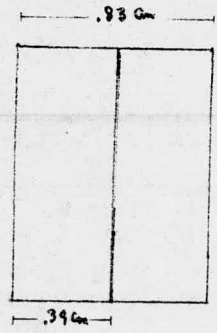
Fig. 4



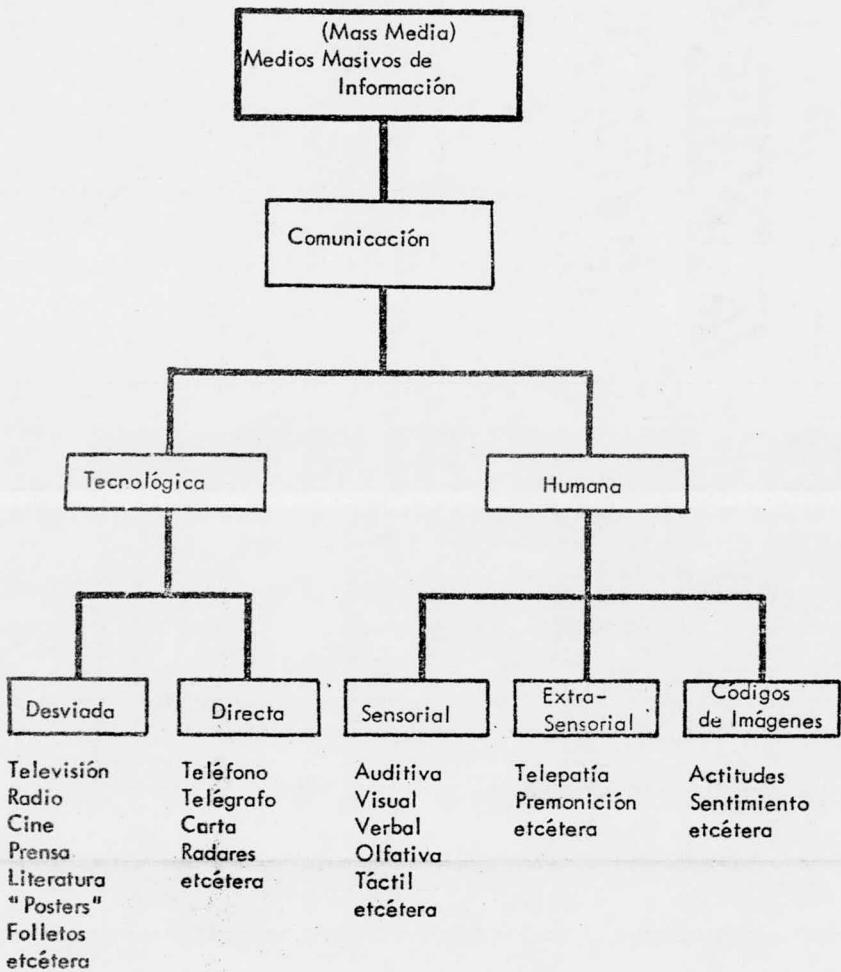
166



DZŁAWIŁY



trawer a



RUTA COLONIAS URBANAS.

De donde parte el autobús es de un llano, sin vegetación y pedregoso. Ocupa aproximadamente lo que sería el espacio de -- trescientos metros de ancho por cuatrocientos de largo. Los terrenos pertenecen a la compañía de Teléfonos de México, en donde algunos ya fraccionados se destinan a colonias residenciales, como la de los telefonistas.

Alrededor de los autobuses un grupo de trabajadores reparten volantes mimeografiados a los futuros pasajeros.

El texto afirma: "Los trabajadores despedidos de la línea Colonias Urbanas 11 de Septiembre, luchamos porque se ponga en vigencia la constitución y los derechos que de ella emanan....Para quedá a día, la represión en contra de los trabajadores se agudiza los aparatos represivos ideados por los ricos explotadores del pueblo. -- Los encargados de equilibrar la balanza explotadores-explotados, son nulificados con sobornos económicos o puestos de administración en la línea que le permite almacenar dinero en grandes cantidades por lo -- cual, la ley se convierte siempre en maniobra en contra de los humildes, por eso nos han despedido injustamente y nadie nos ampara.

Firman: Trabajadores despedidos de la Línea Colonias Urbanas".

Conversamos con un conductor, que nos dice: "Nosotros no tratamos con los permisionarios directamente, sino con la administración que ellos pusieron. Como están desfalcados, deben millones de pesos-creo-. Para salir avantes de la huelga anterior que duró ocho meses, intervino el Departamento del D.F., y para llegar a un arreglo

dieron datos falsos, porque tenían fraude de gasolina, así, de Petróleos y de Seguro Social. A nosotros nos descuentan y ellos no pagan el Seguro Social, y disponían de ese dinero. Todo para un español que es aquí el permisionario que reparte el queso.

"La administración ya no quiere arreglar los carros. De ochenta y tantos que tienen, 40 ó 50 están en el taller. Faltan refacciones, falta de todo.

"No hacen caso, a pesar de que hemos avisado al Departamento del Trabajo; pero no hacen caso. Nosotros quisiéramos que se municipalizaran.

"¿ El sindicato ?

"Ah, sí. Para qué decir que no. Ahora quiere un poco -- ayudarnos. Hemos tenido muchos sindicatos y fracasan. Bueno, no han fracasado ellos: ganan, agarran su dinero y su parte y ya. Nos dejan a nosotros solos. Y eso es si no nos corren. Han suspendido a muchos compañeros, más de quince. Han ido a las autoridades y estas dijeron entonces a los permisionarios que les dieran el trabajo como ellos -- quisieran, y aún así estos nos han dicho que no vuelven a trabajar -- los compañeros: "tenemos dispuestos 2 millones de pesos para comprar a las autoridades", nos dice el chofer al concluir la entrevista.

El pasaje aguarda anárquicamente la salida de los autobuses, también estacionados de manera arbitraria, y sólo cuando se prende el motor de uno de ellos, el pasaje lo considera como señal para ir al abordaje.

Maneja un joven de 25 a 30 años, lampiño, de rasgos indígenas, moreno amarillento, con pequeño bigote y unos cuantos pelos-

en la barbilla; delgado, más bien escualido, lo que se le acentúa por su desaliño: el cabello sin peinar, lecae sobre la frente, que de --- cuando en cuando levanta, pasándose las manos sucias con desgano. Via se un pantalón azul claro con una mezcla de arrugas y grandes manchas de aceite. En su camisa amarilla resalta únicamente el cuello ennegrecido y goteado de comida, aunque el suéter, café también muy sucio, la cubre en su mayor parte. Los zapatos negros, empolvados y sin agujetas, se ven gastados, aunque no viejos.

La adusta expresión de su rostro refleja desvelo y malhumor. Lleva los boletos en la mano izquierda, aunque maneja con los dos. Entrega los boletos y recibe el dinero con la derecha. En ocasiones deja los boletos colgados en una armella clavada en la "marimba".

Su lugar está sucio con los pedacitos de boleto que --- caen al cortarlos, pero menos que el resto de el camión, donde abundan papeles tirados, polvo y cáscaras de cacahuate. Las paredes están rayadas con figuras de corazón y nombres de supuestos enamorados; ostentan asimismo dibujos de genitales masculinos e inscripciones de -- "puto yo".

Los pasajeros que comienzan a subir, escogen lentamente un asiento de su conformidad. Al pagar su boleto, ni hablan ni miran al chofer, ni lo hacen con el resto del pasaje.

Asciende después un señor de aspecto campesino que al pagar dice: "Uno, por favor", mirando a la cara del operador, quien sin responder entrega el boleto y continúa con la vista dirigida al -

frente, sin objetivo determinado. Una anciana que trabajosamente ha viajado en el pasillo durante cuatro calles, se da cuenta de que ha equivocado su ruta. Se adelanta entonces a demandar información al chofer, quien le responde con un lacónico "No". Ella insiste en su pregunta, recibiendo por respuesta otro "No", seco, pero en tono elevado y cortante. Entonces la señora decide bajar, pidiendo nerviosamente: "¡Un momentito, espéreme un momentito!". Al chofer le molesta, pero calla; tan sólo golpea con el talonario de boletos al volante, mostrando impaciencia.

Más adelante sube una pareja vestida con indumentaria campesina. El usa sombrero de palma y chamarra de tela azul desteñida. Ella, sobre el suéter, un delantal que cubre casi todo el frente de su cuerpo; lleva una bolsa de mandado con verduras, frutas, y carne. Hablan poco y miran preocupadamente por las ventanillas las calles por donde cruza el autobús. Al bajar voltean a su alrededor como cuidándose. Descienden rápidamente, pues casi no se detiene el camión. Calles después, el chofer no hace dos paradas solicitadas por pasajeros arremolinados en las esquinas. Ahora que se detiene, no abre la puerta delantera a pesar de la insistencia de varias personas que lo solicitan y tocan la puerta. Entonces la abre, pero grita: "¡Qué escándalo...!". Los pasajeros ascienden con indiferencia, como si aquello fuera lo más natural del mundo.

Cruza el autobús las avenidas Santiago, Plutarco Elías Calles y Calzada de la Viga, habitada por clase media; después, nuevamente transita por barrios humildes. Calles de pavimento deteriorado por el uso, el tiempo y el mal trazo, camiones de carga y carros vie-

jos estacionados permanentemente, en sus aceras. Gente cubierta con -- rebozos y algunas mujeres con vestido al tobillo y trenzas. Los hom--- bres caminan con huaraches y sombreros de palma. Las casas son de madera y tabique; sobre las banquetas y calles pululan puestos de fritan--- gas. Da una vuelta el camión: para cruzar las calles de Corregidora, - Zapata, 19. de Mayo, 16 de Septiembre, Azúcar, Río de la Piedad, Gui--- llermo Prieto, Río Frío, Nicolás Bravo, Morelos y Morazán.

Ahí, suben tres muchachas atropelladamente, como en juego. Ríen y durante los cambios bruscos de velocidad, se dejan llevar - por la inercia. Trabajan en algún taller o fábrica cercana, según se - colige de su conversación:

"-Oye, cuando saliste de la fábrica de vacaciones, ¿donde fuiste?.

"-Me fui a Acapulco.

"-Ha de haber harto calor, ¿verdad tú?.

"-Sí, y peor cuando vas sola.

"-No me digas que te fuistes sola!

"-Pues ¿con quién quieres que me fuera?

"-Pues ¿con quién ha de ser?, si al Jorge ni lo ví toda- la semana.

"-Pues no lo viste, porque a lo mejor no estaba.

"-Casualidadesss, ¿verdaddd...?

"-¿Y tú, loca, a dónde...?

"-¿Yo?, a ninguna parte.

"-¿Por qué?

"-Por mensa, de estar esperando a tu hermano y el baboso no vino.

"-No friegues, mana.

"-¡Oh!.....pos si ya sabes que nos llevamos así.

"-Bueno.....ay nos vimos".

Al bajar, una de las dialogantes, la que se queda, llama la atención a la otra amiga, que distraída lee una fotonovela, para decirle: "¡Cuidado tú, con la "raya", no te la vayan a sacar de la bolsa!".

Los pasajeros hombres les miran con insistencia las ---piernas, sobre todo en los momentos que se mueven o ríen, esperando -que el vestido se les levante más de lo usual. Destaca entre los ob--servadores, un muchacho gordo y alto, sucio, vestido de negro, al que ellas no toman en cuenta.

Asciende después una pareja que permanece de pie cerca del chofer. El joven oculta su mirada con lentes negras y sus pala---bras se distorsionan por el palillo que sostiene permanentemente en -la boca. El traje oscuro contrasta con los zapatos de colores combi--nados blanco y negro. Completa el atuendo un pañuelo en la bolsa de -la solapa izquierda y un peinado de copete grande y envaselinado. En la muñeca de la mano derecha, con que se sostiene del tubo horizontal, luce una esclava de plata, adornada con águilas y letras iniciales de algún nombre. Su compañera viste pantalón a rayas y zapatos dorados;-excesivo maquillaje. Conversan en voz baja y ríen cuando él le pellizca el cuerpo. Ella responde con algún codazo hasta que bajan del auto bús en silencio y sin mirar a su alrededor.

El camión continúa su intermitente ruta: Cecilio --Robelo, el Hospital de Balbuena del D. D. F., el Cuartel de Po

licia, las calles Emilio Carranza, Norte 25, todas ellas con los semáforos descompuestos, lo que permite su cruce rápido.

Alcanza un motociclista de Tránsito al camión, señalando al chofer que detenga la marcha. Este desciende del autobús para -- caminar en dirección a la motocicleta, estacionada atrás del camión.

En el trayecto espeta: "¡Ya me ch...., este c.....!". Antes ha tomado de entre los billetes de la marimba, diez pesos que -- entrega al agente, para que le permita proseguir la marcha.

Un pasajero de pie se agacha para presenciar la tran--- sacción, entre el representante de la ley y el chofer, y aprovecha la posición para observar con disimulo las piernas de una joven, cuyo -- acompañante acaricia. Ella lo abraza y besa, permitiendo a propósito que su falda se suba lo más posible. Mientras, se desenvuelve más que una conversación un monólogo de la muchacha: "¿Te acuerdas del p..... de Juan?... Ya lo acordieron.... ¡que bueno, me caía regordal.... Y su p..... hermano.... el que se dio un entre con los tabachinas, ¿te acuerdas?...".

El no habla casi; parece que ni la escucha; le interesa más recorrerle con sus manos las piernas y el abultado estómago. La -- gente los mira con atención; pero él, inexpresivo e indiferente, continúa el manoseo.

Cuando el resto de los pasajeros centran en la pareja -- su interés, e incluso los que leen abandonan sus periódicos deporti-- vos para el efecto, el acompañante de la chica coloca el bolso de és-- ta encima de sus muslos para continuar su tarea. El señor que suele --

agarchase, ahora lo hace con el pretexto de buscar el nombre de una calle.

De todas maneras a la pareja deja de interesarle lo que ocurre a su alrededor.

Están ahí los albañiles con botes de pintura y bultos diversos, y otros jóvenes que leen una mininovela de terror y conversan. Todos ellos prestan ahora abierta atención a los enamorados, sin que nadie haga comentarios al respecto, ni intercambien siquiera miradas.

Suben siete pasajeros y cuando los últimos apenas han puesto el pie en el estribo, el camión inicia la marcha. Todos pagan sin hablar ni mirar al chofer. Al mismo tiempo bajan pasajeros por delante, en silencio.

En la esquina, un grupo de posibles pasajeros pregunta algo sobre la ruta, sin recibir ninguna respuesta del chofer, hasta que un hombre le interroga algo desde abajo: "Dye, mano, ¿hasta dónde da vuelta?...". Entonces contesta secamente: "¡Más adelante!".

La gente espera el camión abajo de la banqueta, preparada para subir rápido, como si de antemano advirtiera que al chofer le disgusta hacer la parada.

Un anciano se acerca para inquirir: "¿Es Cuitlehuac?".- A lo que el chofer responde afirmativamente con un movimiento de cabeza; en cambio, no hace parada a una señora que le demanda desde la banqueta de enfrente. En la siguiente esquina suben apresuradamente varias personas, a pesar de que una de ellas porta varios tubos, que solicita permiso para colocar adelante. El chofer accede moviendo na-

da más la cabeza. Su atención se dirige a la contabilidad de los billetes reunidos, mientras deja escapar entre los labios algunas expresiones balbucientes para sí mismo.

Las paradas no les hace bien. Si son hombres, apenas si espera a que medio bajen, para volver a arrancar. Su expresión ahora es de aburrimiento, más no de enojo. Empieza a bostezar y se restriegga los ojos; masca los pedacitos de boletos pegados en el talonario y se reacomoda en el asiento.

Visiblemente molesto, utiliza el sonido del freno de aire para mostrar su malestar a los choferes de vehículos de adelante, que le obstaculizan el paso. Cuando lo intenta por segunda vez, lanza los sonidos clave característicos de una mentada de madre, usualmente utilizados para agredir.

El pasaje se concentra alrededor del chofer, quien tiene que insistir para que los usuarios se muevan hacia atrás.

Varias veces lo repite: unas como súplica y otras como orden. Enfadado particulariza la exigencia con un señor que viaja en el estribo y que en lugar de intentar adentrarse, se coloca junto al chofer, casi sobre la marimba.

"-¿Por qué a mí nomás me dice?... ¡Cómo si tuviera otro piso, p.....!".

"-¡Por qué!...¿quiere que me lo suba a las piernas?"--- responde, indignado e irónico, el chofer, aunque sin mirarlo.

Se retira un poco el pasajero para decirle:

"-¿Por qué no subes a tu madre, g.....".

"-¿Madre?... Im..... la que te voy a poner!",-responde el chofer, deteniendo de inmediato el autobús.

El pasaje no interviene; observa, callado. Los demás automovilistas tocan el claxon con insistencia, y un agente de Tránsito le señala que avance. El chofer atiende la orden de reiniciar la marcha, mientras el pasajero, caminando hacia el centro del autobús, murmura consigo mismo, para justificar su actitud: "Pá qué pelearme.. .Le pego...Pobre j.....Quería agarrar su barco...".

Calles adelante, en una esquina, un pequeño vendedor de chicles, se adelanta a la puerta y dice: "¿Me da permiso?", mostrando su caja. Ante la indiferencia del chofer, reitera la petición, pero -aquél a la vez que le cierra la puerta, murmura: "No ch....., C..... cito".

El recorrido del autobús continúa por Norte 25, en donde una hilera de vendedores ofrecen ropa a la orilla de la banqueta.- Cruza la avenida Puerto Aéreo a gran velocidad, aprovechando a esa altura lo fluido del tránsito. Se detiene, sin embargo, frente a un automóvil chocado que obstruye la circulación. Los camiones y demás vehículos se ven obligados a rodear la calle sobre el camellón. Nadie dirige el tránsito, por lo que rápidamente se produce gran confusión y desorden. Las bocinas de los vehículos se alternan con el intento de ganar el paso a los demás automovilistas, obstruyéndose mutuamente la circulación.

En el interior del autobús el calor se vuelve sofocante, debido a que la inmovilidad y el lento recorrido actual interrumpe la entrada de aire. No obstante, dos albañiles llevan puestas sus chama-

rras de drill, estilo beisbolista, cerradas hasta el cuello.

Van manchados de cal, uno de ellos tiene sombrero de -- palma amarilla, y el otro un gorro de estambre rojo, con una borla -- blanca; van de pie junto a sus petacas y botes; mientras uno juega -- con el asa de uno de ellos, el otro lee una mininovela de terror.

Más adelante, el camión recorre las avenidas del Peñón-- y las de Africa y Marruecos. Las calles estan sucias y los niños juegan en ellas.

Al acercarse a la puerta, en una de estas esquinas, una señora pide la parada infructuosamente. En su afán de tirar del cor-- dón del timbre, descuida su bolsa de polietileno, que se entrea bre, - mostrando un monedero de plástico. Al abrirse la puerta, un hombre de unos 50 años, delgado y alto, vestido de playera, extrae rápidamente el monedero y baja corriendo. Sorprendida, la señora grita: "¡Ay...ay ...! ¡Ya me robó!..." y revisa su bolsa nerviosamente, mientras des-- ciende del autobús y llega a la banqueta, donde sigue con la mirada - el posible recorrido del ratero.

En el camión se escuchan algunos comentarios, y las per-- sonas vecinas a la puerta repiten una y otra vez el acontecimiento.

En la avenida Canal del Norte, la lentitud y desorgani-- zación del tránsito desespera al chofer, quien utiliza a menudo el so-- nido del freno en sustitución de la bocina. Insta a los automovilis-- tas a incrementar la velocidad... Cuando sube su relevo le dice:

"-Quihubo, g... A la otra me alcanzas al regreso...".

El relevo se disculpa: "-Llegué cuando acababas de pa--

sar...

"-Ni m...., ya van varias veces que me la haces; ya an
do bien j.....".

El otro se limpia los dientes con un palillo y contesta
escuetamente:

"-No m....."

El chofer termina de contar el dinero, antes de entre--
gar el volante al recién llegado, diciéndole: "Orale...Ahí está..."

Al tomar la dirección del vehículo, el nuevo conductor--
acomoda algo de cambio en la marimba, tira un pedazo de palillo mien--
tras juega con la parte restante entre los dientes. Ve el número de -
boletos del talonario y dice al mismo tiempo.

"-No, pues me dijo el Perro que te alcanzara por la Mo
tezuma, y yo le dije a las 8.30 está bien, y me vine desde el Cine Az
teca y resultó que venías adelantado".

La única respuesta del primer chofer, al bajarse, cuan--
do todavía va en movimiento el autobús, es: "-Ai nos vemos mañana en--
la Moctezuma..."

El nuevo chofer viste camisa, pantalón y calcetines azu
les; mocasines cafés, recién boleados; todo bastante usado, pero lim--
pio.

Es de complexión robusta, cabello negro y quebrado, de--
piel blanca, con un bigote fino sobre los labios delgados. Usa las --
mangas de la camisa dobladas hasta arriba del codo, mostrando en la -
muñeca izquierda un reloj con extensible dorado.

A diferencia del anterior, es amable con los pasajeros: les responde de buen modo y hasta les informa con detalle la ruta del camión.

Desde la banqueta, una señora le interroga:

"-Sigue hasta Tacubaya, ¿verdad... ¿o pasa por aquí?"

El chofer contesta: "-Sí, si voy, aunque por Cuitlahuac!"

Se llega a la calle de Inguarán, donde suben varios pasajeros con bultos y huacales, que dejan en el piso, alrededor del -- chofer. Se niegan a pasar más a atrás por la carga que llevan, sentán dose cerca del conductor, quien acepta su colocación.

De todas maneras se pierde tiempo en el ascenso de bultos y se desaprovechan varios "sigas" del semáforo, que desesperan a un pasajero de atrás del autobús, desde donde golpea la lámina del te cho para apresurar la marcha.

El recorrido continúa pausado por las vendimias de la - calle, donde se expende ropa, frutas y verduras. Después de pasar Excélsior, cruza Buen Tono.

Nuevos pasajeros ascienden constantemente, recorriendo el pasillo del autobús con dificultad, no sólo por la cantidad de per sonas, sino por los bultos en el piso. En la banca lateral de atrás, - se desocupa un asiento, que dos señores aspiran a ganar, pese a las - dificultades en el camino. Cuando uno lo obtiene casi a la par que el otro, sonríe con satisfacción.

Humillado el que permanece de pie, se arregla el saco, - nervioso; impulsa la rodilla con cierta dureza, contra su rival, pe-- gándose contra el asiento, ya que el otro se recorre para eludir el -

golpe, y al hacerlo voltea para atraer la atención del pasaje y exhibir la desesperación fallida del que va de pie. Este, sin esperar más, lanza un segundo golpe al rostro con el puño cerrado. La cabeza del -- que va sentado rebota con fuerza contra el cristal de la ventanilla; - pero una vez recuperado del impacto, se quita la chamarra y se incorpora para arremeter en forma violenta contra su agresor en una ya franca contienda de box.

Los pasajeros se corren de un lado a otro, haciendoles - campo, sin impedir nadie la pelea. Una señora grita al chofer que se - detenga para que suban unos policías que están parados en una esquina, pero aquél no le hace caso. Insiste con voz más fuerte, haciendoles señas a los propios policías, lo que obliga al chofer a detener la marcha, para que asciendan.

El individuo del traje, que se encuentra mucho más golpeado que el de la chamarra, rápidamente muestra un billete envuelto - en sus credenciales al policía y acusa de agresión y ofensas al rival. El grupo desciende frente a una patrulla, donde continúa la discusión. A pesar de que el camión sigue su marcha, se logra ver como suben únicamente a la patrulla al que viste de chamarra, mientras el otro cruza la calle para entrar a una tienda de abarrotes de la esquina.

Entre el pasaje se crea una atmósfera de estupor y angustia. Se miran con un leve gesto que intenta ser una sonrisa pero se diluye en un constante movimiento horizontal de la cabeza. Se encogen de hombros y algunos giran con nerviosismo en el mismo sitio.

"Sí, a mi casi me tira para abajo...", dice una señora - parada junto a la puerta.

Más allá alguien comenta: "¡Qué m.....le acomodó al-
ruco ese!".

Se cruza la Colonia Industrial por varias calles en las que constantemente da vuelta el camión: Basilio Romo, Real del Monte, Robles Domínguez, para llegar a la avenida de los Insurgentes. El chofer lleva encendido el radio de una emisora de música tropical. Acompaña el ritmo con un pelillo entre los labios. Cuando llegan a los --
anuncios juega con la boca: unas veces la abre como para decir "O", y en otras ocasiones mueve la lengua hacia la mejilla mostrándola como si llevara un dulce.

En un alto toma el tarjetón del carro, lo firma, lo revisa y lo guarda. Saluda con indiferencia a otros choferes de la misma línea, manteniendo el ritmo de la música.

En los siguientes altos de semáforo se alisa el bigote--
tarareando la canción transmitida, lo mismo que hace al rascarse la --
oreja.

Asciende una joven con un niño en sus brazos y una bolsa de pañales que le impiden pagar su pasaje. Un muchacho le cede el asien--
to, llevándola hasta el mismo del brazo. Instalada, vuelve al chofer--
para entregar el dinero del pasaje, quien al recibirlo le acaricia la -
mano. Sonrojada pero en silencio vuelve a sentarse. Junto a ella se colo--
ca un par de jóvenes sbrzados. El balanceo del camión les provoca rego--
cijo hasta que en una frenada brusca, la muchacha, que no va detenida--
de la barra sino de su amigo, deja caer unos paquetes sobre la señora. El de encima es una caja de toallas sanitarias marca kotex. Al advertir--
lo, la señora la cubre con pañales limpios a la vez que ofrece a la -

muchacha: "Aquí, aquí se los llevo..."

Un pasajero, al bajar por la puerta delantera, pone el boleto encima de la marimba, en ademán de favorecer al chofer con su posible reutilización, pero éste, con brusquedad, lo arroja al suelo, mostrándose ofendido. El pasajero voltea hasta llegar a la banqueta - en espera del agradecimiento del chofer, quien para entonces ha retomado el ritmo de la música.

Al presenciar los últimos acontecimientos, una niña comenta son sorna:

"-Mira; mamá, ése es el conejo Blas.

"-¿Por qué, hija? Cállate!

"-Allí dice, en la calcomanía esa: A dónde vas, conejo- Blas, la bajada es por atrás..." Simultáneamente dos muchachos que viajan junto a ellas, intercambian "miradas de inteligencia", por interpretar lo dicho por la niña como un albur.

A lo largo de la Avenida Cuitláhuac se extienden multitud de comercios de refacciones, tiapalerías, cerrajerías y bebidas.- En el camellón pasta un hato de vacas sucias y flacas. Un grupo de niños juegan entre ellas.

Aparecen tres jóvenes con libros bajo el brazo, que corren en dirección del autobús para abordarlo. Nerviosos, llegan al -- pescante y desde ahí hacen esfuerzos por introducirse y pasar desapercibidos para otro grupo de jóvenes que amenazadoramente vienen tras ellos.

El chofer se ve desconcertado con la presencia de estos

10 ó 15 jóvenes que lo obligan a detener el autobús y a cerrar la --- puerta de atrás, y le exigen entregar el dinero: para intimidar muestran navajas y pequeños tubos. Entre el pasaje se escuchan murmullos y un joven que intenta bajarse es golpeado rápidamente. Los tres mu--- chachos que hufan de los ahora asaltantes permanecen pálidos junto al asiento del chofer, mientras les arrebatan a uno su reloj y a los --- otros su dinero.

Reúnen en pocos minutos varias bolsas de mujer, carte--- ras y un pañuelo anudado. Llevan unos anteojos y un osito de peluche--- envuelto para regalo en papel de celofán.

Grave silencio y expectación se ha producido en el auto--- bús. De improviso uno de ellos grita: "Ya van", indicando la salida - abrupta del grupo, que corre atropelladamente entre el pasaje. Dejan--- una cauda de golpes y rasguños y mayor terror aún entre los agredidos.

El chofer de un manotazo apaga el radio y exclama: "¡e--- tra j....! ¡Qué p..... cabulas, hijos de su ch.....". Dos calles--- adelante vuelve a hablar: "El que quiera bajarse, úrale: ya no paro - hasta la terminal...".

A dos calles siguientes se llega, efectivamente, al fi--- nal de la ruta, junto a la empresa H. Steele.

Mientras el pasaje desciende presuroso con la idea de - alejarse del autobús, tres señores instan al chofer a ir a la Delega--- ción, a declarar lo acontecido.

Después de informar aquél al despachador lo ocurrido, -

se hace acompañar por dos amigos de trabajo para dirigirse a la Delegación.

Los pasajeros, tres de los investigadores y los choferes, llegamos por fin a la decimacuarta Delegación, ubicada en la Plaza Cívica de Atzacapotzalco. Las oficinas atestadas de gente, impiden hacer declaraciones; se aguarda una hora el turno que supuestamente corresponde. Sin embargo, al solicitar atención, los empleados permanecen indiferentes. Un momento después, un empleado informa que están ocupados, que es necesario esperar más tiempo.

Malhumorado, uno de los pasajeros, abandona las oficinas y provoca entre los demás quejosos una nueva solicitud de atención, que se acepta momentáneamente para aminorar el malestar. Entonces un empleado escucha el problema, pero evade la responsabilidad de recibir oficialmente la queja, delegando la tarea en otro funcionario, quien a su vez hace lo mismo. Al fin ha transcurrido otramedia hora sin poder levantar el acta.

No obstante, resulta evidente que algunas personas llegan a tratar asuntos y después de saludarse fraternalmente con los empleados o identificarse como personas de importancia, reciben inmediatamente atención.

Uno de los choferes comenta: "Ora sí que estamos . Encima de robados, tenemos que dar mordida para que nos atiendan. Me acaban de decir que aquella vieja cobra 10 pesos por tomar declaraciones".

Finalmente se logra levantar el acta del robo, que según

declaraciones del chofer, en la misma semana le había ocurrido dos ve
ces.

Como podemos observar las diversas conductas que se suceden a bordo de la unidad de transporte, obedecen a la influencia -- que tiene la imagen del objeto psicológico (chofer) sobre los factores psicológicos internos de los usuarios, peatones, futuros pasajeros, automovilistas y otros choferes.

ESCALA PARA MEDIR LA ACTITUD QUE SE TIENE HACIA EL CHOFER DE AUTOBUSES
URBANOS DEL DISTRITO FEDERAL.

I N S T R U C C I O N E S:

Estamos realizando un estudio para saber cuál es la acti
tud, que se tiene hacia el chofer* de autobuses urbanos. Más adelante-
encontrará una serie de afirmaciones compuestas de cinco intervalos, -
alternativas u opciones que van desde Totalmente de Acuerdo (TA.) has-
ta Totalmente en Desacuerdo (TD.). Usted tan sólo marcará con una cruz
el intervalo (X), donde considere, se encuentra su acuerdo.

E J E M P L O:

México es el país más hermoso del mundo.

TA.	A	I	D	TD.
-----	---	---	---	-----

Lea cuidadosamente, y si hubiera necesidad de cambiar su
respuesta, hágalo encerrando en un círculo la que desee nulificar:

_____ X _____ (X) _____
nulficada

*CHOFER (ES)= OPERADOR (ES)= CAMIONERO (S).

EDAD:

ESCOLARIDAD:

SEXO:

INGRESOS MENSUALES:

ESTADO CIVIL:

De vuelta a la hoja cuando se le indique.

* Los operadores no respetan las señales de tránsito.

TD	D	I	A	TA
Por el sistema de pago los choferes son obligados a correr.				

TA	A	I	D	TD
Los camioneros avientan el carro a los peatones.				

TD	D	I	A	TA
* Los choferes de camiones esperan a que baje todo el pasaje.				

TA	A	I	D	TD
Un chofer de camión es un asesino con licencia.				

TD	D	I	A	TA
Los choferes son objeto de admiración.				

TA	A	I	D	TD
Los choferes son abusivos.				

TD	D	I	A	TA
Los choferes de camiones son decentes.				

TA	A	I	D	TD
* Los choferes de camiones le gritan a los pasajeros.				

TD	D	I	A	TA
Hay una gran devoción de los choferes por su trabajo.				

TA	A	I	D	TD
* El chofer carga al pasaje como si fueran animales.				

TD	D	I	A	TA
La preocupación de los choferes por el pasaje es exagerada.				

TA	A	I	D	TD
Los choferes son unos desalmados.				

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

La labor social de los choferes es un ejemplo a seguir.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 * Cuando uno pregunta al chofer éste responde de mal humor.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 * Los operadores de autobuses urbanos son los mejores conductores de la ciudad de México.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 Los operadores de camiones son los máximos culpables de los accidentes.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 La responsabilidad de los choferes es una de sus virtudes.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 * Los choferes usan el claxon con el fin de molestar.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 * Los operadores de autobuses urbanos están capacitados para manejar.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 El chofer ha hecho del camión un lugar hostil.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 * El chofer se preocupa por servir adecuadamente al usuario.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 * Los choferes del Distrito Federal son unos irresponsables.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 Los choferes de camiones son alegres.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 Los choferes están en combinación con los carteristas.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 A los operadores de autobuses les gusta su trabajo.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD

† Los choferes se sienten los reyes del camión.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 × El chofer de autobús es comprensivo con el público.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 † A la bajada los choferes prácticamente arrojan al pasaje.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 Los operadores de autobuses obedecen las señales de tránsito.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 Los choferes de camionetas tienen mal carácter.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 Los choferes de autobuses respetan a la mujer.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 El chofer es un desobligado con su familia.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 Los choferes de camiones respetan el reglamento de Tránsito.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 Los choferes son unos sujetos indeseables.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 Los choferes de camiones son víctimas de los agentes de tránsito.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 × Los choferes son agresivos con el pasaje.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA
 Debemos brindar nuestro apoyo a los choferes.

_____ TA _____ A _____ I _____ D _____ TD
 Los choferes en el autobús sólo buscan la forma de ver las piernas a las mujeres.

_____ TD _____ D _____ I _____ A _____ TA

X Los choferes de autobuses son manejados por sus líderes.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

Frenar en forma brusca es común en el chofer.

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

Los choferes irradian simpatía.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

A los choferes les gusta echar carreras con otros vehículos.

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

Los choferes de camiones urbanos son atentos.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

Los choferes son unos déspotas.

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

El chofer es un digno representante del servicio público.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

Son los choferes de camiones los que más accidentes ocasionan.

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

X Los choferes de camiones se quedan callados cuando los insultan.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

Los choferes se quedan con el vuelto del pasaje.

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

Los choferes de camiones controlan sus impulsos.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

A los choferes lo único que les interesa es echar carreras.

TD	D	I	A	TA
----	---	---	---	----

Los choferes tienen una gran experiencia en su trabajo.

TA	A	I	D	TD
----	---	---	---	----

CUESTIONARIO.

1.- Habitualmente lee un periódico? si () no ()

2.- Cuál periódico? _____

3.- Qué parte del periódico lee siempre?

a) Política Nacional () d) Sociales ()

b) Política Internacional. () e) Deportes ()

c) Editoriales () f) Nota Roja ()

4.- Qué parte del periódico lee con alguna frecuencia?

a) Política Nacional () d) Sociales ()

b) Política Internacional () e) Deportes ()

c) Editoriales () f) Nota Roja ()

5.- Qué parte del periódico lee menos?

a) Política Nacional () d) Sociales ()

b) Política Internacional () e) Deportes ()

c) Editoriales () f) Nota Roja ()

6.- Lee revistas? si () no ()

7.- Cuáles? _____

8.- Si ha leído alguna vez la nota roja, que lee de ella?

a) Crímenes ()

b) Tráfico de drogas ()

c) Incendios ()

d) Asaltos () de que tipo _____

e) Robos () de que tipo _____

f) Accidentes () de que tipo _____

g) Otros () _____

Observaciones: _____

MUESTRA REPRESENTATIVA DE LA POBLACION.

	*POBLACION	MUESTRA
USUARIOS	3,000,000	100
PEATONES	8,000,000	100
AUTOMOVILISTAS	1,000,000	100
A. DE TRANSITO	5,000	50

*Datos del compendio estadístico del transporte en el Distrito Federal, 1972.

TABLA DE NUMEROS AL AZAR DADA POR YOUNG (1975).

20766	04151	49827	64045	53054
11492	99978	14036	59918	43871
35333	11830	77180	37635	99444
40152	87570	87123	45061	67635
98812	00062	16728	55060	21308
09179	47170	63859	65495	58328
94115	51758	51379	99229	01559
01484	61689	27153	04128	98863

Tanto para los usuarios como para los peatones se les asignaba el número de la primera columna del lado izquierdo más una unidad, por ejemplo: se contaban 2 sujetos y al 30 se le aplicaba la escala; se contaba uno y al segundo se le aplicaba la escala y así sucesivamente con cada columna.

Ahora bien, tanto para los Agentes de Tránsito como para los automovilistas la selección al azar fue de acuerdo al método de propósito que consiste en escoger a los sujetos de acuerdo a los rasgos comunes de las variables y a las características de la muestra.

BIBLIOGRAFIA.

TEXTOS.

BATAILLON, Claude y RIVIERE D'ARC, Hélène.

La Ciudad de México.

Editorial Sep Setentas.

Edición, 1975.

BINSWANGER, Ludwig.

Tres Formas de la Existencia Frustrada.

Editorial Amorrortu.

Edición, 1972.

BOUDON, Raymond y LAZARFELD, Paul.

Metodología de las Ciencias Sociales.

Editorial Laia/Barcelona, Tomo I.

Edición, 1973.

CASASUS, José.

Teoría de la Imagen.

Editorial Salvat.

Edición, 1974.

COCHRAN, G. William.

Técnicas de Muestreo.

Editorial C.E.C.S.A.

Edición, 1977.

DAWES, Robyn.

Fundamentos y Técnicas de Medición de Actitudes.

Editorial Limusa.

Edición, 1975.

ECCO, Umberto.

La Estructura Ausente, Introducción a la Semiótica.

Editorial Lumen.

Edición, 1975.

EDWARDS, A.L.

Techniques Of Attitude Scale Construction.

Editorial New-York, appleton century crofts.

Edición, 1957.

ERIKSON H. Erik.

Infancia y Sociedad.

Editorial Paidós.

Edición, 1970.

GERMANI, Gino.

Estudios sobre Sociología y Psicología Social.

Editorial Paidós, Buenos Aires.

Edición, 1966.

GONZALEZ PAZ, José.

Los Transportes.

Editorial Salvat.

Edición, 1976.

GRIFFITHS, Phillips.

Conocimiento y Creencia.

Editorial Fondo de Cultura Económica.

Edición, 1974.

HINTON, M. J.

Experiencias Sobre el Morir.

Editorial Ariel.

Edición, 1974.

HOCHBERG, J. E.

La Percepción.

Editorial Unión Tipográfica Hispano Americana.

Edición, 1972.

KATZ, D. and STOTLAND, E.

A preliminary statement to theory of attitude structure and change.

Editorial New York: McGraw-Hill.

Edición, 1959.

LAMBERT, W.W. y LAMBERT, W.E.

Psicología Social.

Editorial Unión Tipográfica Hispano Americana.

Edición, 1972.

LAUDAU, L. y RUMER, Y.

Que es la Teoría de la Relatividad.

Editorial Cuadernos Clásicos.

Edición, 1978.

McGUIGAN, F.J.

Psicología Experimental, enfoque metodológico.

Editorial Trillas.

Edición, 1973.

McGUIRE, W.J.

"Nature of Attitudes and Attitud Change"

Handbook of Social Psychology, Lindzey, G. and Aronson, E.

Editorial Reading Mass.: Addison-Wesley.

Edición, 1969. pp. 136 a 171.

METZ, C., ECO, J., DURAND, J., SCHEFER, J.L. Y Otros.

Análisis de las Imágenes.

Editorial Tiempo Contemporáneo.

Edición, 1972.

MOLES, A., BAUDRILLARD, J., BODON, P. y Otros.

Los Objetos.

Editorial Tiempo Contemporáneo.

Edición, 1974.

MURRAY, R. Spiegel.

Estadística.

Editorial McGraw-Hill.

Edición, 1978.

NAVA RIVERA, A.

Psicobiología.

Editorial Técnica Gráfica.

Edición, 1968.

PAZ Octavio.

El Laberinto de la Soledad.

Editorial Fondo de Cultura Económica.

Edición, 1973.

QUILLET, Aristides.

Enciclopedia Autodidáctica.

Editorial Quillet

Edición, 1966.

REDFIELD, Robert.

El Mundo Primitivo y sus Transformaciones.

Editorial Fondo de Cultura Económica.

Edición, 1966.

REIDL, Lucy.

Prisionalización en una Cárcel para Mujeres.

Editorial Secretaría de Gobernación, Serie de Investigaciones.

Edición, 1976.

SCHRAMM, W.

La Ciencia de la Comunicación Humana.

Editorial Roble.

Edición, 1966.

SCOTT, W. A.

"Attitude Measurement"

Handbook of Social Psychology, Lindzey, G. and Aronson, E.

Editorial: Reading Mass.: Addison-Wesley.

Edición, 1969. pp. 204 a 217.

SELLTIZ, C. JAHODA, M. DEUTSCH, M. and COOK, S.B.

Research Methods In Social Relations.

Editorial: New York: Holt, Rinehart and Winston.

Edición, 1964.

SHERIF, M. y SHERIF, C.W.

Psicología Social.

Editorial: Harla.

Edición, 1975.

SIEGEL, Sidney.

Estadística no Paramétrica, Aplicada a las Ciencias de la Conducta.

Editorial: Trillas.

Edición, 1976.

STEINSEL, O.

Diccionario Latino-Español y Español-Latino.

Editorial: C.B.E.

Edición, 1970.

TRIANDIS, H. C.

Actitudes y Cambio de Actitudes.

Editorial: Toray, Barcelona.

Edición, 1974.

WINGO, L.

Transporte y Suelo Urbano.

Editorial: Oikos-Tau.

Edición, 1972.

YOUNG, K. y VELDMAN, J.

Introducción a la Estadística Aplicada a las Ciencias de la Conducta.

Editorial: Trillas.

Edición, 1978.

REVISTAS.

GOMEZJARA, F. A., CADENA, F.R. y Otros.

Siete.

"Los Choferes del Distrito Federal".

Volúmen 4 No. 27. 1974.

GOMEZJARA, F.A., CADENA, F.R. y Otros.

Tiempo.

"La Realidad del Chofer".

Volúmen LXII, No. 1606. 1973.

GOMEZJARA, F.A. y CADENA, F.R.

Revista de Revistas de Excelsior.

"Un día en un Autobús de la Ciudad de México"

No. 240, 1977.

GOMEZJARA, F.A., CADENA, F.R. y Otros.

Psicología de Hoy.

"La Dinámica de un Autobús de la Ciudad de México".

No. 4, Nov. 1975.

REIDL, Lucy.

Psicología.

"Revisión Histórica del Concepto de Actitud".

No. 2, Mayo-Junio, 1975.

TESIS.

GUTIERREZ, M. Rodolfo E.

Análisis de la Técnica y Problemas Inherentes a la Construcción de una Escala de Actitudes.

México, U.N.A.M.

Año, 1966.

OROZCO, L. Guillermo J.

La Sexualidad y el Erotismo en la Mitología Contemporánea.

México, U.N.A.M.

Año, 1978.

INFORMACION ESPECIFICA.

ALCEDA, A.

Curso sobre Alternativas para el Transporte Urbano.

Instituto: AURIS.

Año, 1973.

Compendio Estadístico del D.D.F.

Tema: El Transporte Público de Pasajeros del D.F.

Año: 1972.

Crecimiento y Estabilidad de la Economía Mexicana.

Serie Investigación Fiscal abril, 1968.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Datos Censales de Población y Vivienda de 1970.

Dirección General de Estadística.

Secretaría de Programación y Presupuesto.

REIDL, Lucy.

Curso de: Psicología Social Introdutoria.

Unidad II, Aspectos Metodológicos.

Año, 1976.



NOTA:

Información Verbal dada por:

CADENA, J., GOMEZJARA, F.A., GONZALEZ, L., JIMENEZ, G., MENDARROZQUETA,
J., ODILON, J. y SANCHEZ, A.

