



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES**

Espirales urbanas.

**Espacio, tiempo y comunicación en intersecciones
semaforizadas de la Ciudad de México.**

**Estudio proxémico de la interacción entre vendedores
y conductores.**

TESIS

Que para obtener el título de licenciado en
Ciencias de la Comunicación con especialidad en Comunicación Política

Presenta

Gerardo Canek Coronado Zarco

Asesora:

Mtra. Ixchel Barrera Rueda

Co-asesor:

Mtro. Iván Alfredo Islas



2010



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

“Este libro ha tomado una pequeña esquina de la naturaleza humana y la ha puesto bajo el microscopio. Lo que yo veo es una dimensión totalmente nueva o un juego de dimensiones por ser exploradas. Dios realmente esta en los detalles.”

Edward Hall (1914-2009) La danza de la vida.

Patty:

Dile a Ana que su papá terminó este cuento con la ayuda y la inspiración de mucha gente. La sabiduría de su abuelo Roberto, que me guía siempre que me siento atrapado, aunque ya esta en el cielo. De la fortaleza de su abuela Irma. De la tenacidad de su tía Ale, el cariño de su tía Paty y la ternura de su tía Jesica. La paciencia de su tío Roberto y toda la familia Coronado Maldonado, Lilia, Beto, Tania y Diego que tantas locuras y enojos nos aguantan. Del ingenio del tatarabuelo Herculano que todavía nos da sorpresas y de su bisabuelo Marcelino, que nunca me repitió una sola anécdota, ambos nos heredaron el ejemplo de aprender de todo lo que nos rodea.

Dile que sin tu fe, no sería posible dedicarle esto a mi niña.

Yazmin, Ostap, Oscar, Rafael, Amanda, Roberta, Karen, Rogelio, Oliver, Isaac y Serena me acompañaron durante este largo camino, y cuando necesité de su confianza, me la dieron. Judith y Yoshi se incorporaron más adelante, pero también son muy importantes para dar este paso. También dile que tenemos que aprender mucho de su tito Chava y querer mucho a su tita Ángela.

Dile que estoy en deuda con Ixchel, Iván y con el Dr. Enrique porque me dieron un voto de confianza. También hay que agradecerles a los sinodales por sus comentarios que me animan a dar el siguiente paso.

Por último, dile que aunque algunos nombres no le serán muy familiares, esta es la mejor manera de preservarlos y hacerles un pequeño homenaje.

Índice	3
Introducción	4
1. Aproximación teórica. El comportamiento como fenómeno comunicativo (aportaciones de Hall al estudio del lenguaje no verbal)	11
1.1. Cronémica, La danza de la vida: “estudio del tiempo” según Edward Hall	15
1.2. La Proxémica: “ el estudio del uso del Espacio”	20
2. Metodología para estudios proxémicos	23
2.1. El programa	23
2.2. La observación y el análisis	24
2.3. Sistema de notación proxémica	26
3. Propuesta metodológica	32
4. Estudio de caso. Interacción entre vendedores y conductores en intersecciones semaforizadas en la Ciudad de México	39
4.1. Primera fase	39
4.2. Segunda fase	41
4.3. Tercera fase	43
4.3.1. Segunda observación	44
4.3.1.1. Venta de productos	46
4.3.1.2. Prestación de servicios	47
4.3.1.3. Recaudación de dinero con entretenimiento	48
4.3.1.4. Recaudación de dinero (mendicantes)	50
4.3.2. Tercera Observación	52
4.3.2.1. Vendedores	52
4.3.2.2. Limpiaparabrisas y sacudidores	53
4.3.2.3. Malabaristas y cilindreros	55
4.3.2.4. Anciano y niña	58
4.4. Cuarta fase de análisis	59
4.4.1. El semáforo	60
4.4.2. Señalización	66
4.4.3. La interacción	70
4.4.4. Sobre uniformes y otros artefactos, extensiones	71
4.4.5. Tipos de tiempo	72
4.4.6. Conclusiones del estudio de caso	76
5. Conclusiones Generales	81
Bibliografía	86
Fuentes electrónicas	89

Introducción

El motivo que dio origen a esta tesis se encuentra en la inquietud personal de conocer mejor el trabajo de campo y de aprender técnicas que me permitieran realizar una investigación sobre una parte de la vida cotidiana de los habitantes de la Ciudad de México. La experiencia de vivir en esta ciudad, que se manifiesta en inconformidad, orgullo y preocupación, se configuró en un objeto de estudio y fuente de inspiración para buscar y encontrar en las calles el fenómeno abordado. El resultado fue una propuesta para estudiar un aspecto de la forma en que habitamos en esta ciudad.

Sin tratar de ofrecer soluciones inmediatas a los problemas de circulación, respeto a los peatones o reducción de la violencia en las calles de la ciudad de México, esta investigación propone observar a la ciudad como una comunión de pluralidades, partiendo de las Ciencias de la Comunicación. A pesar de ser un lugar donde se encuentran personas diferentes (diversidad), con distintos fines, actividades, creencias e intereses, todos ellos mantienen algunos elementos en común (unidad).

Como elemento unificador u homogeneizador, se estudia a esa parte de la comunicación que se da de manera inconsciente y sin conversaciones durante la convivencia implícita en las calles de la ciudad: el lenguaje no verbal. Tratar este lenguaje, que puede ser un elemento de unidad puesto que se comparte de manera cultural, y la diversidad que representan la heterogeneidad de actividades presentes en las calles de la Ciudad de México, implicó un reto de observación que permitió detectar la sutileza que acompaña a este tipo de lenguaje.

En el caso de la diversidad, se puede hablar de varios sentidos. Poniendo atención a la experiencia de recorrer las calles, uno puede encontrar que no sólo son espacios que sirven para trasladarnos de un lugar a otro, también es en ellos donde se convive y se experimentan situaciones particulares. Dos personas les dan distintos usos: hay quien conduce por ellas hasta su trabajo, también hay quien trabaja en ellas, por ejemplo, vendiendo dulces. Así también es el caso de una misma persona, por la mañana viaja a su trabajo, y en la noche sale a hacer ejercicio. El uso que damos a las calles depende del momento del día y las actividades específicas a las que nos dediquemos.

Sin embargo, el que haya estas variaciones no excluye situaciones repetitivas. También hay que considerar las actividades recurrentes como el trabajo que provoca que una persona salga de su casa de lunes a viernes a las nueve de la mañana, circule por una ruta hasta llegar a su oficina, y por la tarde regrese a su casa por el mismo camino día tras día, a manera de ciclos.

Así, el tiempo y el espacio determinan la forma en que nos comportamos, por lo mismo, la forma en que convivimos. Ese tiempo y ese espacio se encuentran en constante transformación, aunque también se detectan ciclos o actividades repetitivas.

Después de una primera observación, se determinó que la manifestación de esos ciclos y transformaciones, así como la diversidad y la unidad que establecen las relaciones entre los habitantes, sería la convivencia que se desarrolla en intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México.

Un autor que influyó para entender a las calles como espacios de convivencia fue John Brinckerhoff quien dice que "(las calles) ya no nos llevan solamente a *lugares*, sino que son lugares" [Careri, 2005:17]. Mediante el término lugar, propone una serie de ele-

mentos para utilizar estos espacios como fuente de inspiración y material para una construcción estética de la *Ciudad*. Pero si este texto mencionado responde más a una necesidad de revalorar la experiencia del peatón, esta tesis también contempla una parte de la experiencia de conducir por las calles de la Ciudad de México.

Tratar esta temática desde las Ciencias de la Comunicación permite entender que la comunicación no es sólo aquella información que se transmite por televisión, radio, cine o libros, también se le puede estudiar entre las personas que viven en la ciudad, el cilindero, el chofer de taxi o el niño que pide dinero en la esquina. Estudiar la comunicación desde esta perspectiva necesita una aproximación interdisciplinaria, acercarse desde las Ciencias de la Comunicación a la Antropología.

Si deben ser incluidas las situaciones en las que se ven involucradas las personas diariamente, se necesita pasar por la cultura, que da sentido y significación al comportamiento, pero a su vez está determinada por la comunicación, como lo explica Sebastià Serrano [1981: 17], y cuya idea coincide con lo expresado años antes por Edward Hall, autor fundamental para esta investigación.

El paso no fue sencillo, se tuvo que construir un puente entre las dos disciplinas. Fue una necesidad metodológica buscar en la antropología los recursos necesarios para realizar un estudio de esta naturaleza porque esta disciplina es la que observa el comportamiento humano en relación con las particularidades de los grupos humanos. Esto, para aportar elementos aplicables a las situaciones que envuelven a los habitantes de la Ciudad de México.

Para detectar las diferencias y peculiaridades de grupos sociales, es necesario establecer comparaciones, ya sea un mismo conjunto de personas en diversas situaciones

o grupos diferentes en las mismas circunstancias, buscando paridades, similitudes, pero también vínculos. De ahí se derivó la decisión de utilizar el texto sobre antropología visual de John y Malcolm Collier, no sólo por haber trabajado en investigaciones con Edward Hall y ser referentes directos para la documentación y trabajo de campo en la Proxémica, también porque su modelo de análisis presenta la flexibilidad necesaria para adaptarse a los recursos con que se contaban en esta investigación.

Se inició la búsqueda de una organización inconsciente, interna, casi oculta de la forma en que extraños conviven en la Ciudad de México.

Una de las premisas fundamentales de esta tesis es que la organización se manifiesta cuando trabajadores y conductores se encuentran en intersecciones semaforizadas. Se tomó el cruce como manifestación del encuentro de realidades en el entorno urbano. Aunque ambas actividades utilizan la calle, y lo hacen con fines diferentes, hay coincidencias, éstas permiten a cada uno desarrollar su actividad de manera coordinada.

Los cruces de calles donde hay un semáforo intermediando los encuentros que se producen entre automovilistas, o entre peatones y automovilistas, o en este caso específico, entre trabajadores callejeros y automovilistas muestran una organización que no depende del habla ni del lenguaje escrito. No hay necesidad de establecer una conversación o de leer mensajes para que exista la coordinación que ya se mencionó entre estos dos tipos de actividad.

Este lenguaje silencioso y compartido, o como se le ha llamado, no verbal, es aquel que Hall estudió para entender las causas por las que había dificultades para establecer comunicación interpersonal entre personas de diferentes culturas, o como él les llamaba

choques culturales; es el mismo que se estudiará para entender esta organización particular en las calles de la Ciudad de México.

Hall estudió el lenguaje no verbal a través de manifestaciones espaciales culturalmente determinadas, y acuñó el término *proxémica* para la disciplina encargada de investigar tales fenómenos.

En el caso de la *cronémica*, que se define como la disciplina que estudia “la forma en que uno maneja el tiempo” [Kirch, 1979: 422], Hall no acuñó el término, pero autores como Donald Lateiner [1992] y el mismo Max Kirch han reconocido a sus textos [Hall, 1966, 1984] como los precursores en esta materia.

Para estudiar estos elementos de forma conjunta, tiempo y espacio, y la forma en que se les daban uso, se tomó a manera de premisa la influencia del funcionamiento de un semáforo como coordinador de los encuentros o interacciones que se producían en las intersecciones.

El semáforo es un artefacto que se localiza principalmente en avenidas y calles altamente transitadas donde es necesario regular la circulación. Para entender el entorno al que pertenece este aparato, es necesario definir que pertenece al entorno urbano, que forma parte del mobiliario urbano y que coordina la circulación entre dos diferentes vialidades y peatones. El semáforo es un ejemplo de eso, la administración del espacio, pero con la relación también de la forma en que el tiempo organiza ese espacio.

Fue necesario entender el semáforo en su entorno, como forma de organización de las ciudades, del entorno urbano. Lo urbano se observó en dos sentidos. El primero, en relación con las características geográficas, de densidad de población, de servicios y viali-

dades y administración; el otro apunta hacia una serie de normas y patrones urbanos que dan como resultado una unidad o identidad entre los habitantes de ese espacio.

La comunicación no fue entendida como un concepto definitivo, sino como un proceso multicausal y complejo. Por un lado será una manera de flexibilizarse conceptualmente para incluir este tipo de estudios para las Ciencias de la Comunicación, y por el otro lado habrá de determinarse que esta investigación sólo estudia una parte de esa comunicación, y sólo es documentable y sujeta a análisis durante una interacción, en la cual habrá una posibilidad de comunicación.

Al estudiarse las interacciones y su naturaleza repetitiva, se buscó encontrar el *programa* alrededor del cual, en términos prácticos, se construyó esta tesis.

La primera parte de este trabajo desarrolló un aparato teórico, que se procuró fuera acorde con los estudios de Edward Hall. Aquí juega un papel importante la investigación bibliográfica. Gracias a ella se obtuvieron documentos teóricos y metodológicos que no han sido traducidos ni publicados en español, lo que representó la primera aportación de esta tesis.

La segunda parte describió la transición del aparato teórico a la puesta en práctica de la investigación, que es la metodología. Se trata la importancia del *programa* como objetivo de este tipo de estudios, cuya finalidad es el lenguaje no verbal.

A partir del tercer capítulo se mostró la adecuación que se hizo de la metodología proxémica y cronémica para poder aplicarla al entorno urbano y a la realidad de la Ciudad de México. Se describieron las limitaciones y las ausencias que se tuvieron que determinar, pero también los recursos que dieron equilibrio a estas situaciones, como lo fue el trabajo de campo, y la observación directa.

Una cuarta parte consistió en aplicar esta adaptación a las intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México. Se analizaron los factores espacio-temporales que influyen en la interacción entre trabajadores y conductores y se describieron las características encontradas, como son los tipos de espacios presentes, la forma de administrar el tiempo y la naturaleza repetitiva de lo que se develó como una *cadena de acción*.

Para finalizar, se evaluó el proceso de investigación en su totalidad, la concordancia del aparato conceptual con la realidad observada, la utilidad de los recursos, herramientas y técnicas aplicadas, los descubrimientos obtenidos de la aplicación metodológica a una situación específica y, por último, la pertinencia de aplicar estos estudios al entorno urbano.

Una aclaración pertinente sobre el proceso de observación que se realizó, es que esta se llevó a cabo desde un punto donde no se interfiriera con la interacción. Por ello el investigador se mantuvo fuera del alcance visual de los actores, o que se integró al entorno. En algunos casos se localizó al otro lado de las avenidas y en otros se sentó en las bancas y techos designados como paradas del transporte público (Parabús). Se tomó esta decisión con las limitaciones que para el registro de la percepción de los actores implica, pero también fue en congruencia de privilegiar la observación del contexto y el principio de no perturbar o intervenir en la interacción de los conductores y los trabajadores. Dadas estas características, se notará una tendencia a privilegiar el punto de vista del peatón o del transeúnte. Pero si se considera que el automóvil es una extensión del conductor, lo que suceda dentro de él, sería considerado como algo privado, aspecto no considerado en esta investigación.

1. Aproximación teórica. El comportamiento como fenómeno comunicativo (aportaciones de Hall al estudio del lenguaje no verbal)

Dado que el marco teórico sobre el cual se construyó esta tesis se basó en los estudios del antropólogo Edward Hall, será necesario deducir (él no la definió), su idea de *comunicación*. Esto, para mantener una congruencia teórica durante la investigación.

A partir de los escritos de Hall se puede entender Comunicación como un proceso integral y complejo donde se da uso a diferentes lenguajes durante una interacción entre dos o más individuos.

Hall divide los lenguajes en dos grandes segmentos, el verbal y el no verbal. El verbal, para fines descriptivos, se puede reducir a lo que se dice. El lenguaje no verbal –precisamente el que se estudia en esta investigación– es aquello que se hace, se encuentra en el comportamiento de los humanos. “Los seres humanos viven en un solo mundo de comunicación pero dividen ese mundo en dos partes: palabras y comportamiento” [Hall, 1983:4].

Dado que la comunicación está implícita en el comportamiento humano, y éste es permanente, Hall la entiende como una constante, no es un acto o acontecimiento, es una característica que acompaña a los hombres durante sus actividades cotidianas, “la comunicación se descubre [...] como un proceso inevitable y constante porque todo y siempre comunica...” [Erro, 2006: 92].

La vida cotidiana y el comportamiento en general son guiados por una estructura que caracteriza a los grupos humanos, la cultura. Hall describe así la relación entre cultura

y comunicación: “la comunicación constituye el núcleo de la cultura, incluso, de la vida misma” [Hall, 1966: 6].

De acuerdo con Sebastià Serrano, estudioso de la semiótica de la vida cotidiana, la cultura es el medio de comunicación de grupos o comunidades porque influye en “la manera como piensan, como plantean y resuelven problemas, como proyectan sus ciudades, como organizan sus transportes, y como, también, se estructuran y funcionan los sistemas económico y políticos” [Serrano, 1981: 15].

Cada grupo desarrolla sus propias formas de comunicación. De acuerdo con el uso y entendimiento particular de los lenguajes, una comunidad se podrá diferenciar de otra sólo con observar el comportamiento. En la ciudad, el tag, el grafiti, los silbidos, etcétera, son la materialización de las características específicas de un grupo. Hall enfatiza las diferencias ya que gran parte de sus estudios observaban lo que él llamaba *choques culturales*: diferencias que producían situaciones conflictivas en momentos específicos.

Así, el autor llega a la conclusión de que la cultura define la organización humana, la guía; ejemplo de ello es el uso del tiempo y el espacio.

Para Napoleón Conde, sociólogo, filósofo y arquitecto que ha estudiado la forma en que la cultura y el pensamiento se manifiestan en la forma en que construyen los humanos, el “tiempo y el espacio son las coordenadas donde se desenvuelve la vida del hombre” [Conde, 2002: 7] y conforman el escenario de la comunicación humana. Son dos conceptos-dimensión que determinan la manera en que nos comunicaremos, obligan al uso de algún tipo de lenguaje en particular y determinan las características de la interacción humana. Conde advierte sobre los choques que se producen cuando se utilizan modelos arquitectónicos que no se encuentran en relación con la comunidad en la que

se construyen, las dimensiones partiendo de la proporción humana, las necesidades térmicas, los materiales disponibles, pero también debido a que cada tipo de construcción se desarrolla desde las particularidades ideológicas y, por tanto, culturales, de cada sociedad, grupo o clase.

Hall asevera que “la manera de estructurar el tiempo y el espacio constituía una forma de comunicación a la que se obedecía como si formase parte integrante de los sujetos...” [Hall, 1982: 200]. Es inconsciente la mayor parte del tiempo, dado que se encuentra implícita en el quehacer diario.

Así se devela la veta científica de las investigaciones de Hall, en el uso del tiempo y el espacio por los hombres. De acuerdo con él, si se pretende estudiar el lenguaje no verbal de los humanos, es necesario observar su comportamiento y analizar las características que rigen las interacciones entre los hombres, incluyendo las materializaciones o extensiones que ocupan en lo cotidiano.

Hall nunca define a la Comunicación como concepto, opta por describirla como un proceso permanente, inherente al comportamiento humano, caracterizado por sus particularidades culturales.

Para entender los estudios proxémicos y cronémicos es necesario exponer los conceptos de *nivel* y *manifestación*, elementos teóricos que permiten acercarse a la observación y estudio de la cultura desde el uso del espacio y el tiempo.

Para su estudio del tiempo, Hall divide la cultura en tres niveles:

- Cultura de nivel primario: está vinculada al comportamiento cotidiano, la mayor parte de ella se manifiesta de manera inconsciente.

- Cultura de nivel secundario: se puede observar sólo en la intimidad, son acciones que únicamente se manifiestan en situaciones muy específicas, ante la pareja o amistades cercanas, no inhibe en presencia de extraños.
- Cultura de nivel terciario o explícito, cultura manifiesta: se encuentra en el comportamiento consciente: "son aquellas máscaras que utilizamos para mostrarnos ante la mayoría de la gente. Por ser manipulada tan fácilmente, es la menos estable y la menos dependiente, para los propósitos de toma de decisiones" [Hall, 1984: 230]*.

En el caso del estudio del espacio, o proxémica, que son las "observaciones y teorías interrelacionadas del uso del espacio por el hombre como una elaboración especializada de la cultura" [Hall 1966:95]*, Hall describe tres manifestaciones diferentes:

- Infracultura: comportamiento vinculado a las formas de organización básicas donde se expresan las necesidades espaciales del hombre determinadas por su entorno.
- Precultura: vinculada a los sentidos (tacto, olfato, etc.), es la base fisiológica del comportamiento compartida por todos los humanos, pero sólo es estructurada y significada por medio de la cultura. Y nos lleva a una tercera manifestación.
- Microcultura: patrones de comportamiento situacionalmente condicionados que dan forma a las actividades de la mayoría de los humanos.

* Traducido por Gerardo Canek Coronado Zarco del texto de Edward Hall

La microcultura es la manifestación donde se desarrolla la mayor parte de las observaciones proxémicas. En ella se encuentran tres aspectos del espacio: fijo, semifijo e informal, que se desarrollarán más adelante con fines metodológicos.

1.1. Cronémica, La danza de la vida: “estudio del tiempo según Edward Hall”

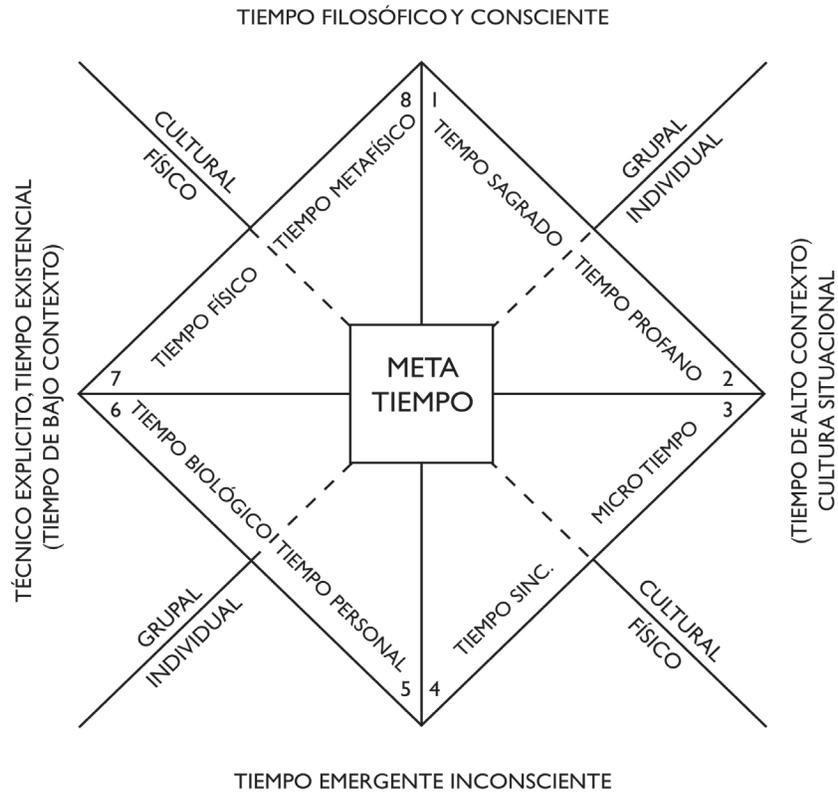
Hall sostiene que “visto desde el contexto del comportamiento humano, tiempo es organización” [Hall, 1984: 180]. Es una dimensión necesaria para entender la interacción entre personas. Las actividades que desempeñan las personas son determinadas por la forma en que utilizamos el tiempo, o el tipo de tiempo que estamos utilizando.

Nuestra tesis define a la Cronémica como las teorías y las observaciones de “la forma en que se usa el tiempo” [Kirch, 1979: 422], para la comunicación no verbal a partir de las particularidades culturales de un grupo o comunidad.

El tiempo se observará a partir de la clasificación elaborada por Hall en investigaciones posteriores a la publicación de sus trabajos sobre proxémica.

Cada una de estas categorías es extraída del comportamiento en diferentes ambientes y momentos del hombre, describen la forma en que percibe el tiempo. Es una forma de mostrar cómo utiliza el hombre esta unidad de medida. Para esquematizarlo, Hall propone un mandala a manera de mapa del tiempo:

UN MAPA DEL TIEMPO



1

Fuente: Hall [1984: 17]

En la imagen, cada casilla contiene un tipo de tiempo específico y alrededor del esquema podemos localizar otro nivel de clasificación que describe la naturaleza de cada uno de ellos. Para explicar con mayor claridad esta tipología, cabe advertir que se han incluido ejemplos de lo que correspondería en cada caso, a un reloj, ya que “en términos de Albert Einstein, el tiempo es simplemente lo que un reloj dice y el reloj puede ser cualquier cosa —el movimiento de un continente, nuestro estómago a mediodía, un cronómetro,

1 Traducción de la mandala que se encuentra en el libro *The dance of life*, pág. 207.

un calendario de ceremonias religiosas y una agenda de instrucciones o producción” [Hall, 1984: 15]:

- Tiempo biológico: es el tiempo que se manifiesta en las transformaciones de los organismos vivos, cambios que se manifiestan en conjunto con el tiempo físico. Sus relojes serían: ciclos vitales, circadiano, supradiano, ultradiano, nacimiento, crecimiento, muerte, alimentación, etcétera.
- Tiempo personal: refiere a la percepción individual del tiempo. La forma en que las personas, desde su subjetividad, miden el tiempo. El fenómeno psicológico de la expansión durante el aburrimiento, y la rapidez durante la diversión es ejemplo de este tipo de tiempo.
- Tiempo físico: la medida temporal obtenida del estudio/observación del comportamiento del tiempo, a partir de unidades teóricas construidas por el humano. Los microsegundos y los años luz son unidades de tiempo imperceptibles para los humanos, sólo se puede estudiar su existencia a partir de la teórica física y la tecnología como el número de operaciones que realiza un procesador.
- Tiempo metafísico: ligado a la filosofía y a la observación de acontecimientos no explicados por la física. El *déjà vu* y las abducciones son ejemplos de este tipo de fenómenos, descritos por los humanos.
- Microtiempo: formas particulares de una cultura de utilizar el tiempo. Manifiesta las características culturales primarias de un grupo o comunidad. El tiempo monocrónico y el tiempo policrónico son ejemplos de la forma en que las características de una cultura conllevan la forma en que se administra el tiempo.

- Tiempo sincronizante: la relación del tiempo con la integración interpersonal, grupal o social. La interacción entre varios individuos gracias a la percepción objetivizada del tiempo. También se encuentra en relación con las particularidades culturales. La lactancia, las filas de espera, el abordaje y el descenso en el transporte público son muestra de cómo un grupo de personas puede interactuar y realizar actividades de manera ordenada gracias a la sincronización.
- Tiempo sagrado: tiempo imaginario, su manifestación se puede encontrar en la mitología donde la edad es inexistente o inconmensurable para el humano. Los mitos, los cuentos, las leyendas, el “érase una vez” son una forma de tiempo que no responde a las características del tiempo físico, pues puede ser cíclico y reversible.
- Tiempo profano: tiempo ligado al sagrado. Es explícito y cuantificable y actualmente entendido a partir del tiempo físico. Los relojes son el calendario, las agendas, las horas-hombre, los mismos relojes de pulso.
- Metatiempo: es aquel que se enuncia en los estudios filosóficos, físicos, antropológicos. No es tiempo en sí, sino una abstracción de diferentes eventos temporales, podrían ser los estudios de Newton, Einstein, o esta tesis.

Los ejes horizontal y vertical demuestran otras cuatro grandes características y manifestaciones de tiempo.

La mitad que queda bajo el segmento de tiempo filosófico y consciente es el grupo al que los humanos acceden de manera consciente y explícita. Donde pueden percibir claramente la forma en que lo utilizan. Se encuentra relacionado con el nivel cultural consciente y técnico.

La otra mitad pertenece a la relación inconsciente entre el comportamiento humano y el tiempo. Son el grupo que contiene fenómenos relacionados con la *Cultura de Nivel Primario*, que es aquella donde se encuentran las características culturales específicas de cada grupo o sociedad, son particularidades difíciles de cambiar o controlar.

En cuanto al eje del tipo de mensajes, éstos son una manifestación de la administración del tiempo para comunicarse entre individuos. La mitad correspondiente a mensajes de bajo contexto hace referencia a aquellos que utilizan un lenguaje explícito, técnico, donde el entorno no tiene influencia y requieren mucha información. En el lado opuesto se utilizan mensajes que se encuentran altamente ligados a la situación en la que se produce la interacción, altamente contextualizados y sin la necesidad de grandes descripciones o explicaciones, necesitan poca información en su contenido.

Esta investigación se ocupa del par de tiempos que conforman el sincronizante y el microtiempo. Se estudia el proceso comunicativo desarrollado en los cruceros, la relación que se establece entre quienes se trasladan y quienes trabajan en las calles, y se busca establecer similitudes en el uso del tiempo y espacio entre los diferentes tipos de vendedores que se localizan en las intersecciones semaforizadas.

Para describir la sincronización, Hall retoma la idea de *entrainment* o “abordaje” para explicar la capacidad de los individuos de integrarse a un proceso de interacción. En el proceso de inserción localiza dos elementos: ritmo y pautas.

El ritmo es una repetición constante de acontecimientos. A manera de estudio musical, lo divide en compás y tempo. El compás comprende el número de acciones insertadas en cierto intervalo, y el tempo, la velocidad en que se llevan a cabo los actos.

Por último, los marcadores que abren la posibilidad de involucrarse en el proceso de interacción son pautas, cues o *zeitgebers*. Son elementos insertos en el ritmo, por lo mismo repetitivos, y dan el aviso de en qué momento es posible la integración.

1.2. La proxémica: “el estudio del uso del espacio”

Influenciado por la Teoría de la Relatividad, tras años de investigar el comportamiento animal y de observar los choques culturales que se producían en la interacción entre personas de diferentes regiones del mundo, Edward Hall planteó una teoría que afirma que las personas vivimos en diferentes mundos sensoriales, ya que percibimos el espacio de acuerdo con nuestras particularidades culturales: los pueblos de culturas diferentes viven en mundos sensoriales diferentes. “No sólo estructuran el espacio de una manera diferente, sino que lo experimentan de modo diferente” [Hall, 1982: 202].

Para definir las teorías y observaciones “interrelacionadas del uso del espacio por el hombre como una elaboración especializada de la cultura” [Hall, 1966:95], Hall acuñó el término *proxémica*. Esta disciplina se enfoca en el lenguaje no verbal que se caracteriza por ser sutil, permanente y, la mayor parte del tiempo, inconsciente. Hall narra que con sus investigaciones detectó que “la manera de estructurar el tiempo y el espacio constituía una forma de comunicación a la que se obedecía como si formase parte integrante de los sujetos...” [Hall, 1966: 200].

Así, la proxémica se define como la forma de estudiar el uso que da al espacio el ser humano desde las características culturales particulares de una comunidad (para Hall estas particularidades constituyen la microcultura).

Desde esta perspectiva, el espacio estará clasificado como espacio fijo, semifijo e informal.

El primero es el espacio de caracteres *fijos*, engloba “tanto manifestaciones materiales, así como los ocultos e internalizados diseños que gobiernan el comportamiento mientras el hombre se mueve sobre esta Tierra” [Hall, 1966: 97]. Como ejemplos de ello, encontramos los edificios y casas, estructuras que normalmente se transforman sólo durante un largo lapso; comúnmente sus usuarios se ajustan a sus características. También, al interior de estas construcciones hay manifestaciones, como son la necesidad de dividir las habitaciones, y colocar un nombre que definirá las actividades que dentro de ella se llevarán a cabo: sala, para convivir; comedor, para comer; habitación, para dormir; estudio, para leer o trabajar, etcétera.

A los elementos no permanentes o con posibilidad de ser modificados, se les denomina *semifijos*. Como ejemplo se encuentran las puertas. Estando abierta una puede demostrar confianza al dejar expuesto el contenido de una habitación; pero una puerta cerrada limita la vista, al mismo tiempo que oculta y no permite el acceso. Cabe aclarar que estos ejemplos sólo son válidos ante una cultura particular, y es función de los estudios proxémicos encontrar particularidades diferencias entre culturas.

Para explicar mejor la naturaleza de los espacios, Hall incluye dos conceptos que relacionan las características del espacio que producen variantes en los espacios fijos y semifijos, y su influencia con la interacción entre individuos. Espacio sociofugo, el que limita la convivencia, e incluso lleva al aislamiento; como los estudios, donde las distracciones deben ser reducidas al máximo, muchas veces se ocupan habitaciones donde el ruido externo sea mínimo y se reducen en gran medida las sillas que se encuentran en

su interior. El espacio sociopeta es aquel que facilita la convivencia; su ejemplo evidente serían las salas, donde normalmente se aloja a los invitados o donde se pueden encontrar y reunir los habitantes de un hogar.

El espacio informal es aquel que no se manifiesta de manera material, pero que es descrito por Hall con un sistema de distancias:

Distancia	Fase	Fase
Íntima	cercana	lejana 15-45 cm
Personal	cercana 45-75 cm	lejana 75-120 cm
Social	cercana 120-200 cm	lejana 200-350 cm
Pública	cercana 350-750 cm	lejana 900 cm

2. Metodología para estudios Proxémicos

En este apartado se describirá el concepto de programa de Albert Scheflen, los elementos metodológicos que aporta Hall para el estudio Proxémico y las contribuciones del fotógrafo John Collier, participante a lo largo del siglo XX en diversas investigaciones antropológicas en Estados Unidos y Sudamérica, en las cuales estuvo a cargo de la observación, registro y análisis visual. Particularmente su libro *Visual Anthropology, Photography as a Research Method*, brindó elementos prácticos a esta tesis para poder llevar a cabo una observación ordenada que pudiera derivar en resultados claros.

Se enfatiza la importancia del capítulo anterior, que recoge los elementos teóricos sobre los que se construye esta investigación, ya que sin una congruencia entre teoría, metodología y técnicas, la investigación perdería sentido, no sólo en orientación, sino también produciría incongruencias entre los objetivos propuestos y las conclusiones obtenidas.

2.1. El Programa

El límite entre las teorías proxémicas y cronémicas, y la metodología que conduce una investigación del lenguaje no verbal en el comportamiento humano es el programa.

Un programa “representa el modo en que los participantes probablemente han aprendido a ejecutar esta interacción [...]; consiste en suponer que toda interacción posee un orden del día, un plan de organización o un programa cultural, ‘interiorizado’ de una manera o de otra por cada participante, y que este plan puede abstraerse mediante la observación de un número suficiente de ejemplos de interacción en cuestión” [Scheflen,

1982: 151]. Así, se observará en múltiples ocasiones un acto que se repite, se identificarán los elementos participantes y se encontrarán las variables presentes durante el proceso de interacción.

El programa será la conexión entre teoría y metodología. Schefflen [1982: 151] plantea siete postulados teóricos básicos para los programas:

1. Los programas evolucionan y son transmitidos culturalmente.
2. Los programas se desarrollan en contextos específicos.
3. Los programas prescriben la forma de todos los comportamientos y no sólo el lenguaje.
4. El programa exige una estricta integración de las unidades estructurales.
5. Los programas definen la estructura social del grupo en acción.
6. Una unidad no es ejecutada necesariamente por un individuo.
7. Los programas ofrecen numerosas variantes o alternativas.

2.2. La observación y el análisis

Si el programa es el objeto a estudiar para encontrar elementos proxémicos y cronémicos, la observación será el paso siguiente. Para ello, John Collier [1986: 178]*, fotógrafo y profesor de la Universidad de Nuevo México, participante en diferentes investigaciones

* Traducido por Gerardo Canek Coronado Zarco del texto de Edward Hall

antropológicas y etnológicas y cercano colaborador de Edward Hall, propone un modelo básico de análisis que consta de cuatro fases.

Primera fase

Observa los datos como un todo, mira y luego “escucha” todos sus matices y sutilezas, descubre los patrones conectores y contrastes.

Confía en tus sentimientos e impresiones, pero asegúrate cuidadosamente de hacerlos notorios, incluyendo a qué parte de los datos están respondiendo.

Escribe todas las preguntas que los datos traigan a tu mente: esto te proveerá de importante dirección para un análisis más detallado.

Ve y responde a las fotografías (o filmes, etc.) como afirmaciones de un drama cultural, y deja que esas caracterizaciones formen un contexto que se puede convertir en el contenedor dentro del cual colocar un recordatorio de tu investigación.

Segunda fase

Inventaría o registra la evidencia de manera que conozcas completamente su contenido en general.

No hagas sólo un inventario de contenido numérico sino inventaría en el contexto de tu investigación.

¿Qué estás tratando de encontrar? Determina tu inventario alrededor de categorías que reflejen y ayuden a tus objetivos de investigación.

Tercera fase

Análisis estructurado.

Ve a través de la evidencia con preguntas específicas que dirijan tu atención a necesidades informativas específicas.

Aquí tú podrás medir distancias, contar cabezas, comparar movimientos.

La información aún es de carácter estadístico y puede ser representada gráficamente, incluida en una tabla, o vaciada en una computadora para someterla a análisis estadístico.

La descripción detallada también puede ser hecha en esta etapa pues abstrae una situación y la prepara para ser comparada con otra.

Cuarta fase

Busca matices y significación de los detalles regresando al registro de campo completo

Trata de responder de nuevo a los datos de una manera abierta para que los detalles en los que estuviste inmerso puedan ser colocados en un contexto más completo que defina la significación de sus patrones.

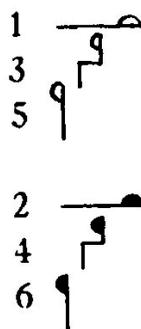
Restablece el contexto, sitúa las fotografías, observa el film enteramente y después escribe tus conclusiones influenciadas por esta exposición final al contexto total.

2.3. Sistema de notación proxémica

El sistema de notación proxémica es un recurso desarrollado por Edward Hall para transformar los datos obtenidos de la observación en una interacción en unidades cuantificables. Detalles como el contacto, la distancia o la postura son registrados numéricamente, y así, pueden ser colocados en tablas, gráficas, o realizar algún tipo de análisis estadístico. A cada una de estas unidades, llamadas *proxemas* [Hall, 1963: 1007], se le puede individualizar y colocar en un patrón mucho más grande.

El sistema se divide en ocho ejes:

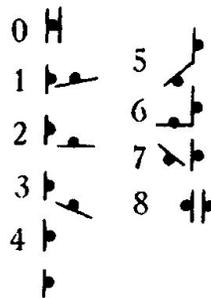
- 1) Identificador de postura y sexo: los números 1, 3 y 5 representan a un hombre acostado, sentado o parado; 2, 4 y 6 representan a una mujer acostada, sentada o parada.



Fuente: Hall [1963: 1007]

- 2) Orientación de cuerpos (SFP): Representa la orientación de los cuerpos, uno respecto a otro. El 0 se entiende como dos personas paradas de frente; el 1, dos personas paradas casi de frente, con una ligera inclinación (posición sociopeeta); el 2 son dos personas paradas a noventa grados; en el 3 se encuentran a poco más de noventa grados (sociopeta); 4 corresponde a una posición donde se encuentran hombro con hombro (sociopeta); 5 son dos personas paradas

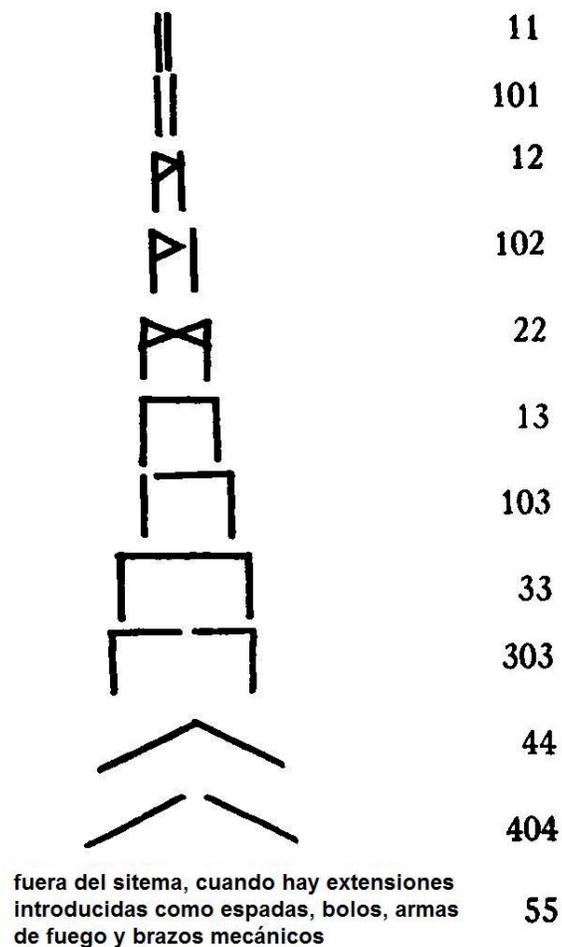
hombro con hombro, pero dirigidas a lugares distintos (sociopeta); en el 6 nuevamente se encuentran a noventa grados, pero una de ellas casi detrás de la otra y con la vista a la espalda (sociofugo). El 7 representa a dos personas dándose la espalda y con el cuerpo ligeramente inclinado (sociofugo). El 8 corresponde a la dos personas colocadas a espaldas una de otra (sociofugo).



Fuente: Hall [1963: 1007]

- 3) Factores kinésicos: con estos se describen la distancia que hay entre los individuos. Es una medida descrita cuando hay contacto, y cuando hay posibilidad de que lo haya. Considera que son dos personas las que se encuentran involucradas y cada una de ellas tiene una distancia particular de acuerdo con su estatura. El 11 representa a dos cuerpos que se encuentran en contacto. El 101 muestra dos cuerpos ligeramente fuera del contacto. El 12 muestra dos cuerpos a una distancia de fácil contacto con sólo extender el antebrazo, mientras el 102 corresponde a un ligero incremento en la distancia, precisamente fuera del contacto con el antebrazo extendido. El 22 representa que ambas personas pueden tener contacto si extienden sus antebrazos. Con 13 se muestra que las personas que se encuentran involucradas están a una distancia donde puede haber contacto si una de ellas extiende su brazo, 103 quiere decir que está ape-

nas fuera del contacto con brazo extendido, 33 que puede haber contacto si las dos personas extienden sus brazos y 303 que están justo fuera de contacto si las dos extienden sus brazos. El 44 representa a los dos cuerpos inclinados y estirándose para alcanzarse a fin de que haya contacto, y el 404 es una distancia un poco mayor, y donde no habrá contacto. Se incluye un código que muestra la posibilidad de que haya contacto con extensiones, y es el 55.



Fuente: Hall [1963: 1011]

- 4) Código de tacto: en una escala del 0 al 6 contempla la forma en que se tocan los interactuantes y durante cuánto tiempo sucede.

0	caricias y abrazos
1	contacto para sentirse o caricias
2	abrazos prolongados
3	abrazos y opresión entre cuerpos
4	contacto casual
5	roces accidentales
6	no hay contacto

- 5) Combinaciones retinales (código visual): éstas son los valores que se asignan a la forma en que se establece el contacto visual. Son cuatro las clasificaciones, pero hay que considerar que se registra el de las dos personas involucradas en la interacción.

Foveal: mirada directa	1
Macular: mirada levemente desviada	2
Periférica: mirada utilizando los límites periféricos de la vista	3
Sin contacto visual	8

- 6) Código térmico: hace referencia a la sensación térmica (calor) que se puede producir a cierta distancia entre individuos dentro de una interacción. Se toman en cuenta el calor producido por el contacto y el que irradia el cuerpo y que se puede sentir a una pequeña distancia.

Calor de contacto	1
Calor irradiado	2
Probable sensación de calor	3
Sin calor	8

- 7) Código olfatorio: de acuerdo con la distancia de los cuerpos y el olor producido por los mismos, también se puede describir la percepción o tipo de percepción de los olores durante una interacción. Se divide en cinco fases.

Detección de olores corporales diferenciados	1
Detección de olores corporales indiferenciados	2
Detección del aliento	3
Olores probablemente detectados	4
Olores probablemente detectados	8

- 8) Escala de volumen de voz: dado que el uso del volumen de voz también se determina culturalmente [Hall, 1963: 1007], también se considera como un eje del sistema de notación. Sus valores se establecen de acuerdo con el volumen de voz que utilizan al interactuar, aunque hay que considerar siempre que se emplea una escala culturalmente definida, y que además cuenta con el velo de la percepción personal del observador.

Silencio	0
Muy suave	1
Suave	2
Normal	3
Normal (poco más alto)	4
Alto	5
Muy alto	6

Cuando Edward Hall publicó el sistema de notación en la revista *American Anthropologist* en 1963, comentó que habría precisiones y adiciones que se le tendrían que hacer con el tiempo y las circunstancias en que se aplicara. Por eso se hace la aclaración que en ocasiones y dada las limitaciones a las que se enfrenta al momento de realizar una observación o hacer un registro visual, debe privilegiarse la capacidad del investigador u observador para detectar los matices y patrones. Para ello, es pertinente el modelo de análisis de Collier [1986], tanto en la observación abierta como en el análisis detallado.

3. Propuesta metodológica

El siguiente apartado desarrolla una propuesta metodológica que contempla la aplicación de los modelos de análisis de Collier y la adaptación al sistema de notación proxémica elaborada por Edward Hall, incluyendo las adecuaciones que realizaron Michael Watson y Theodore D. Graves.

El objetivo ahora es mostrar los recursos metodológicos para estudiar una parte de la comunicación desarrollada en la interacción producida en espacios urbanos, específicamente en las intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México. También se pretende que sea una propuesta para aplicar estos recursos a otros escenarios del entorno urbano en investigaciones posteriores.

De acuerdo con el fotógrafo John Collier, la observación es la parte más importante de la investigación. Si bien Collier ha desarrollado su actividad profesional alrededor de la antropología visual, pues era especialista en la elaboración y análisis de registros visuales, aclara que el registro no es obligatorio para este tipo de investigaciones [1986: 207], pues es necesario desarrollar y privilegiar las habilidades del observador. Dado que nuestro objeto de estudio fue un programa que se repite constantemente (cadena de acción), se concedió especial importancia a la observación directa, dejando el registro visual sólo para aquellos casos en que fue necesario ejemplificar. Así se procuró la discreción, seguridad del observador y reducción de costos de la investigación.

La observación se integró a los procesos de análisis, ya que en lugar de observar fotografías, pantallas u hojas de contacto, se observaba directamente el fenómeno.

En este trabajo se aplicaron las cuatro etapas mencionadas en el modelo de análisis de John Collier (véase capítulo 2.2), pero al ser un fenómeno continuo y que podría verificarse cada vez que fuera necesario en la intersección correspondiente, se omitió el registro visual y se integró la observación a una parte del análisis, permitiendo así ver el fenómeno en sus desarrollo cotidiano.

<p><i>Primera fase</i></p> <p>Primera observación: que ofreciera una visión general de las modalidades de trabajo en intersecciones semaforizadas en la Ciudad de México, así como la forma en que éstas se llevaban a cabo.</p>
<p><i>Segunda fase</i></p> <p>Inventario: se identificaron los elementos involucrados en las interacciones y se redactaron preguntas acordes con los objetivos de la investigación que guiaran la observación.</p>
<p><i>Tercera fase</i></p> <p>Segunda observación: de campo guiada por las preguntas antes redactadas.</p> <p>Tercera observación: que permitiera hacer un registro numérico y gráfico de la forma en que se llevaba a cabo la investigación y la forma en que se desarrollaban las dos actividades a estudiar.</p>
<p><i>Cuarta fase</i></p> <p>Análisis a detalle: análisis de los registros numéricos y gráficos de la interacción en relación con los elementos contextuales para poder llegar a las primeras conclusiones de la investigación realizada.</p>

Para la tercera y última observación integrada en la tercera fase del análisis, se aplicó el sistema de notación proxémica, al que se le tuvieron que hacer adecuaciones conforme a los objetivos, necesidades y limitaciones de esta investigación.

La interacción, para fines del sistema de notación, correspondió al momento en que se materializa el intercambio de un bien, un servicio (o una emoción en el caso de la mendicidad), por dinero. Se entiende que desde el momento en que los automovilistas se detienen ante la luz roja y los trabajadores comienzan con su procedimiento para ofrecer

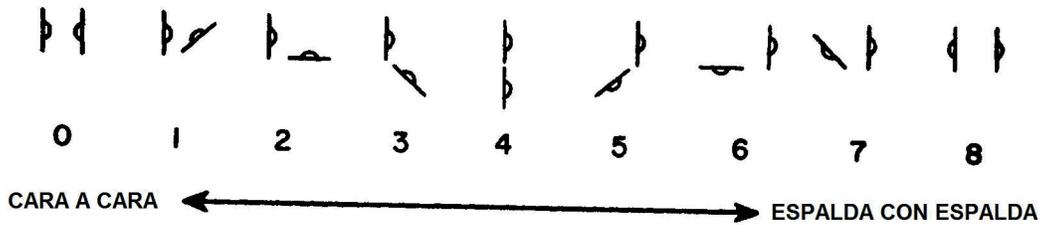
productos o realizar algún acto es cuando inicia la interacción; sin embargo, el procedimiento de intercambio entre conductores o pasajeros y trabajadores es el momento en que la observación puede comprobar que se ha producido una interacción. Por ello, es en ese momento cuando se puede, utilizando el sistema de notación, transformar el proceso a datos numéricos.

Siguiendo con la notación, se decidió tomar cuatro de los ocho ejes descritos por Hall. Identificación de Postura-Sexo (PSI), Orientación de Cuerpos (SFP), Factores Kinésicos (Kin) y Código de Contacto (Touch).

- 1) El eje de Postura-Sexo se mantuvo tal como propuso Hall:

1	Hombre acostado
2	Mujer sentada
3	Hombre sentado
4	Mujer sentada
5	Hombre parado
6	Mujer parada

2) El eje sociofugo-sociopeta también se mantuvo sin cambios:



Fuente: Graves y Watson [1966: 974]

3) Los factores kinésicos o de distancia tuvieron una adecuación. La propuesta original contempla tener la estatura o cuando menos las diferencias aproximadas entre la altura de los actores, y se registran las distancias entre los cuerpos de acuerdo con la proporción de cada uno de los interactuantes. Como en este caso los actores se encontraban en distintas posturas, uno parado y otro sentado, y el segundo de ellos dentro de un auto, no existía posibilidad de comparar las estaturas. Se redujo a un solo valor, y éste contemplaba la distancia de acuerdo con el cuerpo del vendedor. Así fue como lo propusieron Graves y Watson [1966: 976], aunque también se incluyó el dígito 5, donde se contempló el uso de extensiones durante la interacción.

1.0	Distancia donde hay contacto de los cuerpos
1.5	Apenas fuera de esta distancia
2.0	Distancia dentro de la que se puede tocar con los antebrazos extendidos

2.5	Apenas fuera de esta distancia
3.0	Distancia dentro la que se puede tocar con los brazos extendidos
3.5	Apenas fuera de esta distancia
4.0	Distancia dentro de la que se puede tocar si se extienden los brazos y se estira el cuerpo
4.5	Apenas fuera de esta distancia
5	Distancia donde se encuentra una extensión entre los cuerpos

- 4) El código del tacto no tuvo adecuación, y se representa con los siguientes valores:

0	Caricias y abrazos
1	Contacto para sentirse o caricias
2	Abrazos prolongados
3	Abrazos y opresión entre cuerpos
4	Contacto casual
5	Roces accidentales
6	No hay contacto

El código visual no se consideró debido a que para registrarlo se necesitaba observar la dirección hacia donde apuntaban las miradas, para distinguir si estaban dirigidas a los ojos, la cara o la cabeza, o si el contacto visual se mantuvo por la mirada periférica, y la distancia desde donde se realizó la observación para no intervenir en la interacción era muy lejana.

El código térmico fue eliminado pues no se tuvo acceso a aparatos con termómetro que pudieran registrar las temperaturas de los actores, y por el mismo principio de no intervenir en el comportamiento no fue posible realizar entrevistas para preguntar directamente si los individuos detectaron algún tipo de calor durante la interacción.

Las razones para no incluir el código olfatorio son muy parecidas a las de la exclusión del código térmico.

La escala de volumen de voz, también presentaba dificultades para obtener un registro apropiado, al encontrarse en exteriores, a una distancia lejana de donde se producía la interacción, rodeados de ruido ambiental producido por motores de vehículos encendidos, y que uno de los actores se encontraba dentro del automóvil, el observador no podía escuchar ni comparar el volumen utilizado por los actores.

Se evaluó la ausencia de estos cuatro ejes del sistema de notación y se descartó que fueran ausencias importantes para la investigación. Dado que el objetivo de utilizar este recurso era confirmar y recabar detalles de la interacción, y que a su vez, es más importante el análisis de toda la situación, del contexto, los datos arrojados por las cuatro variables que sí fueron incluidas fueron suficientes para recabar datos proxémicos. Así, también se comprobó su utilidad para la observación de interacción en entornos urbanos, parte de los objetivos que esta tesis se ha propuesto.

Por último, y como parte del registro para determinar la forma en que los autos y trabajadores se desplazaban, se realizó un modelo básico de intersección semaforizada que contemplara los elementos inherentes a este tipo de espacio y se imprimió en hojas de papel.

Sobre este modelo se trazaron las rutas de los trabajadores y el lugar donde se llevaban a cabo las interacciones. Así, se logró comparar los recorridos realizados por cada uno de los trabajadores para, más adelante, llevar a cabo la comparación entre todas aquellas modalidades laborales que se observaron.

4. Estudio de caso. Interacción entre vendedores y conductores en intersecciones semaforizadas en la Ciudad de México

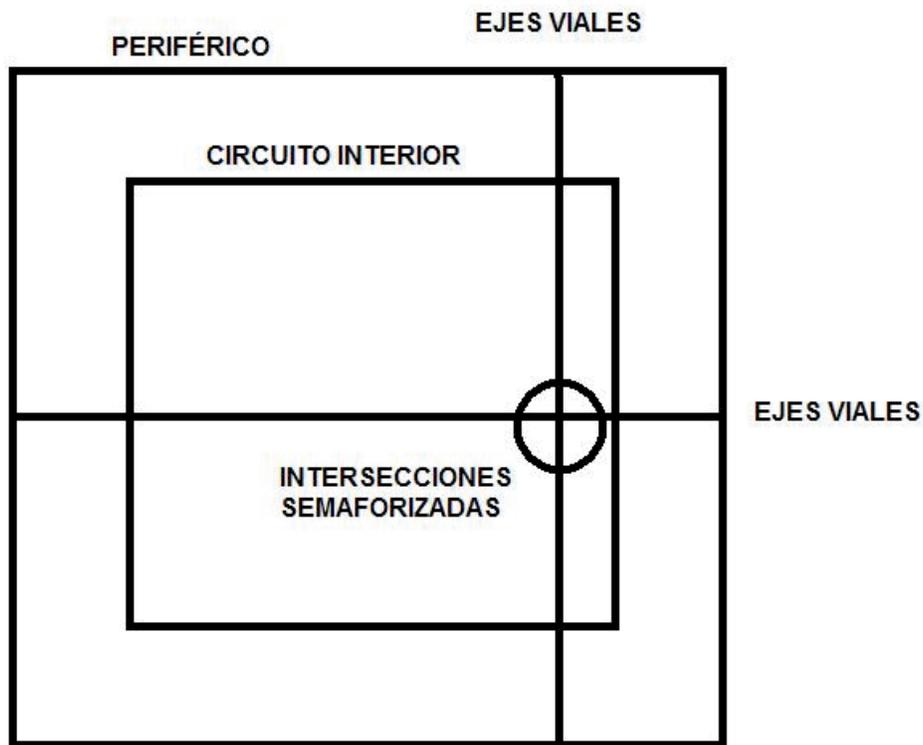
El siguiente estudio aplicó la propuesta metodológica expuesta en el capítulo anterior utilizando el modelo de análisis y el sistema de notación proxémica, cabe señalar que como esta investigación fue proyectada para estudiar la forma en que se utiliza el tiempo y el espacio, también se contempló analizar los elementos que la Cronémica incluye, y que son complementarios a la Proxémica.

4.1. Primera fase

Se proyectó una primera gran observación en las calles de la Ciudad de México para formarse una visión general sobre las características que forman el fenómeno que se estudió.

Para realizar de forma sistematizada la observación de trabajadores en intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México y Zona Metropolitana, se trazaron rutas con base en los ejes viales que estuvieran dentro del perímetro del Periférico. Ello debido a que los ejes viales, en la mayoría de los casos son avenidas con trazos paralelos y perpendiculares que recorren de norte a sur y de oriente a poniente la ciudad.

Las intersecciones de avenidas, en ocasiones, cuentan con semáforos, ya que la afluencia de automóviles es considerablemente mayor en aquéllas que en las calles y la coordinación de este gran número de autos circulando requiere un sistema que alterne el cruce.



El trazado de la ruta con base en los ejes viales también permitió establecer objetivos claros para cada recorrido.

Por ejemplo, si se recorría el Eje 5 Sur sobre el que circulan los autos de oriente a poniente, se regresaba por el Eje 6 Sur (paralelo y contiguo al 5) de poniente a oriente. Así, el próximo recorrido se realizaría sobre el Eje 3 Sur y el Eje 2 Sur.

Colocar el perímetro de la observación sobre el Periférico tuvo la finalidad de establecer un límite a los recorridos, ya que fuera de éste, algunas avenidas y ejes se convierten en salidas de la ciudad, como son carreteras o autopistas, con lo que también se empieza a aproximar el fin de las zonas urbanas de la Ciudad de México.

Para registrar los datos de esta observación, se utilizó una tabla donde se anotó el nombre de ambas avenidas que conformaban la intersección, y la descripción del tipo de actividad que en ella desarrollaban los trabajadores.

Como dato cuantitativo sobre el tamaño de esta observación y como referencia del tamaño de la muestra, se recorrieron 167 intersecciones semaforizadas.

4.2. Segunda fase

Gracias a este primer recorrido se detectó y clasificó el tipo de actividades realizadas. El estudio abarcó aquellos trabajos que permitían un intercambio económico en la intersección semaforizada, ya se ofrecieran productos, servicios, entretenimiento o mendicidad, por ello se descartaron las actividades publicitarias como el volanteo y la exhibición de mantas y carteles. A grandes rasgos y con base en la bitácora que se obtuvo, el siguiente cuadro representa las modalidades de las diversas actividades donde se realizaba algún intercambio económico en las intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México.

Venta de productos materiales y servicios	Recaudación de dinero
Servicios: limpieza de parabrisas y sacudido de coches	Entretenimiento: acróbatas, malabaristas, payasos y cilindrerros
Productos: venta de tarjetas para celular, juguetes, dulces, cigarros, agua embotellada, flores, periódicos	Mendicidad: niños, ancianos y mujeres pidiendo dinero

Cada una de las tipificaciones laborales que se hicieron, representan una forma de realizar el trabajo por los actores, con estas diferencias se establecerán las comparaciones y similitudes entre la forma en que cada uno se comporta durante el programa.

Considerando lo anterior y relacionándolo con los dos ejes principales de esta investigación, espacio y tiempo, se establecieron preguntas-guía que permitieran ordenar la segunda etapa de observación, tal y como lo describe Collier en *Visual Anthropology*. Gracias a estas preguntas, se pudo regresar con la experiencia a los instrumentos que permitió el análisis de la información obtenida. Las preguntas se dirigían tanto al desempeño de los automovilistas como al de los vendedores, y son las siguientes:

1. ¿Dónde se detienen?
2. ¿Cuándo se detienen?
3. ¿Por dónde circulan?
4. ¿Cuándo circulan?
5. ¿En qué dirección circulan?
6. ¿Cuándo cambian de dirección?
7. ¿Cuándo interactúan?
8. ¿Dónde interactúan?

4.3. Tercera fase

En esta etapa de la investigación se contempló la segunda y tercera observaciones.

La segunda observación forma parte del análisis de la investigación como lo muestra el modelo de análisis planteado en el capítulo anterior, se buscaron las primeras respuestas a las preguntas que guiaron la tesis, y que fueron redactadas con base en los objetivos de la investigación. El análisis se elaboró a partir de la tipificación de los modos de trabajo, también mencionada en el capítulo anterior:

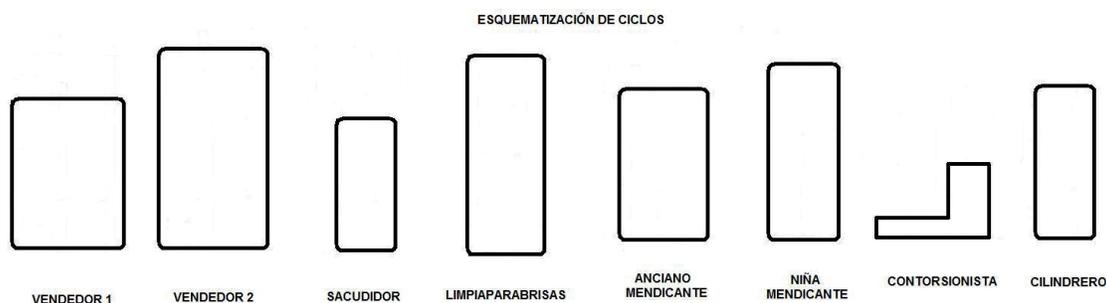
Venta de productos materiales y servicios	Recaudación de dinero
Servicios: limpieza de parabrisas y sacudido de coches	Entretenimiento: acróbatas, malabaristas, payasos y cilindreros
Productos: venta de tarjetas para celular, juguetes, dulces, cigarros, agua embotellada, flores, periódicos	Mendicidad: niños, ancianos y mujeres pidiendo dinero

La tercera observación tuvo como finalidad recabar los datos numéricos correspondientes a la notación proxémica y la corroboración de algunos datos que, por su precisión, no pudieron ser incluidos y observados en la primera observación. También se conservó, para su organización, la tipificación para compararla posteriormente.

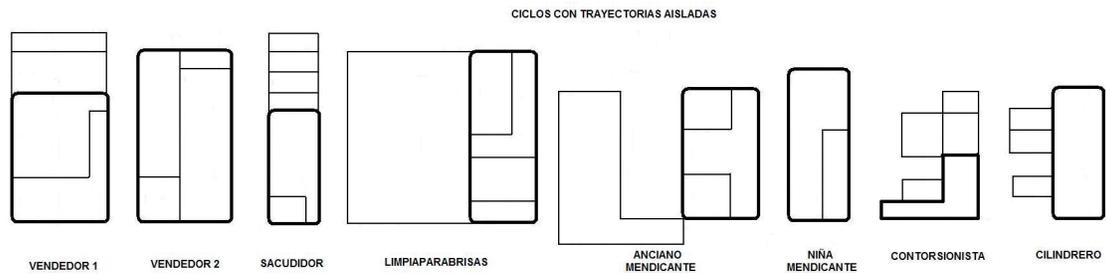
4.3.1. Segunda observación u observación guiada

Elaborada con base en las preguntas se observó a los actores de cada una de las modalidades.

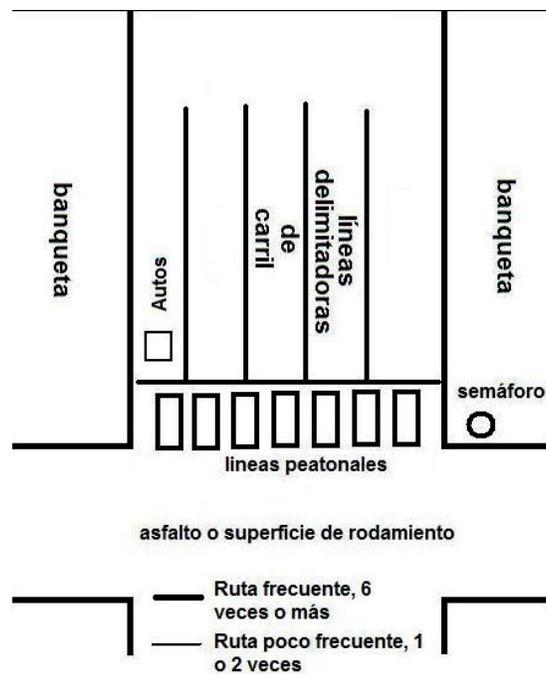
Los trabajadores la mayoría de las veces iniciaban su recorrido en un punto específico, sobre la banqueta y a un lado de las líneas peatonales, al detenerse los autos, caminaban entre los carriles y en contraflujo hasta que volvía a iniciarse la circulación, momento en el que regresaban a la banqueta, y sobre ella se desplazaban al punto donde habían comenzado. Los automovilistas circulan sobre el asfalto durante la luz verde; cuando se enciende la luz roja, se detienen, y vuelven a arrancar cuando la luz verde enciende nuevamente. Debido a esta repetitividad del comportamiento de los actores, se determinó llamarle ciclo a esta dinámica.



El *ciclo* no se considerará como sinónimo de *programa*. El primer concepto se utiliza para describir la actividad individual, y el segundo corresponde a la forma en que los dos, vendedor y conductor, llevan a cabo una interacción. También hay que aclarar que el ciclo es aquella ruta repetitiva; para detectarla y esquematizarla, no se consideraron las trayectorias que se presentaron de manera aislada.



El registro correspondiente a la segunda observación se llevó a cabo por medio de un esquema que representa la intersección semaforizada y los elementos que la conforman, incluyendo las banquetas, la superficie de rodamiento, el paso peatonal, el número de carriles y la trayectoria de los vendedores al cubrir su ciclo. Gracias a este esquema se logró documentar la respuesta a cuatro de las preguntas guía, las que correspondían a elementos espaciales.



Esquema para registro

4.3.1.1. Venta de productos (tarjetas, dulces, cigarros, etcétera)

Un primer elemento importante para la observación es aclarar que para los vendedores es imprescindible mostrar el producto que está a la venta, ya sea un juguete, que portan en las manos (así como los voceadores exhiben el periódico en las manos), o los dulces y cigarros, colocados dentro de una caja o huacal, que cargan al frente.

El programa para este oficio inicia cuando los automovilistas se detienen al momento en que el semáforo se coloca en luz roja, en su mayoría, sin pasar por encima de las líneas o carriles dibujados sobre el asfalto, lo que deja un espacio o carril que será ocupado por los vendedores. En ese mismo momento los vendedores, que esperan sobre la banqueta, regularmente a la altura de las líneas peatonales y sobre el camellón central de la avenida, bajan al asfalto y comienzan a caminar entre los carriles por los que circulan los automóviles en sentido contrario a la circulación de los coches. Sólo se detienen cuando se lleva a cabo alguna interacción o venta con algún pasajero o conductor dentro de los automóviles. Cuando reinicia la circulación de autos, se desvían al camellón, y sobre él regresan al mismo punto donde esperaban antes de detenerse los automóviles.

Los automóviles tienen un patrón para circular, éste se limita a moverse entre las líneas delimitadoras de carril. Los vendedores caminan sobre el asfalto y sobre el camellón o banqueta. Cuando los autos se detienen ante la luz roja del semáforo, los vendedores bajan de la banqueta y comienzan con su ciclo.

Mientras los automovilistas, como ya se dijo, respetan los carriles dibujados en el asfalto para circular y para detenerse, los vendedores, cuando caminan sobre el asfalto, la mayor parte de las ocasiones no cambian de carril, y cuando lo hacen, es porque se acercan a algún automóvil que se encuentra fuera de la ruta acostumbrada para tener

interacción con su conductor. Por lo tanto, se podría decir que ambos mantienen patrones que permiten ocupar el mismo espacio aunque la finalidad de cada uno es diferente. Se coordinan las actividades de los conductores y los trabajadores.

En cuanto el semáforo cambia de luz roja a verde, los automovilistas arrancan y los vendedores regresan a la banqueta sobre la que ahora caminan en el mismo sentido que los automóviles, hasta colocarse a la altura de las líneas peatonales.

La interacción entre vendedores y conductores se lleva a cabo la mayoría de las veces al momento en que se encuentran detenidos los automóviles y los vendedores caminan entre carriles.

4.3.1.2. Prestación de servicios (limpiaparabrisas y sacudidores)

Las personas que se observaron en esta modalidad son los limpiadores de parabrisas y los que ofrecen sacudir el auto con mechudos. Esta modalidad de oficio porta un elemento en las manos, en un caso una botella y en otra un mechudo. El servicio que ofrecen se da a conocer al mostrar a los conductores estos aditamentos. Se encuentra que en muchas ocasiones trabajan en parejas, una independiente de la otra, y en otras ambos se apoyan en la limpieza de los vidrios, pero la interacción donde se entrega el dinero a los trabajadores siempre se realiza por uno de ellos.

Se encuentra un ciclo que inicia cuando el trabajador se sitúa al lado de las líneas peatonales, sobre la banqueta. Al momento en que el semáforo cambia a luz roja y los automóviles se detienen, la mayoría respetando las líneas delimitadoras de carril, el trabajador desciende de la banqueta y comienza a circular entre los carriles de los automóviles.

Con frecuencia, el trabajador circula sobre un mismo carril, durante el ciclo, y de un ciclo a otro. Sólo se desvía algunas veces, normalmente porque habrá alguna interacción. Los automóviles se detienen hasta que la luz roja se apaga y la luz verde se enciende. Los trabajadores circulan entre los carriles cuando los automóviles se detienen, y cuando empiezan a avanzar, se desplazan sobre la banqueta hasta regresar a la altura del paso peatonal. Los automóviles circulan en un sentido, el que corresponde a la calle. Los trabajadores caminan en contrasentido de los automóviles cuando éstos están detenidos, y en el mismo sentido que los coches cuando circulan, pero sobre la banqueta. Limpiaparabrisas y sacudidores cambian de dirección y suben a la banqueta cuando los automóviles comienzan a avanzar.

La interacción se produce mientras los automóviles se encuentran detenidos y los trabajadores caminan sobre las líneas delimitadoras, en la mayoría de los casos. Dicho proceso se realiza entre carriles.

4.3.1.3. Recaudación de dinero con entretenimiento (contorsionista y cilindrero)

El entretenimiento en las intersecciones semaforizadas considera a los malabaristas o contorsionistas, cilindreros, acróbatas y payasos.

En este tipo de oficio, el ciclo tiene elementos particulares. El caso de los cilindreros es uno de ellos, hay de por medio un artefacto, un uniforme y la participación de ayudantes, que son los que realizan el recorrido entre los automóviles mientras el operador mantiene en funcionamiento el cilindro. Aunque los malabaristas a veces se sirven de ayudantes, la mayoría de las veces son los mismos malabaristas quienes reciben el dinero.

El ciclo de los cilindreros se lleva a cabo de manera similar al de los vendedores: en cuanto los automóviles se detienen ante la luz roja, el ayudante, que se encuentra a la altura de las líneas peatonales, baja de la banqueta y camina en los carriles formados entre las diferentes filas de automóviles mientras los operadores mantienen funcionando el cilindro para que se escuche la música. El ayudante lleva en la mano un sombrero para recibir el dinero. Se detienen ante la interacción con los conductores y pasajeros de automóviles y al terminar el ciclo, cuando esperan sobre la banqueta al siguiente ciclo.

La mayoría de las veces, la circulación de los ayudantes de organillero se limita al mismo carril. Se desvía de esta ruta para interactuar (recibir dinero), con los automovilistas que se encuentran en carriles diferentes, por lo que circula y, una vez terminada la interacción, regresa al mismo carril. Cuando el semáforo se pone en verde, sube a la banqueta y camina de regreso a la altura de las líneas peatonales. Los automóviles circulan en línea recta, entre las líneas blancas pintadas sobre el asfalto.

Cuando los ayudantes caminan sobre el asfalto, lo hacen de manera contraria al sentido de los automóviles; cuando lo hacen sobre la banqueta, su recorrido va en el mismo sentido que los automóviles para regresar al punto de partida, al lado de las líneas peatonales.

Aunque los organilleros quedaron en la clasificación de recaudación de dinero, subclasificación entretenimiento, son muy diferentes del resto de las actividades como malabaristas, contorsionistas y payasos. En el caso de estos últimos, su ciclo tiene una variante importante, que es el acto que realizan, en su mayoría, sobre las líneas peatonales.

Estas actividades inician su ciclo a la altura de las líneas peatonales, sobre la banqueta, cuando los automóviles se detienen ante la luz roja y dejan un espacio que descu-

bre las líneas que dividen los carriles. Caminan hasta las líneas peatonales sobre el asfalto y se detienen sobre ellas, realizan un acto, ya sea malabares o algún baile. Una vez terminado el acto, caminan entre los automóviles para recibir dinero, casi siempre sólo alcanzan a cubrir entre los tres o cuatro primeros automóviles que se encuentran en fila, luego suben a la banqueta y regresan a la altura de las líneas.

En este caso, los trabajadores extienden su circulación de las líneas peatonales, en las que realizan el acto, también caminan entre los automóviles, pero es notorio que realizan un recorrido mucho más corto que los vendedores o los cilindreros. También lo hacen cuando los automóviles se detienen a esperar nuevamente la luz verde.

Cuando realizan el acto, siempre se dirigen hacia los automovilistas, las líneas peatonales se utilizan a manera de escenario, sobre ellas rara vez se encuentran automóviles. Una vez que terminan el acto y caminan entre los automóviles es en contraflujo, hasta que arrancan los autos y suben a la banqueta, por donde caminan en el mismo sentido de los autos hasta colocarse a la altura del paso de cebra.

La interacción se produce cuando los automóviles se encuentran detenidos, la mayoría de las veces. Se lleva a cabo en los carriles que quedan entre las filas de automóviles. .

4.3.1.4. Recaudación de dinero (mendicantes)

Los mendicantes en intersecciones semaforizadas se encuentran tipificados dentro de la recaudación de dinero. No hay un intercambio de dinero por algún producto o servicio, sólo hay aportación de dinero por parte de los conductores, y en algunos casos otros pasajeros.

El ciclo de esta actividad inicia cuando los automóviles se detienen y los trabajadores, que en la mayoría de los casos estaban parados a la altura de las líneas peatonales, bajan al asfalto y comienzan a recorrer las filas de automóviles entre los carriles que forman a los lados de las líneas delimitadoras de carril. Se detienen ocasionalmente al costado de autos, a la altura de la ventanilla del conductor, pero en pocas ocasiones reciben dinero.

La ruta que siguen los trabajadores empieza descendiendo de la banqueta y circulando entre los carriles y en sentido opuesto al de la calle, cuando arrancan los autos, suben de nuevo a la banqueta y caminan sobre ella en el mismo sentido que los carros hasta regresar a la altura de las líneas peatonales, donde esperan que nuevamente se detengan para iniciar de inmediato su ciclo.

Se detectó que en el caso de personas de edad avanzada, muchas veces no logran regresar a la altura de las líneas peatonales antes de que vuelva a ponerse la luz roja, pero siguiendo con el carácter repetitivo que se ha encontrado en el resto de las actividades, descienden de la banqueta, caminan entre la banqueta y el primer carril en el mismo sentido que los automóviles hasta llegar al paso de cebra, donde cambian de carril y dirección para comenzar a circular en contraflujo a los autos.

Aunque se detectó un mayor número de cambios de dirección que en el resto de las modalidades de trabajo –que tampoco correspondía a que hubiera aportación económica de algún conductor–, se registró que los cambios también eran repetitivos pasando en la mayoría de los casos del segundo carril al primero.

Las interacciones registradas se llevaron a cabo mientras los automóviles se encontraban detenidos, y los trabajadores caminaban entre los carriles. Se detenían al costado del auto, a la altura del conductor, y estiraban el brazo y mano con palmas hacia arriba

a la espera de recibir dinero, lo que pocas veces sucedía. También se encontró el uso de extensiones como el sombrero, que permitía que los conductores colocaran dinero dentro de él, mismo que después era tomado en las manos por parte del trabajador.

4.3.2. Tercera observación u observación detallada

En ella se registraron las formas en que se desarrollaba la interacción, a la luz del sistema de notación proxémica, y también observando nuevamente las formas de circulación de los vendedores.

4.3.2.1. Vendedores

Fueron dos los vendedores ambulantes observados durante esta etapa. Los datos que arrojaron la interacción que tuvieron a lo largo de diez ciclos son:

Vendedores	PSI	SFP	Kin	Touch
Vendedor 1	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	55	0	2.5	5
Vendedor 2	53	2	2.5	5
	55	0	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5

Salvo dos ocasiones que quedaron registradas, donde los vendedores tuvieron interacción con peatones que se acercaron a comprarles, todas las interacciones entre conductores y vendedores se mantuvieron con uno parado (el vendedor) y otro sentado (el conductor).

Independientemente de que uno de los actores se mantuviera sentado y otro parado durante la interacción, la orientación apunta al tipo sociopeta en todos los casos observados.

En el caso de los factores kinésicos, también había una aproximación que permitía la probabilidad de contacto justo fuera de la distancia de los antebrazos entre conductor y vendedor. Al momento en que intercambiaban producto por dinero se detectaron roces accidentales entre los individuos en todos los casos.

4.3.2.2. Limpiaparabrisas y sacudidores

Este tipo de actividad se mantiene a partir de un intercambio donde el trabajador presta un servicio como limpiar el parabrisas de los automóviles que circulan por las calles o retirar polvo de la carrocería de los coches con un sacudidor.

Servicios	PSI	SFP	Kin	Touch
Limpiaparabrisas SEMÁFORO Siga: 45 seg. Alto: 1 min. 15 seg. Total: 2 min.	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
Sacudidor SEMÁFORO Siga: 45 seg. Alto: 1 min. 15 seg. Total: 2 min.	53	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5

La información arrojada sobre el sexo y la postura en esta modalidad demuestra que la interacción en todos los casos se produjo entre el vendedor parado a un lado del automóvil, y el conductor o pasajero sentado, dentro del coche.

La dirección de los cuerpos se mantuvo como sociopeta, el hecho de estar el conductor apuntando en la misma dirección que el automóvil, y el que el trabajador se aproxime por medio de las ventanillas del auto, lleva a que los cuerpos de los interactuantes se mantengan a noventa grados durante la entrega de dinero o el intercambio. Esto, dentro del segundo eje.

En cuanto a la distancia (Eje Kinésico), se mantuvo en un 2.5, lo que representa una distancia que se localiza un poco más allá de los antebrazos en extensión, pero menor a la de los brazos extendidos.

El contacto se mantuvo en 5, que se entiende como que sólo existieron roces accidentales correspondientes al momento en que el conductor o pasajero entrega dinero al trabajador.

4.3.2.3. Malabaristas y cilindreros

Estos oficios son catalogados como parte de aquellos cuyo objetivo es la recaudación de dinero de forma directa, sin que haya un intercambio material entre ambos actores. El servicio que ofrecen va en dirección al entretenimiento de los conductores al momento en que se detienen.

Entretenimiento	PSI	SFP	Kin	Touch
Contorsionista Siga: 1 min. Alto: 1 min. 10 seg. Total: 2 min. 10 seg.	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	53	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
	54	2	2.5	5
Cilindrero Siga: 40 seg. Alto: 1min. 20 seg. Total: 2 min.	54	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	53	2	5	5
	54	2	5	5
	53	2	5	5
	54	2	5	5

	53	2	5	5
	54	2	5	5
	53	2	5	5
	53	2	5	5
	54	2	5	5
	53	2	5	5
	53	2	5	5
	53	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5

En esta ocasión, todas las interacciones observadas se produjeron entre un sujeto parado y otro sentado.

En la variable SFP los cuerpos en todos los casos se perfilan a noventa grados, lo que indica que la posición de una persona con respecto a otra es sociopeta.

En cuanto a las distancia, casi siempre se mantiene a 2.5 en todas las interacciones del contorsionista. El cilindrero se mantiene a una distancia un poco más lejana que el contorsionista, aunque también hay un elemento de por medio, que es el sombrero. En estas situaciones, Hall nos dice que hay que considerar las extensiones como una parte del cuerpo, pero hay que aclararlo en la notación [Hall 1963:1011].

Lo que nos lleva al siguiente eje, el del tacto, en donde se presentan pequeños roces entre los conductores y el malabarista o cilindrero. En este último, se considera como pequeño contacto porque se considera el sombrero como una extensión del cuerpo.

4.3.2.4. Anciano y niña

El registro de los mendicantes incluyó el uso de extensiones, como fue el caso de un anciano que recibía dinero con un sombrero. Fuera de eso, el comportamiento registrado no presentó grandes variaciones con respecto al otro trabajador.

Servicios	PSI	SFP	Kin	Touch
Anciano mendicante SEMÁFORO Siga: 50 seg. Alto: 1 min. 10 seg. Total: 2 min.	53	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	54	2	5	5
	53	2	5	5
Niña SEMÁFORO Siga: 37 seg. Alto: 2 min. Total: 2. 37 min.	53	2	2	5
	53	2	2	5
	54	2	2	5
	54	2	2	5
	53	2	2	5
	53	2	2	5

A grandes rasgos, el registró arrojó información que siguió con patrones que compartían con el resto de las actividades, como es el caso del eje sociofugo y sociopeta, donde se mantuvo la interacción con cuerpos orientados a noventa grados y en todas las ocasiones interactuaron una persona parada y otra sentada, como lo hace notar el valor correspondiente al sexo y postura. También en el caso del contacto, éste se produjo sólo con roces ocasionales.

Sin embargo, se detectan dos diferencias. Las dos se presentan en el factor kinésico. Durante la interacción de la niña que pedía dinero, la distancia fue más cercana que en los otros casos; la niña se asomaba por la ventanilla y esto reducía el espacio entre ella y el conductor, creando una distancia donde podría haber contacto al extender el antebrazo.

En cuanto al anciano mendicante, se encontró que utilizaba un sombrero para pedir y recaudar el dinero de los conductores. Su procedimiento para pedir dinero consistía en extender el brazo, y sosteniendo un sombrero en la mano correspondiente recibía el dinero. Por ello, se encuentra el valor número 5 en su tabla, correspondiente a la intervención de extensiones en la distancia entre los cuerpos.

4.4. Cuarta fase de análisis

En esta fase del estudio, la interacción se sitúa en su contexto. Se integra la experiencia de la observación abierta junto con los datos obtenidos por el sistema de notación y se relacionan con los elementos que rodean al proceso, semáforos, paso de cebra, banqueta, etcétera.

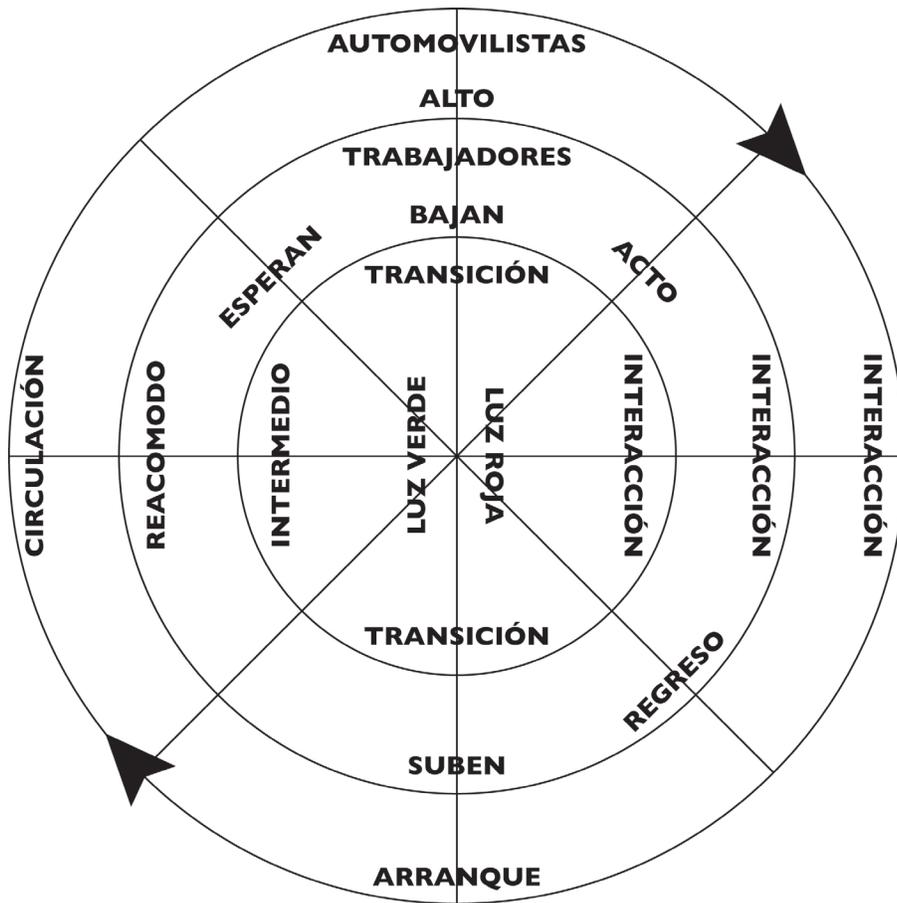
4.4.1. El semáforo

Al elegir las intersecciones semaforizadas como contexto para la observación, ya se tenía contemplada la importancia que este aparato tenía para la interacción en estos lugares, pero no se podía aún dilucidar la cantidad de procesos que puede coordinar. A grandes rasgos se puede decir que su funcionamiento, en términos de comportamiento, transforma espacios y organiza tiempos.

El semáforo funciona a manera de reloj no sólo para conductores, al indicarles cuándo detenerse y cuándo avanzar, también lo es para los trabajadores de las esquinas, cuando les permite introducirse entre los carriles y abrir la posibilidad para interactuar con los conductores.

En cuanto a la organización del tiempo, el proceso se lleva a cabo por pautas, éstas son las señales (luz roja, luz verde y su encendido intercalado) que permiten organizar el cruce de calles por automóviles en intersecciones. Este mismo proceso ha sido aprovechado por trabajadores para vender, entretener, ofrecer servicios o pedir dinero.

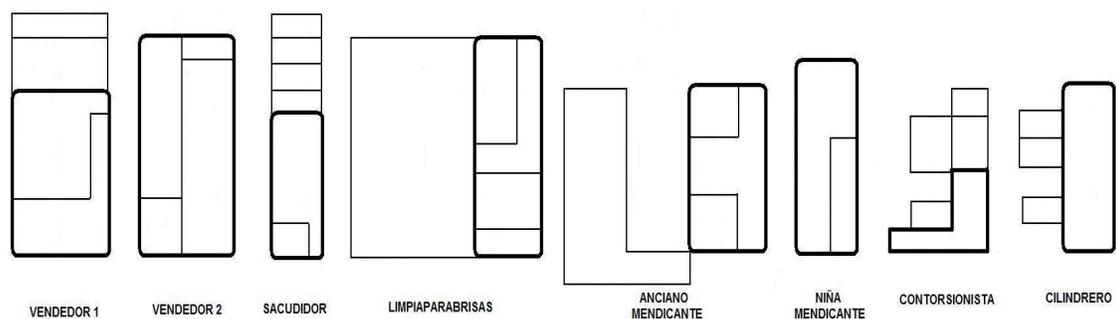
Para documentar la relación del semáforo con los ciclos de trabajadores y automovilistas, se elaboró el siguiente esquema, que se construye con base en los cambios de luces y los procesos que suceden alrededor de los mismos.



Ciclos y semáforo

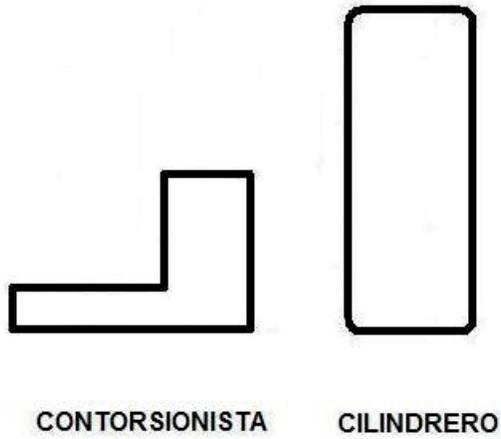
Como se describió en la observación, cuando la luz roja se enciende, los autos se detienen, y los trabajadores comienzan su ciclo al circular entre carriles, sobre las líneas delimitadoras. Cuando la luz roja se apaga y se enciende la verde, los automóviles comienzan a avanzar. Si bien no se detectó que ningún trabajador volteara (caminan dando la espalda al semáforo) a ver el estado del semáforo, el arranque de los coches estaba sincronizado con el regreso de los trabajadores a la banqueta, sobre la que caminan para volver a donde inicia su ciclo, un punto cercano al cruce peatonal.

Así, también cumple con la propiedad del ritmo (un número determinado de acciones que se repiten con una misma frecuencia). El programa, como ya hemos mencionado, es la forma en que una persona ha aprendido a conducirse durante una interacción. En el caso de las interacciones semaforizadas, es un programa que se repite continuamente entre conductores y vendedores. El semáforo, al ser un artefacto programado para hacer los cambios de luz cada determinado tiempo (a excepción de cuando es manipulado manualmente por oficiales de tránsito), lleva a las personas a reproducir las acciones en el mismo tiempo una y otra vez. Durante la observación se detectó que los ciclos de los vendedores eran muy similares de un alto a otro, recorrían aproximadamente la misma distancia sobre las líneas delimitadoras de un ciclo a otro. Como recurso visual, se dibujó esquemas de las intersecciones y se trazaron líneas que representaran el trayecto que siguen los trabajadores.



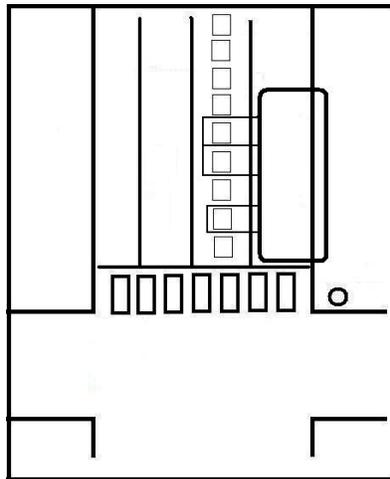
Rutas de los trabajadores

Por ejemplo, los contorsionistas hacían ciclos cortos y con muchas interacciones, mientras los vendedores hacían ciclos más largos y con menos interacciones.

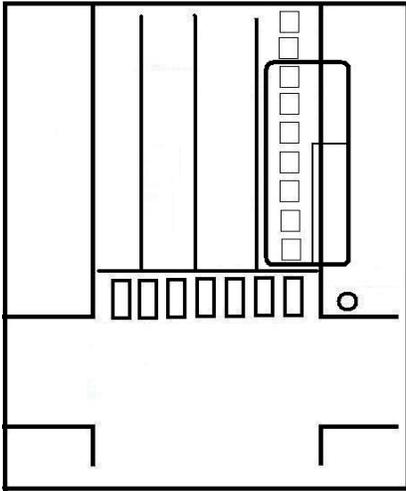


Comparación del entretenimiento

En ambos casos, las situaciones eran constantes. Incluso se detecta un comportamiento tan repetitivo que en la mayoría de las ocasiones recorren los mismos carriles mientras realizan el ciclo.

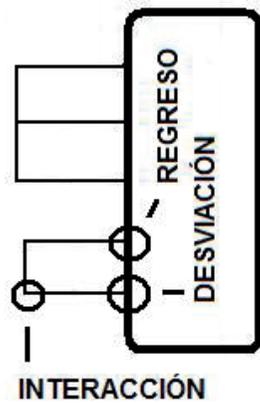


Ruta del cilindrero en la calle



Ruta de niña mendicante en la calle

En los momentos en que había algún cambio en el carril acostumbrado por el vendedor durante el ciclo, en la mayoría de los casos, sólo era porque se llevaría a cabo una interacción con algún automovilista o pasajero, pero igualmente en la mayoría de las ocasiones, volvía al mismo carril.



Desvíos y regresos del cilindro

En términos espaciales, el cambio de luces del semáforo provoca una transformación. Durante la luz verde, y cuando los automóviles circulan, el espacio entre carriles es sociofugo, pues la superficie de rodamiento es inaccesible para los vendedores. Al cambiar a luz roja, los carriles se transforman en espacios de naturaleza sociopeta, cuando es posible para los vendedores caminar entre los autos buscando interactuar con conductores y pasajeros.

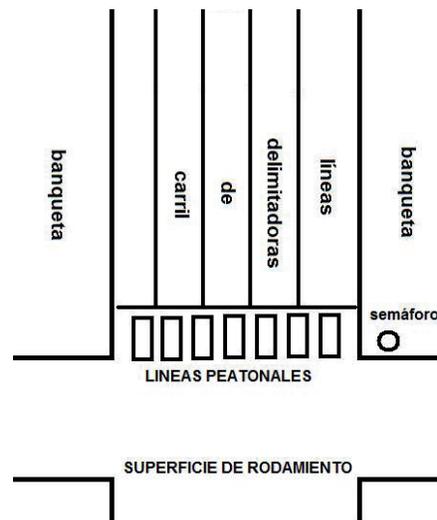
Cuando conductores y vendedores entienden y participan en los cambios en tiempo y espacio que se han descrito, muestran su capacidad de abordaje (o entrainment), de este proceso depende el intercambio de dinero y la ganancia económica de los trabajadores. Los conductores se encuentran en un proceso de traslado, viajan de un punto a otro, desarrollan un programa para transportarse por las calles circulando por avenidas, respetando señales de tránsito y coordinándose con otros conductores. Al momento en que se detienen ante la luz roja, se abre una posibilidad para que el programa que repiten una y otra vez los vendedores, se encadene con el de los conductores y produzcan una interacción, la cual tiene su propio programa. A esta coordinación es lo que designamos *abordaje*.

La capacidad de abordaje, sumada al carácter isocrónico del programa, es a lo que Edward Hall llamó *cadena de acción*: "Un término prestado del campo del comportamiento animal para describir un proceso interactivo en el que una acción desata a otra de una forma estructuralmente uniforme [...] dos partes juegan roles diferentes que son interdependientes: A. invita B. que responde hasta que el paradigma se rompe" [Hall, 1984: 228].

Así el semáforo es parte central de una cadena de acción inmersa en la vida cotidiana de la Ciudad de México; por lo tanto, es un elemento del microtiempo, que se desarrollará más adelante.

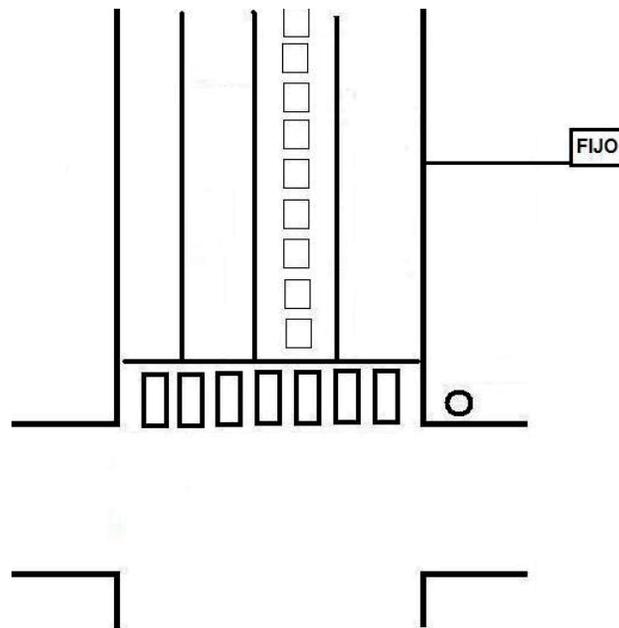
4.4.2. Señalización. La pintura sobre el suelo y los tipos de espacio.

Las líneas trazadas con pintura correspondientes a la señalización sobre el asfalto son fundamentales para explicar la interacción.



Señalización en intersecciones

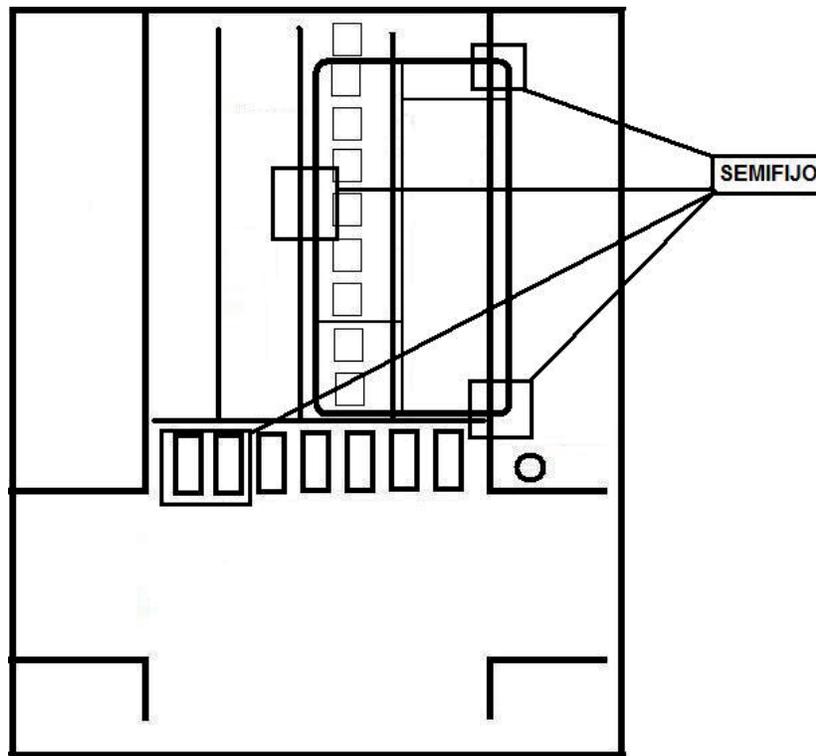
En el aspecto de tipos de espacio, el primero a describir es el de caracteres fijos. La línea que delimita la banqueta del asfalto (o superficie de rodamiento) convierte a la banqueta en un espacio de caracteres fijos para conductores, ya que los automóviles no traspasan dicha área en ningún momento.



Espacio fijo conductores

En el caso de los vendedores, esa misma línea es de carácter semifijo. Mientras la luz está en color verde y los automóviles circulan, no atraviesan esa línea. Al momento en que el color rojo se enciende, traspasan esa línea, descienden al asfalto y comienzan a circular sobre él.

Durante la observación se detectó que una vez que los vendedores están sobre la superficie de rodamiento, no cruzan la línea nuevamente, sólo lo hacen cuando los automóviles arrancan y ellos vuelven a la banqueta, esa línea sólo es atravesada durante lo que se denomina *periodo de transición* (momento en que suben y bajan de la banqueta).



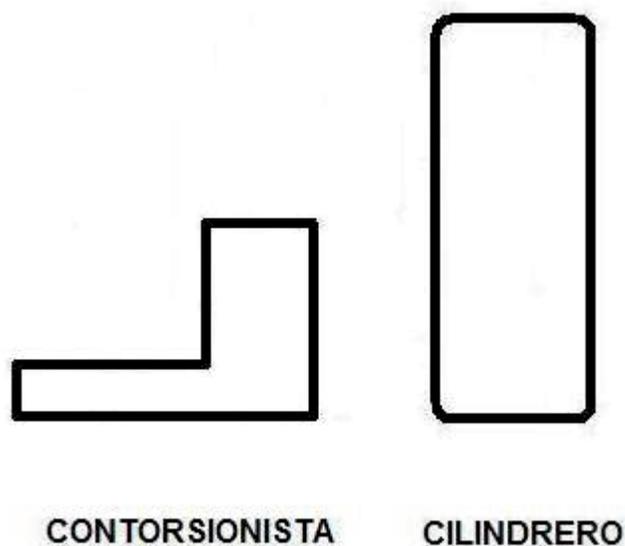
Espacio semifijo trabajadores

Las líneas peatonales (o paso de cebra) también se consideran como espacio de caracteres semifijos para los conductores, mientras el semáforo muestra la luz verde, las cruzan, pero al encender la luz roja, se detienen antes de llegar a ellas, en pocas ocasiones algún automóvil se detiene sobre ese espacio.

Esas mismas líneas son una marca para la mayoría de los trabajadores, casi todos se colocan a la altura de ellas. Sólo la modalidad de entretenimiento, en el caso específico de los malabaristas y contorsionistas, aprovechando que los automóviles se detienen ante el paso de cebra, la toman como escenario, al convertirse momentáneamente en un espacio restringido para automóviles. También fueron consideradas como fijas, pero más que como una forma de espacio manifiesto, su presencia es una norma para los trabajadores, para quienes prestan el servicio de entretenimiento siempre es el espacio sobre el

que realizan un acto, y para el resto de los trabajadores es una marca que corresponde a la altura de la banqueta donde esperan el próximo alto.

La distancia entre trabajadores y conductores adquiere el carácter de pública en fase cercana. Una vez que termina su acto, sólo interactúan con los primeros autos formados en la fila constituida por los carriles, haciendo ciclos más pequeños que el resto de los trabajadores.



Ciclo corto del contorsionista

Las líneas delimitadoras de carril toman también una función fija durante la luz roja. Mientras los automóviles se encuentran detenidos, y como en la mayoría de los casos es respetado el carril dibujado sobre el asfalto, se convierte en área para caminar de los vendedores.

Cuando la luz es verde en el semáforo, se podría entender que el espacio toma una naturaleza sociofuga, tiende a limitar o eliminar la interacción entre vendedores y conductores. Como ya se describió, durante ese periodo no se producen interacciones.

Al encenderse la luz roja y cuando los trabajadores comenzaban a caminar entre los carriles formados por automóviles, se pudo detectar una naturaleza sociopeta del espacio. De acuerdo con la observación, los automóviles y sus asientos dirigen el cuerpo de los conductores en dirección al sentido en que circulan. Al detenerse, se abre la posibilidad de girar la cara, aunque si consideramos el cuerpo entero, éste se mantiene en la misma dirección al frente del auto. Aun así los vendedores, que cuando caminan sobre el asfalto lo hacen en sentido contrario a la circulación, convierten el espacio en sociopeta, pues se presenta la posibilidad de interactuar.

4.4.3. La interacción

Cuando la interacción se presenta, el eje correspondiente del sistema de notación para interacciones mostró que el espacio se mantiene como sociopeta, ya que los cuerpos, el del conductor viendo al frente, y el del vendedor parado a un costado a la altura de la ventanilla y en dirección al automóvil se mantienen a noventa grados, lo que se entiende como ideal para interactuar o para mostrar la búsqueda de interacción.



Carácter sociopeta de la interacción

Siguiendo con la interacción, se detectó que se daba entre una persona sentada (conductor) y otra parada (vendedor) en casi todas las ocasiones.

El eje del contacto muestra que en la mayoría de las modalidades laborales se acostumbra el contacto, pero éste sólo se presenta a manera de roce accidental, al momento en que el conductor entrega dinero al vendedor, aunque también en la venta de productos se puede producir el contacto al momento de entregar un producto.

Los cilindreros presentan una variación, lo que dista de una diferencia, ya que reciben el dinero en un sombrero, también es considerado contacto, aunque con la especificidad de que es por medio de una extensión, del uniforme y del cuerpo. Más adelante se hablará de la importancia del uniforme y de los objetos, como el sombrero.

La distancia entre los cuerpos se mantiene en la mayoría de los casos a una separación de poco más allá de los antebrazos extendidos. Lo que nos conduce al espacio informal, que si seguimos la tabla de distancias antes descrita por Hall, se puede entender como personal en fase cercana.

4.4.4. Sobre uniformes y otros artefactos, extensiones

Es necesario comentar que uno de los elementos esenciales para diferenciar los tipos de oficio, es que la mayoría de los trabajadores portan un artículo en las manos: si es vendedor de algún juguete, carga el producto en las manos; si es limpiaparabrisas, una botella de agua; si es cilindrero, un sombrero del mismo color que el uniforme beige con el que visten. Sin embargo, no es un elemento siempre presente, pues en el caso del

contorsionista, éste realiza un acto sobre las líneas en el espacio y momento de transición y luego se acerca a los automóviles para recibir dinero.

Al igual que McLuhan, quien entiende las extensiones como una parte del cuerpo o una idea de los hombres McLuhan [1989], Hall plantea que “el hombre y sus extensiones constituyen un sistema interrelacionado. Es un error de grandes magnitudes actuar como si el hombre fuera una cosa y su casa o sus ciudades, su tecnología o su lenguaje fueran otra” [Hall, 1966: 177].

En el caso de los trabajadores vistos como una unidad, los objetos pueden ser constitutivos del oficio. Dado que la interacción sólo dura unos segundos, los trabajadores deben definirse a sí mismos y la función que cumplen, sin la necesidad de una conversación o un mensaje escrito. El limpiaparabrisas necesita su botella para ser identificado como tal; el vendedor, los productos para definir qué razón lo mantiene caminando entre los autos y para mostrar qué puede ofrecer a los conductores.

4.4.5. Tipos de tiempo

Ya se ha mencionado que la clasificación de tiempo de Hall se basa en la forma en que los individuos utilizan su tiempo. Dicho de otra manera, qué tipo de actividades llevan a cabo durante un periodo. Conductores y vendedores, después de la observación, muestran dos tipos de tiempos: sincrónico (*sync time*) y microtiempo.

Es sincrónico ya que hay una coordinación entre dos actividades, los que trabajan en intersecciones y se mantienen en estos lugares durante periodos prolongados, y quienes circulan, atraviesan intersecciones y sólo se detienen mientras dure la luz roja del

semáforo, sólo se encuentran momentáneamente en la intersección. Este tipo de tiempo es descrito por Hall como inconsciente, de alto contexto (individual y físico).

A partir de la observación, se sostiene el carácter inconsciente de este tipo de tiempo desarrollado en intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México.

Aunque podría argumentarse que la compra de un producto, el otorgamiento de dinero a un mendicante, o el pago de un servicio como la limpieza de un parabrisas son muestra de una decisión consciente, sólo forman parte de un programa que considera más elementos del comportamiento. Sobre este asunto Hall afirmó que la mayor parte del comportamiento humano es inconsciente. A la decisión de comprar hay que adjuntarle que los patrones como detenerse ante una luz roja, entender que una persona que camina entre los automóviles y porta un juguete en su mano tiene la intención de venderlo, que si alguien compra algún producto no tendrá contacto físico con el vendedor a excepción de roces accidentales con manos u otras extensiones, o que no necesitará acercarse más allá del largo de su antebrazo para llevar a cabo el intercambio. Y estos ejemplos son parte del mismo programa que se desarrolla al detenerse en una intersección semaforizada y de la parte inconsciente de un mismo programa al que pertenece la compra de un producto.

El proceso de sincronización se descubre en cuatro momentos. Los dos primeros son de interacción e intermedio, los restantes son de transición. Cuando el automovilista hace alto ante la luz roja, los trabajadores bajan de la banqueta, lo que se consideraría el primer proceso de sincronización. Tanto para trabajadores como para automovilistas, el proceso de interacción se lleva a cabo mientras los autos se encuentran detenidos y los trabajadores circulan entre carriles, que sería el segundo momento. El tercero se da cuando el semáforo cambia a verde, los autos arrancan y los vendedores regresan a la

banqueta, y ambos de nuevo se colocan en proceso de transición. El cuarto y último se da mientras los automóviles circulan y los trabajadores regresan al punto donde esperan la siguiente luz roja, a éste se le llamó intermedio.

A grandes rasgos se podría decir que cuando un automovilista se detiene en un semáforo con luz roja, no se encuentra consciente de que en ese momento está involucrado en un proceso en el cual se abre la posibilidad de establecer interacciones y, por lo tanto, comunicarse con las personas que trabajan en las intersecciones.

Esto nos lleva a otra de las propiedades de este tipo de tiempo (el alto contexto), donde es más importante el contexto que las palabras explícitas (o mensajes escritos en cartones, cartulinas o mantas) que se podrían enunciar durante la interacción. No hay información manifiesta, en la mayoría de los casos, que distinga a los vendedores del resto de los peatones, es la forma de introducirse al programa de los conductores lo que lleva a la interacción. Como ejemplo quedan las niñas que muestran sus manos a los conductores esperando recibir algún dinero. No ofrecen ningún producto, no tienen letrero alguno y no realizaron ningún acto sobre el paso peatonal, pero en ocasiones, las ventanillas de los autos se abren y ellas reciben dinero de conductores y pasajeros.

Las clasificaciones no se encuentran aisladas unas de otras, deben entenderse como interrelacionadas, ya sea por sus diferencias o sus afinidades. Es necesario aclarar que el tipo de tiempo que se encuentra en las intersecciones semaforizadas no sólo tiene un carácter sincrónico, sino también es muestra del microtiempo correspondiente a la Ciudad de México.

El microtiempo es un tipo de tiempo que conlleva comportamientos inconscientes, al igual que el tiempo sincronizante, y la información es obtenida en su mayoría del entorno, de la situación en su totalidad y no por medio de las intenciones expresas. Es un tiempo que se caracteriza por una información de alto contexto. La administración del tiempo forma parte del microtiempo, en este caso la forma en que se organiza es del tipo policrónico.

El hecho de que se encuentren presentes dos tipos de tiempo en una misma situación conlleva a que el tipo de administración en estas situaciones sea policrónica. Cuando el conductor se encuentra en un programa, el de trasladarse de un punto a otro en un auto, se involucra en otro programa, el que le permite interactuar con los vendedores para recibir algún tipo de servicio, comprar algún producto o dar dinero a mendicantes, ma-labaristas u organilleros. Se mantiene en dos programas al mismo tiempo, una actividad no excluye la otra, el conductor en la Ciudad de México tiene la capacidad, proporcionada por la cultura, de administrar dos actividades al mismo tiempo.

También se descubre un uso del espacio característico de la Ciudad de México. Si un conductor puede administrarse participando en dos programas, el uso del tiempo también varía. Gracias al tiempo, un espacio se transforma de sociofugo a sociopeta. Mientras en un momento, un lugar como las intersecciones semaforizadas no son espacios propicios para la interacción, con el cambio en el color de un semáforo se convierte en un lugar que permite las interacciones entre vendedores y conductores.

Estos aspectos inconscientes se encuentran alojados en lo que se cataloga como nivel primario de la cultura. Este nivel se manifiesta en la vida cotidiana de los individuos,

es algo que se repite, y que en su mayoría es inconsciente, por lo repetitivo y por la cantidad de elementos involucrados.

Las particularidades del uso del espacio que se detectaron en las intersecciones semaforizadas son manifestaciones microculturales. La construcción de intersecciones semaforizadas, aunque suponen un uso determinado (orden en la circulación automovilística y coordinación con los peatones), también son adaptadas a las necesidades y comportamientos específicos de una comunidad. Entender que las líneas peatonales pueden ser un escenario, o que se puede caminar entre los autos para ejercer un oficio es ejemplo de la forma en que los habitantes de la Ciudad de México damos uso al tiempo y espacio en las calles (intersecciones semaforizadas en particular), es una forma de organización particular.

4.4.6. Conclusiones del estudio de caso

Como ya se comentó, al inicio de esta investigación el semáforo parecía tener una importancia central para la descripción del programa que siguen trabajadores y automovilistas en intersecciones semaforizadas. Mientras avanzó la observación, y aún más después del análisis detallado, su importancia se incrementó ante el estudio proxémico y cronémico. Si bien en un primer momento se había pensado que era un elemento que coordinaba las dos actividades interrelacionadas del trabajador y el conductor al dar una señal que representaba una medida de tiempo, para que los automovilistas se detuvieran y avanzaran, o para que los vendedores se acomodaran y ofrecieran sus productos, se encontró que este artefacto confiere a la interacción una naturaleza particular, a la que se le denominó como *isocrónica*.

Según el diccionario de la Real Academia Española, el isocronismo se define como la igualdad de duración en los movimientos de un cuerpo. En este caso aplica en varios de los comportamientos registrados durante la observación, por su frecuencia, por su constancia en el uso del espacio, y en general, por las similitud entre los ciclos. Las interacciones tienen una misma periodicidad, conductores y trabajadores respetan los espacios para transitar y las interacciones se producen de la misma forma de un ciclo a otro.

Los vendedores repiten el comportamiento de un ciclo a otro. Esperan la luz roja en el mismo punto (sobre la banqueta a la altura de las líneas peatonales), y al encenderse ésta, caminan por el mismo carril (y cuando se desvían, en la mayoría de las ocasiones regresan al mismo), avanzan la misma distancia sobre su carril hasta que vuelven a desviarse para subir a la banqueta una vez que arrancan los autos y caminan sobre ella para volverse a colocar a la altura de las líneas peatonales. Su programa se reduce a cuatro periodos: dos de transición, uno de interacción y otro de intermedio.

Los conductores también repiten las acciones. Se detienen en la mayoría de los casos respetando los carriles y dejando un espacio entre ellos (espacio por donde caminan los trabajadores), si es el caso, interactúan con los vendedores, y arrancan cuando la luz verde se enciende. Su programa también se reduce a cuatro partes, dos transiciones, una interacción y un intermedio.

Ambos actores siguen el mismo patrón para interactuar. Los trabajadores parados, los conductores sentados, con los cuerpos orientados a noventa grados unos de otros, con una distancia un poco más allá de los codos estirados y con roces accidentales con las manos al momento de haber algún intercambio.

Pero la naturaleza isocrónica y la repetitividad del programa no sólo se manifiesta con las similitudes del programa en sí, sino también con la distancia que hay entre una ejecución a otra. Mientras hay programas que se desarrollan con días de separación, como puede ser comprar boletos del metro, o tener alguna junta de trabajo, estas interacciones se repiten una y otra vez mientras el trabajador se mantiene en la intersección correspondiente. Apenas termina el programa, se vuelven a dar las condiciones para que se desarrolle nuevamente.

Acompañando al isocronismo, que aunque no es una propiedad exclusivamente temporal sí proviene de la forma en que el tiempo influye en la ejecución del programa, nos dirigimos ahora a la forma en que se manifiesta el uso del espacio.

En este estudio se detectaron las tres formas de manifestación cultural para estudiar el uso del espacio, el fijo, el semifijo y el informal.

El informal ya fue descrito durante la explicación de las características isocrónicas del programa cuando se habla de la distancia que toman trabajadores y conductores, pero las otras dos manifestaciones contribuyen de gran medida a la forma en que se desarrolla el programa.

El carril es la muestra del espacio fijo. Ese espacio manifestado por las líneas delimitadoras de carril no sólo muestra la forma en que los conductores deberán acomodarse mientras circulan y hacen alto para poder hacer filas que organicen el tránsito automotriz, también delinean la forma en que los vendedores recorrerán su ciclo, forman una especie de circuito.

Estas líneas delimitadoras son la materialización de normas, tal como corresponde al espacio fijo. En pocas ocasiones se detectaron automóviles que no respetaron los carriles formados entre las filas de automóviles que esperaban ante la luz roja.

Pero no sólo son normas para los conductores, también lo son para los trabajadores. Se manifiesta en dos momentos. El primero de ellos es cuando caminan entre los automóviles buscando interactuar con los conductores, son los lugares donde se desarrolla su actividad. Durante la tercera observación sólo se detectó un par de ocasiones cuando se produjeron interacciones fuera de ellos, al momento en que se vendieron productos a peatones. Esto es muestra de que éste es el espacio designado para vender, ofrecer un servicio, pedir dinero por alguna forma de entretenimiento o pedir dinero a los conductores en las intersecciones semaforizadas.

El segundo momento se detectó al observar que de un ciclo a otro los vendedores acostumbran ocupar el mismo carril. Si el vendedor caminaba en el segundo carril en un ciclo, así lo hacía en el resto de su recorrido entre los automóviles, formando un circuito del que muy pocas ocasiones salían, y cuando era así, regresaban pronto al carril que les correspondía.

El espacio semifijo se manifiesta diferente para los automovilistas y para los vendedores.

Las líneas peatonales presentaban variación en su uso por los automovilistas si el semáforo se encontraba en luz roja o verde. Durante la luz verde atravesaban las líneas sin detenerse. Pero en cuanto aparecía la luz roja, en la mayoría de los casos se detuvieron antes de cruzarla, así, la fila de automóviles se iniciaba justamente antes del paso de cebra, lugar que corresponde al punto donde esperan los trabajadores el alto de los auto-

móviles. Sólo en el caso de los malabaristas, contorsionistas y payasos eran usadas por los trabajadores a manera de escenario; el resto casi nunca circulaba sobre ellas.

Para los trabajadores el espacio semifijo se sitúa en la banqueta. Ésta trabaja a manera de puerta que abre y cierra la posibilidad de interactuar con los conductores y pasajeros. Cabe señalar que es con el cambio de luz del semáforo con lo que también cambia su característica. Mientras la luz se encuentra en verde y los autos circulan, los trabajadores no descienden de la banqueta. En el momento en que se enciende la luz roja y el tránsito automovilístico hace alto, los trabajadores atraviesan la frontera entre superficie de rodamiento y banqueta y comienzan a caminar sobre su carril, entre los autos. Durante el periodo para interactuar no vuelven a subir a la banqueta, sólo regresan a ella cuando los automóviles arrancan.

Por lo tanto, el programa en intersecciones semaforizadas resulta ser de naturaleza isocrónica, donde se encuentran dos de las tipologías de uso de tiempo, sincronizante en primer lugar y microtiempo con un patrón policrónico en segundo, y con manifestaciones espaciales en forma fija y semifija (diferentes entre conductores y trabajadores) e informal (compartida entre conductores y trabajadores durante la interacción).

5. Conclusiones generales

El objetivo principal de esta investigación fue estudiar la parte de la comunicación correspondiente al lenguaje no verbal en intersecciones semaforizadas de la Ciudad de México, adaptando y aplicando la metodología proxémica y cronémica. Esto, con la finalidad de crear un antecedente de este tipo de investigación y aportar elementos científicos para el desarrollo de más investigaciones de esta naturaleza en el entorno urbano.

Para realizar un balance general de la investigación, las conclusiones se dividen de acuerdo con la misma lógica de la tesis, una primera parte que evaluará los resultados teóricos y, en un segundo momento, los aspectos metodológicos.

En el ámbito teórico hay dos aspectos a mencionar. El primero es la investigación bibliográfica, la cual arrojó importantes resultados para el respaldo teórico y la investigación de campo. Se utilizaron libros que hasta el momento no han sido traducidos al español ni citados en tesis o publicaciones realizadas por la Universidad Nacional Autónoma de México, estos son *La danza de la vida* y *La cuarta dimensión de la arquitectura*.

El segundo aspecto a evaluar se encuentra en relación con la cuarta fase del estudio y las conclusiones a las que se llegaron del estudio de caso. Así como lo sugiere la metodología, una vez cumplida la descripción de la interacción, el análisis necesitó un concepto que pudiera describir de manera apropiada la naturaleza del comportamiento observado, de ahí que se recurriera de nueva cuenta a los textos de Hall y se rescatara el término cadena de acción. Si bien describir el programa era el objetivo específico de la investigación, encontrar una *cadena de acción* (que también se encuentra en relación con el *abordaje*), que es un comportamiento que demuestra la relación interactiva e interdependientes entre los participantes de una interacción supera la meta propuesta, pues

comprueba la congruencia entre el fenómeno observado y el aparato conceptual. Esto, debido a que fue la misma observación del fenómeno la que derivó en la necesidad de buscar un concepto con mayor grado de abstracción.

También se encuentra el caso del término isocrónico, que representó la necesidad de introducir un concepto que describiera la naturaleza repetitiva y permanente del comportamiento observado en las intersecciones.

El término isocrónico, aunque es aplicado a diversas ramas científicas, en este caso fue utilizado en una de sus acepciones más simples, que es la repetitividad de un movimiento en un mismo periodo. Si bien no se encontró en los planteamientos teóricos de Hall, puede ser tomado como un ejemplo de la particularidad cultural de los habitantes de la Ciudad de México, pues es derivado de la aplicación de los elementos contemplados por el antropólogo para estudiar el uso del tiempo y el espacio por los seres humanos.

En cuanto al aspecto metodológico, se encuentran los siguientes elementos: la aplicación efectiva de la metodología proxémica al comportamiento observado en intersecciones, las limitaciones del sistema de notación proxémica, el énfasis del estudio del contexto y la implementación del dibujo como registro (ante la necesidad de mantener la investigación con un bajo presupuesto y preservar la seguridad y discreción del observador).

Aunque el sistema de notación proxémica pudo ser aplicado para esta investigación, gracias a las aportaciones de Graves y Watson, el registro tuvo sus limitaciones.

La primera de ellas deriva en la complicación para registrar diferentes momentos de la interacción, caso específico de la modalidad laboral de entretenimiento, donde la distancia variaba entre el momento donde realizaba su acto y el momento en que recibía dinero del conductor. Si bien se podía contemplar como parte de un programa, con fines

prácticos, y de comparación entre los datos cuantitativos, se eliminó el momento del acto de la notación. Aunque, como se explica más adelante, no afectó en gran medida al análisis, porque sí pudo ser incluido cuando se estudió la interacción en su contexto.

La misma limitación se presentó cuando los trabajadores sacudían las carrocerías de los autos, ya que la interacción comenzaba cuando los trabajadores retiraban el polvo, y el intercambio de dinero era producto de este primer momento.

Ante estas dificultades, se recurrió al texto de Collier, donde se menciona que es más importante la observación que el registro. Los datos que se recopilan dentro del registro no tienen significación alguna si no se colocan en su contexto. En este caso, sólo son números que tienen por objetivo confirmar, reafirmar o respaldar las afirmaciones que se hacen en un análisis general de la interacción. En este caso confirmaron la repetitividad de la interacción, que ya había sido registrada en la segunda observación.

Otro elemento que aporta Collier es la flexibilidad. Respecto a la importancia de la observación, y aunque una de sus especialidades es el registro visual de las interacciones, plantea la posibilidad de suprimir el uso de tecnologías como filmes, videograbaciones, hojas de contacto, etc., pues es más importante la observación del contexto que sólo un detalle correspondiente a una de sus partes, y que puede ser observable ante un registro detallista como una fotografía.

De acuerdo con el planteamiento de Collier y con la necesidad de registrar y comparar la interacción, se recurrió al dibujo, que representa una herramienta de bajo costo, ligera y con facilidad de corrección pues sólo consta de hojas donde se representan los elementos esenciales que conforman una intersección, como el paso de cebra, los carriles o la banqueta, y sobre la que se trazó el recorrido que seguían los automóviles y los traba-

jadores. Gracias a esto, se logró detectar la naturaleza isocrónica, los tipos de tiempo, y los tipos que formaban parte del *programa* a describir.

Como evaluación general de todo el proceso que implicó esta tesis, se comprobó satisfactoriamente la aplicación de la metodología Proxémica y Cronémica a las interacciones producidas en espacios urbanos.

Aunque se encontraron limitaciones en algunos aspectos, a todas ellas correspondió una compensación y con la experiencia obtenida se abre la posibilidad de mejorar elementos como el sistema de notación proxémica.

Sumándose al desempeño que la metodología utilizada mostró y su aplicación al entorno urbano, también se puede afirmar que se han logrado algunas aportaciones al conocimiento sobre la forma en que los habitantes nos desenvolvemos y comunicamos cuando recorremos las calles de la Ciudad de México, por lo tanto, se puede sugerir su aplicación a otros fenómenos observables en el entorno urbano.

Como una última conclusión y evaluando no sólo la tesis, sino también las conclusiones de la observación, y las generales, me gustaría agregar que este tipo de estudio aplicado en la Ciudad ha sido enriquecedor en más sentido de los que se tenían planeados.

Debido a facilidad para la asimilación de las técnicas de investigación, bajo costo del estudio, y sobre todo, la pertinencia teórica y metodológica, saltan a la imaginación y la curiosidad científica posibles aplicaciones en entornos tan diferentes como lo son, por un lado, el uso de espacios públicos como los parques y las plazas, y por el otro lado, los espacios privados como salas de espera y oficinas.

Para el autor de esta tesis, más que los méritos teóricos de la proxémica y la cronémica, la investigación demuestra que las calles de la Ciudad de México son un espacio donde la diversidad cultural se enfrenta y hay comunicación entre distintos actores. El enfrentamiento no tiene que ser entendido como conflictivo, desordenado o confuso. Bajo esta perspectiva se devela una armonía que acompaña el movimiento de los habitantes de la ciudad, sus actividades y fines se alternan en una sincronía que permite una coexistencia de las más diversas realidades. Se dice entonces que gracias a las características culturales de los habitantes del entorno urbano, se puede ocupar un mismo espacio de muy diferentes maneras y todas ellas conviven con una sutil coordinación que se delata con la Proxémica y la Cronémica, evidenciando una especie de danza que se desplaza en movimientos cíclicos.

Bibliografía

- Analco, Aida 2007. De las mañanitas a las Golondrinas: cilindrerros en la Alameda. Cilindrerros en el Centro Histórico: Cargadores de imaginarios. *Antropologías y estudios de la ciudad*, núm. 3-4: 233-252.
- Baldassare, Mark y Feller, Susan 1975. Cultural Variations in Personal Space: Theory, Methods, and Evidence. *Ethos*, núm. 4: 481-503. <http://www.jstor.org/stable/39996> (Consultado el 18 de diciembre de 2008).
- Careri, Francesco 2005. Walkscapes. *El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo-Gili.
- Collier, John y Collier, Malcom 1986. *Visual Anthropology. Photography as a Research Method*. Nuevo México: University of New Mexico Press.
- Conde, Napoleón 2002. *Dos aplicaciones de la hermenéutica analógica: el urbanismo y el turismo*. México: Editorial Torres Asociados.
- Conrads, Ulrich 1977. *Arquitectura-escenario para la vida*. Madrid: Hermann Blume ediciones.
- Descamps, Marc-Alain 1992. *El lenguaje del cuerpo y la comunicación corporal*. Barcelona: Deusto.
- Fast, Julius 2006. *El lenguaje del cuerpo*. Barcelona: Kairós.
- Fernández, Pablo 2004. *El espíritu de la calle. Psicología política de la cultura cotidiana*. Barcelona: Anthropos.
- Hall, Edward 2003. *La dimensión oculta*. México: Siglo XXI.
- _____ 1984. *The Dance of Life. The Other Dimension of Time*. Nueva York: Anchor Press.
- _____ 1966. *The Hidden Dimension*. Estados Unidos: Double Day and Company.

- _____ 1963. A System for the Notation of Proxemic Behavior. *American Anthropologist, New Series*, núm. 5: 1003-1026. <http://www.jstor.org/stable/668580> (Consultado el 26 de septiembre de 2008).
- Hall, Edward y Hall, Mildred 1990a. *The Hidden Differences. Doing business with the Japanese*. Nueva York: Anchor Press.
- _____ 1990b. *Understanding Cultural Differences*. Boston: Intercultural Press.
- _____ 1975. *The Fourth Dimension in Architecture. The Impact of Building in Behavior*. Nuevo México: Sunstone Press.
- Haubold, Johannes 1999. Untitled. *The Classical Review, New Series*, núm. 1: 247-248. <http://www.jstor.org/stable/713985> (Consultado el 11 de septiembre de 2008)
- Hymes, Dell 1972. *Directions II. The Ethnography of Communication*. Estados Unidos: Holt, Rinehart and Winston Inc.
- Inzúa, Victor 2005. *La vida de los organilleros. Tradición que se pierde*. México: Conaculta.
- Kirch, Max 1979. *Non-verbal communications across cultures. The Modern Language Journal* (8): 416-423.
- Lateiner, Donald 1992. Heroic proxemics: social space and distance in the odyssey. *Transactions of the American Philological Association*, núm. 122: 133-163. <http://www.jstor.org/stable/284369> (Consultado el 11 de septiembre de 2008)
- Lozada, Flora 2001. El espacio vivido. Una aproximación semiótica. *Cuadernos*, núm. 17: 271-294.
- Lynch, Kevin 2004. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- McLuhan, Marshall 1989. *La comprensión de los medios como las extensiones del hombre*.

México: Diana.

McLuhan, Marshall y McLuhan Erick 1990. *Leyes de los medios. La nueva ciencia*. México: CNCA-Alianza.

Menéndez, Eduardo 2006. Desaparición, resignificación o nuevos desarrollos de los lazos y rituales sociales. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, núm. 107: 146-178.

Mínguez, Andrés 1999. *La otra comunicación. Comunicación no verbal*. Valencia: Escuela Superior de Gestión Comercial de Marketing.

Ortiz-Osés, Andrés y Lanceros Patxi 2006. *Diccionario de la existencia. Asuntos relevantes de la vida humana*. Barcelona: Anthropos-CRIM-UNAM.

Poyatos, Fernando 1970. Kinésica del Español Actual. *Hispania*, núm. 3: 444-452. <http://www.jstor.org/stable/337965> (Consultado el 20 de marzo de 2009)

Ricci, Pio y Zani, Bruna 1990. *La comunicación como proceso social*. México: Grijalbo.

Serrano, Sebastià 1981. *Signos, lengua y cultura*. Barcelona: Anagrama.

Vergara, Abilio 2003. *Identidades, imaginarios y símbolos del espacio urbano. Québec, La Capitale*. México: CONACULTA-INAH.

Watson, Michael y Graves, Theodore 1966. Quantitative Research in Proxemic Behavior. *American Anthropologist, New Series*, núm. 4: 971-985. <http://www.jstor.org/stable/670410> (Consultado el 26 de septiembre de 2008)

Fuentes electrónicas

Fideicomiso para el mejoramiento de las vías de comunicación del Distrito Federal. Diagnóstico de la movilidad en la Ciudad de México:

<http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>

La Jornada. 11 de enero de 2008. La Capital:

<http://www.jornada.unam.mx/2008/01/11/index.php?section=capital&article=035n2cap2cap>

La Jornada. 14 de febrero de 2008. La Capital:

<http://www.jornada.unam.mx/2008/02/14/index.php?section=capital&article=035n>

Manual de Estilo Chicago B15. Dimensión económica, Instituto de Investigaciones Económicas:

<http://rde.iiec.unam.mx/generales/docs/chicago15.pdf>

Manual de Estilo Chicago. 15ª Edición: The University of Chicago Press, 2003:

<http://www.library.uq.edu.au/ssah/useits/chicago15B.pdf>

Organización de las Naciones Unidas. World Population Prospects. The 2008 Revision Population Database:

<http://esa.un.org/unpp/>

Secretaría de Transporte y Vialidad, Numeralia, 4 de septiembre de 2007:

http://www.setravi.df.gob.mx/stv_anuario2004.pdf

Secretaría de Transporte y Vialidad, Anuario 2004, 4 de septiembre de 2007:

<http://www.setravi.df.gob.mx/numeralia/index.html>