

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA

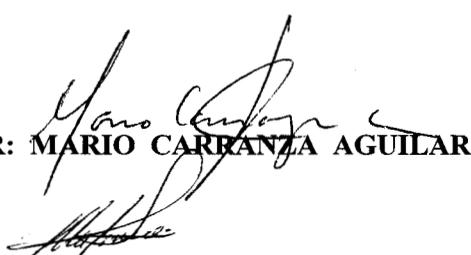
PSICOLOGÍA SOCIAL

TRANSPORTE Y SALUD

**TESINA PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN PSICOLOGÍA SOCIAL**

PRESENTA:

“GARCIA VARGAS HILARIO ALEJANDRO”


ASESOR: MARIO CARRANZA AGUILAR

LECTOR: Ma. IRENE SILVA SILVA

MÉXICO, D.F., JUNIO DE 1999

INDICE

JUSTIFICACIÓN	5
INTRODUCCIÓN	6

CAPITULO I

EL CONTEXTO DE SAN MIGUEL TEOTONGO

I. POLITICAS Y PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO	9
1. Políticas en el sector transporte (Reseña)	
1.1 Planes y programas oficiales	
1.1.1 Resumen de 1936-1940	
1.1.2 Plan Nacional de Transporte (1975)	
1.1.3 Plan Global de Desarrollo (1980-1982)	
1.1.4 Plan Nacional de Desarrollo (1984-1988)	
2. Coordinación del transporte y control estatal	
2.1 Control estatal	
2.2 Coordinación del Transporte	
II. PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO	16
3.1 Planeación del Transporte Urbano	
3.2 Transportación en Colonias Populares	
3.2.1 Características generales de los usuarios del transporte público	
3.2.2 Ocupación	
3.2.3 Uso de los Medios de Transporte	
3.2.4 El tiempo de transporte entre las actividades cotidianas	
III. SAN MIGUEL TEOTONGO PARTE DE LA SIERRA DE SANTA CATARINA	28
IV. LA CRISIS DE LA SALUD EN COLONIAS POPULARES COMO SAN MIGUEL TEOTONGO	33
V. CRECIMIENTO Y EFECTOS DE LA URBANIZACIÓN EN LA SALUD	35

CAPITULO II

LA PSICOLOGÍA SOCIAL DE LA SALUD Y EL TRANSPORTE

I. COGNICIÓN AMBIENTAL	39
II. PSICOLOGÍA DE LA SALUD	45
III. PSICOLOGÍA DEL TRANSPORTE	50

CAPITULO III

LA INTERACCIÓN

I. ANALISIS DE PROBLEMAS SOCIALES DESDE LA VISIÓN SISTEMICA	56
1. Una perspectiva nueva en las Ciencias Sociales	
2. La visión Sistémica	
3. La Sociedad como un Sistema <i>Autoreferente</i> .	
II. LA INTERACCIÓN	61
1. La noción de interacción social	
2. la estructura de la interacción	
3. El interaccionismo simbólico y la afinidad	
III. MARCO SOCIAL DE LA INTERACCIÓN	77
1. Estructuración del espacio	
1.1 De la etiología a la proxenia	
1.2 Aproximación interaccional	
1.2.1 Las relaciones entre el espacio y la comunicación	
1.2.1.1 La distancia interpersonal	
1.2.1.2 La disposición espacial	
1.2.2 La oposición entre espacios públicos y privados	
2. La estructuración del tiempo	
2.1 Tiempo y cultura	
2.2 Tiempos sociales	
2.3 Tiempos psicológicos	
IV. LA COMUNICACIÓN ELEMENTO DE LA INTERACCIÓN	86
1. El modelo técnico	
2. El modelo lingüístico	
3. La comunicación no verbal	
4. Modelo Psicosocial	

CAPITULO IV

ESTRES Y TRANSPORTE

I. ESTRÉS	99
II. TRANSPORTE Y ESTRÉS	101
METODOLOGÍA	105
CONCLUSIONES	122
BIBLIOGRAFÍA	129
ANEXOS	131

CON RESPETO, AMOR Y ADMIRACIÓN
DE ALE PARA ELSAJYS

CON TODO EL MERITO QUE SE
MERECE:

AL BUEN MARIO CARRANZA, COMPAÑERO,
AMIGO Y MAESTRO.

A LA APACIBLE, OBSERVADORA Y SI-
LENCIOSA IRENE SILVA
CATEDRATICOS DE LA UAM-I

A TODAS LAS PERSONAS QUE DURANTE ESTOS
CUATRO AÑOS, INTERACTUARON Y ME INSPIRA-
RON, A LA FAMILIA EN QUIEN SIEMPRE ME
HE APOYADO, MIS COMPAÑEROS DE GRUPO Y DE
CARRERA, EN ESPECIAL A LOS SIEMPRE EXTRA-
ÑABLES: RICARDO SUAREZ NAVARRO, JOSE LUIS
ESPINOSA, JUAN CRUZ, KARLA DIAZ, ARMANDO
GARCIA, ANTONIO (TOÑO), OSCAR (OSCARIN),
SALOMON, LUCIA TITLA, JAVIER VALVERDE Y
TODOS AQUELLOS QUE CONOCI Y NO RECUERDO.

A MI ALMA MATER: ESIME (IPN), POR
SU CONTRIBUCION A FORMAR SUJETOS COMPROME-
CON SU PAIS.

**A TODOS: MUJERES, NIÑOS
Y HOMBRES QUE BUSCAN Y LUCHAN (EZLN), POR
UN MUNDO MAS JUSTO, DEMOCRÁTICO Y HUMANO**

JUSTIFICACIÓN

EL crecimiento de las ciudades es inherentemente el de las comunicaciones, especialmente los medios de transportación colectiva, así como el acelerado desarrollo de las grandes urbes han trastocado las interacciones que se generan y las diversas actividades que desarrollan los sujetos que las habitan. Como consecuencia encontramos que un acelerado ritmo de vida, propio de las zonas metropolitanas de nuestro tiempo, así, como la cantidad y diversidad de roles que los sujetos desempeñan, poco a poco merman la salud deteriorándola y haciéndola propensa a enfermedades sociales, que generalmente con el tiempo se muestran en enfermedades crónicas y en especial del corazón.

En este sentido el presente estudio como parte de un proyecto de mayores dimensiones de intervención comunitaria, con la finalidad de lograr la vinculación Universidad-Comunidad - Delegación, bajo la línea de Municipios saludables, pretende, establecer la relación salud-transporte, buscar la incidencia del transporte a la salud vía estrés, es decir, mostrar al transporte como una de las múltiples actividades más frecuentes que repercuten en la salud, específicamente el estrés generado por el transporte. Se busca que este estudio conjuntamente con los otros proyectos en la misma zona muestre propuestas viables para mejorar y promover la salud en la comunidad por medio programas de intervención comunitaria encaminados al tratamiento y la prevención de los malestares sociales. En este, buscar programas que disminuyan el estrés por transporte para los habitantes de colonias populares de la zona metropolitana. El estudio se hace en una colonia popular San. Miguel Teotongo que pertenece a la delegación Iztapalapa de la Ciudad de México.

INTRODUCCIÓN

Las comunicaciones han permitido el desarrollo de las sociedades a lo largo de la historia, han acortado distancias, generado nuevas formas de interacción social y rasgos culturales. Han marcado un estilo de organización y estructura comunicativa, han puesto su propia marca a través de las distintas épocas.

En particular los medios de transporte como parte de los medios de comunicación: marítimos, terrestres y aéreos, han estructurado de forma muy especial las interacciones sociales.

Los medios de transporte, desde su aparición en la vida social, han pasado a formar parte inseparable de la vida ciudadana. Ahora son parte natural de las sociedades modernas y post-modernas, son parte natural del escenario de la cotidianidad de la vida y por ello inciden en la misma en su estilo y forma.

Si entendemos a los medios de transporte como parte de los medios de comunicación. EL transporte es inherentemente parte de la vida del hombre de las urbes y por ello su percepción e interacción con las mismas lo modifica y lo construye, pues depende de esta interacción su percepción de sí mismo, del otro y de su entorno.

[...] los sistemas de transporte deben ser considerados desde una perspectiva ecológica, teniendo especialmente en cuenta los componentes humanos, más que exclusivamente desde una visión tecnológica" (Peregrín, 1994,p. 118)

En toda la historia el transporte, se ha desarrollado en función de las fuerzas productivas y en general del crecimiento del capital; el transporte y su planeación a través de los tiempos y de las sociedades, el desarrollo de las grandes urbes y zonas metropolitanas siempre ha respondido innegablemente a la búsqueda del traslado de la fuerza de trabajo.

A finales del este siglo, principalmente en las tres últimas décadas, el desarrollo de nuevas disciplinas dentro del área social, como la Psicología Social Aplicada a la Salud, Salud Social, etc., y especialización dentro de otras como la

Medicina Social, Salud Comunitaria, etc., así, como el nuevo enfoque de la teoría de sistemas; han puesto de manifiesto el impacto sobre la salud que el transporte ocasiona. Aunado al ritmo acelerado que la vida moderna exige de los individuos, es evidente que la mayoría de las muertes a finales del siglo son más ocasionadas por el mal estilo de vida y baja calidad de vida, y en general por los males sociales, es decir, altos índices delictivos, explosión demográfica, drogadicción, desempleo, antidemocracia, una no planeación de las urbes, ruidos excesivos, falta de programas de prevención en la Salud, una pésima o inexistente planeación en los sistemas de transporte, etc. Ante tal situación las ya mencionadas disciplinas buscan redefinir acción, encaminando su hacer, a la búsqueda de soluciones prácticas que disminuyan al máximo los crecientes problemas sociales y en particular los de salud agudizados por el sistema Neoliberal imperante a finales de milenio. Es en este sentido, que la investigación pretende como parte de un proyecto mayor, que se ha venido trabajando desde hace años, contribuir a la búsqueda de propuestas y alternativas operables cuya finalidad es mejorar la salud, nivel y calidad de vida en colonias populares, construidas desde el trabajo comunitario, con la participación de las universidades, gobierno y sobre todo con la comunidad.

Como toda urbe y zona metropolitana, en que se generan procesos de comunicación el transporte manifiesta su planeación y permite el desarrollo de nuevos estilos y formas de interacción, ésta queda marcada por los tiempos y espacios donde se manifiesta y por el tipo de roles que juegan los sujetos que la constituyen. Es en este sentido que la investigación pretende demostrar la relación que existe entre el transporte y la salud, en función a las interacciones que se generan durante el viaje de los usuarios y las que se dan en las actividades cotidianas que realizan. La investigación intenta mostrar falta de planeación del transporte en las colonias populares y sus repercusiones en la salud, pero en particular las del Distrito Federal. El caso al que refiere esta investigación es una la Delegación de Iztapalapa: la Colonia de San Miguel Teotongo. La relación refiere específicamente al : *estrés-transporte*.

CAPITULO I

“... He aprendido y comprendido,
a través de los siglos
que luchar por la identidad,
la igualdad, la dignidad
y
la libertad, es amarse
a uno mismo...”
(A.g.V. 1999)

**EL CONTEXTO
DE
SAN MIGUEL TEOTONGO**

I. POLITICAS Y PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE

1. POLITICAS EN EL SECTOR TRANSPORTE

Las políticas sobre el transporte, se elaboran en función de la eficiencia en movilidad y desarrollo de la fuerza productiva, pues de esto depende la organización de todas las actividades económicas y el desarrollo del país. El transporte Constituye un elemento clave para el desarrollo de la economía.

Podemos definir al transporte como *el proceso tecnológico, económico, y social cuya función es trasladar personas y cosas de un lugar a otro a través del espacio*. Es un proceso porque consta de una *serie* de actividades que se repiten constantemente, es tecnológico, porque involucra el uso de conocimientos técnicos y aplicación de la ciencia a mejorarlo y desarrollarlo con fines productivos, es económico y social porque representa una condición indispensable para el desarrollo de las actividades productivas y de interacción social.

" [...]el transporte no ha sido suficientemente estudiado en nuestro país; salvo estudios particulares y aislados, se carece de una investigación sistemática y continua de la política nacional del transporte" (Islas, 1990 p. 14)

Además de ser estudiado poco, el poco estudio hecho sobre el transporte se centra en cuestiones de desarrollo económico y no sociales y mucho menos en cuestiones de bienestar y salud.

La forma en como ha evolucionado el transporte en México, muestra claramente, una falta de interés en el mejoramiento del nivel y calidad de vida de los usuarios del transporte, pues como lo comenta Islas (1990), el desarrollo del transporte se ha centrado en los siguientes factores: infraestructura y equipo, organización y política estatal y organización de las empresas prestatorias del servicio.

El sector transporte cuenta con una serie de objetivos, instrumentos y resultados, que deben analizarse para emitir un juicio más sólido en relación con la política nacional de transporte.

Los instrumentos considerados en el análisis son:

1. *Planes y programas oficiales*: Conjunto de disposiciones administrativas que pretenden normar las acciones que habrán de tomarse en determinado periodo para atender la problemática presente y futura. Incluyendo la formulación de objetivos y metas de la política, así, como los medios necesarios para alcanzarlos.
2. *Cordinación del transporte y regulación estatal*: establece características administrativas para el sector y el tipo de propiedad de los diferentes elementos de sistema de transporte,
3. *Inversión*: Recursos financieros, públicos o privados destinados a cada uno de los modos de transporte.
4. *Tarifas y subsidios*: Medios por los cuales las empresas prestatorias obtienen los recursos necesarios para afrontar los gastos necesarios para la realización del servicio.

Una mirada a los planes y programas de los últimos sexenios muestra una falta de planeación en el transporte, además de un abandono total de la parte correspondiente al impacto social y particular de los usuarios.

1. *Plan sexenal (1934-1940)*

Se priorizó construir carreteras, vías férreas y reacomodamiento de puertos, todo encaminado a la distribución y adquisición de productos y materias primas.

2. *Plan sexenal (1941-1946)*

En él se plantearon: acceder a las zonas con recursos naturales, consolidar la integración cultural del país y aumentar la producción y eficiencia de los servicios de movilización y distribución de productos. Sus objetivos: a) coordinar los diferentes sistemas de comunicaciones y transportes, b) Construir y establecer sistemas de comunicaciones y transportes que accezaran a nuevas zonas de recursos naturales. Y c) establecer y mejorar las rutas existentes.

Se desarrollan programas como: construcción de centros rurales o de penetración.

-Acondicionar y modernizar los ferrocarriles

-Promover el establecimiento de fábricas de aviones para extender las comunicaciones

-Acondicionar las vías fluviales.

Programa Nacional de Inversiones (1953-1958)

Inversión y distribución a distintas áreas de la economía, en especial a la de comunicaciones, concretamente a la rehabilitación del sistema ferroviario.

Plan de Acción inmediata (1962-1964)

Programa de distribución de inversiones. En él se asignó el sector comunicaciones y transportes el 28.6 % de los recursos de la inversión del sector público, de cuyo total se destino el 12.9% a los ferrocarriles y 11.8 % a las carreteras.

Plan Nacional del Transporte (1975)

Se desarrolló entre 1970 y 1975 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha sido el intento más serio y profesional para planificar el transporte en México; sus puntos centrales son:

1. Igualdad de oportunidad y trato al transporte individual y colectivo
2. Importante subsidio al transporte
3. Prioridad, a la transportación por carreteras, tanto de carga como de pasajeros
4. Desarrollo espontáneo del transporte individual particular
5. Importancia de la velocidad.

Plan Global de Desarrollo (1980-1982)

Lo desarrolló la Secretaría de Programación y Presupuesto, se planteo los siguientes objetivos:

1. Crecimiento anual del sector transporte, de 9.5 %
2. Aumento de la inversión pública en 18% anual
3. Atención a zonas de potencialidad económica
4. Fortalecimiento del transporte público colectivo
5. Fomento del transporte combinado
6. Aumento de longitud y capacidad de carreteras
7. Modificación del sistema tarifario.

Estos puntos han sido fundamentales para el desarrollo del transporte, especialmente, 3,4, y 5; permitirán un desarrollo del transporte masivo de la fuerza de trabajo.

Plan Nacional de Desarrollo (1948-1988)

Considera los siguientes objetivos específicos para el sector transporte:

1. Extender el sistema de transporte a todo el territorio
2. Mejorar la vinculación con el exterior
3. Amplía la red alimentadora y rural de carreteras
4. Articular el transporte con los sistemas de comercialización y almacenamiento
5. Conservar y construir más obras de infraestructura y equipo
6. Hacer uso intensivo de mano de obra en la conservación y construcción de la infraestructura.
7. Continuar las obras en proceso.
8. Alcanzar la autosuficiencia del sector.

De un análisis de los anteriores grupos de objetivos, encontramos que no hay continuidad entre ellos, pues cambian sustancialmente de un plan a otro.

La política nacional de transporte se caracterizó por su imprecisión y por mostrar incapacidad de mostrar un ciclo sexenal bien definido. En el primer aspecto se observa una clara preocupación por aumentar y mejorar el servicio y las instalaciones, sin esforzarse por determinar con precisión las deformaciones o insuficiencias que pudiera tener el sistema de transporte hacia el resto del aparato económico del país.

La variación cíclica acepta al inicio de cada sexenio que existen insuficiencias y deformaciones en el sistema de transporte; para lo cual se ha intentado la formulación de diversos planes y programas con el fin de corregir o mejorar la situación del sector transporte.

En relación a la coordinación del transporte y control estatal, éste es el segundo de los instrumentos de la política del transporte y consiste en:

1. La definición y el tipo de propiedad que tendrán las empresas y la infraestructura: estatal o privada
2. La identificación del tipo de uso que tendrán los servicios y las instalaciones: públicas o privadas.
3. La estructura jurídica-administrativa que el estado adoptará para la reglamentación y regulación de las empresas del transporte.
4. La coordinación de las actividades del sector transporte en lo que se refiere a la dotación de recursos físicos y al de operación.

2. COORDINACIÓN EN EL TRANSPORTE Y CONTROL ESTATAL

Control del Estado

Se pueden distinguir tres tipos de regulación del estatal para el transporte:

1. Las destinadas a proteger las vías de infraestructura
2. La de proporcionar seguridad a los vehículos y a los usuarios
3. La que corresponde principalmente a las empresas en lo que refiere a la contratación y presentación de servicios

La regulación para proporcionar seguridad busca que no se ataque la integridad física y económica de los bienes, personas o empresas de transporte, ya sea de manera directa o indirecta, durante la realización del servicio. Se especifican límites de velocidad, condiciones de operación de los vehículos, requisitos de aptitud física de los conductores, etc.

El tercer punto refiere a concesiones y permisos, control de la aplicación de las tarifas, prevención de posibles discriminaciones a usuarios, mecanismos para garantizar la responsabilidad de las empresas ante posibles daños o pérdidas, regularidad y orden en el servicio, etc.

Coordinación en el servicio

La coordinación del transporte es una de las actividades cada vez más importantes dentro del sector transporte, pero no existe un acuerdo en su significado y medios para alcanzarlo¹ pues van desde verla como la coordinación o agregación de los servicios en una sola empresa hasta la asignación de cada modo y empresa de transporte dentro de la posición: física, estratégica, operativa y jerárquica, que el corresponde en el sistema de transporte.

En términos de política tarifaria, podemos definir ésta como aquella que se encarga de determinar los precios que los usuarios deberán pagar por los servicios de transporte. Al establecerse las tarifas, el Estado trata de garantizar que la calidad y precio de los servicios sean congruentes con las necesidades de los usuarios al mismo tiempo que motive su desarrollo. Se debe determinar la tarifa que logre satisfacer los intereses de los usuarios y de las empresas simultáneamente: buscar el justo medio.

¹ Cr. Islas, *Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México*, 1990, COLMEX

Calidad de servicio ofrecido a los usuarios

La manifestación más clara de los problemas del sector transporte se encuentran en el servicio que reciben los usuarios. La calidad de servicio como los costos directos e indirectos, reflejan una deficiente operación del transporte en nuestro país.

El usuario

El objetivo principal del usuario es el *traslado*, es decir, ser llevado con o sin pertenencias, de un lugar a otro, tomando en cuenta la pertinencia del mismo viaje, selección del destino específico y escoger el modo de transporte² y selección de la ruta o itinerario. Algunos indicadores del comportamiento al seleccionar los usuarios medio de transporte son: seguridad, rapidez, comodidad, bajo costo, responsabilidad de las empresas, continuidad, accesibilidad (facilidad o cercanía de las instalaciones para abordar el medio de transporte), frecuencias de paso o tiempo entre unidad y unidad.

La empresa

El principal objetivo que guía las decisiones de la empresa (privada o pública) es, en general, lograr el máximo de ganancias, es *posible* que algunas empresas privadas busquen otros no económicas. Las empresas públicas buscan más que una ganancia, la eficiencia en el uso de los recursos.³

El Estado

Su objetivo, es garantizar la movilidad, protección de la economía, coordinación de modos, asignar a cada modo de transporte la posición estratégica, cooperativa, espacial y administrativa más acorde con sus características

² Carretero, ferrocarril, marítimo y aéreo.

³ Aquí, se entiende por eficiencia: traslado de mayor número de traslados de usuarios con el menor número de recursos.

tecnológicas, funcionales y administrativas; prevención y resolución de conflictos; para ello el Estado hace uso de: política global, alternativas de organización, distribución modal, equipamiento, coordinación modal, política tarifaria, políticas generales de administración y políticas generales de operación.

Actitud de los usuarios

Los usuarios tienen una baja atención hacia los transportes, pues las empresas o el Estado no tienen o difícilmente un lugar específico para los problemas del transporte, es decir, no funciona como debiera el *departamento de quejas y atención al público*. Existe una gran pasividad por parte de los usuarios ante el servicio público. Por otra parte los usuarios tienden a seleccionar el modo de transporte que les impliquen menores desembolsos.

II. PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO.

"[...]quedando así definido en los hechos y la planeación la labor del metro como vinculador del resto de los modos de transporte público con la transportación de la fuerza laboral, conectando algunas de las principales zonas industriales y habitacionales de obreros del norte del D.F. y más tarde con la zona sur, del área metropolitana."

(Islas, 1990, p.14)

Los objetivos del metro se cumplen, al ampliarse sus líneas y mantener sin alterar sus tarifas⁴.

La planeación del transporte público y en general la transportación de la fuerza de trabajo responde al contexto generado por la combinación *específica de espacios productivos*, es decir, la transportación de los asalariados es inherente a la

⁴ Por lo menos hasta 1985-1986

reproducción social del capital . En este sentido el transporte posibilita la movilidad de la fuerza de trabajo real y potencial⁵.

La influencia del transporte en la reproducción de la fuerza de trabajo en el caso de la Ciudad de México nos refiere ha hechos muy concretos: posibilitar la reconstrucción de las capacidades fundamentales de los trabajadores, permitiéndoles verificar su traslado, al lugar de trabajo para efectivizar su fuerza de trabajo, ayudándoles a incrementar el valor de uso de su fuerza de trabajo al permitirles su traslado a centros educativos, culturales, sociales, recreativos, etc., y facilitándoles los abastecimientos fundamentales.

Los trabajadores logran su reproducción básicamente por medio de la venta de su fuerza de trabajo que intercambian por un salario que le permite adquirir la mayoría de los bienes y servicios necesarios para la *reposición* (desgastada) de su capacidad laboral.

El transporte en general son servicios mercantilizados que los trabajadores adquieren con parte de su salario, su desembolsos en transporte urbano influye en menor o mayor medida en la disponibilidad de ingresos para otros consumos esenciales, recreación y diversión.

El transporte colectivo, debido a su gran importancia, en la Ciudad de México, como en otras ciudades del mundo, recibe subsidios gubernamentales que representan en buena medida un salario indirecto complementario para los trabajadores usuarios.

El transporte colectivo, es en este sentido, una condición general para la reproducción de la fuerza de trabajo y forma parte de los medios de consumo con características peculiares.

La creciente importancia del transporte, se explica por el desarrollo del capital, que conlleva a una creciente concentración urbana y a una mayor división del trabajo que ha expandido a las ciudades (como México y a sus delegaciones, concretamente oriente: la delegación Iztapalapa , a la cual pertenece

⁵ Diferenciamos a la potencial por ser ésta la que se desarrollara en 5, 10, 15 y 20 años; es decir, los

la colonia que es el objeto de nuestro estudio: San Miguel Teotongo) y separando especialmente las actividades, lo que ha requerido enfrentar necesidades crecientes de transportación de personas y mercancías en las ciudades.

El crecimiento de la ciudad, la complejidad de sus funciones económicas, políticas, administrativas, etc., y las transformaciones tecnológicas han provocado continuas manifestaciones en las modalidades que cubren las necesidades del traslado. Todos los medios de transporte de la ciudad han tenido como función permitir el traslado e interconexión de individuos y mercancías en el ámbito del área urbana en continua expansión.

El transporte público de pasajeros han permitido dar fluidez a la traslación de las emergentes clases sociales de la ciudad. En 1917, los tranvías, ya eran utilizados por los obreros que laboraban en la industria naciente: Tlalpan, Azcapotzalco y Tlanepantla. De 1917 a 1946 creció el número de unidades, así, como rutas de camiones de pasajeros. En 1945 los transportes de autobuses supera a los tranvías. De 1940 a 1981, se da el dominio del autotransporte de pasajeros por propietarios particulares, caracterizandose por recibir la concesión privada más el subsidio y la intervención estatal.

El proceso de metropolización que sufrió la Ciudad de México durante la década de los años setenta condicionó el requerimiento de la reestructura del transporte, encaminado básicamente a resolver los problemas de pérdida de tiempo en el transporte y la deficiencia de los sistemas de transportación. En 1958, Ingenieros Civiles Asociados (ICA), ante la problemática del transporte, inicia estudios sobre la transportación masiva de los pasajeros que se concretizará mas tarde en el ahora llamado *metro*.

Desde la puesta en práctica del funcionamiento del metro (STCM), hasta la fecha, el transporte a trastocado su escasa planeación, pues el funcionamiento y estructura dependerán en gran medida del STCM.

EL Gobierno del Distrito Federal, tiene la propiedad pública de cuatro medios de transporte: El tren metropolitano *pesado* a cargo del Sistema Colectivo de Transporte Metro, autobuses urbanos, y los tranvías y trolebuses a cargo del Sistema de Transportes Eléctricos(STE). Sin embargo la creciente demanda de transporte ha puesto al sector privado en segundo lugar en importancia.

Gracias a la propiedad de por lo menos la infraestructura o tipo de transporte más usado STCM, gobierno del D.F., ha podido llevar a la práctica una política de planeación y control del transporte en la Ciudad en su conjunto. El metro y los autobuses urbanos, concentran el 53% del total de transporte en el D.F.

En 1945, el gobierno inicia su intervención en el transporte público cuando ocupó los bienes de la Compañía de Tranvías de México. De 1946 a 1981 se distingue el dominio del autotransporte de pasajeros por propietarios particulares. De 1917 a 1981, se consolidó el sector transporte en el D.F., en los ochenta (18 de Agosto de 1981) se creó el organismo público descentralizado autotransporte Urbanos de Pasajeros Ruta 100 y el 30 de Septiembre fue publicada la *revocación* de todas las concesiones otorgadas a particulares para la prestación de servicio de transporte urbano de pasajeros en autobús en la Ciudad de México fueron recibidos 6300 autobuses.

Hasta antes del funcionamiento del metro, los viajes a la Ciudad convergían en el centro histórico, por ello uno de sus objetivos fue el de dar servicios a las zonas más congestionadas.

Por ello tubo que negociar con la Alianza de Camioneros, para reorganizar sus líneas afectadas.

Las líneas tributarias se incrementaron y alimentaron al STCM, en las líneas de cruce. Sin embargo el problema no fue resuelto, pues en 1971 seguían operando la misma cantidad de unidades en trayectos cortos periféricos.

El Gobierno de Echeverría, planeo una restructuración del transporte público:<< lo que se busca es superar positivamente la situación, restructurando los sistemas de transporte público y construyendo una serie de obras viales como parte de un plan maestro>> (Senties, 1990)

Entre 1973 y 1974, se reducen las unidades al fusionarse los concesionarios de servicios y el D.D.F., el 9.2% de pasajeros es transportado por el metro, 9.4% por autobuses suburbanos y foráneos, y 42,9 % por autobuses urbanos. (Cal y Mayor, 1984).

A principios de los ochenta se logra articular el metro con las rutas de autobuses. Para 1983, el autotransporte R-100 circulaba básicamente en los ejes viales para los recorridos comprendidos dentro del circuito interior y los recorridos alimentadores de la periferia al centro. Para finales de 1983 el Metro y R-100 concentraban el 62% de la transportación pública en el D.F. y el 93 % de la transportación en medios de propiedad pública.

A finales de los ochenta se observa una clara concordancia entre el Metro las líneas de autotransporte al encontrar en terminales periféricas las bases de los autotransportes, por ejemplo: Pantitlan, Indios Verdes, Observatorio, etc.

Para el año de 1982 se permitió la introducción de taxis colectivos de diez plazas (combis), que rápidamente incrementan su número. En 1986 se introduce en este servicio el *minibus* con capacidad permitida de 20 plazas.

Para 1986 existen en el D.F. cerca de 4600 unidades de taxis colectivos, pero ¿ cómo se permitió un incremento del transporte público privado, cuando lo que se pretendía era tener el control y planeación del transporte?

La respuesta se encuentra, en cuando se disminuye la presencia de autobuses privados, se canaliza la inversión a la adquisición de las concesiones de taxis colectivos, además de ser políticamente una estrategia para coptar al movimiento de transporte urbano. En la actualidad el transporte público de la zona metropolitana puede considerarse como la articulación entre un eje rector: metro en complemento con arterías: autobuses urbanos públicos y taxis colectivos privados (microbuses)

Otro factor importante es la falta de atención y políticas en área metropolitana, tanto por el D.F. y el Gobierno del Estado de México, pues no se ha dado una coordinación que intente dar salida a los problemas que se han generado por el desarrollo de la zona conurbana.

El problema se agudiza cuando más del 60% de los viajes con destino al D.F., tienen su origen en la zona metropolitana. Lo que genera excesivo embotellamiento, por no estar articulado a la planeación del D. F. Aunque a finales de los ochenta e inicios de los noventa, parece ser que para crear la línea A y B (los reyes la Paz a Pantitlan y de Constitución de 1917 a Garibaldi), se hizo un estudio que contemplo los puntos de inicio del transporte en el Estado de México y D.F., por ejemplo: Chalco, Chimalhuacan, Nezahualcoyotl, , Iztapalapa, etc. En general se contemplan 17 ciudades del área metropolitana que se enlazan con las terminales de las líneas del metro⁶: Pantitlan, Zaragoza, Cuatro caminos, Rosario, Indios Verdes, Potrero, Observatorio y Santa Anita.

El STCM, se desarrollo gracias a la necesidad del transporte de la fuerza de trabajo, desde la creación de sus tres primeras líneas hasta la aun no terminada línea B que será de Ecatepe hasta El metro busca conexiones y terminales que enlacen zonas industriales con zonas habitacionales, con la finalidad de asegurar el traslado de su fuerza de trabajo a un menor tiempo y elevar la productividad. Esto explica el desarrollo y prolongamiento sucesivo primero del trayecto por línea y después por el crecimiento de las líneas.

La transportación en colonias populares

Lo que se atiende en este apartado, es básicamente un recuento de la investigación hecha en 1988, y publicada en el mismo año, por el D.D.F y la UNAM.

Una de las características de las colonias populares como:[...], San Miguel Teotongo son: asentamiento de población de bajos ingresos y contar con medios de transporte colectivo que vinculan la red del metro.

Predominan viviendas unifamiliares 13.1 % y lotes con dos o tres viviendas 6.5%. Hasta ese año las familias entrevistadas tenían un promedio de nueve años viviendo, un 30.2% de 6 a 10 años habitando las zonas; 28.9% menos de 5 años y 27.4% de 11 a 20 años y 9.8% más de 21 Años de antigüedad en las colonias.

⁶ Mayo de 1986, el D.F. suscribió un convenio [...] mediante el cual el 90% de los viajes [...] tendrán

El promedio de habitantes por vivienda es de cinco personas. Cinco miembros por familia 18.8%; cuatro en 15.18%, seis en 15.47%; tres en 11.1%; ocho en 7.6% y siete en 7.1%. EL 75.8% de viviendas tiene entre tres y ocho personas; 8.7% son viviendas con uno o dos miembros; 8% tiene entre 10 y 19 individuos. Son de familia nuclear.

Del total de entrevistados, fueron 29% jefes de familia, 24.2% esposas, 39.2% hijos mayores de 12 años y 6.9% familiares de jefes de familia.

La población de estas colonias es predominantemente joven. El 11.3% tiene 26 a 35 años; 6.3% de 36 a 45 y el 8.7% son mayores de 46 años.

En población económicamente activa: el 54 % de las familias tiene un trabajador; 25.9% dos trabajadores; 9.2% tres trabajadores; 4.2 cuatro trabajadores y 1.7% de 5 a 8 miembros que aportan ingresos por poseer trabajo.

En general las familias registran de 1 a 2 miembros económicamente activas, es decir, el promedio de trabajadores por vivienda es de 1.4 personas.

Del total de los entrevistados el 21.6% son mujeres y el 75.9% hombres. El 48% son inmigrantes; 10% municipios conurbanos del Estado de México y los restantes oriundos del D.F. Los estado de Puebla, Michoacan, Oaxaca y Guanajuato predominan en la población: 6.7%. 6.4%, 6.3% y 6.3% respectivamente, que reúnen una cuarta parte del total. Sigue Hidalgo (5.2%), Veracruz (3.3%) y Guerrero (2.8%)

A continuación se presenta el cuadro general del total de encuestas realizadas.

COLONIA	ZONA	DELEGACIÓN MUNICIPIO	FAMILIA ENTREVISTADA	%
Isidro Fabela	Sur	Tlalpan	120	26.8
Granjas Valle de Guadalupe	Norte	Ecatepe	119	26.5
San Miguel Teotongo	Oeste	Iztapalapa	172	38.4
Primera Victoria	Este	Alvaro Obregon	37	8.3
			448	100

En cuanto a las ocupaciones de los entrevistados: 71.4% de los jefes de familia son asalariados; 21.2% se autoemplean y 3.3% reciben rentas y/o ganancias. 38.1 % son empleados con o sin personal a su cargo; el 2.3 % patronos o empresarios y el 0.9% desempleados totales.

La ocupación predominante del segundo miembro de familia *ama de casa* con 71.8 %; empleadas con 9.5%; ocupadas por cuenta propia 5.5%; obreros, peones y jornaleros suman 5%; trabajadores domésticos 2.2 % y el 0.7% patronos o empresarios.

Los restantes miembros de familia: 55.7% estudiantes; 1.2% son dependientes económicos; 18.4% empleados; 6.4% obreros y jornaleros; 2.9% trabajadores domésticos; 2.2% trabajadores no remunerados y 1.2% desempleados. En general, el 39% mayores de 12 años reciben remuneración económica y el 43.7% como estudiantes.

Usos de los medios de transporte

Para habitantes de las colonias populares los principales medios de transporte son Ruta 100, el Metro y taxis colectivos. Existe una tendencia al uso cotidiano de

dos tipos de modos de transporte: Ruta-100-Metro; Metro-R-100; y Pesero-R-100 y R-100-pesero.

Para efectos de investigación se tomaron cuadros de porcentaje de uso y modo de transporte por habitantes de colonias populares, donde destaca la colonia San Miguel Teotongo.

Medios de transporte utilizados por el jefe de familia*

	Transporte 1 Más utilizado	Transporte 2 más utilizado	Transporte 3 más utilizado	Promedio General
Metro	7.0	47.8	33.3	29.4
Ruta 100	41.7	19.3	20.6	27.3
Otro camión de línea	14.9	5.9	4.8	8.6
Pesero	14.6	22.2	31.7	22.9
Automóvil particular	10	0.4	1.6	4.0

Fuente: Investigación directa, encuesta: "Ciudad de México..."

EL 88.2% de los viajes del jefe de la familia se realiza en metro, R-100 y pesero y camiones suburbanos. El Metro y la R-100 abarcan 56.7% de los traslados; 4% utiliza automóvil particular.

* Se omiten algunos datos, que consideramos no relevantes para nuestra investigación.

*Medios de transportación más utilizados por el ama de casa**

	Transporte 1 más utilizado	Transporte 2 más utilizado	Transporte 3 más utilizado	Promedio General
Metro	2.5	50.0	25.0	25.8
Camión R-100	35.1	17.6	10.0	20.9
Pesero	10.0	2	30	18.9
Ninguno	42.4	2	30	-

Fuente: Investigación directa, encuesta: "Ciudad de México..."

Delos datos anteriores se observa que el 25.8%, utiliza el metro; 20.9% el R-100. Y el 18.9 el pesero. Aquí importante observar que el 45.6% no utiliza medios de transporte.

*Medios de transporte más utilizados por los hijos y otros miembros de la familia***

	Transporte 1 más utilizado	Transporte 2 más utilizado	Transporte 3 más utilizado	Promedio General
Metro	1.3	42.9	43	16.2
Camión R-100	27.6	15.0	59.2	33.9
Otro camión de línea	10.1	16.3	19.8	15.4
Pesero	9.9	16.8	12.2	13.0
Taxi	21.5	5.9	1.5	9.6
A pie	24.9	0.3	-	8.4

Fuente: Investigación directa, encuesta: "Ciudad de México..."

EL 33.9% usa R-100; 16.2% metro; 15.4% Suburbano; 13% pesero y 18% no ocupa.

* Se omiten datos por ser irrelevantes para fines de la investigación

** Se omiten datos por ser irrelevantes para fines de la investigación

De los tres cuadros presentados, podemos concluir que para el jefe de familia el metro es el principal modo de transportación, seguido del R-100, y por último los peseros.

Entre las amas de casa que se trasladan cotidianamente, el metro, R-100 y los taxis colectivos son los medios de transportación más utilizados; para los hijos y demás integrantes de las familias, el R-100, el metro y el camión suburbano son los de mayor demanda.

Los jefes de familia son los que realizan los desplazamientos más largos diariamente, con una necesaria complementación de otros medios de transporte. Los mayormente demandantes del transporte son los miembros del hogar con inserción laboral, le siguen los estudiantes. Es significativa la baja movilidad en transporte colectivo de las amas de casa, lo que limita y refuerza sus roles sociales y su incidencia en la reproducción familiar de la fuerza de trabajo.

El uso de los medios de transporte está determinado por el motivo y destino de traslado, que está estrechamente ligado con las actividades desempeñadas.

Los jefes de familia realizan su primer viaje traslado preferentemente en camión de R-100 (44.6%), el pesero abarca 17.2% y los camiones concesionados 14.6%, en tanto el resto lo hace a pie. En el segundo viaje los principales medios de transporte abordados son el metro (35.8% y el camión de R-100(31.1%); 11.5% pesero; 9.1% automóvil particular. El tercer traslado 89.4% de los viajes se realizan en el metro y R-100. En el cuarto viaje más de la mitad de los jefes de familia se transportan en camiones de R-100 (55.2%); 17% suburbanos y 16.6% colectivos, en el cuarto la mayoría de los jefes de familia están de vuelta a la casa.

De la información general anterior, podemos decir, a groso modo que en el itinerario de transportación de los sectores populares se combina la utilización de cuatro medios de transporte: R-100, Metro, peseros y camiones suburbanos; el Metro y el R-100, son las principales formas de desplazamiento del eje del hogar; amas de casa, hijos y demás integrantes de la familia utilizan principalmente R-100, o recorridos a pie.

Los principales motivos registrados de los viajes que realizan diariamente en la ciudad de México son el trabajo, los estudios y la vuelta al hogar que representan en conjunto el 95.9%. En su primer viaje los jefes de familia se dirigen a laborar (85.4%), amas de casa en su primer viaje a compras (31.2%) y los hijos también en su primer viaje (68.7%) al estudio, sólo se tomaron los primeros viajes por ser los más representativos.

El tiempo de transportación entre las actividades cotidianas.

Los habitantes de las colonias periféricas dividen básicamente su tiempo en dos actividades: trabajar y dormir, 16 horas, cada una con 8 horas en promedio. 2 horas, estudio, 2 horas recreativas y 2 horas televisión, una hora al aseo personal, comidas y aseo en casa. Después de las actividades básicas (dormir, aseo personal y alimentación), el transporte y el trabajo son las actividades más importantes.

La ingestión diaria de alimentos es realizada por casi dos tercios de los encuestados en menos de una hora, y la mitad, dedica al aseo personal menos de una hora cotidianamente.⁷ Los jefes de familia (84.2%) le absorbe ocho o más horas a su actividad laboral y un 51.5% dedican de 2 a 4 horas diarias al transporte. Este es un indicador del *estilo de vida y calidad de vida* de los usuarios de transporte. Cerca de un tercio duerme menos de 8 horas; 58.9% dedica una hora o menos a sus comidas diarias; son los jefes de familia los que reportan menos tiempo en recreación.

La distribución del tiempo y de las actividades de los grupos analizados se vincula con el rol familiar y social de cada uno de los miembros del hogar. El transporte cotidiano ocupa un lugar relevante entre las actividades y el uso cotidiano del tiempo, que varía sustancialmente entre los distintos integrantes del hogar según los roles mencionados.

III. SAN MIGUEL COMO PARTE DE LA SIERRA DE SANTA CATARINA (HISTORIA)

San Miguel Teotongo pertenece a la Sierra de Santa Catarina (SSC), la cual es un conjunto montañoso localizado en el oriente de la Ciudad de México en la Delegación Iztapalapa, es una zona receptora de desplazamientos urbanos provenientes de colonias del centro de la Ciudad, así, como de emigrantes de la provincia. Integra 47 colonias, dentro de las cuales se encuentra San Miguel Teotongo; estas se ubican desde la autopista México-Puebla hasta San Lorenzo Tezonco.

Los asentamientos urbanos se ubican en las laderas de los cerros y tienen como límite la avenida Ermita Iztapalapa. En las 47 colonias habitan aproximadamente 350 900, de los cuales 17800 (50.7%) son hombres y 172 900 (49.3%) son mujeres.

Limita al norte con la autopista México-Puebla; al sur con la Colonia San Lorenzo Tezonco; al Este con la Delegación Política de Tláhuac y al Oeste la Calzada Ermita Iztapalapa.

El *suelo* está constituido por dos tipos de terreno: lomerío (80%) y planicie en declive (20%). El terreno es básicamente piedra volcánica (70%); arena (30 %), esta habitado en un (85%).

Por sus características geográficas, la zona tiene pocas vías de acceso, que inician y desembocan con la Calzada Ermita Iztapalapa, autopista y el eje 6 (prolongación). En las 47 colonias se observó sólo una y máximo dos avenidas principales que la dividen en dos. La comunicación intercolonias es difícil, sobre todo por las barrancas y cañadas, que son muy comunes en la zona.

La población de la (SSC), proviene principalmente del interior de la República y el Centro de la Ciudad de México. El 17% proviene de Oaxaca; 14% de Puebla; 9% del Estado de México; 6% Michoacán y Guerrero; 4 % Hidalgo y en menor medida hay

⁷ Cfr. Navarro, Bernardo; El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México, De. Plaza y Valdés Colección desarrollo Urbano: " Desafíos de Una Gran Metrópoli" Editores, 1988.

habitantes del resto de los estados del país. Su población es representativamente joven; poco más del 40% es menor de 30 años; el 30% tiene entre 31 y 40 años de edad.

Familias

Las familias en SSC, son numerosas, 8 integrantes en promedio; el 85% comparten el mismo lote. La familia extensa se integra de 6 a 8 miembros, entre abuelos, padres y 4 hijos en promedio. Persisten las formas tradicionales de relación.

Escolaridad

Se calcula que un 30% de personas saben leer y escribir, principalmente entre los grupos primarios de población. Las mujeres adultas llegan hasta la secundaria y los hombres concluyen la primaria.

Los padres de familia en su mayoría no tuvieron acceso a la educación escolar por incorporarse a la actividad económica: 40% acceso a la primaria y sólo el 15% la concluyó; el 10% ingresó a la secundaria y el 4% la terminó; 3% ingreso a nivel medio y el 2% ingresó a nivel superior de educación y no se conoce el dato de cuantos lo concluyeron.

De los hijos cursó el 10% nivel preescolar; 10% ingresó a la primaria el 5% terminó; 40% ingresó a la secundaria y el 20.4% terminó; el 6.5% cursó el nivel medio superior y el 3% terminó; el 2% ingreso a nivel superior u no se sabe cuantos egresaron.

Ocupación

De la población de hombres el 77% se encuentra laborando; 59% de los hijos realiza alguna actividad remunerada; 22% de mujeres está incorporada a la vida productiva y 10% de los adolescentes y niños trabaja en actividades de

servicios menores. Un 52 % labora en el sector industrial, 40 % comercios y servicios y 8% agropecuario. EL 42 % tiene contrato de trabajo de planta, 37% es eventual y el 21 % trabaja en forma particular e independiente. De lo anterior se deduce que el 58 % no tiene seguridad en el empleo.

El 85% de la población que trabaja, lo hace fuera de la Sierra e incluso de la Delegación Iztapalapa y un 15% lo hace dentro; esto se debe a que no existen industrias y la actividad económica más representativa es el pequeño comercio.

El hecho de laborar lejos del lugar de vivienda trae consigo pérdida de tiempo, gastos de transporte y comida, así, como un deterioro físico y psicológico adicional por viajes de hasta hora y media en transporte deficiente y escaso.

La ocupación de los jefes de familia son aquellas remuneradas por abajo de los salarios mínimos: albañilería, comercio ambulante, etc. El 78 % de madres de familia se dedican al hogar; el 6% a la venta de productos de belleza y artículos para el hogar; el 5% se emplea en tiendas y comercios pequeños; y el 11% como empleados domésticos y/o maquiladoras.

El 50 % de jóvenes en edad de trabajar estudian, de la otra mitad 15 % se emplea en comercios y empresas; 11 % obreros; 7 % comerciantes; 4% choferes y 13 % que son mujeres, se dedican a trabajos domésticos, costureras o pepenadoras.

En las familias se presenta un déficit, los integrantes destinan parte de su salario al gasto familiar: los padres el 95%, las madres la totalidad de los salarios; los hijos con 80% y familiares 40 %. El gasto se destina básicamente a la compra de alimentos 29%; transportación 14 %; renta 10%; educación 6 %; agua 5.2 %; diversión 5%; salud 4.1 %; luz 1.6 %; teléfono 1.4 % y el 17 % compras y mantenimiento personal y de la casa.

Los efectos de la pobreza en que viven la mayoría de los habitantes de la Sierra, destaca la repercusión en la alimentación.

Salud

La salud de los habitantes de la SSC; es mala y con pocas oportunidades de atención, están expuestos a la adquisición de enfermedades y padecimientos crónicos por la alimentación inadecuada, los malos hábitos de limpieza e higiene y las condiciones estresantes del medio ambiente y del transporte.

Recurren a la atención médica pública o privada, pero el 27% opta por los remedios caseros; 13% médico privado; 18% al IMSS, ISSSTE; 15 % Centro de Salud Popular; 17%SSA; 7% Automedicación y 1 % Dispensario de la Iglesia.

Viviendas y Servicios

La mayoría son propietarios de sus viviendas, existe una escasez creciente, ya que los nuevos jóvenes son los demandantes de nuevas zonas de habitación. 40% de parejas jóvenes necesitan una casa. Más de la mitad de las viviendas tienen de dos a cuatro cuartos construidos, sin contar los baños. El 8% cuenta con apenas un cuarto. Un 23 % corresponde a otro tipo de construcción con 6 a 8 habitaciones.

El tamaño de la vivienda es insuficiente en comparación con el número de miembros por familia, que en promedio es de 8; pero puede llegar hasta 12. El 66% de la viviendas de las colonias están en condiciones regulares; un 23 % en deterioro y 9 % en óptimas condiciones. El 71 % de viviendas cuenta con baño individual; 23% colectivo y el 1% no tiene el servicio. La mitad de la viviendas cuenta con calentador, la otra mitad no.

El servicio de drenaje, cuenta con las cantidades siguientes:

1. Drenaje entubado 64%
2. Fosa Séptica 32 %
3. Letrina 3%
4. Drenaje Pluvial 2 %

El agua es uno de los principales problemas de la zona, la mayoría de las viviendas tiene instalación para recibirla, pero la reciben esporádicamente. Utilizan agua que surten las pipas y algunos particulares. Existen programas de abastecimiento que son convenidos entre las uniones de colonos y las autoridades de la delegación.

El 100% cuenta con servicio eléctrico; 92 % tiene contrato con la compañía de Luz y Fuerza; el 8 % se cuelga de la línea. El servicio telefónico tiene poca cobertura , 33% cuenta con teléfono doméstico; 1 % celular y el resto al servicio público.

El 97% de viviendas tienen televisión y estufa de gas; 83% radio; 74% comedor; 71% refrigerador; 44% sala; 42 % videograbadora; 34 % modular de sonido; 6% horno eléctrico; 4 % estufa integral y 1 % horno de microondas; tienen de 8 a 10 focos distribuidos en su casa. Aunque las casas sean propias y estén básicamente equipadas, advierten carencias y mala calidad de servicios.

La SSC. Cuenta con la mayoría de los servicios públicos, pero no son los suficientes, es la parte más baja y cercana a la calzada Ermita Iztapalapa, la que tiene más y mejores servicios, hacia la parte de arriba estos van disminuyendo, tienen precario o casi nula vigilancia pública.

Medio ambiente

La superficie de la zona de SSC., es de 18,29 Km cuadrados; 10.52 pertenece a Iztapalapa, 7.77 a Tláhuac; recibe 472764.22 metros cúbicos de agua para aumentar la carga de los mantos acuíferos. Es una barrera natural a los vientos del Sur que contienen partículas disueltas, es una zona de protección ecológica, es área susceptible de reforestación. El tipo de vegetación facilita el cultivo y recolección de plantas medicinales: gordolobo, estafiate y la jarilla. Es también zona minera de arena, grava y roca.

La fauna de la zona está compuesta por Lagartija, Serpiente de Cascabel, Ratón de Campo, Zorrillo y Gavilán, Gorrión, Murciélago y Ardillas de Campo.

La atmósfera se caracteriza por los polvos debido a tolvaneras y combustiones incompletas de motores. Hay un crecimiento urbano sin control que afecta a la zona ecológica.

EL 90 % de colonos, deposita la basura en los camiones recolectores, 5% carritos; 3% la quema; 2% entierra y el 1% la abandona en terrenos baldíos. El 100% de hogares utiliza detergentes comunes; 18% aerosoles de diversos tipos y 2% emplea abrasivos y aceites que después arrojan al drenaje.

Se impulsa la reforestación en partes devastadas, se evitan los asentamientos urbanos en zonas de reserva, se busca controlar la contaminación ambiental generada por los vehículos particulares.

Tiempo libre

Su principal distracción, es el escuchar radio y ver televisión (100%), ven novelas preferentemente y escuchan música tropical y ranchera; 40 % le libros de distinto genero literario; 20 % lee revistas y librillos (de puestos de periódicos); 10 % hace deportes; 5% asiste a reuniones y 3% a los espectáculos.

IV. LA CRISIS DE LA SALUD EN LAS COLONIAS POPULARES COMO SAN MIGUEL.

El nacimiento de cualquier urbe, tiene un proceso social similar: la migración del campo a la ciudad, tal proceso conlleva inherentemente problemas que al paso de los años se incrementan de forma peligrosa sino se sabe conducir con cautela, entre uno de los más peligrosos tenemos el de la *salud* . Los problemas de salud tienen una relación estrecha con la relación urbe-rural. Una de las causas de la creciente problematización en el origen de las urbes y colonias populares son el crecimiento no controlado de la población, abandono de ciertas regiones, falta de servicios, falta de una planeación, etc., el acelerado crecimiento trae como consecuencia la carencia de servicios: vivienda, agua y saneamiento, y estas carencias son cada vez más agudas por aumento de la migración,

de la natalidad y disminución de la mortalidad. También el crecimiento de las clases bajas y su creciente demanda por mejores y más servicios que garanticen un buen nivel y estilo de vida.

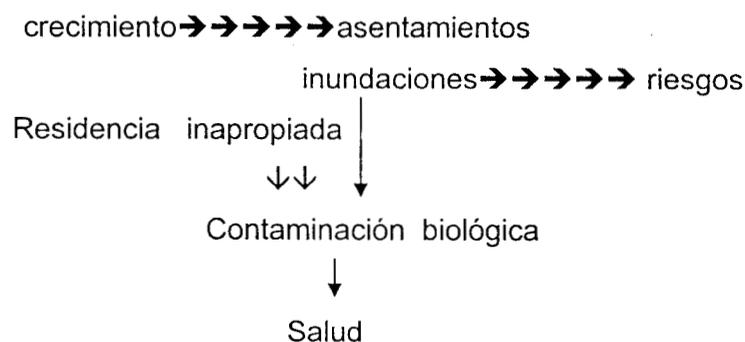
Ante la falta de estrategias de solución reales se objetiva el desequilibrio en términos de ambiente, catastróficos(temblores, derrumbes, inundaciones, etc.), ecológicos o naturales; esta problemática se expresa de manera evidente y en la *pobreza y mala salud* y se manifiesta en enfermedades cardiacas, cáncer, drogas, alcoholismo, accidentes, violencia, enfermedades sexuales, con matices en: mortalidad, maternal, infantil, infecciones, etc.

Otro problema que surge con el excesivo crecimiento es la *reestructuración* de las formas tradicionales de organización social de sus instituciones. A todo el conjunto de la problemática presentada se le puede categorizar “ crisis de la salud”, y la solución a dicha crisis debe ser abordada de manera conjunta por todos los actores sociales que se involucran.

Las causas de la urbanización en la Zona Oriente de la Sierra de Santa Catarina, es en parte la búsqueda de trabajo en la Ciudad de México, o la migración de la misma por falta de espacios habitacionales, como ya ha sido mencionado antes. Aun con toda su problemática las ciudades ofrecen (mínimamente) oportunidades de vivir , claro, no en condiciones que permitan un nivel y calidad de vida, en sus alrededores o en las periferias.

La urbanización modifica los ecosistemas locales y la biosfera, que influyen en las condiciones de salud y Vida de la poblaciones que habitan en la periferias, propiciando una crisis de salud.

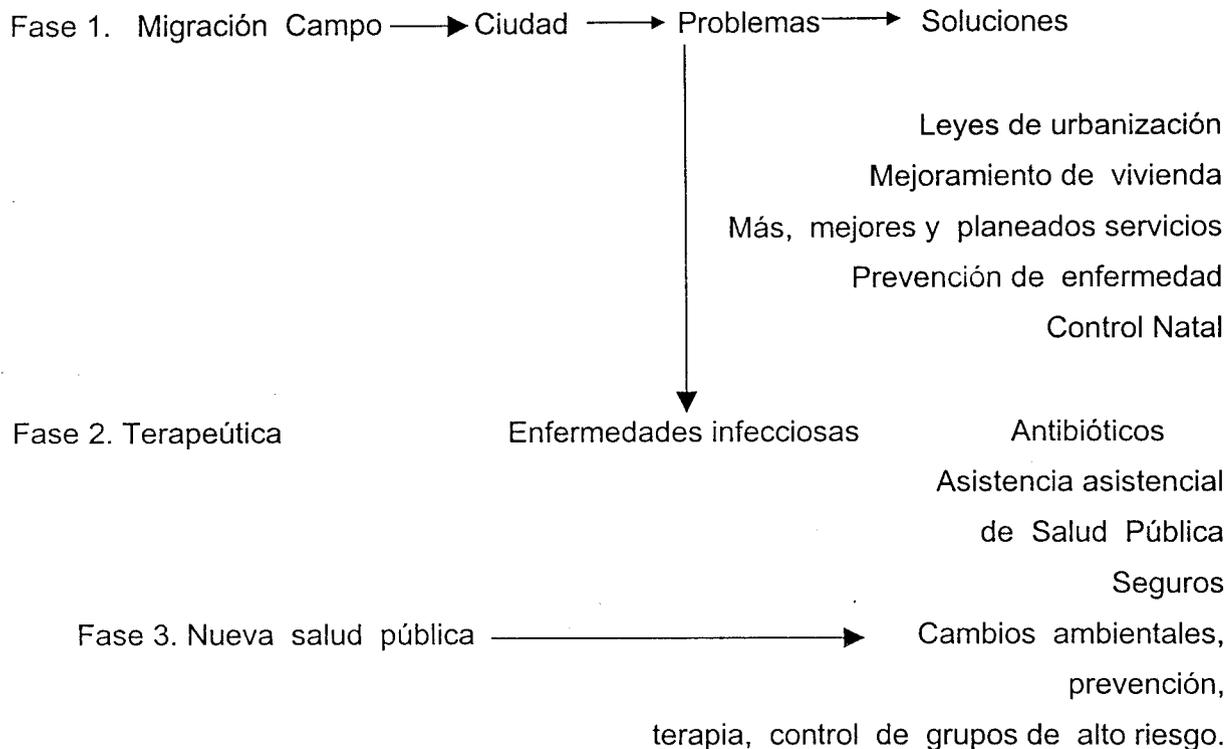
Los factores que influyen en la salud:



V. CRECIMIENTO Y EFECTOS DE LA URBANIZACIÓN EN LA SALUD.

Las personas emigrantes buscan asentarse en las periferias de las grandes ciudades, en condiciones de salud totalmente desfavorables, improvisan cuanto pueden y demandan servicios, los cuales no son del todo los adecuados. Uno de los más grandes errores cometidos con mayor frecuencia es que no son aprovechadas las capacidades y recursos, de tal forma que puedan ser canalizados por dependencias gubernamentales para disminuir el riesgo de salud y elevar la calidad de vida en las comunidades.

La salud es el resultado de la interacción positiva y acorde de los aspectos: físicos, económicos, sociales y culturales. Los procesos de urbanización generalmente siguen el siguiente patrón de proceso.



La combinación de las experiencias pasadas a impulsado y obligado a percibir a la salud como una cuestión, donde intervienen factores como: población, urbanización, consumo, ambiente, servicios (como por ejemplo el transporte), etc.

Se propone un esfuerzo conjunto e integral de los diferentes actores que intervienen en el sector salud, las características de los actores,- en el tercer mundo ha estado propenso a una mala salud, generada por una carencia económica, manifestada en bajos salarios, desnutrición, falta de higiene, falta de vivienda o inapropiada, y en general carencia de servicios básicos.

Desde los factores económicos, encontramos que gran parte del gasto del PIB, se dirige al pago de la deuda, lo que implica una disminución en el gasto público, manifestandose una raquitico sector salud, falta de planeación, una excesiva urbanización y una carencia de la mayor parte de los servicios públicos. EL siguiente esquema muestra de manera general una de las causas de la problemática de los problemas de la salud.

Explotación —————> industrialización sin control



Crecimiento demográfico descomunal



Exclusión: de derechos, trabajo, salud, servicios, democracia, etc.



Consecuencias: mala prevención de salud, mal atención a la salud, no planeación en la salud.

Esto trae problemas de salud en las urbes y/o ciudades:

- *Desarrollo de enfermedades cardiacas
- *Desarrollo de enfermedades de cáncer
- *Vulnerabilidad a las drogas
- *Alcoholismo
- *Incremento de accidentes
- *Aumento de la violencia.
- *Aumento de pacientes con SIDA
- *Aumento de enfermedades sexuales.
- *Mortalidad maternal.
- *Aumento de la mortalidad infantil.

Estos problemas inciden de manera directa en el estilo de vida.

En este sentido se pretende entonces tomar al transporte como elemento que contribuye de manera importante a elevar los niveles de estrés.

CAPITULO II

"[...] el conocimiento ambiental es producto de una construcción activa del pensamiento, resultado de la interacción de la persona con su entorno cotidiano..."

(Psicología Social de la Salud)

LA PSICOLOGÍA SOCIAL
DE LA
SALUD Y EL TRANSPORTE

I. COGNICIÓN AMBIENTAL

La relación transporte salud, debe ser vista y estudiada desde una perspectiva ecológica¹ y bajo la mirada de la psicología social, por ello la importancia de mencionar y conocer los factores psicosociales que influyen de manera preponderante en dicha relación: interacción, comunicación, eventos estresantes, estrés, seguridad, ruido, etc. Como ya han sido tratado los primeros, aquí, se trabaja la cognición ambiental que de alguna forma se relaciona con sucesos estresantes, estrés y salud.

Partiendo de la premisa: lo que poseemos en la mente a parte de las ideas es una representación Cognitiva de la realidad; asumiremos que los sujetos (personas)² poseen una representación del medio ambiente

El conocimiento ambiental es producto de una construcción activa del pensamiento, resultado de la interacción de la persona con su entorno cotidiano. Lynch y Rivkin (1978), plantean que el individuo busca ordenar su ambiente; por ello para el nativo de cualquier zona la familiaridad con el área lo capacita para distinguir semejanzas y diferencias, manzanas, edificios y otros espacios públicos y privados

Según Gifford(1987) la cognición espacial tiene relación directa con la forma y el modo en que se percibe (adquiere), estructura, organiza, almacena y recupera información a cerca de la disposición, distancia y localización en el ambiente físico. En el proceso se toman tres elementos básicos:

1. Ambiente o situación externa: objeto de conocer.
2. organismo (animal), con capacidades de pensamiento, almacenamiento e interacción

¹ Esta perspectiva es parcialmente sistémica, pues plantea la importancia de tomar en cuenta a la mayor cantidad de factores que influyen en la calidad y estilo de vida del hombre de la urbe, por estar expuesto a multifactores que lo afectan, física y psicológicamente.

² Para ser consistente, se empleará el término persona por sujeto

3. Un ambiente simbolizado: representación interna del ambiente que guía la conducta espacial.

Hablar de cognición espacial, representación Cognitiva del espacio, es hablar de cartografía ambiental y *mapa cognitivo*; sin olvidar otros componentes valorativos: evaluación, actitudes y significados del ambiente en el que se encuentran inmersa la persona.

*El mapa cognitivo, es un constructo que refiere de forma general a los procesos cognitivos implicados en la adquisición, representación y procesamiento de información de los ambientes físicos. Tolman(1948) acuñe el término **mapa cognitivo**, en relación a los procesos de aprendizaje de las rutas de laberinto por las ratas de laboratorio. Lynch(1960) en "la imagen de la ciudad" realiza los primeros estudios aplicados al contexto urbano.*

Para Golledge (1987), el mapa cognitivo, es un modelo individual acerca del mundo; Milgram(1977) el mapa cognitivo es un dibujo, un diagrama del espacio, ya sea su región, barrio, ciudad con sus calles, plazas edificios, etc. que las personas llevan en la mente porque le son significativas simbólicamente, culturalmente, socialmente, etc. Podemos considerar al mapa cognitivo como una forma espacial de representación cognitiva del ambiente.

El mapa cognitivo refiere especialmente a relaciones espaciales y no simplemente a contenidos semánticos; se caracteriza por su naturaleza cartográfica donde se deben tener en cuenta los principios de conmutatividad y asociatividad, ya que la información referente, la orientación, las localizaciones, etc. se constituyen en sus componentes principales.

Para Siegel(1981) los mapas cognitivos son representaciones en doble sentido o dos niveles; son una representación mental de la experiencia espacial y la relación con esa representación, en función de sus experiencias.

Desde la perspectiva de la psicología Cognitiva preposicional (Neisser, 19976), el mapa cognitivo se entiende como forma de estructura esquemática que sirve de apoyo al ser en sus relaciones con el mundo.

Desde la perspectiva ecológica, las representaciones mentales guardan alguna correspondencia isomórfica y aproximada con la estructura física real de la información que nos llega del mundo. La información es almacenada en forma de modelos o imágenes del mundo real.

En este sentido los mapas cognitivos podrían contener información con una correspondencia aproximada a la estructura real del ambiente.

Aragónés(1986), propone las características de los mapas cognitivos:

1. Se forman dependiendo de los procesos de selección, codificación y evaluación de la información.
2. Están sujetos a un proceso dinámico de desarrollo permanente.
3. Se resisten al olvido
4. Aportan información respecto de: tamaño, distancia y dirección.
5. Es singular de cada individuo.

Siegel, Kirasik, Kaill (1978), plantean que las funciones principales de los mapas cognitivo son, organizar la experiencia social y cognitiva, influir en la elaboración y puesta en práctica de procesos de decisión espacial en secuencias de acción, además de ayudar a conocer a conocer los dominios³.

Lynch(1960), establece tres propiedades fundamentales para organizar las imágenes ambientales: *identidad*, que implica la separación, distinción e identificación consiguiente del objeto como entidad particular en relación a otros objetos. La *Estructura*, hace referencia a la relación espacial del objeto con el observador y con otros objetos. El *Significado*, relaciona los componentes emotivos y prácticos para el observador que acompañan a ese objeto.

³ La experiencia cognitiva se ha almacenado de tal manera que en relación a la interacción y las experiencias con los sujetos en el transporte se propicie o no el diálogo de tal forma que aumente o disminuya el nivel de estrés.

A partir de la *identidad y estructura*, se define la *legibilidad o imaginalidad*, como la posibilidad de evocar la imagen del objeto en la persona, es decir, la *legibilidad* es la facilidad con la que un escenario puede ser reconocido y organizado por la gente. Gifford(1987).

“La facilidad con la que un lugar puede ser recordado y organizado cognitivamente, comprendido o leído por alguien”

En relación con la legibilidad, Lynch(1960) sugiere cinco categorías configuradoras de las imágenes ambientales:

1. *Sendas.*

Son las vías que sigue el sujeto normalmente en sus desplazamientos(avenida, calle, mercado, etc.); bordes, límites, etc. entre dos o más partes (muros de contención, orilla de un río, barrancas, instituciones, etc.)

2. *barrios.*

Partes o secciones de la ciudad de dimensiones variables que los sujetos identifican con carácter particular.

3. *Nodos.*

En general se pueden entender como puntos estratégicos de la ciudad que están referidos especialmente a comunicaciones

4. *Mojones.*

Puntos con carácter de referencia más estáticos, fácilmente visible (edificios más altos, bosques, monumentos, etc.)

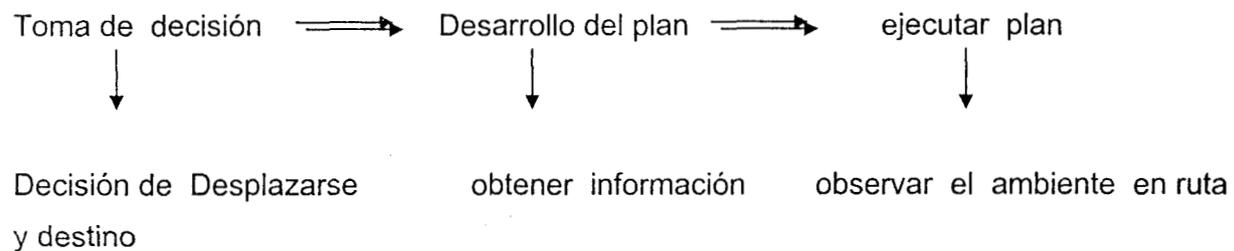
Desde la cognición ambiental (Harty Moare, 1973; Moare, 1974), el enfoque de la legibilidad enfatiza el papel del ambiente; desde la perspectiva constructivo-transaccional encontramos tres estadios⁴: *egocéntrico e indiferenciado*, el mapa cognitivo está estrechamente ligado a la experiencia individual de las distintas áreas del barrio y de la ciudad. *Diferenciado y parcialmente coordinado*, el niño se permite adoptar puntos de vista diferentes a los suyos (de sí mismo).

⁴ Estos son paralelos a los propuestos por Piaget: preoperacional, operacional concreta y operaciones formales.

Comienza utilizando objetos fijos en el espacio, primero separadamente y poco a poco los relaciona coordinadamente de múltiples maneras; *abstracta y jerárquicamente coordinado*, se deriva de la habilidad para usar conceptos abstractos, aparece la comprensión del espacio como sistema coordinado independientemente de la posición de los objetos y de las personas dentro del él.

Desde la perspectiva de los planes de acción (Garling, Book y Lindberg, 1984; Rusell y Ward, 1982) el papel del agente activo es el enlace correspondiente entre el individuo y el medio, su tesis sustenta que *los seres humanos planifican la conducta, los planes de desplazamiento son una clase concreta de planeación de acción.*

La conducta cognitiva de los sujetos depende de una multitud de factores, pero tendrán mayor importancia *psico-afectiva-cognitiva* del lugar destino (trabajo, recreación, estudio, etc.) de esto dependerá el procesamiento de la información sobre el desplazamiento y orientación, por ejemplo el siguiente modelo.



La perspectiva psicofisiológica (hipocampo)⁵, representa una confluencia entre la psicología ambiental y las neurociencias. O' Keef y Madel (1974,78) sitúan en el hipocampo la localización del mapa cognitivo. Apoyan su tesis en la existencia de neuronas en dicha estructura que están especialmente relacionadas con el comportamiento espacial.

En los humanos la porción del hipocampo en el hemisferio izquierdo albergaría los mapas basados en palabras o semánticos y en el hemisferio derecho

⁵ Hipocampo: estructura del sistema límbico situada en el núcleo central del cerebro.

se alojaría el mapa espacial. O' Keef Nadel, distinguen dos sistemas de cognición espacial, uno refiere a rutas y otro a lugares.

Existe una gran cantidad de variables que permiten percibir de una u otra forma el ambiente, entre los más determinantes, encontramos los tipos personal: Edad, sexo, familiaridad con el escenario etc. y variables ambientales, como, estructura, legibilidad, etc., culturales: transporte, rutas, espacios públicos y privados. De las variables mencionadas la *familiaridad* del entorno ha sido lo más estudiado.

En este sentido podemos distinguir dos líneas fundamentales: 1) Los elementos ambientales originarios sobre los que se construye nuestro conocimiento de un nuevo escenario y 2) los cambios que van a acontecer a medida que se desarrolla la interacción con ese nuevo ambiente.

Para la formación y desarrollo de los mapas cognitivos se distinguen dos corrientes, una postula que los elementos primordiales a los que recurrimos para aprender un nuevo ambiente son las sendas y los barrios, para que posteriormente tomen importancia los *mojones* como puntos de referencia. La otra presenta el orden inverso, al principio se da mayor importancia a los *mojones*, para recurrir después a las sendas como elementos de unión entre *mojones* como puntos originarios fijos.

Respecto de la primera, Appleyard (1970,1976) establece una diferencia: mapas secuenciales y mapas espaciales, según se enfatice en la externalización el uso frecuente de sendas, *mojones* y/o límites.

Los mapas de estilo secuencial parecen ser características de las personas que llevan residiendo en ese ambiente concreto un corto período del tiempo, mientras que el estilo espacial caracteriza los mapas de residentes de larga duración.

Evan, Marrero y Bottler (1981), muestran de forma empírica que a medida que los sujetos van cobrando familiaridad con el nuevo ambiente, aumenta el número de nodos y sendas, estabilizarse el número de *mojones*, siendo prácticamente lo mismo que se recordaban en la primera semana de estancia.

II. PSICOLOGÍA DE LA SALUD

Tradicionalmente se ha definido a la Salud como *la ausencia de la enfermedad*, la enfermedad se asocia a sensaciones como el malestar, el dolor, la incomodidad, la fiebre, la hemorragia, etc., que inciden en la capacidad funcional de la persona.

La salud, se definía como la *normalidad* frente a la *anormalidad* de la enfermedad. Existe una íntima relación entre salud/enfermedad: *normalidad/anormalidad*.

Pero por ser la normalidad un constructo socio-cultural, el concepto de salud ha cambiado, añadiendo al marco de referencia biológico, el psicológico y el social. Por ello en 1948, en el Congreso de Constitución de la Organización Mundial (OMS) la definió como << *el estado de absoluto bienestar físico, mental y social, y no la mera ausencia de enfermedad.*>>.

En este nuevo concepto aparecen dos áreas relevantes para el ser humano: lo psicológico y lo social, es decir, el concepto Salud implica y acepta factores personales, grupales, sociales y culturales que son determinantes, tanto en el origen como en el mantenimiento, evaluación y pronóstico del proceso de enfermar.

El concepto surge por el aumento de morbilidad y mortalidad por enfermedades crónicas v.s. infecciones. La conducta alimentaria, el hábito de fumar, el consumir alcohol o fármacos, falta de ejercicio físico, y otros muchos ejemplos de comportamientos directamente relacionados con el estado salud/enfermedad.

Psicología Social de la Salud

En este sentido, la relevancia para la salud de las variables comportamentales y psicosociales implica la exigencia de que los *Psicólogos Sociales* estudien elementos nucleares en el desarrollo de las técnicas de prevención de la enfermedad y la promoción de la Salud. Esto llevó al surgimiento de la *Psicología Social de la Salud* como la aplicación específica de los conocimientos y técnicas de la Psicología Social a la comprensión de los problemas

de salud, y el diseño y puesta en práctica de programas de intervención. Su esencia es el análisis de las posibles intervenciones implicadas en el proceso del mantenimiento de la salud y prevención de la enfermedad.

La OMS, a partir de la conferencia de Alma Ata (1978) y la carta de Ottawa (1984), pone el énfasis no en la curación, sino, en la promoción, prevención y atención de factores que van más allá de lo puramente biológico: mejoras en las condiciones físicas, sociales y económicas.

La prevención de la enfermedad y la promoción de la salud, son campos en la actualidad de la psicología Social aplicada, concretamente: *Psicología Social de la Salud*, cuya finalidad es la disminución de la incidencia de enfermedad, la disminución de la prevalencia o la disminución de las secuelas y complicaciones de la enfermedad.

La prevención es un concepto relacionado con la enfermedad, la promoción un concepto relacionado con la salud. La promoción implica no sólo protección y el mantenimiento de la salud, sino, la promoción del óptimo estado vital físico, mental y social de la comunidad. Supone la instalación y mantenimiento de comportamientos saludables, aumentadores de las capacidades funcionales, físicas, psicológicas y sociales de la persona.

La promoción de la salud se realiza gradualmente mediante acciones ejercidas sobre los individuos que los lleven a modificar sus comportamientos, para que adquieran y conserven hábitos de salud sanos, aprendan a usar los servicios de salud, capacitarlos a tomar individualmente o colectivamente decisiones que impliquen mejoras de su estado de salud y el saneamiento del medio en que viven.

La Psicología Social de la Salud ha estudiado los factores por los que individuos se mantienen saludables, o que favorecen a las conductas sanas y los factores por los que adoptan conductas y hábitos de riesgo o perjudiciales.

Dentro de los determinantes psicosociales del proceso *salud-enfermedad*, tenemos varios elementos de los cuales se mencionan sólo algunos.

Sí, aceptamos de la teoría *sociocognitiva* de la motivación que los procesos autoreguladores son componentes críticos, que dependen de creencias, autoevaluación, estándares internos y percepciones del entorno, etc., son mediadores específicos para grupos de conductas y marcos comportamentales entonces esta teoría se aplica a promoción de la salud en cuanto permite identificar los diversos procedimientos motivacionales que parecen útiles en los diferentes estadios de un proceso de cambio.

La Psicología Social de la Salud, ha mostrado como los sistemas socio-culturales afectan la salud y promueven la enfermedad a través de los estilos de vida imperantes, actitudes de la población, la desigualdad de la distribución de los servicios sanitarios, etc.

La Psicología Social de la Salud, ha colaborado en el diseño, planeación y evaluación de programas para eliminar o reducir factores ambientales negativos sobre la salud⁶, así, como el diseño de estrategias psicosociales para aumentar la calidad de vida, promoción de campañas de hábitos y estilos de vida saludables.

La promoción de la salud, se relaciona con la Educación para la Salud, la cual puede entenderse como la combinación de cuatro pasos: análisis del problema, identificación de los determinantes de conducta, intervención comportamental y evaluación. En los determinantes de conducta se han estudiado, actitudes, influencia social y las posibilidades o no de las conductas estudiadas.

La Psicología Social ha aportado modelos a la salud como: *comunicación y la teoría del control*, esta última apoyada en las teorías de atribución, reactividad, etc. La Psicología Social de la Salud, tiende a reafirmarse en el futuro con *marketing social de la salud*.

⁶ Por ejemplo el trabajo realizado por el año de investigación de la Psicología Social de la Salud de la UAM-I, en Escuelas primarias de San Miguel Teotongo, en su línea de ecología.

La educación para la salud se dirige a la población en general, también de manera específica, hasta llegar a los pacientes; ha sido definida como “ *el proceso que informa, motiva y ayuda a la población a adoptar y mantener prácticas y estilos de vida saludables, propugna los cambios ambientales necesarios para facilitar estos objetivos y dirige la formación profesional y la investigación a los mismo objetivos*” (Salleras, 1985).

Incluye también trabajos relacionados con la información preventiva y promoción de la salud, donde se pueden incluir trabajos sobre las actividades hacia la donación de órganos, sangre, etc. En el campo preventivo tenemos: estilo de vida y su relación con la salud.

La Psicología Social de la Salud contribuye al estudio de los factores psicosociales asociados al padecimiento de la enfermedad, en cada una de sus fases: etiología, diagnóstico, tratamiento y rehabilitación; mejorando las condiciones de curación, rehabilitación y adaptación a la enfermedad, lo hace estudiando la percepción e interpretación de los síntomas, la construcción social de la enfermedad y la salud en la cultura; los efectos de las actitudes de los profesionales de la salud sobre el diagnóstico, tratamiento y proceso de rehabilitación, actitudes de los enfermos y sus familiares acerca de estos mismos procesos.

Ha desarrollado procedimientos terapéuticos para intervenir en el impacto psicosocial de la hospitalización, mejorar la adaptación psicosocial a la enfermedad y su adaptación del enfermo crónico en el medio socio-profesional, diseñar intervenciones psicosociales en la preparación de enfermos quirúrgicos etc.

La Psicología Social de la Salud, diseña y aplica programas comunitarios dirigidos a donación de órganos, a estimular la participación en campaña de detección precoz del cáncer. Contribuye a la dinamización de equipos de autoayuda y a equipos de apoyo, uso de redes de apoyo social como estrategias de generación de bienestar psicológico y social, y a la utilización de criterios de calidad de vida en la consideración de la enfermedad.

La teoría del rol, influencia social y la comunicación, permiten el estudio de las relaciones entre el profesional de la salud y el enfermo, con el objetivo de mejorar la calidad asistencial.

El proceso de enfermar, estar enfermo y sanar, se determina en gran medida por *las conductas de enfermedad*, que refieren a las etapas que las personas pasan cuando creen que están experimentando síntomas de enfermedad; son todas aquellas acciones que afectan el seguimiento social y personal de los síntomas de la enfermedad, de las discapacidades y sus consecuencias. Constituye un conjunto de comportamientos que forman parte de los comportamientos del rol del enfermo.

Ligado a la *etiología de la enfermedad física*, está el tema del estrés y las variables psicosociales ligadas a su experiencia. La relación del estrés con la salud, por acontecimientos vitales, se ha estudiado repetidamente: su relación con exámenes, la docencia, nuevas tecnologías, y con el transporte. Los factores socio-comportamentales en la etiología y génesis de la enfermedad han traído el estudio de los comportamientos y estilos de vida ligados a enfermedades principales responsables de la morbilidad y mortalidad en nuestros días: *enfermedades cardiovasculares*. También el impacto psicosocial de la enfermedad ha sido estudiado.

Otro factor estudiado, por su estrecha relación con la enfermedad es el *apoyo social*, que puede contribuir a la salud física y mental, su teoría se apoya en las redes sociales. El apoyo social se puede entender *como amortiguación frente a los acontecimientos estresantes, antiestresantes o un afrontamiento a la enfermedad crónica*. El afrontamiento a la enfermedad es un proceso que se le puede identificar *antes, durante y después* de la enfermedad; tiene una relación estrecha con las creencias sobre la enfermedad, cargada con la representación social de ella. Otro elemento relacionado estrechamente es la *conducta salud enfermedad* que se determina por la adaptación a la situación de enfermedad y se relaciona con la calidad de vida.

III. PSICOLOGÍA DEL TRANSPORTE

El estilo de vida de las grandes ciudades y metrópolis ha llevado al hombre que las habita a vivir en función del tiempo; razón suficiente para atender al tiempo de transporte que los hombres dedican diariamente para trasladarse de un sitio a otro. Este tiempo marca el ritmo de otras actividades, como el comer, estudiar, etc.

Durante el tiempo que el hombre le dedica a su traslado, toma actitudes, conductas y comportamientos, que están relacionados de manera directa e indirecta, y en magnitud con otros factores psicosociales y ambientales, como la falta de interacción, ruidos, olores, etc.

Ante la dinámica que se ha impuesto para los hombres que viven en las ciudades, en particular la del transporte, no sólo se deben tomar consecuencias de éste: la extinción de recursos energéticos, la contaminación ambiental, sino también la relación *transporte-estrés*, es decir, tomar en cuenta a todo el conjunto de condiciones ambientales asociadas a la conducta del desplazamiento.

La mirada multidisciplinar de la que es objeto el transporte, ha permitido a la Psicología Social de la Salud⁷ incursionar en este campo. Desde la perspectiva de la psicología de transporte, los transportes deben ser considerados desde la visión *ecológica y sistémica*, enfatizando los componentes humanos más que los tecnológicos, pues el transporte en la ciudad es un problema social que impacta en la mayoría de las interacciones personales.

La psicología propone soluciones sistémicas, donde asocia transporte y calidad de vida⁸, pues el ruido, la seguridad, respeto, etc., están relacionados con el medio de transporte utilizado.

La psicología busca propuestas reales ante la desilusión generalizada de los usuarios, ante la poca efectividad de las soluciones estrictamente tecnológicas o

⁷ Concretamente la aportación de la psicología del transporte

⁸ Calidad de vida refiere a prácticas, comportamientos, actitudes y valores en función de la solvencia económica.

legales, es decir, donde la tecnología encuentra sus límites, las ciencias sociales incursionan.

Las aportaciones de la psicología parten de tres modelos de investigación: *modelos de demanda, teoría del aprendizaje y la cognición ambiental*.⁹

Los *modelos de demanda*, son las orientaciones con enfoque psicosocial que estudian las actitudes, preferencias y elecciones de uso del transporte. Este modelo compara *la conducta de elección del auto v.s otras posibilidades de transporte*, siendo estas correlacionadas con variables demográficas y una variedad de medidas de actitudes hacia las diferentes alternativas¹⁰.

Las actitudes se conceptualizan, generalmente, como variables mediadoras de la conducta que intervienen directamente en las decisiones del transporte del individuo¹¹

EL modelo predictivo basado en las preferencias del usuario: este modelo pretende determinar las características principales del sistema de transporte desde el punto de vista de los usuarios particulares.

Esta basado en tres sistemas de características: diseño del vehículo en relación con el aspecto del *ambiente humano* del transporte. *El transporte* (vehículo) es visto como extensión y complemento de las necesidades físicas, funcionales y comportamentales de los usuarios.

Se enfatiza la accesibilidad, control del clima y modificación del espacio interior del vehículo con fines sociales; *niveles de servicio*, refiere a características específicas del sistema (tiempo de viaje, tiempo de espera, posibilidad de cambiar líneas, etc.), Y *factores de convivencia* que refieren a la existencia de servicios.

⁹ Esta última fue tratada en el apartado anterior.

¹⁰ Entre las que podemos encontrar: Thurstone, Likeert, Diferenciales semánticos y escalas multidimensionales.

¹¹ La actitud es tomada como concepto multidimensional, dotada de componentes cognitivos, afectivos e intención comportamental (cognitivo)

El modelo resalta la importancia de comprender mejor el transporte como ambiente humano donde se van a desarrollar una serie de actividades e interacciones. En este sentido las investigaciones se han enfocado en la preferencia de los consumidores para predecir el uso del transporte público.

MODELO DE LEVIN Y LOUVIERE (Levin, 1979; Levin y Louviere, 1981)

Los autores plantean un modelo actitudinal aplicado al transporte y a la predicción de la demanda de los viajeros.

El modelo parte de la combinación de la teoría del consumidor y la teoría de la elección. El individuo tiene un número de criterios contra los que las diferentes alternativas son comparadas y valoradas. La toma de decisión es una elección discreta donde cada alternativa es definida por un conjunto de atributos. Los sujetos realizan su valoración, obteniendo al final una serie de factores favorables y desfavorables. El proceso es secuencial.

1. Valoración de lo percibido, fase de relaciones perceptuales e interpretación de dimensiones objetivas y atributos observables, que dan lugar a una serie de creencias y percepciones subjetivas.
2. *Valoración de escalas marginales*, fase de relaciones de valor nominal, que proyectan los valores *creídos* y *percibido* sobre escala de valores de los individuos cuya común dimensión psicológica puede ser debilidad.
3. *Valoración global*, fase de relaciones de valoración de conjunto al integrar las diversas escalas marginales de varios atributos en una dimensión de conjunto.
4. *Fase de relación de elección* que transforma las valoraciones de conjunto en elección con probabilidad de acción.

Los autores establecen un sistema de ecuaciones que se resumen en el modelo de elección como una función compuesta a partir de los atributos observables de la realidad.

Se atiende a la posibilidad de que las diferencias individuales en la conducta de elección pueden estar en función de la información disponible, así como, de diferencias en la preferencia a actitud percibida.

Se puede establecer una correspondencia con el modelo de *Teusky* (1972) de la *eliminación por aspectos*, que viene a estructurar el proceso de elección como una comprensión consecutiva de alternativas en base a una serie de criterios, considerando unos tras otros, dependiendo de las propiedades del momento. Se sostiene la hipótesis de que la decisión del individuo va a estar determinada por los aspectos discriminativos, tendiendo a ignorar los puntos de coincidencia entre alternativas.

Las diferencias secuenciales de estos modelos han sido reformadas de los programas de marketing. En un futuro los individuos pueden cambiar sus preferencias y elecciones como función de una variedad de factores exógenos.

Norman y Louviere (1974), encontraron que factores como: precio, proximidad de paradas y frecuencia de servicio, determina la frecuencia de preferencia de servicio.

Los modelos de demanda se basan en la identificación de atributos preferenciales entre los diferentes sistemas de transporte, en especial transporte privado v.s transporte público.

A la hora de intervenir habrá que suponer el obstáculo de como inducir el cambio, la teoría del aprendizaje proporciona acciones específicas que hacen factible el cambio. Por ejemplo el uso de reforzadores positivos para los operadores y para los usuarios, una excelente planeación y una buena capacitación para los supervisores, inspectores de los servicios públicos.

La eficacia de nuestra conducta de transporte en la ciudad depende, en la mayoría de los casos, de la elección y organización de la ruta que vamos a tomar para llegar a nuestro destino, no es necesario conocer las posibilidades y adaptarlas a nuestras necesidades.

En este sentido la cognición ambiental puede jugar un papel activo en la información pública, diseño, distribución y uso de áreas estratégicas y específicas de transporte en la ciudad.

En la práctica pareciera ser que los procesos de selección de las rutas están determinadas exclusivamente por el tiempo mínimo de viaje, pero según Machaels (1981), más que el tiempo perdido en el transporte, las acciones de los conductores están dirigidas a *disminuir el estrés*, escogiendo alternativas en base a criterios de experiencia previa aún cuando se prolongue el recorrido¹²

Nuestra elección depende del conocimiento y comprensión de la estructura de la ruta, habilidad para situarnos, puntos de referencia, es decir, de nuestra organización cognitiva del espacio.

El sujeto necesita planear la gran cantidad de información espacial y para ello la estructura. El mapa cognitivo¹³ es una referencia para la conducta socioambiental del sujeto, que esta en continuo desarrollo a medida que el individuo interactúe con su medio. El sujeto hace uso de las rutas que más conoce, por seguridad, "rapidez y comodidad"¹⁴

¹² En el caso de San Miguel Teotongo, parece que la tendencia de los operadores es obtener mayores ganancias.

¹³ Es el dibujo de la ciudad que la persona lleva en su mente: calles, barrios, plazas, que son importantes para sí, de algún modo enlazados y con una carga emocional adjunta a cada elemento.

¹⁴ Cfr. Lynch (1990)

CAPITULO III

“[...] una consecuencia [...] de la construcción de los sistemas autorreferenciales: *la renuncia a la posibilidad de control unitario.*”

Puede haber diferencias en la capacidad de influencia, jerarquías, sistematizaciones, pero Ninguna parte del sistema puede controlar a otro Sin sucumbir él mismo ante el control...”

(Luhmann)

LA INTERACCIÓN

I. ANALISIS DE PROBLEMAS SOCIALES DESDE UNA VISIÓN SISTEMICA

UNA PERSPECTIVA EN LAS CIENCIAS HUMANAS

La convergencia e interdisciplinaridad en las ciencias sociales, representa fundamentalmente una nueva *orientación epistemológica*. Desde finales del siglo XIX, la ciencia ha estado dominada por los principios de la termodinámica, fundada sobre los conceptos de energía y causalidad lineal.

Después de la segunda guerra mundial, bajo la influencia de la cibernética de N. Winer¹ y de la teoría de L. Von Bertalanffy, una epistemología distinta que se funda en el concepto de *comunicación*, gana cada vez mas espacios en los análisis sociales.

Sus principios son de orden cibernético, su causalidad de naturaleza circular, retroactiva y la de información. Esta última constituye el elemento central, pues los procesos de comunicación en el interior de los sistemas son su esencia misma, pues proporcionan cohesión y unidad al sistema.

Esta orientación epistemológica, trae de fondo la exigencia de la convergencia de distintas disciplinas, que pueden apoyarse en el conocimiento de un mismo un objeto de estudio. La convergencia es también metodológica, pues las disciplinas que comparten la orientación, han retomado los pasos de la etnografía; mencionamos a continuación algunas de sus características:

1. Confiere primacía a una vía de observación y descripción que se apoya en diferentes formas de registro: fotografía, cine, vídeo, etc.
2. Privilegia una observación naturista, un trabajo de campo, que se esfuerza en aprender y analizar las situaciones de la vida cotidiana, las interacciones reales y auténticas, y no las situaciones provocadas y estudiadas en el laboratorio por el investigador.
3. Se centra en el proceso de comunicación considerado como un fenómeno global que integra muchos modos de comportamiento: La palabra, mímica, miradas, gestos, distancia interpersonal, etc.

¹ Se entiende por Cibernética a la disciplina nacida del encuentro entre la mecánica y la biología, que se ocupa del estudio de los sistemas complejos a partir de los conceptos como información, comunicación y regulación.

4. No trata de comprender y de teorizar sobre el funcionamiento del sujeto aislado, sino de considerar a éste como un elemento de un sistema más amplio que incluye la relación con los otros y el entorno.

Este último punto es fundamental para comprender la visión holística de la psicología social de la salud, pues el enfoque que se pretende dar es sistémico, es decir, ver a la salud como el resultado de la convergencia de las múltiples interacciones a las que se expone el usuario del transporte público en su vida diaria. Lo paradójico es que la especialización de la ciencia arrastra a una interdependencia cada vez mayor.

LA SOCIEDAD COMO UN SISTEMA AUTORREFERENTE

Luhmann, habla de sistema autorreferente, para diferenciarlo de *sistema a secas*, tal y como lo planteó Ludwin Von Bertalanffy, el segundo entiende por sistema al conjunto de elementos que mantienen determinadas relaciones entre sí y que se encuentran separados de un sistema determinado, la relación entre sistema y entorno es fundamental para la caracterización del mismo sistema. El primero lo emplea tal y como se entiende en la *cibernética*; donde el sistema se define precisamente por su diferencia respecto a su entorno.

“ El sistema incluye siempre en su misma constitución la diferencia respecto a su entorno y sólo puede entenderse como tal desde esa diferencia” (Luhmann, introducción de Izuquiza, 1992, P. 16)

El sistema que contiene en sí mismo la diferencia con su entorno es *autorreferente y autopoietico*². Dos conceptos son claves para comprender la teoría de sistemas autoreferentes:

1. La observación, que se entiende como una operación cuya finalidad es manipular un determinado esquema de diferencias, emanada necesariamente ésta de la comparación entre el adentro y el afuera o el sistema/medio. En este sentido la observación es una actividad fundamental que permite a los sistemas

observarse a sí mismos y a cuanto existe en su entorno para establecer determinados procedimientos de *selección* y reducir la complejidad de dicho entorno.

2. El concepto de *diferencia* también es central para la teoría de sistemas de Luhmann, se entiende por esta: la exclusión de sistema y entorno, vinculada por la interacción, el sistema y el entorno no son lo mismo pero hay una acción que los une, *la unidad diferenciada*.³
3. El concepto de *autoreferencia*, refiere a los sistemas que poseen clausura y apertura simultáneamente.

“... En tanto un sistema es autorreferente y autopoietico se encuentra [...] clausurado en sí mismo[...]. Pero esta autoreferencia es, al mismo tiempo, condición de apertura del sistema. Aun mayor nivel de clausura autopoietico y autorreferencia se da también un mayor nivel de apertura del sistema” (Izuqiza, en Luhmann, 1990, p. 21)

4. La combinación de estos elementos genera el pensamiento paradójico de Luhmann, que se puede generalizar de la siguiente forma: La unidad generada por la interacción de estos elementos da prioridad a la funcionalidad sobre la estructura.

• *Luhmann* distingue tres tipos fundamentales de sistemas autorreferentes:

1. Los sistemas vivos
2. Los sistemas psicológicos o personales
3. Los sistemas sociales.

Cada uno de ellos se diferencia por su propio tipo de operación *autopoietico* y el modo en que se construyen su propio espacio de operación y reducción de la complejidad.

La vida y las operaciones vitales son propias de los sistemas vivos; la *conciencia* es el modo de operación propio de los sistemas personales o psíquicos; la *comunicación* es el rasgo característico de los sistemas sociales.

² Según la Teoría de autopoiesis de H. Maturana, un sistema es autopoietico porque crea y conforma su propia estructura y los elementos que lo componen.

Los sistemas autorreferentes mencionados anteriormente, son cerrados en sí mismos, pero mantienen una acción entre ellos, que permite el desarrollo y complejidad por separado y en forma de *unidad diferenciada*.

A esta acción Luhmann la llama: *interpenetración*, que es una operación mediante la cual un sistema pone a disposición de otros su propia estructura para que pueda surgir construyéndose la complejidad que les es propia, además de permitirle dicha complejidad, aumenta su diferenciación.

En este sentido es importante notar la trascendencia que tiene la aportación de Luhmann para explicar la conexión entre el sistema vivo, psíquico y social, pues esta se sustenta en el concepto de comunicación, entendida esta como un proceso de selección⁴ entre una gama de diferencias, así, como el sortear entre una multitud de obstáculos, antes de producirse como tal.

Luhmann, pone como centro de la sociedad a la *comunicación* y en particular entendida ésta como la *acción*, entonces la acción entre subsistemas y niveles conforman la *Unidad complementaria* cuyas característica es la complejidad infinita y diferenciada, con tendencia a la infinita diferenciación, que en su totalidad toma el nombre de sociedad: *sistema social*.

En este sentido Luhmann resalta el valor que tiene la *selección* en el modo de comportamiento propio de un sistema social y cómo la *selección*, contribuye a reducir eficazmente la complejidad. La comunicación y la *selección* permiten a los subsistemas interpenetrarse para realizar el proceso de autorregulación y autopoiesis para afianzar la *unidad social* compuesta por las *acciones* entre los elementos para poder diferenciarlos.

La aportación fundamental, a mi juicio, de Luhmann a *esta investigación* es su concepción sobre la *interacción expresada en términos de: Comunicación-Hombre-Sociedad*.

³ A esta unidad diferenciada, yo la he nombrado: *la unida binaria (0,1)*, el uno no es el cero y el cero no es el uno, pero, ambos, no existen el uno sin el otro, por ello forman una unidad inseparable.

⁴ En este sentido se debe rescatar las aportaciones que hace Ágnes Heller, sobre el proceso de la *cotidianidad como una serie de sucesiva de selecciones*; para entender como el sujeto es atrapado por los sistemas de uso de las cosas ya existentes.

Pues los seres humanos⁵ son el entorno de la sociedad y su vinculación es la acción comunicativa como selección de símbolos y signos que expresen los valores contruidos socialmente.

“ La sociedad compuesta de comunicaciones, se diferencia internamente, según su grado de evolución y desarrollo, en diferentes subsistemas sociales. Cada uno de estos subsistemas sociales es [...] autorreferente y autopoietico y tiene a los demás subsistemas como su entorno, manteniendo su clausura y su propia independencia” (Izuquiza en Luhmann, 1990, p.28)

Aunque aparentemente su concepción implícita de sujeto, se aleje de las connotaciones antropológicas, es exactamente lo contrario, pues desde la perspectiva teórica se aproxima a la teoría de la Escuela Rusa de Psicología, en tanto a la construcción del sujeto cognoscente desde su historia y sus instituciones⁶, es decir visto desde la teoría de sistemas de Luhmann el sujeto es el resultado en el tiempo de las constantes interpenetraciones con su entorno, constituido por los subsistemas económicos, políticos, culturales, educativos, etc.

El sujeto, es el resultado del proceso de desarrollo histórico entre las constantes interacciones de los subsistemas que han existido. Bajo esta noción de sistema autorreferente, serán tratadas las partes restantes de este trabajo.

Se inicia haciendo un rastreo de la *noción de interacción* a través de los principales psicólogos sociales de las décadas más importantes de este siglo, así, como las últimas del siglo pasado, para finalmente mostrar que tales nociones pueden ser reconstruidas, explicadas e interpretadas desde la *noción de la teoría de sistemas de Luhmann*.

⁵ Como subsistemas autorreferentes, tienen en la conciencia y en el lenguaje su propio modo de operación autopoietica.

⁶ Cf. Vygostky, V., *La Construcción Social de la Mente*, en Paidós, Barcelona, 1993

II. LA INTERACCIÓN SOCIAL

LA NOCIÓN DE INTERACCIÓN

EL término sugiere desde su epistemología, la idea de una acción mutua, en constante reciprocidad. La interacción tiene lugar cuando una unidad de acción producida por un *sujeto A* - aunque no exclusivamente, puede ser un objeto, actúa como estímulo de una unidad de respuesta en otro *sujeto B* - cabe la misma aclaración anterior - y viceversa.

Entendemos el término *viceversa*, en relación a la noción de *feedback*⁷ donde la respuesta de *B* se convierte a su vez en un estímulo para *A*.

"[...] En la medida que la percepción del sujeto es modificada por la espera de una reciprocidad, hay interacción social. Por lo mismo, el hecho de que el sujeto percibido se sienta percibido, puede llevarle a modificar su apariencia, sus actitudes, sus palabras, sus conductas, es decir, los indicadores que sirven de base a los juicios del que percibe, lo que transforma su percepción; Sé esta entonces en la presencia de una interacción social" (Edmond, 1992, P. 14-15)

Además de la noción de *feedback*, es necesario precisar que implícitamente se encuentra en esta noción la de: *Co-presencia, frente a frente, presencia-presencia, etc.*, de tal forma que el objeto de nuestro estudio pueda identificarse como sucesos que tienen lugar en virtud de una presencia conjunta. La interacción presenta una problemática central para la *psicología social* hasta el punto que puede aparecer como co-extensiva a esta disciplina, veamos algunas de las acepciones de los representantes más nombrados en la psicología social.

Allport (1924) "La psicología social tiene por objeto el estudio de las relaciones reales o imaginarias entre personas en un contexto social dado en tanto que afectan a las personas implicadas en esta situación." [Citado por Edmond, 1992, P. 15]

Moscovici (1971) " Los psicólogos sociales tienden ahora a definir su campo como el del estudio de la interacción social" [citado por Edmond, 1992, P. 15]

Gergen (1981) “ La psicología Social es una disciplina en donde se estudia de manera sistemática la interacciones humanas y sus fundamentos psicológicos” [Citado por Edmond, 1992, P. 16]

Sin embargo, atendiendo un poco más a la acepción de Moscovici, entendemos que el consenso del objeto de estudio de la psicología social es ambiguo, y esto tiene que ver con la significación del calificativo social, pues refiere al estudio de las variaciones que afectan a las relaciones de un individuo o conjunto de individuos y un objeto. Lo social es una dimensión de los objetos, de los estímulos clasificados como sociales y no sociales o también lo social es concebido de una manera diferencial, como una característica de los individuos socialmente diferenciados en sus modos de respuesta y en su conducta.

Concretamente Moscovici propone, pasar de una psicología de dos términos *ego-Objeto* a una de tres términos: *Ego-Alter-Objeto*, pues para él, una psicología de este tipo merece el calificativo de social, pues se centra directamente en la elaboración y funcionamiento del vínculo social y su papel fundamental en el funcionamiento psíquico individual, que cuenta como factor de inflexión de los fenómenos sociales⁸.

En realidad lo que se trata hacer notar es la presencia de lo social en la interacción, todo encuentro interpersonal supone interactuantes socialmente situados y caracterizados, por su historia, es decir, los sujetos se desarrollan en un contexto sociohistórico que imprime su marca, aportando un conjunto de códigos, de normas, signos y símbolos que hacen posible la comunicación y aseguran su regulación.

Esto nos obliga a pensar al sujeto mismo, así, como a la interacción social como dialéctica, pues la interacción: el campo donde las relaciones sociales se actualizan y reproducen, constituyendo un espacio de juego donde puede introducirse la interacción y el cambio, donde a cada instante se construyen los sujetos a través de los renovados vínculos sociales, vía comunicación.

⁷ Este término proviene de la cibernética y designa un proceso, cerrado, circular, perpetuo e infinito.

A pesar de las acepciones anteriormente planteadas, haré una pequeña precisión de lenguaje, para diferenciar a la psicología social de la colectiva, para fortalecer aun más la acepción de la interacción a la que nos referiremos en este trabajo.

"[...] lo social aquí vendría siendo los procesos de magnitud interpersonal, cara a cara, grupal e intergrupal mediante los cuales se configuran las identidades colectivas. Así, el proceso construirá los fenómenos, lo social construiría a lo colectivo, lo interindividual a lo supraindividual [...] las partes al todo, y en términos sociopsicológicos, las interacciones insistentes y minuciosas harían en su conjunción la *Gestalt* permanente y megalítica de la colectividad" (Christlieb, 1994, P. 134)

De aquí, es importante matizar que la psicología colectiva y la psicología social contemplan de manera distinta a la interacción, en mi opinión, la explican desde diferentes niveles:

" [...] La segunda la concibe como compuesta de conductas individuales y es descrita como la mezcla disociable de éstas, mientras que la primera la concibe como una identidad en si misma e indisociable, que es inherentemente colectiva[...]. La psicología colectiva es el punto de vista que considera toda y cada *interacción como una colectividad* completa, como una entidad irreductible"
(Christlieb, 1994, P. 134)

Esta perspectiva de interacción la que nos interesa, pues la interacción puede consistir en una sociedad que se forma a lo largo de su historia, en una comunidad⁹ (estilo de vida), grupo, organización, pasajeros en un transporte, usuarios de una ruta de transporte colectivo bien definida¹⁰, un par de enamorados, has un individuo en relación con sigo mismo a través del lenguaje interno. De aquí, que cuando Mead, habla de los organismos en interacción debe entenderse como el acto unitario puesto en su límite interior, *el hacia dentro*, como colectividad de alta densidad, porque los que intenta exponer es el proceso básico, pues entiende

⁸ Esta concepción , actualmente es uno de los fundamentos de la teoría de sistemas, donde la interacción específicamente la *comunicación* es quien da soporte al sistema social. Cf. Luhmann N., (1993) *Teoría de sistemas* .

⁹ Esto es aplicable a la colonia de San Miguel Teotongo

¹⁰ Que es el caso de los usuarios de las rutas de transporte de San Miguel Teotongo

que cada interacción es una sociedad concentrada¹¹ y en cualquier fenómeno del tamaño que sea el proceso es el mismo. De aquí, como plantea Christlieb:

Si la interacción es el proceso, y el evento es el fenómeno, y si el espíritu es *la comunicación*¹² entonces el fenómeno es el proceso mismo, y viceversa, el fenómeno es su propio proceso.

“[...] el punto de vistas psico-colectivo de que cada interacción, sin importar su tamaño, puede ser vista como un todo indivisible, como una sociedad de pies a cabeza, cuya esencia y cuyo proceso es su misma interacción[...] Una concepción gestáltica, i.e, totalista, del modo, donde este individuo es más bien una persona, y una persona es sus relaciones con todos los objetos, espacios, actos, memorias, etc., en los que se halla inmerso, esto es.... (Christlieb, 1994, P. 136)

LA ESTRUCTURA DE LA INTERACCIÓN

Hablar de la interacción desde la perspectiva sistémica, es necesariamente hablar de dos entes, sean estos físicos o vivos o la combinación de estos. Es importante aclarar, que la interacción en este análisis no implica necesariamente una comunicación, pero sí, una influencia que no determina pero influye en las conductas y comportamientos. En este sentido plantearemos la estructura de la interacción, a partir de sus elementos básicos constitutivos.

1. Para que ésta se presente, necesariamente deben existir dos o más entes, inclusive hasta el número infinito n , (n , entes). $n \subseteq \mathbb{Z}^+; n \mapsto \infty$ ¹³

2. La Energía Dinámica relacionada con el flujo en uno y/o otro sentido de la transferencia de los sentidos, emociones, percepciones, etc.

¹¹ Esto es entendible perfectamente desde la teoría de sistemas: La totalidad de la sociedad y su historia se concentran en cada individuo que la compone.

¹² El subrayado es mío.

¹³ Esta observación se da porque el hombre interactúa de forma infinita con sus semejantes y con el universo

3. La circulación, que refiere al sentido de intencionalidad de la información, el ciclo interpretativo infinito.
4. La interacción es en sí misma infinita y abierta.
5. El tiempo como referencia
6. EL espacio como referencia.

Estos elementos pueden abordarse desde tres principios:

1. El principio de *totalidad*: Un sistema no es la suma de sus elementos, sino, eso y algo más: energías, configuraciones, regulaciones, etc. La interacción no puede ser comprendida como la acción de un sujeto sobre otro, porque no están solos, existe el espacio físico.
2. El principio de *causalidad circular infinita*: La acción entre sujetos, objetos-sujetos, es infinita y compleja, al mismo tiempo que se construyen en función de su tiempo, se presentan en este proceso:
 - a) Retroacciones positivas: Se acentúan los procesos
 - b) Retroacciones negativas: Amortiguan los procesos.
3. Principio de *Regulación*: No existe interacción que no permita el crecimiento y armonía entre los entes.

Resumiendo lo anterior, la interacción vista desde la visión sistémica se caracteriza por poseer:

1. Una estructura
2. Una regulación
3. Dinámica interna

Debe recalarse que no se hace referencia exclusivamente a los sujetos de la interacción.

LA ESTRUCTURA DE LA RELACIÓN

Su estructura se monta en los niveles de comunicación: El significado, el sentido, el contenido y la relación del lugar.

El *sentido*, refiere a la intencionalidad¹⁴ implícita que conlleva un mensaje, a los efectos que busca generar en la persona a la que le son dirigidos; que en nuestro caso puede ser gesto, movimiento, palabra o cualquier manifestación de intencionalidad. La *significación* es la explicitación lingüística.

El *contenido y la relación*, refieren al contenido y la relación existente entre ellos; el contenido implícitamente conllevan al establecimiento de una relación. Entre entes (o interlocutores). La comunicación intenta proponer y negociar una definición de la relación entre los entes (interactuantes) transmitiendo un contenido.

"<<¿Qué desorden hay en esta habitación!>>, el sentido implícito podrá ser: <<es necesario que lo ordenes>>, y este sentido remite a una definición de la relación madre/hijo" (Edmon, 1992, p.42)

Las dificultades de comunicación provienen de la confusión entre estos niveles, pues el hablado puede reaccionar al sentido implícito del mensaje, tal y como lo interpreta; mientras que el emisor enunciador se sitúa al nivel de su significado; o puede intervenir sobre la definición de la relación mientras que el otro habla del contenido

"<<querida, ¿sabes dónde está mi reloj?>>-<<no tienes más que ordenar tus cosas>>; se puede pensar que la mujer percibe la pregunta de su marido con el sentido *implícito*: <<¿Qué has hecho con mi reloj?>>; a partir de esta interpretación, ella responde según la relación: <<no soy responsable de tus cosas, es tu trabajo ordenarlas>>; ella rechaza, [...] por su contestación, la definición implícita, tal como resulta de su interpretación del mensaje"(Edmon, 1992, p.42)

La *metacomunicación*¹⁵, es un medio para suprimir un cierto número de ambigüedades que pueden nacer de la confusión entre los diferentes niveles; puede versar simultáneamente sobre el significado, el sentido, y/o el aspecto relacional del mensaje.

¹⁴ La intencionalidad no necesariamente es un acto consciente y voluntario

¹⁵ Entiéndase como el intercambio sobre la comunicación humana

La *relación del lugar*, expresa qué posición se desea acular, y qué posición se otorga al otro, tal posición puede ser *verbal* o *no verbal* fija la identidad circunstancial de los entes (interlocutores) en el encuentro.

“tenemos a un periodista que pregunta a una colega: <<Mira, serías muy amable si pudieses pasarme a maquina este texto>>. Ella responde:<<por supuesto, la mecanografía es siempre para las mujeres>>. Se observa que existe un ensayo o intento, al menos de su parte de definir la relación como una relación hombre/mujer y no de colega/colega.”(Edmon, 1992, p.42)

La relación de lugar puede estar, en efecto, determinada desde el exterior por el *status* y los roles de los entes (interactuantes) - médico/paciente, profesor/alumno, hombre/mujer, pasajero/pasajero, etc. o por su identidad social; pero también desde el interior mismo de la relación, por el lugar subjetivo que cada uno toma en relación con el otro.

La primera es más evidente cuanto más socialmente estructurada y formalizada sea la situación, cuanto más informal sea el encuentro más importancia tendrá la segunda. El ir al médico a la escuela, templo, propician una relación preestablecida y fija (cerrada). Si dos desconocidos se encuentran en una fiesta. Dos pasajeros interactúan en el microbús, en el transporte, concierto, baile, etc. es una relación, más abierta y móvil.

Las relaciones pueden clasificarse en : 1) *relación simétrica*¹⁶ y 2) *relación complementaria*. En la primera, los interactuantes se sitúan como iguales, la similitud de posiciones se indica por los mensajes. En la segunda, las posiciones son diferentes pero ligadas por una relación de complementariedad, los comportamientos y los mensajes son de diferente naturaleza; se ajustan, los unos a los otros.

¹⁶ Generalmente esta es la que se presenta en la comunicación que uno puede establecer durante su interacción en un medio de transporte.

Aquí es fundamental, comprender que también dependen en nuestro caso de que si se es o no, miembro familiar, o compañero (conocido) de la persona, con la que se entabla el diálogo durante el viaje.

Esta última por si dinamismo puede moverse del plano complementario al jerárquico y por ende al del poder, es decir, una relación complementaria puede llegar a ser una relación de poder.

DINÁMICA DE TRANSACCIONES

Este modelo tiende a tomar a la comunicación en términos de transacción, de intercambio, de acción y reacción, donde cada miembro es a la vez, emisor y receptor (fuente y blanco¹⁷), infinitamente, sus características son:

1. Se inscribe en un perspectiva *psicológica* y se instala en un esquema estructural de la personalidad organizada en tres instancias del yo.
 - a) El estado *Padres*: Proviene de la interiorización de actitudes parentales y de normas sociales
 - b) El *estado adulto*: esta orientado hacia la apreciación objetiva de la realidad y se manifiesta por mensajes racionales y operativos
 - c) El *estado niño*: Representa el rasgo de los estados del yo de la primera infancia con dos aspectos: el niño adoptado, sometido a la influencia parental y el *niño natural* que expresa espontáneamente sus necesidades, sus impulsos, sus deseos.

En cada persona coexisten estos tres estados que se exteriorizan alternativamente según las interacciones, los momentos, sujetos, motivos, y circunstancias. Hablar o no en el transcurso del viaje, permitirá la armonía entre estos estados, logrando una mejor interacción y estado agradable que permita a los sujetos sentirse bien.

Cada mensaje en una comunicación puede estar caracterizado por cualquiera de estos estados y ser recibido de igual manera por cualquiera de los estados del receptor.

¹⁷ Desde la teoría genética de Moscovita, estos son la fuente y el blanco.

Lo que esta en constante transacción son las especificidades de los sujetos implicados, motivaciones, sensaciones, significados, historias, intenciones, etc. bajo esta perspectiva se dice que hay una *reacción transaccional* cuando, el yo (emisor) genera una respuesta en otro Yo (receptor). La unidad cerrada estímulo/respuesta forma una transacción, unidad básica de la interacción. Cada reacción puede ser y es a su vez un estímulo, que trae como consecuencia un proceso dinámico donde las transacciones se encadenan las unas a las otras, iniciando así lo que he llamado *el ciclo perpetuo e infinito* donde se intercambian más que símbolos y signos, la historicidad y totalidad de los sujetos.

2. *El análisis transaccional*

Tiene como objetivo sacar a la luz la naturaleza de las transacciones que constituyen toda interacción concreta.

La transacción complementaria : Cuando la reacción paralela al estímulo pasa y puede continuar, hay acuerdo sobre la *relación de lugar*. El que emite primero sitúa al otro en un cierto lugar y es a partir de este lugar desde donde se responde.

Transacción cruzada : El estímulo y reacción no son paralelos y no existe compatibilidad entre estados, padres-padres, niño-niño, pasajero-pasajero, etc. Hay desacuerdo con la definición de la relación ya que el otro responde desde un lugar distinto del que había colocado su fuente (emisor).

Transacción oculta: es cuando se hace intervenir el sentido implícito; en este sentido, en el aspecto social, son dos estados del yo que interactúan; pero en el psicológico pueden ser estados que dialogan.

3. *Puntuación de las secuencias*

Un intercambio concreto se produce por el encadenamiento de un número más o menos grande de transacciones o ciclos iterativos¹⁸, pero en cada ciclo, cada mensaje puede ser percibido como un estímulo o como reacción.

¹⁸ Ciclo iterativo se entiende como cerrar el circuito de comunicación sin que esta acabe al cerrarse este, sino, inicia cuando se encierra.

En este sentido se entiende *por puntuación* a la forma en que cada interactuante recorta subjetivamente los ciclos de intercambio en secuencias causales (estimulantes) del tipo estímulo/reacción.

El desacuerdo en la forma de puntuar la secuencia de los intercambios es causa de múltiples incomprensibles y numerosos conflictos racionales, esto se debe a la dificultad que tiene cada interlocutor de tener en cuenta el conjunto de la interacción y de situarse dentro del sistema.

La puntuación es importante para comprender una relación y por ello es indiscutible que la puntuación estructura los hechos del comportamiento y es esencia para la continuación de la interacción.

3. Equilibrio y regularidad

El equilibrio es una fuerza inherente a la relación misma, es el punto que permite su continuidad.

F.Heider (1958,71) distingue dos dimensiones en la relación: *actitud y unión*. Existe equilibrio si las actitudes hacia una persona tienen la misma orientación, si la relación de la unión enlaza a los sujetos que tienen las mismas actitudes o al contrario, mantienen a los sujetos con actitudes diferentes.

La hipótesis de Heider es que, cuando existe desequilibrio en una configuración relacional, las fuerzas tienden a restablecer el equilibrio, tienden hacia una modificación, ya sea en cuanto a las actitudes, relaciones de unión, etc.

T.New Comb propuso una formulación más amplia del equilibrio de Heider; bajo la siguiente forma :

Cuando los individuos (A,B) están en relación y se sitúan con respecto a un objeto (X), cuando más poderosas son las fuerzas hacia la convergencia de $A \rightarrow B$ y $A \rightarrow X$, más grande será la tendencia para A la simetría con B a propósito de X en mayor manera y la comunicación entre ellos puede conducir a reforzar la simetría.

Cuando menos afinidades existen entre A y B, la tendencia a la simetría se limita más a objetos donde es necesaria la convergencia para su asociación. El modelo nos lleva a demostrar que en la interacción existe una implicación mutua entre la atracción de los participantes, su grado de comunicación y su convergencia simétrica en relación con los objetos sobre los que se comunica.

Ante estos modelos es pertinente aclarar que la realidad psicológica escapa muchas veces de muchas formas, por su gran complejidad

“[...]todas las comunicaciones no tienen por meta la simetría, al igual que la simetría no es una consecuencia inevitable de la comunicación incluso si la atracción es fuerte y las actitudes intensas. Un marido muy apegado a su mujer puede no discutir con ella de su trabajo, incluso siendo importante” [Faucheux y Moscovici, 1971, p.21; citado por Edmon, 1992, p.50)

El concepto de *intercambio y realidad*, se aproxima al concepto de equilibrio. Si la comunicación implica intercambio¹⁹, los participantes esperan que este intercambio conduzca hacia un cierto equilibrio y una cierta reciprocidad.

El equilibrio y la racionalidad son las más marcadas en las relaciones de tipo simétrico y toman formas más complejas en las relaciones de tipo complementario. La relación complementaria puede llevar más fácilmente hacia una relación de desigualdad que rompe el equilibrio y puede acercarse a una relación jerárquica de dominio, de explotación y de servidumbre. Equilibrio y reciprocidad corresponden a sentimientos subjetivos y a mecanismos sociales de regulación.

El concepto de regulación remite el hecho de que la interacción social se encuentra sometida a principios generales de estructuración y de funcionamiento que hace posible y facilitan la comunicación y las relaciones sociales, siendo estos de carácter convencional, encarnados en normas, reglas y obligaciones.

¹⁹ El intercambio pasa del sujeto A al sujeto B, donde fluyen manifestaciones afectivas, intencionalidad, favores, distracciones, etc.

En este sentido entendemos por *norma* a una prescripción fijada por una institución en la que la no observación acarrea una sanción, que puede ser legal, en caso de ser jurídicas o de naturaleza social. La transgresión de normas de la vida cotidiana que ordenan las relaciones sociales, no provocan sanciones legales pero suscita la reprobación o separación de quien las viola.

Se entiende por *regla* a los principios que constituyen un sistema, lo propio de una regla es ser aplicada, la no aplicación no provoca sanciones aunque puede ser el intercambio, imposible, difícil o bloquearlo.

La obligación designa una habilidad comunicativa, tiene la propiedad de ser más o menos cumplida y su comportamiento representa una facilitación de la comunicación.

La norma, regla, y obligación, son relaciones, no exclusivas ni únicas, pues en un principio podemos recoger varias categorías, por ejemplo:

"[...] el hecho de no cortar su palabra a su interlocutor y no hablar al mismo tiempo que él es, a la vez, una norma de educación, una regla convencional que hace posible el intercambio (qué podría convertirse en caótica) y una obligación que revela una habilidad en el sentido que le facilita la expresión alternada de los hablantes" (edmon, 1992, p. 52)

El hecho de que la interacción sea un fenómeno regulado y que en cierta medida suponga en los participantes un respeto mutuo en un mínimo de convenciones sociales y así como un grado de cooperación no impide que cada uno de los sujetos persiga objetivos particulares.

El concepto para aclarar la dimensión estratégica de la comunicación es el *juego*, entendido este como una actividad organizada, regida por reglas, que se traducen en éxito o fracaso para los participantes. El juego es un fenómeno estrictamente iterativo, que supone la implicación de más de dos elementos (Sujetos), pero es entendido también como un sistema que implica: reglas, material, sujetos, contextos, etc.

Dos concepciones de juego pueden acercarnos a analizar las interacciones sociales:

1. Teoría de los juegos
2. Análisis transaccional de los juegos.

Teoría de los Juegos

Es un proceso formal de los comportamientos, proyecta el establecimiento de leyes fundamentales que rigen toda acción estratégica. Trata sobre las estrategias óptimas que son las que un individuo aceptaría si se comportase de forma perfectamente racional, nos muestra *cómo debería* reaccionar las personas, y no *cómo actúan*.

El juego tiene un sentido muy preciso, se trata de una situación que hace intervenir, al menos a dos sujetos (jugadores) interdependientes con intereses en conflicto, con una gama de posibilidades para ejercer cualquier acción válida.

Tenemos:

Juego de Suma cero : Lo que uno gana corresponde a lo que el otro pierde, la convergencia es nula y la preferencia opuesta.

Existen juegos donde no existen conflictos ni negación, el debate se centra en las condiciones y organización, existe un acuerdo en los implicados (competidores) sobre los fines y los medios.

Juego de suma no cero: Existen entre los extremos anteriores, es decir, estos son la mediación; juegos con posibilidad de divergencia y convergencia, el conflicto es inevitable, todos los jugadores (implicados) pueden ser simultáneamente ganadores o perdedores. Para que lo anterior suceda los implicados deben conocer las condiciones de elección, ventajas y desventajas de cada acción.

En general este modelo aporta numerosas posibilidades de aplicación a estudios de Psicología Social, aplicados a grupos en particular: competencias, cooperación y toma de decisiones; sus límites son: no toman en cuenta las variables

individuales, situacionales, ni la comunicación (expresión) de los participantes, supone a un sujeto totalmente racional.

EL INTERACCIONISMOS SIMBÓLICO Y LA AFINIDAD.

La psicología social puede esclarecer ciertos aspectos de la intersubjetividad, mostrando que la colectividad no es ajena a la relación más íntima, pero también que la interacción esta al centro de todo fenómeno social.

Para G.H. Mead²⁰ el *Si-mismo* " la conciencia de sí mismo" se constituye progresivamente:<< se desarrolla en un individuo determinado como resultado de las relaciones que éste último mantiene con la totalidad de los procesos sociales y con los individuos que allí participan>>

El individuo se experimenta como tal, no directamente sino sólo adoptando el punto de vista de los otros o del grupo social al que pertenece. Se percibe como sí mismo solamente si se considera como objeto, tomando las actitudes de los demás hacia él en el interior de un contexto social donde están todos atrapados, << El Sí-mismo, en tanto objeto para sí, es esencialmente una estructura social y nace en la experiencia social.>>

La interiorización del punto de vista del otro aparece en el diálogo interior donde el individuo dice algo, después replica a lo que ha dicho y ésta réplica desencadena a su vez una reacción de su parte. *Por y en el lenguaje* el individuo toma conciencia de sí mismo y se convierte en un Sí-mismo, esto le otorga a la comunicación una importancia mayor. Pues es en el proceso de la comunicación social donde se elabora la conciencia de sí mismo y las diversas facetas del Sí-mismo reflejan diversos aspectos del proceso social, enfatizando la diversidad de los roles sociales.

En este sentido, si la conciencia es un producto de la comunicación, reconoce, pues *al lenguaje y al símbolo*, como fundamentos. En la sociedad humana, la interacción está mediatizada por los símbolos significativos: "se pasa de

²⁰ Miembro eminente de la Escuela de Chicago, considerado por muchos como el padre del Interaccionismo simbólico.

la comunicación por gestos al lenguaje". No existe un paso automático entre el estímulo y la respuesta sino también la interiorización y anticipación por el individuo de la conducta de los demás que lo llevan a regular su propia conducta.

Esta operación es posible debido a que el símbolo supone revestir para los demás el mismo significado que para sí mismo y porque en la conversación interior, cada uno vuelve presentes a los demás en el desarrollo de su pensamiento. En razón de esta presencia, el individuo puede decidir conformarse a la comunidad o no: en esta experiencia el Sí mismo se afirma conscientemente frente a los demás pero siempre en relación a ellos. Lo hace como sujeto, como yo, respondiendo a partir del conjunto de reacciones que los demás provocan en él, actuando, por lo mismo, en la situación.

Otra estructura necesaria en la formulación del yo es el juego, pues el sujeto aprende a desempeñar roles, es decir, a tomar el lugar de otros individuos reales o imaginarios, y a reaccionar como ellos; aprende también a adaptarse a ellos en una conversación donde ocupa sucesivamente su lugar (de ellos) y el suyo propio.

En el juego reglamentado, llega a ser capaz de asumir todos los roles que implica el juego y de mantenerlos en interacción con los otros, interacción regida por reglas.

El *juego reglamentado*, donde cada uno debe poder tener un rol cualquiera, lleva a la noción de los otros generalizados, es decir, la posibilidad de situarse en la perspectiva del juego en su conjunto, de los miembros participantes. El Sí mismo completo implica la percepción del Sí mismo como miembro de un equipo, de una comunidad: "es bajo la forma del otro generalizado como el proceso social afecta al comportamiento de los individuos que están implicados o que lo realizan; es decir, que la comunidad ejerce un control sobre la conducta de sus miembros." (Edmon, 1992, P.70)

Tal es el proceso, por tanto, por el cual a través del lenguaje y el juego se construye la conciencia de sí mismo y de los demás; en los dos casos, la capacidad de tomar el rol del otro se revela como esencial. Por esto el Sí mismo aparece como un ajuste y una respuesta al otro y sobre todo al *otro generalizado*; un individuo posee una personalidad porque pertenece a una comunidad y porque asume las instituciones de esta comunidad en su propia conducta: "la estructura sobre la

que se construye el Sí mismo es la reacción, común en todos, ya que se debe ser miembro de una comunidad para ser Sí mismo" (Edmon, 1992, P. 70). También esto funda la posibilidad de una comunicación intersubjetiva. El diálogo con el otro es posible a causa de que el otro es un componente interiorizado de la conciencia del Sí mismo.

Mead, subraya el hecho de que si en la interacción, lo social afecta al individuo (el *yo[moi]*), también éste actúa sobre lo social (como *yo[je]*). Su actitud influye en la de los otros y consiguientemente modifica la posición del grupo. Así pues, el Sí mismo es un *proceso donde el individuo se adapta anticipándose a la situación de la que forma parte y reacciona continuamente sobre ella*, en una especie de diálogo entre *el yo(je) y el yo(moi)*; esto es lo que ocasiona que el proceso social esté en continua evolución, pero es siempre preexistente al individuo consciente de sí mismo en el que se desarrolla, en este sentido la *interacción* constituye el primer fenómeno donde las conciencias individuales no son más que la resultante.

Las relaciones afines

"Las afinidades son en principio una cierta vivencia, unidad a la atracción (y el apego) actual y mutua entre las personas que se llaman y se responden, desde la señal de acuerdo más fugitiva hasta el impulso de un primordial encuentro" (Maisonneuve, citado por Edmon, 1992, P.71). Las otras determinaciones no toman su sentido más que a partir de esta vivencia. Todo el esfuerzo del análisis psicosociológico consiste en indicar las variables y las regulaciones que interfieren en el proceso que, a primera vista, parecería escapar a toda determinación que no fuera la efectiva. No hay que olvidar las perspectivas de la historia y de la cultura.

III. MARCO SOCIAL DE LA INTERACCIÓN

El marco designa la estructura espacial y temporal en los que se construye la interacción. No es un simple entorno o campo espacio-temporal, es un constructo histórico, marcado por la tradición, cultura, tecnología, etc. cuyo efecto es estructurar en parte las interacciones sociales.

“ Los acontecimientos que se desenvuelven en el tiempo sociohistórico son siempre localizados, no únicamente en el espacio físico, geográfico o ecológico, sino también en el espacio social específico.” [Filip Cova, 1986, p. 36, citado por Edmon, 1992, P. 77]

LA ESTRUCTURA DEL ESPACIO

El espacio como elemento de interacción compete a la *proxemía*, que designa: “ el conjunto de observaciones y teorías que conciernen al uso que el hombre hace del espacio como producto cultural específico.” [Hall, 1997, p.13, Citado Por Edmon, 1992, P. 77]

La etología animal y humana, se articulan en torno al territorio y distancia personal. Algunos comportamientos sociales de los animales no tienen relación con las necesidades fisiológicas, sino con las funciones comunicativas. Su meta es regular las relaciones entre los miembros de una misma especie y diferenciarlas como grupo. El comportamiento espacial se analiza en términos de territorialidad y de distancia individual; el primero refiere a la ocupación del espacio y a la forma en que un grupo o pareja define la zona a la zona ocupada, la territorialidad será la propia de las especies agresivas y desempeñará el papel de una respuesta innata, biológica a la agresividad de los demás.

El hombre es una criatura agresiva que considera que la territorialidad se reencuentra en el espacio humano. El segundo toma al individuo como marco de referencia y trata el espacio que mantiene y defiende con respecto a sus congéneres u otras especies humanas.

Por analogía con el comportamiento territorial animal, se ha querido considerar que la regulación de la distancia interpersonal en el hombre era una forma de territorialidad y que existía un territorio humano llamado **espacio personal**.

Según Sammer,(1989), el *espacio personal* es “ una área con fronteras invisibles que rodea al cuerpo de una persona[...] donde los intrusos no pueden entrar”, algunas veces es descrito como fijo y otras como variable; a veces influye la presencia de los congéneres y a veces los excluye. A pesar de las distintas concepciones sobre el espacio personal, todos coinciden en que es un espacio (volumen) de protección contra la agresión de los congéneres.

La analogía entre el hombre y el animal tiene sus límites y el concepto de territorio no tiene el mismo significado. En el animal el territorio corresponde a una zona precisa, delimitada por una frontera infranqueable para los de su especie, además de la existencia del isomorfismo entre la estructura social y la espacial.

En el hombre la estructura y los espacios de vida son mucho más complejos, de ahí, que el concepto *territorio* entendido como un *espacio personal*, puede propiciar que la interacción social sea vista como relaciones de agresión y en defensa contra la agresión. Por ello se sustituye el concepto *espacio personal* a distancia interpersonal, pues es menos problemático y más operativo. Lleva a analizar el comportamiento espacial como unos procesos relacionales, variable según el marco, las situaciones, los protagonistas, su historicidad, la época, los grupos sociales, la cultura y en general la condición sociohistórica e individual de los sujetos (participantes).

La proxemía, ha tomado estos elementos y desarrollado a partir de ellos investigaciones en tres aspectos:

1. El análisis de la percepción del espacio por los receptores sensoriales
2. Un análisis antropológico que distingue tres formas de espacio:
 - a) Organización fija: ciudades, casas y habitaciones
 - b) Organización semifija: Mobiliario
 - c) Espacio informal²¹: lo que separa a los hombres (individuos)
3. Un estudio comparado de las distintas culturas

Con la estrecha relación entre los espacios, la cultura y la comunicación, el análisis proxémico se diferencia de la *etología* orientándose hacia una aproximación psicosociológica y relacional de la estructura del espacio.

Aproximación interaccional

El espacio es considerado por la aproximación interaccional como una variable del sistema interaccional a nivel interpersonal, en relación con la situación comunicativa y la diferenciación de los tipos de espacio.

La relación entre el espacio y la comunicación puede verse desde: a) la distancia que separa a los interactuantes o distancia interpersonal o b) su posición y disposición respecto en el campo espacial.

La distancia interpersonal, es producto de normas sociales y se adquiere a través del aprendizaje social, que depende de la distancia psicológica y social de los interactuantes.

La distancia psicológica es la percepción del otro cuando ambos están situados físicamente en la interacción, tal distancia se encuentra en relación de equilibrio con los otros elementos: mirada, intensión, tensión muscular, etc. que participan o que conforman a los sujetos participantes de la interacción.

El comportamiento proxémico, puede significar para los interactuantes el tipo de relación que se desea establecer entre los participantes. La distancia está influenciada por factores como la identidad sexual, edad, empatía, apariencia física, status social, etc.

El distanciamiento físico depende de la cultura, sin embargo existen características independientes de esta: inconvenientes que aumentan la distancia, la intimidad o la situación amenazante y peligrosa las aumenta.

²¹ Hall, nombra cuatro tipos de espacio en relación con la distancia: distancia íntima (menos de 45 centímetros), la personal (de 40 a 120 cm), la social (1,20 a 3.60 m) y la pública de más de 3.6 m

Una fuerte densidad²² puede provocar reacciones de defensa como agresividad, estrés²³, rigidez, malestar, desvío de la mirada, etc., o contrariamente favorece los contactos: deportes, bailes, fiestas, etc.

En este sentido, la proximidad tiene distintas significaciones que dependerán de las distintas densidades y de los lugares, por ejemplo los medios de transporte: microbuses, camiones, espectáculos, etc.

La disposición espacial

La disposición y posición física influye en las relaciones socioemocionales, Moscovici y Lécuyer (1972) observaron intercambios verbales en posiciones variables (rectángulo, círculo y línea) y constataron que es en la posición *circulo* donde se daban mayores las relaciones socioafectivas. Como el espacio es un espacio importante de interacción que puede ser percibido diferente según se sitúe uno en un espacio definido: público o privado.

La posición entre espacios públicos y privados, es decir, la posición entre estos espacios se da en dos niveles: a) lugares y modos de conducta que están relacionados y marcados socioculturalmente, esto es, existen comportamientos que se deben o no tener en público y otros en privado y b) el territorio de uso exclusivo, donde lo privado se hace íntimo.

Según E. Goffman, lo privado también es estudiado desde las reservas del yo, las actividades sociales (roles) repartidas en actividades públicas: los sujetos ejercen un control estrecho en sus comportamientos y en actividades privadas: donde el control es flexible. Para cada actividad existe una región: lugar físico relativamente delimitado. La *región anterior*²⁴ es el lugar donde se desarrollan la representación y la *región posterior*: esta en relación con la representación dada que se escapa a la atención del otro (público).

²² Entendemos la cantidad de individuos por unidad de área

²³ Para la investigación esto es fundamental, pues intentan conocer como la densidad del espacio en este sentido afecta la salud a través del estrés.

²⁴ Es el espacio donde se lleva la interacción: en nuestro caso el medio de transporte.

En la primera se invierte una imagen de sí-mismo que se quiere ver relacionada y retenida como la única legítima por el público; las comunicaciones están regidas por normas bastantes estrictas las formas y modos que los sujetos deben dirigirse a otros y el modo de comportamiento ante ellos; su manera de arreglarse lleva en él (simbólicamente), la mediatización de las interacciones que desarrolla habitualmente.

En *la región posterior* se ponen a punto los elementos de expresión, se autorizan comportamientos que el otro no puede conocer.

La *región anterior* es el espacio público, pero la posterior no es privado pues sólo se muestra un cierto grado de privacidad, permitida por el grupo de pertenencia. Denomina un espacio o un campo de objeto en el que teniendo derecho vigila y defiende la apropiación y los límites.

Forman parte de las reservas: el espacio personal, el lugar, el espacio útil, efectos personales que constituyen una especie de prolongación del yo (*moi*) y que los otros no pueden tocar o desplazar sin precaución.

El concepto puede extenderse al espacio metafórico que es la intimidad de cada uno, donde es posible penetrar con tacto y prudencia o incluso en interacciones comunicativas de dos individuos, donde un tercero no puede introducirse sin ser invitado: charlas familiares, amistades, etc. Esta forma de territorialidad varía en función de las culturas, grupos sociales, status de los individuos, la situación y la personalidad. El espacio social es clave en la interacción y es regulado por normas culturales, sociales, psicológicas de los sujetos que la constituyen.

LA ESTRUCTURA DEL TIEMPO

El tiempo, aparece como un elemento natural y como una estructura simbólica que pone ritmo en la vida individual y social. La representación del tiempo es una de las dimensiones esenciales de la relación del hombre con su entorno y con sus semejantes, marca sus ocupaciones, sus ritmos, su futuro y su concepción de la vida. Varía según las épocas, las civilizaciones y los grupos sociales; esta impregnado de conceptos culturales y afectivos, pues según el

valor asignado a él (tiempo), la percepción de su paso, la intensidad la cual ha vivido, es caracterizado como tiempo lleno o tiempo muerto.

Todos los conceptos se encuentran en el sistema de interacción, pues se da en el referente de la dimensión temporal; tal dimensión es un proceso dinámico e infinito, con un antes y un después, un inicio y un final (referentes), un pasado y un futuro, una fecha, una hora, una duración, etc.

Tiempo y Cultura

Toda cultura crea una representación del tiempo, elaborada a partir de los modos de producción, de las prácticas cotidianas, estilos de vida, valores, tradiciones, anhelos, utopías, etc. Estas representaciones varían según los climas y regiones, épocas, que inherentemente orientan constantemente la forma y el estilo de la vida de los hombres, que a su vez le permiten percibir la duración, la marcha del tiempo, los ritmos diarios o estaciones, la existencia (su) y su historia y la propia historia.

Se distingue una concepción cíclica del tiempo, el eterno retorno, la interacción infinita, una concepción lineal e irreversible o una concepción del tiempo en espiral mezclando el retorno cíclico y la progresión lineal.

Se trata de grandes figuras míticas que encuentran una traducción en la forma en que los individuos perciben los ritmos cotidianos en que interactúan.

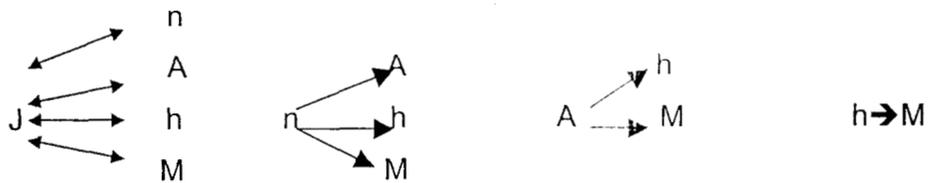
T. Hall (1971), lo clasifica siguiendo el modelo de estructuración de actividades diarias. Clasifica a la cultura en *monocromas*: los individuos compartimentan el tiempo, lo dividen en función de la variedad de las tareas a realizar, y se desorientan si de deben ejecutar demasiadas tareas simultáneas, y en *policromas*: los individuos, tienen tendencias a realizar varias operaciones a la vez. Los primeros dividen el tiempo en fases *activas* y *durmientes*, los segundos no. Al igual que con el tiempo ocurre con la concepción del espacio los monocromos compartimentan su actividad en el espacio, así, como lo hacen con el tiempo; los *policromos*, ávidos de contacto lo concentran todo en un único lugar.

Por ejemplo el tiempo de espera en algunos lugares de países industriales, esperar más de 10 minutos un transporte, es motivo de disgusto, queja y evidencia

de ineficiencia del transporte, mientras para otros como México y países subdesarrollados, no causa más problema que el enojo y aumento de estrés.

Los tiempos sociales

El tiempo de interacción social está marcado por la diferencia de culturas, varía al interior de cada sociedad según la estructura de clases, los grupos, las edades, los sexos, el nivel y el estilo de vida de los sujetos. En otras palabras, el tiempo de relación social es distinto entre jóvenes(J), niños(n), adultos(A), hombres(h), mujeres(M), así, como la combinación de éstos.



Los tiempos estarán marcados por intereses afectivos, emocionales, económicos, sociales, etc. En las sociedades modernas, como la nuestra, el tiempo social está rígidamente fragmentado: *el tiempo de trabajo, estudio y familia, social, ocio y libre, etc.* se han multiplicado los marcos temporales, cada uno posee su propio ritmo, su propio significado, y su propia forma de sociabilidad. El tiempo de trabajo es el eje rector de la cotidianidad y sus actividades inherentes, pues al rededor de éste se estructuran los distintos roles y actividades de los sujetos. Por ejemplo, para los niños el tiempo rector es el de la escuela y el del ambiente familiar, para los adolescentes y jóvenes lo es la escuela y el ambiente, para los adultos el tiempo de trabajo y la familia. Como se observa las instituciones son un factor importante para la estructura del empleo del tiempo, por ejemplo: la escuela, impone el ritmo de trabajo de niños, adolescentes y adultos, determina los tiempos de convivencia familiar a través del periodo de vacaciones.

Las relaciones cotidianas tienden a dividirse en relaciones de trabajo y/o escolares (de día) y las familiares y/o escolares (de noche). Las relaciones de afinidad, amistad, familiares y parentales, son trasladadas a los fines de semana y/o períodos vacacionales; la tarde o incluso la noche es el tiempo privilegiado para las interacciones afectivas, amistosas e incluso eróticas.

El tiempo de las relaciones de trabajo están socialmente limitadas al tiempo libre, éste se convierte en un valor codiciado, de aquí que los períodos vacacionales sean encuentros familiares, sociales y culturales.

En el tiempo libre los *mass media* transforman las formas de sociabilidad; la televisión mediatiza frecuentemente las interacciones interpersonales, grupales y sociales; mirarla en común reemplaza las interacciones familiares, sociales, afectivas, etc., es decir, se presenta un desplazamiento psicoafectivo a un apsicoafectivo²⁵.

Los tiempos Psicosociales

El tiempo es un factor objetivo, como la realidad física, biológica y social, además de ser una vivencia subjetiva que se experimenta en la interioridad, trastocada por el grupo social, la época y la cultura, de aquí que se entienda como *tiempo psicológico*; éste presenta dos modalidades: *el tiempo de los procesos secundarios* que refieren al tiempo socializado, es decir, al manejo consciente del tiempo y el *tiempo de los procesos primarios*, que es el que escapa a la lógica de la cronología y se adhiere a los mecanismos inconscientes.

Cuando se profundiza en la constricción intencional socializada, se ve en la base de las interacciones interpersonales, dos motivaciones esenciales: *el apetito de estímulos y la demanda de reconocimiento*. E. Borre (1975).

“ Uno de los problemas vitales del hombre es estructurar su tiempo y << programar >> sus relaciones con los demás de manera que satisfaga las motivaciones y evite la soledad, la angustia y el aburrimiento.” [Edmond, 1992, P. 88]

Berne (1975), habla del principio de *programación social* cuya finalidad es la estructuración de los intercambios interpersonales en la interacción. En su forma más simple encontramos los *rituales* y los *pasatiempos*, los primeros se constituyen por las transacciones complementarias, programadas por las fuerzas sociales externas; sirven para aumentar y favorecer el contacto social.

²⁵ Apsicoafectivo, entiéndase como la interacción interpersonal, grupal, social, donde existe carencia de fluido emotivos y afectivos.

Son informales²⁶, si admiten ciertas variaciones: presentaciones, saludos, diálogos, etc. y formales cuando existe un desarrollo rígido: celebración ritual, homenaje, actos cívicos, etc. Son aprendidos, estereotipados y previsibles a la vista de la primera transacción, pues resulta de la construcción sociohistórica, tradición y cultura.

Los pasatiempos presentan ventaja existencial, permiten la oportunidad de procurarse mutuamente muestras de reconocimiento, confirmarse en la autoimagen y estabilizar su posición en la interacción social. Toman la forma de conversación y constituyen el preámbulo a una actividad instrumental: platicar, reunión de amigos, de trabajo, bailes, cine, etc.

Berne (1975), distingue una *programación individual* cuya finalidad es estrictamente psicológica: la búsqueda de la satisfacción de pulsaciones o satisfacción narcisista a través de los juegos y de la intimidad.²⁷

“[...]Los juegos aportan una estructuración del tiempo y de la relación que implica más que los rituales y los pasatiempos [...] sirven para seleccionar a los <<compañeros>>; se escoge a menudo como interlocutores a asociados, a amigos, a personas que juegan el mismo juego...” (Edmond, 1992, P. 89).

La relación íntima es la respuesta más satisfactoria a la estructuración del tiempo, a la satisfacción de los estímulos y a la necesidad de reconocimiento; lleva a las ganancias psicológicas más positivas, satisfactorias y enriquecedoras, para que esto sea posible es necesario suprimir ciertos mecanismos de defensa que obstaculizan una comunicación auténtica y espontánea.

Los juegos muestran que la relación social esta marcada por procesos inconscientes, por lo que a parte del tiempo social, cronológico, existe otro más intangible, inducible, con sus propias característica, ritmo y lógica: el *tiempo del inconsciente*, que escapa a la linealidad, esta marcado por la pulsión y repetición; aparece en el sueño y la transferencia.

²⁶ Por ejemplo el saludo entre pasajeros que comparten un mismo tipo de transporte

²⁷ Se entiende por juego a la serie de transacciones ocultas en la que el jugador persigue una ganancia psicológica o simbólica de sus demás compañeros.

Tiempo cíclico, donde retornan los antiguos mitos, figuras originarias, la búsqueda del objeto perdido y donde los esquemas racionales y esencias, juegan constantemente a través de la variedad de las situaciones y del paso del tiempo biológico y social. Es reversible, donde se mezcla presente y pasado.

Sea el tiempo del inconsciente que nos domina y escapa, el tiempo de encuentro en el juego, el tiempo social que da ritmo a nuestras vidas, el tiempo cultural y simbólico que construye nuestras representaciones y percepciones; cualesquiera que esta sea: esta lleno e impregnado de valores y de sentimientos y constituye una dimensión esencial de la comunidad, es el lenguaje silencioso.

IV. LA COMUNICACIÓN

La comunicación es un caso particular de la interacción, pues puede existir interacción sin comunicación, por ejemplo: los pasajeros en un transporte interactúan, porque se perciben, pero no se comunican, es decir, no entablan un diálogo.

La comunicación no es un proceso lineal entre un emisor y un receptor, sino un proceso iterativo en el cual los interlocutores cambian constantemente posiciones. No solamente interviene la palabra, sino la percepción que cada uno tiene del otro, donde son tomados en cuenta: gestos, movimientos, apariencia física, miradas, posturas, distancias, etc.

En este sentido la comunicación es un fenómeno relacional en el que los interactuantes, la situación, y comportamientos fluyen de un lado a otro interpretándose y reconstruyendo constantemente, es decir, forman un sistema cíclico e infinito, de acciones y reacciones, de estímulos y respuestas. El sistema tiene su propia dinámica y sus propias regulaciones, su naturaleza es transaccional y sus estrategias iterativas.

La comunicación también es un proceso intersubjetivo, pues implica percepciones mutuas, mecanismos de interpretación y motivaciones.

No es posible describirla y comprenderla desde la observación, es necesario penetrar en los intercambios verbales, pues parte de ella se manifiesta en la vivencia de los interactuantes, de sus sentimientos mutuos e íntimos, de lo imaginario del otro y sus relaciones afectivas.

Para describir y analizar el sistema de comunicación, es necesario estudiarlo desde sus diversos modelos: el técnico, el lingüístico, psicosocial e iterativo.

Los modelos teóricos

Shannon y Weaver (1941), presentan a la comunicación como la transferencia de un mensaje bajo la forma de señal, desde la fuente de información por medio de un emisor y un receptor, quien recibe dicha señal. La transmisión puede ser afectada por el ruido, que son los factores que perturban la transmisión, siendo de naturaleza energética o de naturaleza informacional.

El esquema también presenta los procesos de *codificación y descodificación*, que permiten ver las razones por la que la señal de salida es distinta a la señal de entrada.

Norbert Wiener (1948), el padre de la cibernética, aporta una noción esencial a la comunicación: *feedback*; ésta, traducida como retroalimentación, designa la reacción del receptor al mensaje emitido y su retorno hacia el emisor. Es posible distinguir tres funciones de *feedback*: regulación, acumulación cíclica y acumulación didáctica. La función de *regulación*, refiere a mantener una situación en estado estable, en este caso el diálogo donde el emisor envía una señal, y el receptor reenvía las repuestas que indican los efectos de la primera.

La función de *acumulación cíclica*, refiere a hacer evolucionar una situación en forma de espiral, es decir, se inicia en un tiempo t_0 y cada vez que la señal pasa por el emisor o receptor en un tiempo $t_1, t_2, t_3, \dots, t_n$, $n=1,2,3,\dots$; y por cada ciclo, se amplía el espiral, pues arrastra los datos cargados emocionalmente y afectivamente del proceso inmediato anterior.

La función *acumulación didáctica*, es el proceso constante de reenviar hacia la memoria de la fuente informaciones sucesivas sobre los efectos de los mensajes

emitidos, es decir, constituye la construcción del saber que a su vez permite las sucesivas estrategias de comunicación.

La noción de *feedback*, constituye el paso de la comunicación de la interacción y por ende a considerar a emisor y receptor como emisores-receptores, en tiempos distintos. Los modelos teóricos, inspirados en el funcionamiento mecánicos, proponen una formulación muy general de los procesos del sistema de comunicación y no son capaces de penetrar a nivel intrasubjetivo.

EL MODELO LINGUISTICO

Roman Jakobson (1963), plantea que es necesario describir la comunicación humana con toda la complejidad de sus elementos, utiliza el modelo componencial con la finalidad de mostrar las funciones específicas de cada componente, distingue seis factores: emisor, mensaje, destinatario, contexto, código y contacto.

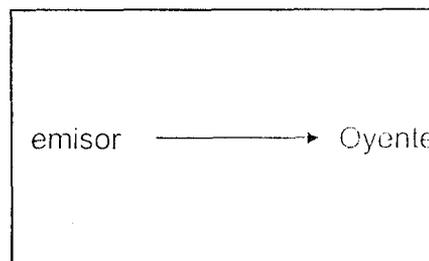
“[...] el *emisor* envía un *mensaje* al *destinatario*. Para ser operante, el mensaje requiere, [...] un contexto en el que se envía [...] contexto perceptible para el destinatario y que es verbal o susceptible de ser verbalizado. A continuación el mensaje requiere un *código* común, al menos en parte, al emisor y al destinatario. Finalmente el mensaje necesita un *contacto*, un canal físico y una conexión psicológica entre el emisor y el destinatario, contacto que le permite establecer y mantener la comunicación” [Jakobson, 1963, citado por Edmond, 1992, P.24]

Se debe entender el contexto como, el entorno de una unidad determinada y /o conjunto de condiciones sociales a las que se refiere el mensaje. El mensaje es una secuencia de señales donde la sustancia es la información que transmite y su forma supone una codificación y la identificación una decodificación. El contacto es la unión física y la conexión psicológica que existe entre destinatario y emisor.

A los efectos anteriores Jakobson añade seis funciones lingüísticas que expresan diferentes dimensiones de la comunicación:

1. *Expresiva o emotiva*, refiere al emisor y comprende la parte psicoafectiva de la actitud del sujeto respecto a lo que dice.

2. *Conativa*, refiere al destinatario, devuelve la acción que el emisor quiere ejercer sobre él.
3. *Meta lingüística*, se presenta cuando emisor y receptor verifican que utilizan el código en el mismo sentido.
4. *Denotativa, Cognitiva o referencial*, esta orientada al contexto, del que depende el significado del mensaje.
5. *Poética*, refiere a la forma del mensaje, pues ella tiene un valor expresivo en misma



El modelo de *Speaking*, propuesto por Hymes (1962-72), propone una aproximación pragmática de los principales aspectos de las interacciones lingüísticas desplazados a la situación social donde se sitúan.

Hyme, aísla ocho elementos correspondientes a las iniciales de la palabra *Speaking*.

1. *Situación*, componente que engloba *al marco* y a la *escena* donde el primero se entiende como el momento y el lugar donde se desenvuelve el acto de hablar y todo lo que lo caracteriza materialmente y la segunda refiere al marco psicológico o la forma en que un acontecimiento se encuentra culturalmente definido como escena.
2. *Participantes*, destinatario, emisor, más todos los que participan en la escena y que influyen en su desarrollo a causa de su presencia.
3. *Finalidades*, componente bipolar, donde se deben distinguir los objetivos-intenciones de los objetivos- resultados, es decir, lo que se desea obtener comunicando, de lo que sea logrado.
4. *Actos*, (secuencia de actos), componente doble, que expresa el contenido y la forma del mensaje, esto es, los temas abordados y el estilo de expresarlos.
5. *Tono (keys)*, modela el contenido del mensaje, mostrando el acento, forma y modalidades de las categorías gramaticales.

6. *Instrumentos*, componente bipolar que agrupa los canales y la forma de la palabra, modo de utilización de los canales, para las formas de palabra se toman tres criterios: procedencia histórica del lenguaje, la presencia o ausencia de mutua comprensión (código) y la especialización del uso (variedad)
7. *Normas*, componente que comprende las normas de interacción y las normas de interpretación; las de interacción agrupan a los componentes particulares y a las propiedades que están ligadas a la comunicación, es decir, los mecanismos de regulación interaccional de la conversación. Las de interpretación implican el sistema de creencias de una comunidad, supone que los mensajes son transmitidos y recibidos en función de un sistema de representaciones y hábitos culturales.
8. *Género*, refiere al análisis del contenido de las palabras utilizadas en la interacción comunicativa, es posible identificar características formadas que son tradicionalmente reconocidas.

Sí, se hace una comparación entre estos modelos se encuentran distinciones como:

1. Situación diferente de contexto
2. Tono diferente de función expresiva
3. Participación diferente de emisor-receptor

Hymes introduce elementos como finalidades (más extensa que la función *Conativa*) y normas. Precisa la forma del mensaje a través del estilo, registro y género. Hymes es débil en los conceptos compuestos, pues asocia elementos que podrían estar separados y pone al mismo nivel procesos diferentes(normas de interacción y normas de interpretación, canal y modalidades de la palabra, contenido y forma)

Estos modelos son exageradamente ideales, que no permiten explicar las dificultades reales en los procesos comunicativos, por los que atraviesan los actantes a nivel psicosocial.

MODELO PSICOSOCIAL

El modelo propuesto por Anzich y Matin (1971), suple carencias del modelo *formal*, que no puede advertir las interpretaciones erróneas, incomprensiones paradójicas, los contrasentidos, conflictos, intenciones, etc.

El modelo integra la situación de los que hablan y sus campos de conciencia, pues creen que en el acto interactivo un hablante y un hablado, personalidades que comparten una misma situación mediante significaciones simbólicas.

Su modelo abarca el campo de conciencia de los que hablan y hace énfasis en la sucesión de filtros que se interponen entre el hablante y el hablado, también muestra la respuesta a los estímulos, constituidos por el mensaje del que habla, el cual puede ser: una respuesta verbal directa o una acción que intrínsecamente muestra tres tendencias:

1. *La personalidad*, asociada y marcada con la historicidad de los actuantes: historia personal, sistema emotivo, estado afectivo, nivel académico, nivel cultural, el marco de referencia, status social y roles psicosociales. Todos en su conjunto definen la identidad de los interactuantes, constituida por elementos *biopsicológicos y psicosociológicos*.
2. *La situación común*, es el modo para hacerlo funcionar, depende de los fines y objetivos definidos por los participantes: contenido y estilo de la comunicación.
3. *La significación*, en la comunicación los sujetos intercambian información y significados, las significaciones son el resultado de los símbolos que inducen a asociaciones de sentido; existe una mejor comunicación cuando los interactuantes usan en el mismo universo simbólico y marcos de referencia. La significación conduce a las representaciones sociales y a las ideologías compartidas por una comunidad.

B.Rime (1984), dice que cada significación posee un universo de representaciones que mueven, atraen, calman, paralizan y suscitan un conjunto de actitudes en los interactuantes.

“<<así, lo que trata el que habla cuando evoca su referente en la comunicación no es ni mucho menos las formas simbólicas o conceptuales, [...] si no las representaciones generales que comparten además de estos aspectos simbólicos y conceptuales, importantes elementos interceptivos, postulares y motores, rasgos de las motivaciones, actitudes y estados emocionales experimentados por este sujeto a través de las experiencias del referente” [B. Rimé, 1984; citado por Edmond, 1992, P.30]

Por ello se dice, que la comunicación implica gestos, mímica, movimientos, actitudes, posturas, en general lo que se llama comunicación no verbal.

El lenguaje del cuerpo

El cuerpo y lo que expresa es fundamental en la interacción, además no es posible hablar del mismo nivel de comunicación entre expresión corporal y gesticulación oral. Si, entendemos a la comunicación parte de la interacción, entonces la comunicación existe por la presencia de multicanales bucoacústicos, visuales, olfativos, táctiles y térmicos, el cuerpo posee inherentemente estos canales y los usa como medio en los procesos de comunicación.

Lo que diferencia a las señales es la naturaleza de sus significantes y la relación que mantiene con sus significados, Piaget (1970) los categoriza en tres tipos: índices, símbolos y signos.

En el índice y en el significante no se diferencia del significado, constituye una parte, un resultado causal. Los índices son esencialmente corporales: enrojarse es el significado de la vergüenza o la confusión; el tartamudear, esquivar la mirada, bajar el tono de la voz caminar más lento o rápido, etc. pueden ser también verbales, pero en términos generales el índice no siempre se externa.

En el símbolo, los significantes están diferenciados de los significados, pero motivados por una similitud con sus significados. Supone una elaboración de expresión, el recurso a un diálogo, es un acto construido y concebido para comunicar, Algunas ocasiones se forma por repetición mímica y voluntaria de un índice o es simplemente *metafórico*. Las señales son corporales, donde el comportamiento puede tomar un valor simbólico.

El signo tiene un carácter puramente convencional, en el lenguaje representa la fuente esencial de los signos de la comunicación, aunque la expresión no verbal puede contenerlos. Los sujetos que interactúan ponen en dinámica a los signos a través de la comunicación y en función de sus códigos y percepciones del otro, del entorno, la intensión, etc. Importante aclarar que por sí sólo y aislado el signo no tiene sentido, necesariamente debe ser parte del co-texto, es decir, debe ser parte de una sucesión de signos que en su conjunto y orden lógico dé sentido a la expresión del emisor.

Por ello R. Ghiglione, propone el concepto: *sistema de comunicación*

"[...] sistema global en que los interactuantes utilizan, a la vez, palabras, entonaciones, gestos, posturas, comportamientos, mímicas para construir el sentido. Los significados elaborados y transmitidos resultan << de interacciones entre diferentes sistemas de signos[...] unidos entre ellos."

(Edmond, 1992, P. 32)

Las distintas señales, asumen diversas funciones en la comunicación. Expresivas, conativa, referencial, puntuación, intencionalidad, y regulación de la interacción.

La perspectiva psicosociológica.

La psicosociología ha potenciado la comprensión de la comunicación, pues ha ampliado su campo, yendo más allá de los intercambios verbales, tratando de abarcar una concepción *holística-sistémica*: verbal y no verbal, intencional o no, por medio del uso de la lengua, cambios de voz, tipos de mirada, mimagestualidad, posturas, movimientos, etc.

También hace hincapié en la elaboración y reparto de significados, inherentes en la transmisión de información, en este sentido comunicar es convocar y organizar un conjunto de representaciones y esforzarse en transmitirlos, es decir, el lenguaje aparece como una dimensión esencial de la cultura donde se construye y reconstruyen los valores y representaciones sociales por medio del intercambio iterativo de las prácticas cotidianas, individuales y colectivas.

Desde esta perspectiva psicosociológica la comunicación se entiende como el establecimiento psicosocial entre dos o más sujetos interactuantes, entendiendo la relación que se presenta como una identidad social de los interactuantes, nivel de edad, sexo, rol, status, gustos, afectos, etc., y por la posición respectiva y el tipo de relación que une a las distintas identidades.

La aproximación psicosociológica, precisa el concepto de *contexto*, el cual posee dos sentidos, a la vez que designa los hechos del lenguaje y los hechos sociales.

En un sentido el contexto es el entorno semiótico; entorno lingüístico inmediato de un signo, enunciado, mensaje, etc. más ampliamente es el universo de significaciones, discursos y representaciones a que refiere el mensaje.

En otro sentido el *contexto*, se entiende como la situación, es decir, el marco y las circunstancias en las que se desenvuelve una interacción; este concepto presenta varios niveles, pues el marco sitúa al lugar físico y a la temporalidad, esto es, es el referente E-T, pero por ser éste dinámico, el marco no es neutro, participa en función de los valores y cultura de los interactuantes.

La *escena*, es el escenario del encuentro, la relación que los une, la dinámica que los impulsa, los motivos que los une, las intenciones, las percepciones que se construyen del uno al otro.

Existe también el contexto institucional, que determina el rol y el status de los interactuantes, el tipo de relación establecida, las normas que ordenan sus interacciones, reglas y obligaciones sociales (institucionales). También existen los rituales propios de cada cultura, que norma convencionalmente las interacciones sociales. Estos elementos influyen en mayor o menor grado, dependiendo del tipo y

del modo de comunicación, y estructura del proceso que le asignan un carácter particular en relación a los referentes, E-T.

La comunicación posee una dimensión interactiva y convencional que puede ser encontrada en el concepto de interlocución que se sitúa entre lingüística pragmática y la psicología social.

F. Jaques (1986), propone a la comunicación como “ un hecho relacional irreductible”, pues según éste, la comunicación es la primera forma de reconocimiento entre los hombres y el campo donde se funda la intersubjetividad antes de toda la apropiación personal.

Intercambio, expresa un principio de reciprocidad en las relaciones humanas, los interlocutores están atrapados en una actividad de cooperación verbal, y son inseparables en una actividad *conjunta*, pues el enunciado de cada uno se apoya sobre el enunciado del otro, Para Jaques (1986) la referencia al mundo no podrá ser adquirida más que en el espacio lógico de la interlocución.

No es posible pensar la irreductibilidad de la reciprocidad relacional a partir de sus componentes; la interlocución es el concepto básico o primitivo del que se derivan: locutor y al que se habla.

Su identidad se da *por y en* el dispositivo *enunciativo*: el <<yo>> (je) no se descubre a él mismo más que en la <<locución >> a *tu* el otro, es en la palabra intercambiada donde el sujeto se reconoce por la relación con los otros. Entonces la interlocución es un proceso donde se funda la identidad de los interlocutores, los significados que comparten y la comunicación.

La irracionalidad irreductible, ha orillado a reformar a los modelos psicosociológicos de la comunicación, ejemplo de ellos es el concepto *contrato de comunicación*, que refiere a que cuando los interlocutores entablan un intercambio, están de acuerdo implícitamente sobre los principios y reglas que constituyen el intercambio.

“<<Comunicar, es co-construir una realidad con la ayuda de sistemas de signos, aceptando un cierto número de principios que permiten el intercambio y un cierto número de reglas que lo rigen” [R. Ghiglione, 1986, p.102, citado por Edmond. 1992, P.40]

Estos principios son:

Pertenencia, que permite a los individuos reconocerse como interlocutores potenciales. *Contractualización* que marca el paso de una situación potencialmente comunicativa a una comunicación real y efectiva.

Reciprocidad, que marca el reconocimiento del otro como interlocutor efectivo.

Influencia, remite al hecho de que todo intercambio comunicativo es portador de un juego en el que cada interlocutor busca asegurarse el dominio compitiendo con su pareja.²⁸

Las reglas son discursivas y situacionales, es decir, las primeras anteceden a la construcción del discurso y el intercambio; las segundas se derivan del status, roles y rituales socioculturales.

Desde esta perspectiva es posible definir el concepto de interlocutor y la comunicación como un encuentro dialéctico entre dos procesos: *la expresión y la interpretación*. *Yo (je)- enunciador* se dirige a una *Tu-destinatario* y donde *Tu-interprete*, construyen una imagen del *Yo-enunciador*; así, la comunicación entre dos interlocutores aparece como un intercambio entre cuatro personas (Charaudeau, 1983).

Al yo (se) lo podemos analizar en dos partes: *Yo-je-comunicante*, que actúa y se expresa y al *Yo-je-enunciador*, que se presenta con su propia palabra y que expresa sus intenciones, el cual visto desde el *tú*, representa la imagen construida de lo que es la intencionalidad del *Yo-je-comunicante*.

Así, también el *tu*, se puede analizar en dos partes: *Tú-destinatario*, como el interlocutor fabricado por el *Yo (je)*, como destinatario ideal y el *tú-interprete*, que

es un ser activo, independiente de la imagen construida por el *yo(je)*; la interpretación que se hace del *yo- je- enunciador y de sus interpretaciones* no corresponden necesariamente con las del *yo (je)*.

El desdoblamiento del *yo(je)* y del *Tu*, permiten comprender mejor las *dificultades* en la comunicación que tienden a superar la intención del anunciador y la interpretación del destinatario, entre el sujeto anunciante y el sujeto que se introduce en su propio discurso, entre el interlocutor imaginario y el real.

La interlocución que une a los sujetos comunicantes se constituye en definitiva, por un *contrato* (aceptación de las reglas del juego) y por *estrategias* (expresión del juego y efectos, perseguidos en la comunicación)

Hasta aquí, pasando por los distintos modelos, desde los técnicos hasta el interlocutivo, se ha argumentado de fondo que la relación entre comunicación e interacción, y como de forma general la primera necesariamente surge de la segunda.

En la interacción, el individuo, por sí mismo, como sujeto emisor, interlocutor no comunica, sino, es parte de la comunicación; la comunicación no es un modelo de acción y reacción, es más que eso: es un intercambio de acepciones, percepciones y construcciones; un microcosmos simbólico perpetuo e infinito que se crea y recrea constantemente: unidad binaria cerrada.

²⁸ Esto es muy discutible en la Psicología Social de la Salud, pues se supone que la búsqueda de la comunicación es un afrontamiento de estrés.

CAPITULO IV

“[...] nosotros somos el resultado de las interacciones sociales, y la armonía de de éstas genera un desarrollo psicoafectivo, que refleja un estado de salud...”

(A.g.V., 1999)

ESTRÉS Y TRANSPORTE

I. ESTRÉS

El término estrés ha entrado a formar parte del lenguaje popular, para algunos es la sensación de verse apremiado y contrariado porque tiene que hacer muchas cosas en un corto periodo de tiempo o la irritación que se siente cuando chocamos con dificultades de la vida diaria. Es lo que nos ocurre cuando nos transportamos, cuando viajamos de manera excesiva e incomoda a nuestros centros de trabajo, la inquietud por los exámenes, por no tener empleo o por el exceso de este, etc.

El estrés es una respuesta del organismo humano ante situaciones que significan algo importante para él y que posee el carácter de amenaza, desafío o sobrecarga. Esas situaciones son llamadas estresores o agentes estresantes. La respuesta al estrés se expresa a nivel psicológico, fisiológico y bioquímico. Seyle, definió al estrés como *una respuesta general del organismo ante cualquier estímulo estresor o situación estresante*. Una conceptualización más comprensible de estrés lo definirá como *un exceso de demandas ambientales sobre la capacidad del individuo para resolverlas*, es decir, el estrés es la consecuencia de nuestra reacción interna ante las cosas que nos suceden y las exigencias que debemos cumplir. El origen de los sentimientos se halla en nosotros mismos, en otras personas o en algo que nos ocurre.

El estrés es un hecho habitual en nuestras vidas, no es posible evitarlo, ya que cualquier cambio al que debemos adaptarnos representa estrés. Los sucesos negativos y positivos, son hechos estresantes. Las experiencias estresoras provienen de tres fuentes básicas: nuestro entorno, nuestro cuerpo y nuestros pensamientos. El entorno se refiere a las condiciones ambientales, por ejemplo: ruidos, aglomeraciones, demandas de adaptación, etc. Las fisiológicas se refieren a nuestro organismo: enfermedad, accidentes, trastornos, etc. Las amenazas exteriores producen en nuestro cuerpo unos cambios estresantes. Nuestra forma de reaccionar ante los problemas, demandas y peligros, viene determinada por una aptitud innata de lucha o huida; cuando los estímulos que nos llegan son interpretados como amenazantes.

El proceso se traduce en una serie de cambios físicos observables, por ejemplo: las pupilas se agrandan para mejorar la visión y el oído se agudiza, los músculos se tensan para responder al desafío, la sangre es bombeada al cerebro para aumentar la llegada de oxígeno a las células y favorecer los procesos mentales. La frecuencia cardíaca y respiratoria aumentan, y como la sangre se desvía preferentemente hacia la cabeza y el tronco, las extremidades y sobre todo las manos y los pies, se perciben fríos y sudorosos.

Si no se libera al organismo de estos cambios ocurridos durante la fase de reconocimiento y consideración de la amenaza, se entra en estado de estrés crónico. Cuando uno se siente estresado y añade aún más estrés, los centros reguladores del cerebro tienden a hiperraccionar ocasionando desgaste físico, crisis de llanto, y potencialmente depresión.

La mayor parte de los sucesos cotidianos son estresores, pero entre los más frecuentes y peligrosos tenemos: sobrecarga de trabajo, exceso o falta de trabajo, rapidez en la realización de la tarea, necesidad de tomar decisiones, fatiga por transporte, fatiga por esfuerzo físico, excesivo número de horas de transporte, cambios en el trabajo, tráfico, etc.

La sobrecarga de trabajo, tanto en los aspectos difíciles de la tarea, como el excesivo trabajo, han obtenido una relación directa, entre horas de trabajo y muerte causada por enfermedad coronaria (Brewer y Buell, 1960). La sobrecarga de trabajo, también está relacionada significativamente con una serie de síntomas de estrés: consumo de alcohol, absentismo laboral, baja motivación en el trabajo, baja autoestima, tensión en el trabajo, percepción de amenaza, desconcierto, alto nivel de colesterol, incremento de la tasa cardíaca y aumento de consumo de cigarrillos.

Las horas que los individuos dedican al transporte empiezan a ser un factor primordial como elemento catalizador de estrés.

También existe estrés producido por las relaciones interpersonales, esto es, cuando existen unas relaciones pobres y hay poca confianza se produce

frecuentemente comunicaciones insuficientes que originan tensiones psicológicas y sentimientos de insatisfacción en las relaciones cotidianas.

Para afrontar el estrés, se requiere de una preparación que consiste en una serie de aptitudes y técnicas, por ejemplo: La respiración relajante, rompimiento de la rutina cotidiana, tolerancia de la incertidumbre, satisfacción de los deseos, resolución de la mayoría de los conflictos personales, aclaración de los valores, así como: la reducción de las exigencias, dominio de las situaciones, independencia, información, no tener asuntos pendientes, y tratar de reducir al mínimo los cambios.

II. TRANSPORTE Y ESTRÉS

La mayoría de los programas de *intervención* dirigidos al transporte se centran en el *análisis de costos y beneficios* de las diferentes propuestas, basadas en el ahorro monetario y energético, la disminución de los niveles de contaminación atmosférica, etc., dejando a un lado la propuesta de intervención para conocer y controlar el impacto del ambiente sobre la *conducta y salud* de los usuarios.

La problemática unida a la conducta de transporte en la ciudad reduce algunas formas de interacción social a meras actividades funcionales de mínima duración y contacto: ir de compras, visitar, recrear, etc. Lo importante no es ya realizar la actividad en sí, sino, la manera de llegar al lugar deseado.

Stokols y Movaco 1981) apuntan en sus investigaciones: 1) las relaciones de los conductores y pasajeros ante la exigencia de un desplazamiento en automóvil y 2) las respuestas de los usuarios a las condiciones de los sistemas de transporte público.

Los factores ambientales que han sido examinados con mayor extensión incluyen el *diseño de calzadas, condiciones de tráfico* y niveles de ruido, calor y limpieza/suciedad del vehículo. Con relación al diseño de calzadas y las condiciones de tráfico, *Michaels (1962)* encontró que elevados niveles de respuesta electrogalvanica (indicador de tensión en el conductor del vehículo) están asociados a condiciones de volumen elevado de tráfico.

Stokols y Novaco(1981) encontraron correlaciones positivas entre volumen de tráfico e incremento de la tasa cardíaca, presión sanguínea e irregularidades en el electrocardiograma.

Respecto a los efectos de variables físicas dentro de un vehículo, la relación que existe entre diversos indicadores de estrés a nivel psicológico y condiciones de elevada temperatura, ruido y humedad es directa.

En el caso de emparejamiento ruido y temperatura las alteraciones psicofisiológicas van unidas al aumento significativo de las medidas subjetivas de disconfort y fatiga. Cuando las variables físicas son calor y humedad un incremento en éstas va acompañado de una disminución en los niveles de alerta y arousal del sistema nervioso central y disminución también en la ejecución de la conducción.

La contaminación del aire sobre todo a nivel de CO (*monóxido de carbono*) que expiden los tubos de escape de los vehículos es una demanda adicional a la que están expuestos los viajeros. En experimentos de laboratorio se muestra que las concentraciones de CO correspondientes a aquellas que se encuentran en los vehículos que circulan por cualquier avenida de la ciudad en horas pico, pueden disminuir la ejecución en tareas visuales de detección de señales.

Entre los estresores ambientales a los que el usuario está expuesto destaca la *impedance*¹. El grado de impedancia al que están sujetos los viajeros depende al menos de los parámetros situacionales: distancia recorrida y tiempo que pasa desde que el usuario sale del origen hasta llegar a su destino. La impedancia será mayor cuando más larga sea la distancia y más amplio el intervalo necesario para ser recorrida. Las condiciones de la impedancia del viaje están asociadas con *reacciones de estrés*. Los efectos de la impedancia sobre los usuarios van a depender tanto de las características de la personalidad que cumple

¹ Se traduce como impedancia, término tomado de la física, relativa a la resistencia total aparente de un circuito al paso de una corriente alterna.

un papel medicinal, como el grado de ajuste de la persona con su ambiente a otros niveles relacionados.

Calidad de Vida

La productividad y la pobreza, son indicadores de la calidad de vida, que a su vez indican y determinan el desarrollo económico, es decir, el ingreso percapita y el PIB(Producto Interno Bruto), refleja una vida con o sin los recursos necesarios para el desarrollo de los sujetos en todos los ámbitos, económicos, sociales, culturales, etc., De ahí que la pobreza como el reflejo del PIB, muestre su constante, así, como el riesgo en salud de los países en desarrollo y, como, las condiciones precarias de las colonias populares que viven en las periferias de las grandes ciudades. En los países en desarrollo la pobreza es más evidente, que manifiesta su incidencia en la calidad de vida. Por ello las políticas de desarrollo social deben contrarrestar a las causas de la pobreza.

METODOLOGÍA

**“[...] todo objetivo o fin tiene
un camino, el cómo se elige y la
forma en que lo emprendas será la
clave del éxito [...]”
(A.g.V., 1999)**

METODOLOGÍA

1. Tipo de investigación: Explicativa-Demostrativa
2. Población: Usuarios del Transporte Colectivo de la Ruta: De Palmas Explanada a Metro Aeropuerto y del Metro Aeropuerto a Palmas Explanada
3. Muestra: 100 Usuarios de la Ruta De Palmas Explanada a Metro Aeropuerto y del Metro Aeropuerto a Palmas Explanada, se considera por el tipo de investigación que los 100 usuarios son representativos de la población de San Miguel Teotongo.
4. Aplicación de un sondeo: Se realizó un sondeo para recolectar información sobre lo que más les molestaba a los habitantes de San Miguel Teotongo, sobre su transporte. Para poder elaborar los instrumentos que se aplicarían de manera definitiva. Ver anexo No1.
5. Instrumentos: (Ver anexo, No2)
 - 1.Instrumento sobre la hostilidad de la unidad de Transporte
 - 2.Vulnerabilidad al estrés por transporte
 - 3.Percepción del estrés por transporte.
 4. Habilidades de afrontamiento del estrés

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿ Cómo la planeación del transporte público, en la colonia de San Miguel Teotongo de la delegación Iztapalapa, determina el tipo de interacciones que influyen en las actitudes, conductas y comportamientos, nivel de estrés, nivel y calidad de vida, de los usuarios en la comunidad? ?

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿ Qué tipo de relaciones generan las interacciones que se dan en el transporte público?
2. ¿ Qué tipo de comunicación generan las interacciones que se dan en el transporte público?
3. ¿ Que tipo de actitudes generan las interacciones que se dan en el transporte público?
4. ¿ Qué conductas y comportamientos, propicia en los usuarios una mala planeación del transporte público?
5. ¿ Afecta la planeación del transporte público, el nivel de estrés, en los usuarios?
6. ¿ Qué conducta y comportamiento genera la espera demasía del transporte público?
7. ¿ Qué conducta y comportamiento genera la excesiva cantidad de usuarios por la unidad de transporte?
8. ¿ En qué afecta a los usuarios de transporte público el ruido y el tiempo de espera?
9. ¿ Qué percepción tienen los usuarios sobre su salud en relación con su transporte?

OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

1. Conocer la relación que existe entre planeación del transporte público en San Miguel Teotongo y la salud de los usuarios.
2. Conocer y determinar las conductas, comportamientos y actitudes que propicia la planeación en el transporte público en San Miguel Teotongo
3. Conocer la percepción que los usuarios tienen sobre su salud en relación con sus medios de transporte.
4. En base a los resultados obtenidos, proponer una planeación en el transporte público en San Teotongo, que tienda al mejoramiento de la salud.

5. HIPÓTESIS

1. Sí, se da una correcta planeación en el transporte público en San Miguel Teotongo, entonces, ésta propicia una mayor interacción manifestada en la comunicación entre los usuarios
2. La correcta planeación en el transporte público en San Miguel Teotongo propicia las actitudes positivas entre los usuarios
3. Una mayor y correcta planeación en el transporte público en San Miguel Teotongo propicia más y mejores conductas y comportamientos entre los usuarios y operadores
4. La correcta planeación en el transporte público en San Miguel Teotongo disminuye el nivel de estrés entre los usuarios

6. VARIABLES DEPENDIENTES

1. Comunicación
2. Actitudes Positivas
3. Nivel de Estrés
4. Conductas y Comportamientos
5. Nivel de Vida
6. Calidad de Vida

VARIABLES INDEPENDIENTES

Planeación

7. INDICADORES

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Hora de inicio de trabajo de las unidades | 1. Puntualidad de los usuarios |
| 2. Intervalo de tiempo definido, para cada unidad | 2. Respeto de lugar entre pasajeros |
| 3. Limite de pasajeros por unidad | 3. Saludo entre pasajeros |
| 4. Tipo y Número de asientos por unidad | 4. Diálogo entre pasajeros |
| 5. Limpieza de la unidad de Transporte | 5. Cordialidad entre pasajeros |
| 6. Confort y Comodidad en el transcurso de recorrido | 6. Amabilidad entre pasajeros |
| 7. Unidades suficientes en horas pico | 7. Comodidad durante el viaje |
| 8. Paradas exclusivas | |
| 9. Tiempo promedio de Recorrido:
a) De Base a Media Base
b) De Base a Base | |
| 10. Velocidad Máxima permitida en la Ruta. | |

8. Aplicación Instrumentos: Los instrumentos se aplicaron a pasajeros durante su viaje de base a base, se les pregunto primero, si hacían el recorrido completo de base a base, como condición para poder aplicarles el instrumento. La aplicación se llevó varios días, Martes, por la mañana, jueves por la tarde, Sábado en la tarde (18:00 P.M.) y Viernes por la mañana (6:00 A.M)

9. Ordenación y Clasificación de la información: Una vez recabada la información, se procedió a concentrarla en cuadros y sacar, por cada ítems e instrumento, un 1 si el sujeto es propenso y un 0 si no lo es, según cada escala:

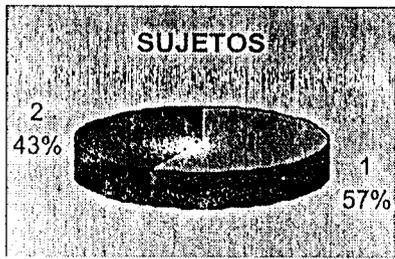
10. Análisis de información (resultados):

Antes de iniciar con los análisis de los resultados, es importante aclarar que los cuadros de concentrados generales se encuentran en al anexo 3.

En la T-1, (Anexo 3), tenemos el concentrado general de los datos, ordenados básicamente en función del sexo, la actividad y el tipo de transporte. De ahí se desprende que de un total de 100 encuestados 49% son hostiles por el transporte, 62% es vulnerable al transporte por estrés, 53% perciben el estrés por transporte y el 36 % desarrolla habilidades de afrontamiento al estrés por transporte.

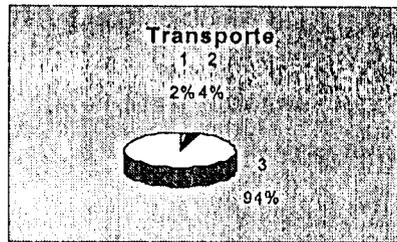
T-2: SEXO Y TIPO DE TRANSPORTE UTILIZADO

SEXO	TAXI	R-100	MICROBUS	TOTAL
MUJERES	1	1	55	57
HOMBRES	1	3	39	43
	2	4	94	100



G-1

1. Mujeres
2. Hombres



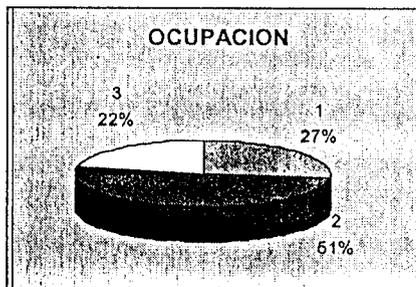
G-2

1. Taxi
2. R-100
3. Microbús

En la T-2, encontramos la sistematización de los datos de T-1, de los 100 encuestados 57% fueron mujeres y el 43% hombres. Del total (100) el 2% utiliza taxi, el 4% utiliza R-100 y el 94% utiliza el microbús. Del total de la muestra encontramos que el mayor número de entrevistado utiliza microbús, esto es porque es el transporte que domina en San Miguel Teotongo, esto lo encontramos representado en G-1 Y G-2.

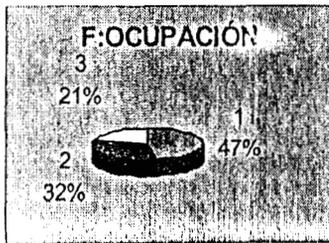
T-3: CUADRO GENERAL: OCUPACIÓN Y SEXO.

OCUPACION	MUJER	HOMBRE	TOTAL
Ama de Casa	27	0	27
Trabajador (a)	18	33	51
Estudiante	12	10	22
	57	43	100



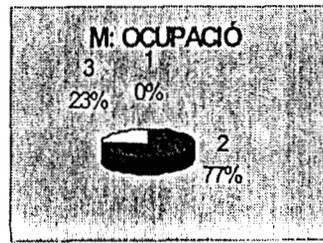
G-3

1. Ama de Casa
2. Trabajador
3. Estudiante



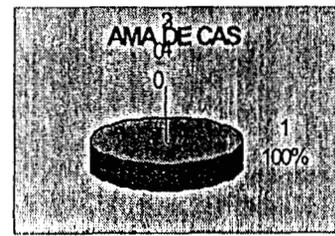
G-4

1. Ama de casa
2. Trabajador
3. Estudiante



G-5

1. Ama de Casa
2. Trabajador
3. Estudiante



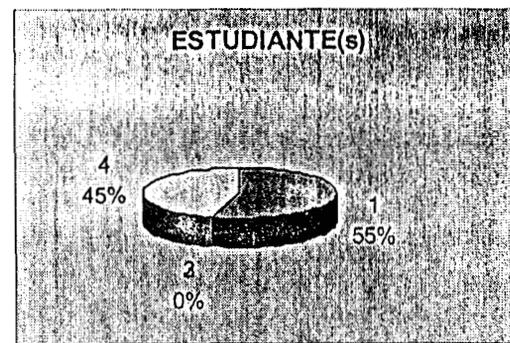
G-6

1. Mujeres
2. Hombres



G-7

1. Mujeres
4. Hombres



G-8

1. Mujeres
4. Hombres

En T-3, y de G-3 a G-8, encontramos el desglose en porcentajes totalmente detallado de T-2: del 100 % del total de encuestados 27% (27) son amas de casa que corresponden a mujeres exclusivamente, 51 % (51) son trabajadores entre hombres y mujeres, de estos el 35% (18)son mujeres y el 65 % (33) son hombres, del 22% del total son estudiantes que se dividen en 55% (12) mujeres y 45% (10) hombres. Del total de mujeres 57%, 47% (27) son amas de casa, 32% (18) son trabajadoras y el 21% (12) son estudiantes; del 43 % de hombres, el 77% (33) son trabajadores y el 23 % (10) son estudiantes.

En T-4, (Anexo3) concentramos a los sujetos que utilizan taxi y R-100, por sus resultados, este grupo de sujetos se encuentra prácticamente ubicado en el de bajo riesgo y además por no ser significativamente

comparable con el total de usuarios de Microbús, no se tomaran como significativos para el resto de la investigación.

En T-5, (Anexo 3) encontramos a las mujeres amas de casa que utilizan Microbús (26%)

En T-6, (Anexo 3) tenemos a las mujeres trabajadoras que utilizan Microbús. (17%)

En T-7, (Anexo 3) tenemos a las mujeres estudiantes que utilizan Microbús (12%)

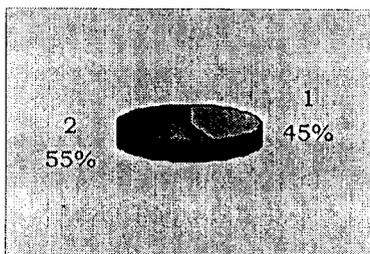
En T-8, (Anexo 3) tenemos a los hombres que trabajan y utilizan Microbús (30)

En T-9, (Anexo 3) tenemos a los hombres que son estudiantes y utilizan Microbús (9%)

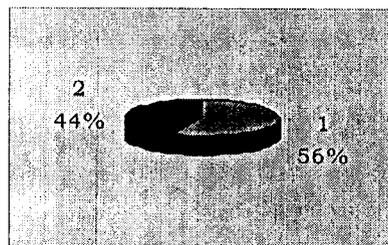
Observe que el porcentaje faltante, se encuentra en los sujetos que utilizan taxi o R-100, que no están contemplado, sino hasta el final: En el concentrado binario de riesgo.

T-10: Tabla de Diestres y Sexo

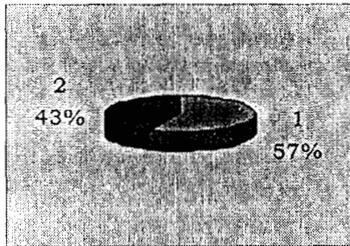
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Hostilidad	22	27	49
Vulnerabilidad	35	27	62
Percepción	30	23	53
Habilidad	18	18	36



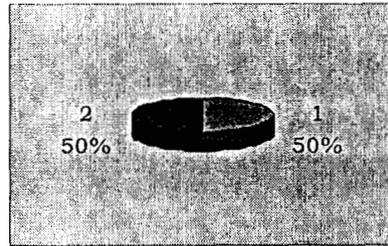
G-9: Hostilidad



G-10: Vulnerabilidad



G-11: Percepción

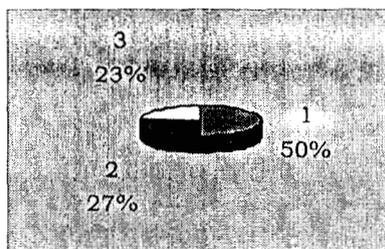


G-12: Habilidad

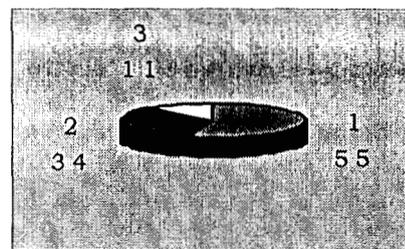
En T-10, encontramos el concentrado de T-5 a T-9, y su expresión en porcentajes la encontramos de G-9 a G-12. 49 % son hostiles al transporte del cual 45% (22) son mujeres y el 55% (27) son hombres; 62% son vulnerables al estrés por transporte del cual 56%(35) son mujeres y el 44% (27) son hombres; 53% perciben el estrés por transporte del cual 57% (30) son mujeres y 43 % (23) son hombres; 36% tienen habilidad para el afrontamiento de estrés, de los cuales 50% (18) son mujeres y el 50 % (18) son hombres. Observe que los hombres son más hostiles al transporte que las mujeres, las mujeres son más vulnerables, también ellas perciben más al estrés por transporte que los hombres, y ambos mujeres y hombres tienen la misma capacidad de desarrollo de habilidades de afrontamiento. De la información anterior se deduce que las mujeres son más propensas al estrés por transporte.

T-11: Diestres en Mujeres por Ocupación

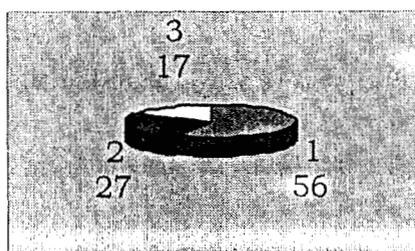
	AMAS DE CASA	TRABAJADORA	ESTUDIANTE	TOTAL
Hostilidad	11	6	5	22
Vulnerabilidad	19	12	4	35
Percepción	17	8	5	30
Habilidad	7	7	4	18
	54	33	18	



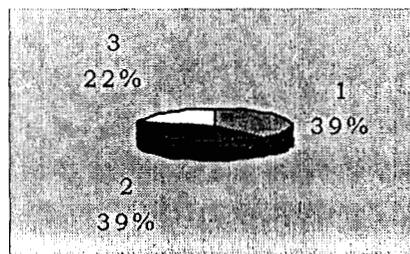
G-13: Hostilidad



G-14: Vulnerabilidad



G-15: Percepción

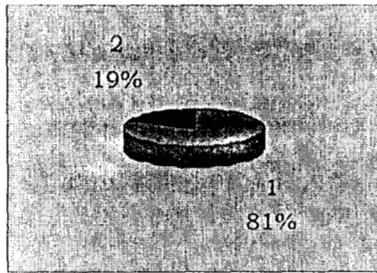


G-16: Habilidad

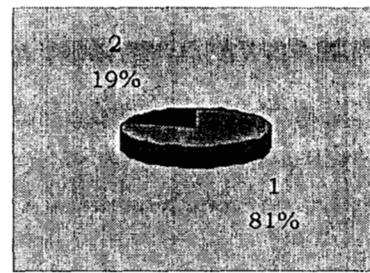
En T-11, encontramos detalladamente desglosado a T-10, del total de mujeres que son hostiles al transporte (22), el 50% (11) son amas de casa, el 27% (6) son trabajadoras y el 23% (5) son estudiantes; Del total de mujeres que son vulnerables al estrés por transporte (35), el 55% (19) son amas de casa, el 34% (12) son trabajadoras y el 11% (4) son estudiantes; Del total de mujeres que perciben el estrés por transporte (30), el 56% (17) son amas de casa, el 27% (8) son trabajadoras y el 17% (5) son estudiantes; Del total de mujeres que son hábiles para el afrontamiento al estrés por transporte (18), el 39% (7) son amas de casa, el 39% (7) son trabajadoras y el 22% (4) son estudiantes. De los datos anteriores se deduce que las amas de casa son más hostiles al transporte, lo son menos las estudiantes, también son más vulnerables al estrés por transporte e igual las estudiantes los son menos. Son las amas de casa las que perciben más el estrés por transporte y menos las estudiantes. Tienen la misma habilidad de afrontamiento las amas de casa que las trabajadoras para afrontar al estrés.

T-12: Disertes en Hombres por Ocupación

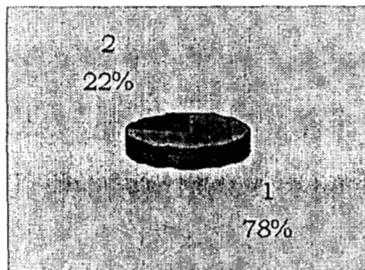
	TRABAJADORES	ESTUDIANTES	TOTAL
Hostilidad	22	5	27
Vulnerabilidad	22	5	27
Percepción	18	5	23
Habilidad	14	4	18



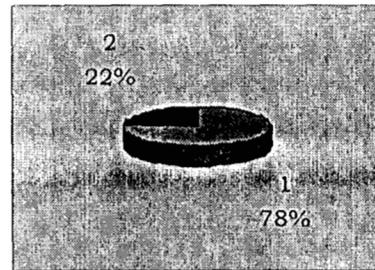
G-17: Hostilidad



G-18: Vulnerabilidad



G-19: Percepción



G-20: Habilidad

En todos los casos:

1. Trabajador
2. Estudiante

En **T-12**, y en **G-17 a G-20**, encontramos desglosada la información de **T-10**, pero para los hombres. Del total de hombres que les es hostil el transporte (27), el 81% (22) es trabajador y el 19% (5) es estudiante; del total que son vulnerables al estrés por transporte (27) tenemos que 81% (22) son trabajadores y el 19% (5) son estudiantes; del total que perciben el estrés (23) el 78% (18) son trabajadores y el 22% (5) son estudiantes; del total (18) que presentan habilidad de afrontamiento al estrés por transporte encontramos que 78% (14) son trabajadores y el 22% (4) son estudiantes. Como se observa, los trabajadores, son más hostiles al transporte, vulnerables al estrés, perciben más al estrés por transporte y tienen mayor habilidad para afrontamiento del estrés que los estudiantes.

En **T-13**, (anexo 3) encontramos el concentrado binario por edad, que permite categorización de los cuadros de riesgo a saber:

T-14 BAJO RIESGO

	HOSTILIDAD (A)	VULNERABILIDAD (B)	PERCEPCIÓN (C)	HABILIDAD (D)
1	0	0	0	0
2	0	0	0	1
3	0	0	1	0

En **T-14**, encontramos la categorización binaria de *bajo riesgo*

- A: Hostilidad por Transporte
- B: Vulnerabilidad al estrés por Transporte
- C: Percepción al estrés por Transporte
- D: Habilidad de Afrontamiento al Estrés por Transporte

T-15 MEDIANO RIESGO

	A	B	C	D
1	0	1	0	1
2	0	1	1	1
3	1	0	0	1
4	1	0	1	1

En **T-15** encontramos la categorización binaria de *Mediano riesgo*

- A: Hostilidad por Transporte
- B: Vulnerabilidad al estrés por Transporte
- C: Percepción al estrés por Transporte
- D: Habilidad de Afrontamiento al Estrés por Transporte

T-16 RIESGOSO

	A	B	C	D
1	0	1	0	0
2	0	1	1	0
3	1	0	0	0
4	1	0	1	0
5	1	1	0	1
6	1	1	1	1

En **T-16** encontramos la categorización binaria de *riesgosa*

- A: Hostilidad por Transporte
- B: Vulnerabilidad al estrés por Transporte
- C: Percepción al estrés por Transporte
- D: Habilidad de Afrontamiento al Estrés por Transporte

T-17 MUY RIESGOSO

	A	B	C	D
1	1	1	0	0
2	1	1	1	0

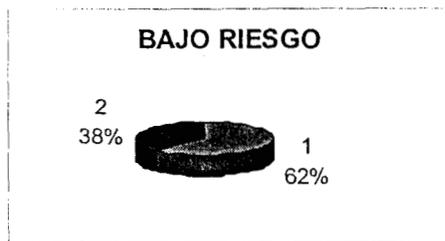
En T-17 encontramos la categorización binaria de *muy riesgosa*

- A: Hostilidad por Transporte
- B: Vulnerabilidad al estrés por Transporte
- C: Percepción al estrés por Transporte
- D: Habilidad de Afrontamiento al Estrés por Transporte

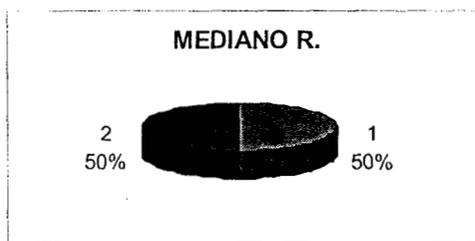
En T-18 (ANEXO 3), encontramos la Clasificación de riesgo para los encuestados

T-19: CONCENTRADO DE RIESGO GENERAL

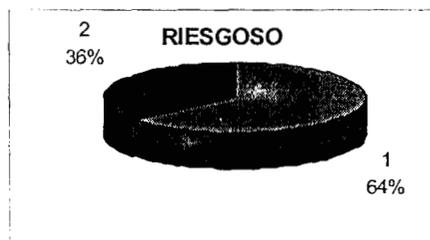
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
BAJO RIESGO	15	9	24
MEDIANO RIESGO	7	7	14
RIESGOSO	25	14	39
MUY RIESGOSO	10	13	23
	57	43	100



G-21



G-22



G-23

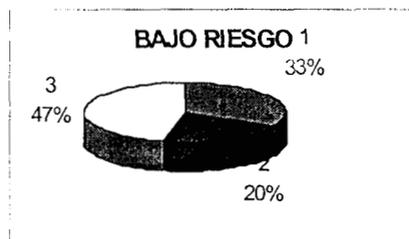


G-24

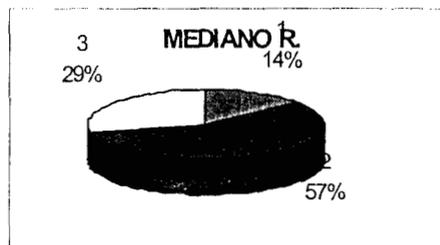
En T-19, y G21-24, encontramos el cuadro general de riesgo por sexo, donde se observa que el 24% del total de los encuestados se encuentran clasificados (codificados) en bajo riesgo al Diestres del cual el 62% (15) son mujeres y el 38% (9) son hombres; Del total de encuestados 14 % se clasifica en mediano riesgo del cual 50 % (7) son mujeres y el 50% (7) son hombres; del total de encuestados 39 % se clasifican en riesgoso del cual 64% (25) son mujeres y el 36% (14) son hombres; Del total de la muestra 23 % se clasifican en muy riesgoso de los cuales 43% (10) son mujeres y el 57% (13) son hombres. Observe que la tendencia es la situación riesgosa, y muy riesgosa, es decir, que el transporte propicia el estrés, sobre todo en las mujeres que lo utilizan.

T-20: CUADRO DE RIESGO PARA MUJERES

	Amas de casa	Trabajadora	Estudiante	Total
BAJO RIESGO	5	3	7	15
MEDIANO RIESGO	1	4	2	7
RIESGOSO	13	10	2	25
MUY RIESGOSO	7	1	2	10
	26	18	13	57



G-25



G-26



G-27



G-28

DONDE:

1. AMA DE CASA
2. TRABAJADORA
3. ESTUDIANTE

En T-20, y G-25 a G-28, encontramos en detalle T-19, pero únicamente para mujeres; Del total de mujeres que se encuentran en bajo riesgo (15), el 33% (5) son amas de casa, el 20% (3) son trabajadoras y el 47% (7) son estudiantes. Del total de mujeres que se encuentran en Mediano riesgo (7), el 14% (1) son amas de casa, el 57% (4) son trabajadoras y el 29% (2) son estudiantes; del total de mujeres que se encuentran en situación riesgosa (25), el 52% (13) son amas de casa, el 40% (10) son trabajadoras y el 8% (2) son estudiantes; del total de mujeres que se encuentra en situación muy riesgosa (10), el 70% (7) son amas de casa, el 10% (1) son trabajadoras y el 20% (2) son estudiantes.

Observe que la tendencia en las amas de casa es situación riesgosa y muy riesgosa, seguidas de las trabajadoras, por otro lado las estudiantes son las que se encuentran en situación de menor riesgo.

T-21: CUADRO DE RIESGO PARA HOMBRES

	TRABAJADORES	ESTUDIANTES	TOTAL
BAJO RIESGO	5	4	9
MEDIANO RIESGO	6	1	7
RIESGOSO	12	2	14
MUY RIESGOSO	10	3	13
	33	10	43





En T-21 y G-29 a G-22, encontramos en detalla a T-19, pero para hombres; del total de hombres que se encuentran en bajo riesgo (9) el 56 % (5) son trabajadores y el 44% (4) son estudiantes, del total de hombres que se encuentran en situación de mediano riesgo (7), el 86% (6) son trabajadores y el 14% (1) estudiantes; Del total de hombres que se encuentran en situación riesgosa (14), el 86 % (12) son trabajadores y el 14% (2) son estudiantes; del total de hombres que se encuentran en situación muy riesgosa (13), el 77% (10) son trabajadores y el 23 % (3) son estudiantes.

Observe que son los trabajadores quienes presentan más bajo riesgo, más mediano riesgo, su situación es las más riesgosa y son los que presentan la situación de mayor riesgo entre los hombres, es decir, los hombres trabajadores son los que están más propensos al estrés por transporte.

CONCLUSIONES

**“[...] y después de tantos desafíos
que libraste por el sendero,
ahora has llegado a uno de los
tantos descansos del éxito de
la vida...”**

(A.g.V., 1999)

CONCLUSIONES

Mejorar el transporte requiere necesariamente una mayor comprensión por parte del investigador, así, como de los empresarios de las *necesidades psico-afectivas de los usuarios*; Para lograr rediseñar y planificar apropiadamente el transporte y su uso.

Los usuarios, establecen relación inconsciente con sí mismo, han desarrollado mecanismos de afrontamiento al estrés por transporte, que va desde plantear al *feedback con su ego*, por medio de su lenguaje interno, esto sitúa a los usuarios en el principio de causalidad circular infinita por el proceso de retroacción negativa (amortiguación de hostilidad por el transporte) además regula sus actitudes y comportamientos durante el trayecto de su viaje.

Pocas veces se presenta comunicación entre usuarios; esto se explica debido a que han desarrollado significados propios de usuarios del transporte público. Se presenta casi exclusivamente la meta comunicación de carácter simbólico, expresada en miradas, movimientos y gesticulaciones, enmarcado por la relación de lugar (pasajero-pasajero) de tipo complementaria: donde los mensajes, actitudes y comportamientos se ajustan los unos con los otros; que en términos generales limitan o impiden la comunicación.

Falta una dinámica de transacciones, que haga más placentero el viaje y disminuya el estrés por transporte. No se busca la *relación transaccional*. Por no haber diálogo se da un equilibrio sobre entendido que se transforma al paso del tiempo en el mecanismo de afrontamiento.

Otro factor que impide la comunicación en el transporte es la concepción que los usuarios tienen de ellos y de los otros, desean y tienden a entender la comunicación como un proceso de juego: la presencia de reglas que normen como deben comportarse; este es un error pues en el fondo se busca el dominio

de uno sobre el otro, ya que no es posible estereotipar las actitudes y los comportamientos de los otros por el simple hecho de ser sociales.

La determinante mayor, por estrés al transporte la encontramos en el marco social de la interacción, concretamente: la estructura del espacio y estructura del tiempo. El hombre como animal social siempre ha tenido una percepción de su espacio, como expansión de su yo (espacio vital) que permite el desarrollo de potencialidades que determinan el nivel de desarrollo social, es decir, la comunicación se con relación a las distancias y espacios socialmente determinados; Tomando en cuenta el tipo de cultura en el que vivimos, la *aproximación interaccional* se presenta en forma negativa o nula, esto es, que la proxemía y por tanto la comunicación esta determinada por la cultura. La ubicación, geometría y configuración, así como, el tipo de asientos permite u obstruye la comunicación entre los usuarios del transporte público.

El espacio social es clave en la comunicación y por tanto en la disminución o aumento de estrés por transporte; y depende de normas culturales, sociales y psicológicas de los sujetos que la constituyen, como en el caso de San Miguel, no son una cultura comunicativa entre extraños de la misma colonia.

El tiempo también esta determinado por el tipo de cultura, pero en general este se estructura por el modo de producción. En este sentido los usuarios ven trastocado el tiempo por la deficiencia del transporte. De la eficiencia del transporte dependen en gran medida las actividades cotidianas por no tener un sistema eficiente de transporte se generan estresores sociales (tráfico, contaminación, ruido, etc.) y psicológicos (enojos, sentimientos de impotencia, desesperación, etc.) que se reflejan al paso del tiempo en la salud de los usuarios.

Las instituciones marcan el ritmo del tiempo en un sistema de producción como el nuestro, por ello es inminente el malestar y la propensión a enfermedades de salud. El sistema implícitamente propicia la agudización de enfermedades por estrés, pues no permite la recreación (el tiempo), ni siquiera el control del transporte para que disminuya la tensión generada por sus mismas condiciones.

Los usuarios aumentan el estrés por transporte, porque hay interacción pero no comunicación, interactúan sin sentido, no hay flujo de sentimientos, de metalenguaje, no se establece una aproximación que permita el intercambio agradable o no, se intercambian ideas, afectos, sentimientos, etc. No hay comunicación, porque la situación no se presta, no hay finalidad en el interactuar, no hay intencionalidad, en general no hay disposición a la comunicación. El lenguaje de nuestra cultura, limita la comunicación, pues añadida a la falta de espacios en el transporte, invasión al espacio vital y la agresión morbosa de hombres a mujeres, además de robos, imposibilitan el acercamiento entre los usuarios.

La falta de políticas de transporte y planeación (tomando en cuenta las cuestiones culturales) han agudizado el problema de salud por transporte en las colonias populares como es el caso de San Miguel Teotongo. El Estado no está cumpliendo con su obligación de control de transporte, pues es inseguro y deficiente, no puede controlar tarifas, tiempos y procesos. La historia misma de la conformación de San Miguel (tome como base lo presentado en el capítulo II) muestran algunas de las causas de la falta de un buen sistema de transporte que incida en la salud de los habitantes y usuarios del transporte público en San Miguel.

Comparando los datos arrojados por la encuesta " *Ciudad de Mexi..*" observe que la casi desaparición de la R-100, propició el aumento de Microbuses de un 17.2 % a 98%. Observe también la distribución de tiempos para sus actividades: Los trabajadores (sólo hacen eso y se duermen), las

amas de casa son las que mayor interacción presentan; los hombres que trabajan dedican de 2 a 4 horas al transporte y han desarrollado mecanismos de afrontamiento. Las amas de casa son más propensas al estrés por transporte, esto se debe a que las actividades que realizan a diario: hacen la comida, planchan, van a la escuela por los niños, etc., estas y un sin fin de actividades que realizan a diario las pone en contacto con una excesiva cantidad de gente que le propicia tensión, ésta se agudiza en el transporte

El transporte es un estresante, pero también es punto de convergencia de otros tensores de la rutina cotidiana. Los habitantes de San Miguel Teotongo, están propensos al estrés por transporte, las causas encontradas en esta investigación: La mala planificación del transporte, crecimiento de la población, baja adquisición económica, etc.

Los usuarios (varones) que viajan para realizar sus labores desarrollan habilidades cognitivas de afrontamiento que les permite adaptarse y asimilar los eventos estresantes durante su viaje de casa al trabajo. Las amas de casa no desarrollan igualmente la habilidad espacial cognitiva y son más propensas al estrés.

Las investigaciones arrojan los siguientes resultados:

1. La falta de una correcta planeación, o una buena vigilancia por parte de los inspectores para observar el buen funcionamiento del sistema de transporte colectivo en la Colonia de San Miguel Teotongo a propiciado que las mujeres de esta comunidad se han más propensas que los hombres al Diestres generado por el transporte, que con el tiempo puede provocar enfermedades directamente relacionadas con el corazón
2. Las amas de casa son las más propensas al Diestres por el transporte
3. De las mujeres las estudiantes son las menos propensas al Diestres por transporte

4. De los hombres los trabajadores son los más propensos al Diestres por transporte
5. De los hombres los estudiantes son los menos propensos al Diestres por el transporte
6. En general las amas de casa y los hombres trabajadores son los más propensos o vulnerables al Diestres por transporte
7. Los usuarios, prefieren flexibilidad de horario, breve período de espera, moderada velocidad del transporte, buenas condiciones de la unida, buen trato, no exceder el número de pasajeros por unidad de transporte sólo (5 usuarios de pie).

Las propuestas son:

1. Mejorar las interacciones afectivas en los hogares, apoyo social, para disminuir el impacto del uso de transporte
2. Disposición de paradas especiales para cierta cantidad de unidades en horas clave, con servicios de puntualidad y calidad
3. No aplicar al transporte colectivo el no circula
4. Estereotipar positivamente a los grupos de personas que utilizan cotidianamente el transporte colectivo.
5. EL modelado: Políticos, artistas, etc. haciendo uso del transporte público.
6. Uso común del auto particular (vehículo para llegar al trabajo, escuela o casa)
7. Utilizar por grupos, un vehículo propiedad de la empresa
8. Caminar con cierta velocidad en la ciudad, es un buen camino de afrontamiento del estrés.

9. Que los modelos actitudinales arrojen tesis que describan la naturaleza de las relaciones entre los atributos favorables y desfavorables al uso de los diferentes tipos de transporte (público, específicamente)
10. Reconvertir aquellas características estructurales que se pueden mejorar y ajustar a las necesidades de los usuarios y cambiar estereotipos y prejuicios de los usuarios.

Desde la perspectiva ecológica es necesario vincular transporte y calidad de vida, pues ofrece la posibilidad de afrontar el estrés de forma exitosa. Basándose en implementar conductas más ecológicas que nos beneficien directa o indirectamente, partiendo de las propuestas de las instituciones promotoras y encargadas del transporte, infraestructura y seguridad vial y ciudadana del gobierno de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

**“[...] y después de la dura jornada
valorarás inmensamente la luz que
ilumino el sendero”**

(A. g. V., 1999)

BIBLIOGRAFÍA

1. ARGYLE, M. y TOWER, P. (1989). *Tú y los Demás*. México: Harla
2. BECOÑA, E., VAZQUEZ F.L., y OBLITAS L.A., (1995). *Estado Actual y Perspectivas de la Psicología...: Psicología Contemporánea*. México:
3. BUENO, A. M. y BUCETO., (1997). *Tratamiento Psicológico Después del Infarto de Miocardio: Estudios de Caso*. España: DYKINSON
4. CARRANZA, A. M. y ALMEIDA A.E. (1992). *La Psicología Comunitaria*. México: UAP. PP: 13-61
5. DECA, Equipo Pueblo. (1996). *La sierra de Santa Catarina*. México: Equipo Pueblo. PP: 1-62
6. EDMOND, M., (1992). *La interacción social: Cultura, instituciones y comunicación*. España: Paidós
7. EISER, J.R., (1989). *Psicología Social*. Madrid: Pirámide
8. FERNÁNDEZ, C. (1994). *La Psicología colectiva un fin de siglo más tarde*. México: ANTHOPOS
9. GALEANA DE LA O.S. (1994). *Modelos de la Promoción Social en el Distrito Federal*. México: UNAM
10. GÓMEZ, J., (1993). *Aplicaciones de la Psicología Social*. España: Miguel Gómez
11. HELLER, Ágnes, (1986); *La estructura de la vida cotidiana*;
12. ISLAS, R., (1990). *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*. México: COLMEX
13. LUHMAN, N. (1990). *Sociedad y Sistemas: La ambición de la Teoría*. España: Paidós
14. LUNA, A. Y COLS (1997). Reidentificación de la Políticas Sociales. Trabajo Social y Políticas Sociales. Política Social para la Salud. III Encuentro Nacional de Trabajo Social en el Área de la Salud. México: UNAM.
15. NAVARRO, B., (1988). ; *El transporte masivo de la fuerza de trabajo en la ciudad de México*: México: Plaza y Valdés
16. PADUA, J., (1987), *Técnicas de Investigación Aplicadas a las Ciencias Sociales*. México: COLMEX
17. ROJAS, S. (1982). *Guía para la realizar investigaciones sociales*. México: UNAM. textos Universitarios,
18. VIGOSTKY, V., (1993). *La construcción Social de la mente*. España: Paidós

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO 1.

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA
AÑO DE INVESTIGACIÓN: PSICOLOGÍA SOCIAL DE LA SALUD

El presente cuestionario tiene como finalidad obtener información de lo que piensan los usuarios a cerca de los medios de transporte que utilizan, la información obtenida sólo se utilizara para fines de investigación, por tu colaboración gracias.

INSTRUCCIONES: Contesta de manera sencilla y clara las siguientes preguntas.

1. ¿ De la unida de transporte que utiliza que es lo que más le molesta, desagrada, lo pone de malas, le irrita, etc.?
2. ¿ Durante su trayecto de viaje, que es lo que más lo molesta, lo enfada, le desagrada, etc.?

ANEXO 2

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA AÑO DE INVESTIGACIÓN: PSICOLOGÍA SOCIAL DE LA SALUD

El presente cuestionario tiene como finalidad obtener información de lo que piensan los usuarios a cerca de los medios de transporte que utilizan; ésta información se utilizará únicamente para fines de investigación, la cual busca mostrar si existe o no, relación entre el transporte y la salud. Te agradecemos tu colaboración.

I **INSTRUCCIONES:** Contesta las preguntas que a continuación se te presenta, marca con X, o pon el número que corresponda a tu respuesta.

1. Edad: _____

2. Sexo:

a) Masculino

b) Femenino

c) Otro

3. Ocupación:

a) Estudiante

b) Trabajador

c) Ama de casa.

4. ¿ Qué tipo de transporte utilizas y cuantas veces al día?

a) Pesero: 1, 2, 3, 4

hora: _____

b) Microbús: 1, 2, 3, 4

hora: _____

c) Metro: 1, 2, 3,

hora: _____

d) Taxi: 1, 2, 3, 4

Hora: _____

e) R-100 1, 2, 3, 4

Hora: _____

f) Particular: 1, 2, 3, 4

Hora: _____

1. ESCALA DE HOSTILIDAD POR EL ESTADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE.

INSTRUCCIONES: A continuación te presentamos una lista de las condiciones y estado en que se encuentran las unidades de transporte en el que viajamos; por favor lee cada una de ellas cuidadosamente y marca (con X) las respuestas que mejor indique en que medida cada uno de estos estados de la unidad le ha preocupado, irritado, molestado, desesperado, estrezado, malhumorado, etc., últimamente cuando viajas.

Me molesto, enfado, irrito y estero Por:	Nada	Poco	Considerablemente	Mucho	Machismo
1. Irresponsabilidad e imprudencia del chofer al conducir					
2. Por ser muy lento (ir a baja velocidad)					
3. Mal estado de la unidad (falta de vidrios, asientos rotos, etc.)					
4. Que se llene hasta el tope					
5. Mal olor de la Unidad (grasa, gasolina, etc.)					
6. Mal trato y mal servicio por el chofer y el cobrador					
7. El ruido (música que molesta)					
8. Falta de limpieza					
9. Las actitudes, conductas y vocabulario del cobrador y/o chofer					
10. EL exceso de velocidad					
11. Platicar con los pasajeros					
12. Saludar (días. Tardes y noches)					
13. Tiempo de espera, para abordarlo					

2. INVENTARIO DE ITEMS SOBRE VULNERABILIDAD AL ESTRÉS POR TRANSPORTE.

INTRUCCIONES: A continuación aparece una lista de situaciones que las personas tenemos cuando nos transportamos, lee atentamente y escribe una X, en SI, según consideres que la situación en cuestión te afecta habitualmente, o X en NO, en caso de que el problema no te afecte en absoluto o lo haga raramente

SITUACIÓN	SI	NO
1. Tendencia a sufrir frecuentemente dolores de cabeza cuando se traslada		
2. Sensación de estar constantemente en estado de tensión y de no hallarse relajado durante su traslado		
3. Sentirse excesivamente cansado, no sentirse bien y a gusto después de su trayecto de viaje		
4. Sensaciones de presión de cabeza durante su trayecto de viaje		
5. Necesidad de todas las reservas de energía para realizar tareas ordinarias después de viajar		
6. Sensaciones de falta de energía e impulso		
7. Siente tensión, excesivo sudor y temblores en ocasiones durante su trayecto de viaje.		
8. Tiene problemas de sueño y cansancio durante su trayecto de viaje		
9. Se preocupa y/o piensa en problemas durante trayecto de viaje		
10. Encuentra algo en que pensar durante su trayecto de viaje.		
11. Reacciona agresivamente ante pequeños incidentes durante su trayecto de viaje.		
12. No te sientes tranquilo hasta llegar a tu destino cuando viajas		
13. Deseas llamar, al trabajo, la casa o la escuela, cuando el transporte te ha retrasado.		
14. Té molestas fácilmente, por incidentes que suceden durante el trayecto de transporte.		
15. Experimentas sobresaltos cuando alguien sientes que té molesta durante tu trayecto de viaje.		
16. Te concentras en lo que piensas durante el trayecto de tu viaje.		
17. Experimentas miedo, ansiedad y pánico cuando el transporte es excesivamente veloz.		
18. Pláticas con los pasajeros que viajan a tu lado.		

3. INDICE DE PERCEPCIÓN DE ESTRES POR TRANSPORTE

INSTRUCCIONES: Señale con una cruz (X), en que medida, cree que las siguientes características definen su transporte:

EL TRANSPORTE EN QUE VIAJO ES:	NADA	POCO	BASTANTE	MUCHO	MUCHISIMO
1.Cansado					
2.Agradable					
3.Aburrido					
4.Estresante					
5.Molesto					
6.Riezgozo					
7.Deprimente					

4. INVENTARIO DE ITEMS SOBRE HABILIDADES DE AFRONTAMIENTO AL ESTRÉS.

INSTRUCCIONES: A continuación se describen formas de reacción ante situaciones diversas en el transporte, lee atentamente y escribe X en SI, cuando consideres que corresponde con tu modo habitual de comportarte en situaciones similares, o escribe una X en NO, en caso de que no corresponda con tu forma habitual de hacer frente a la situación que se describe.

	SI	NO
1. Puedo transportarme rápido cuando es necesario, pero también tomar mi tiempo cuando no hace falta correr		
2. No me siento culpable cuando llego tarde por culpa del transporte		
3. Puedo controlar mi mal genio y desesperación cuando se me hace tarde por culpa del transporte		
4. Acepto llegar tarde al trabajo, escuela y/o casa y relajarme		
5. Acepto la irresponsabilidad e imprudencia de manejar del chofer sin molestarme.		
6. Prefiero no molestarme y aceptar la velocidad de la unidad de transporte en la que viajo		
7. Me es fácil o trato de no oler los aromas desagradables de la unidad de transporte		
8. Me es fácil desviar la atención del ruido que se presenta en la unidad.		
9. Me es fácil no atender las actitudes, conductas y vocabulario chofer y/o cobrador durante el viaje.		

ANEXO 3

CONCENTRADO GENERAL					T-1				
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	TOTAL
1	35	F	T	TX	0	1	0	1	2
2	28	M	T	TX	1	1	1	0	3
3	40	F	A	R-100	0	0	0	1	1
4	38	M	T	R-100	0	0	0	1	1
5	25	M	T	R-100	0	0	0	1	1
6	22	M	E	R-100	0	0	0	1	1
7	20	F	A	MI	0	1	0	0	1
8	21	F	A	MI	0	0	0	0	0
9	21	F	A	MI	1	1	1	0	3
10	22	F	A	MI	1	1	1	1	4
11	23	F	A	MI	0	1	1	0	2
12	23	F	A	MI	1	0	1	0	2
13	23	F	A	MI	0	1	1	0	2
14	24	F	A	MI	0	0	0	1	1
15	25	F	A	MI	0	0	0	1	1
16	26	F	A	MI	0	0	0	1	1
17	26	F	A	MI	0	1	1	0	2
18	27	F	A	MI	0	1	0	0	1
19	27	F	A	MI	1	1	1	0	3
20	28	F	A	MI	0	1	1	1	3
21	29	F	A	MI	1	1	1	1	4
22	29	F	A	MI	0	1	1	0	2
23	30	F	A	MI	1	1	1	0	3
24	30	F	A	MI	0	0	0	0	0
25	31	F	A	MI	1	1	0	0	2
26	32	F	A	MI	1	1	1	0	3
27	32	F	A	MI	1	0	1	0	2
28	44	F	A	MI	0	1	0	0	1
29	46	F	A	MI	1	1	1	0	3
30	49	F	A	MI	1	1	1	0	3
31	60	F	A	MI	0	1	1	0	2
32	66	F	A	MI	0	1	1	0	2
33	16	F	T	MI	0	1	1	1	3
34	17	F	T	MI	0	1	0	0	1
35	18	F	T	MI	1	1	0	1	3
36	19	F	T	MI	0	1	1	0	2
37	23	F	T	MI	1	0	0	0	1
38	23	F	T	MI	0	1	1	0	2
39	25		T	MI	1	1	0	0	2
40	25	F	T	MI	0	0	0	0	0
41	26	F	T	MI	0	1	1	1	3
42	30	F	T	MI	0	0	0	1	1
43	30	F	T	MI	0	1	1	0	2
44	31	F	T	MI	0	1	0	0	1
45	33	F	T	MI	1	0	0	0	1
46	35	F	T	MI	0	1	1	0	2
47	38	F	T	MI	1	1	1	1	4
48	42	F	T	MI	0	0	0	0	0

ANEXO 3

N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	
49	42	F	T	MI	1	0	1	1	3
50	14	F	E	MI	0	0	0	0	0
51	15	F	E	MI	0	0	0	1	1
52	16	F	E	MI	0	0	0	0	0
53	17	F	E	MI	0	0	1	0	1
54	18	F	E	MI	1	0	0	1	2
55	18	F	E	MI	1	1	1	0	3
56	19	F	E	MI	0	0	0	0	0
57	19	F	E	MI	0	1	1	0	2
58	20	F	E	MI	1	1	1	0	3
59	20	F	E	MI	0	0	0	0	0
60	22	F	E	MI	1	1	1	1	4
61	25	F	E	MI	1	0	0	1	2
62	15	M	T	MI	0	0	0	0	0
63	18	M	T	MI	1	1	1	0	3
64	19	M	T	MI	1	1	1	0	3
65	20	M	T	MI	1	1	1	1	4
66	20	M	T	MI	0	1	0	1	2
67	22	M	T	MI	0	0	0	0	0
68	23	M	T	MI	1	0	1	0	2
69	26	M	T	MI	0	1	1	0	2
70	27	M	T	MI	1	1	1	0	3
71	27	M	T	MI	0	1	0	0	1
72	28	M	T	MI	1	1	1	0	3
73	32	M	T	MI	0	1	0	0	1
74	32	M	T	MI	1	1	0	1	3
75	33	M	T	MI	1	1	1	0	3
76	34	M	T	MI	1	0	1	0	2
77	34	M	T	MI	0	1	1	1	3
78	35	M	T	MI	1	1	1	0	3
79	37	M	T	MI	1	1	0	1	3
80	40	M	T	MI	0	1	0	1	2
81	40	M	T	MI	0	0	0	0	0
82	41	M	T	MI	1	1	1	1	4
83	41	M	T	MI	1	1	1	0	3
84	49	M	T	MI	1	1	1	0	3
85	52	M	T	MI	1	1	1	0	3
86	53	M	T	MI	1	0	0	0	1
87	55	M	T	MI	1	0	0	1	2
88	56	M	T	MI	1	0	0	1	2
89	62	M	T	MI	1	1	1	1	4
90	65	M	T	MI	1	1	1	1	4
91	72	M	T	MI	1	0	0	1	2
92	14	M	E	MI	0	1	1	0	2
93	16	M	E	MI	1	1	1	0	3
94	17	M	E	MI	0	0	0	0	0
95	18	M	E	MI	1	1	0	0	2
96	21	M	E	MI	0	0	1	0	1
97	24	M	E	MI	1	1	0	1	3
98	26	M	E	MI	0	0	0	1	1
99	26	M	E	MI	1	1	1	0	3
100	26	M	E	MI	1	0	1	1	3
					49	62	53	36	200

A= HOSTILIDAD POR TRANSPORTE

B= VULNERABILIDAD AL ESTRÉS

C: PERCEPCIÓN DEL ESTRÉS POR TRANSPORTE

D: HABILIDAD DE AFRONTAMIENTO AL ESTRÉS POR TRANSPORTE

ANEXO 3

USUARIOS DE R-100 Y TAXI									
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	TOTAL
1	35	F	T	TX	0	1	0	1	2
2	28	M	T	TX	1	1	1	0	3
3	40	F	A	R-100	0	0	0	1	1
4	38	M	T	R-100	0	0	0	1	1
5	25	M	T	R-100	0	0	0	1	1
6	22	M	E	R-100	0	0	0	1	1

T-4

COMO SE PUEDE OBSERVAR LOS USUARIOS DE R-100, EN SU TOTALIDAD PERTENECEN AL GRUPO DE BAJO RIESGO: NO SON HOSTILES, NO SON VULNERABLES AL ESTRÉS, NO LO PERCIBEN Y TIENEN HABILIDAD DE AFRONTAMIENTO.

MUJERES QUE UTILIZAN MICROBUS									
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	TOTAL
1	20	F	A	MI	0	1	0	0	1
2	21	F	A	MI	0	0	0	0	0
3	21	F	A	MI	1	1	1	0	3
4	22	F	A	MI	1	1	1	1	4
5	23	F	A	MI	0	1	1	0	2
6	23	F	A	MI	1	0	1	0	2
7	23	F	A	MI	0	1	1	0	2
8	24	F	A	MI	0	0	0	1	1
9	25	F	A	MI	0	0	0	1	1
10	26	F	A	MI	0	0	0	1	1
11	26	F	A	MI	0	1	1	0	2
12	27	F	A	MI	0	1	0	0	1
13	27	F	A	MI	1	1	1	0	3
14	28	F	A	MI	0	1	1	1	3
15	29	F	A	MI	1	1	1	1	4
16	29	F	A	MI	0	1	1	0	2
17	30	F	A	MI	1	1	1	0	3
18	30	F	A	MI	0	0	0	0	0
19	31	F	A	MI	1	1	0	0	2
20	32	F	A	MI	1	1	1	0	3
21	32	F	A	MI	1	0	1	0	2
22	44	F	A	MI	0	1	0	0	1
23	46	F	A	MI	1	1	1	0	3
24	49	F	A	MI	1	1	1	0	3
25	60	F	A	MI	0	1	1	0	2
26	66	F	A	MI	0	1	1	0	2
					11	19	17	6	53

T-5

A= HOSTILIDAD POR TRANSPORTE

B= VULNERABILIDAD AL ESTRES

C: PERCEPCIÓN DEL ESTRÉS POR TRANSPORTE

D: HABILIDAD DE AFRONTAMIENTO AL ESTRÉS POR TRANSPORTE

ANEXO 3

MUJERES QUE TRABAJAN Y UTILIZAN MICROBUS									
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	TOTAL
1	16	F	T	MI	0	1	1	1	3
2	17	F	T	MI	0	1	0	0	1
3	18	F	T	MI	1	1	0	1	3
4	19	F	T	MI	0	1	1	0	2
5	23	F	T	MI	1	0	0	0	1
6	23	F	T	MI	0	1	1	0	2
7	25	F	T	MI	1	1	0	0	2
8	25	F	T	MI	0	0	0	0	0
9	26	F	T	MI	0	1	1	1	3
10	30	F	T	MI	0	0	0	1	1
11	30	F	T	MI	0	1	1	0	2
12	31	F	T	MI	0	1	0	0	1
13	33	F	T	MI	1	0	0	0	1
14	35	F	T	MI	0	1	1	0	2
15	38	F	T	MI	1	1	1	1	4
16	42	F	T	MI	0	0	0	0	0
17	42	F	T	MI	1	0	1	1	3
					6	11	8	6	

T-6

MUJERES ESTUDIANTES QUE UTILIZAN MICROBUS									
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	TOTAL
1	14	F	E	MI	0	0	0	0	0
2	15	F	E	MI	0	0	0	1	1
3	16	F	E	MI	0	0	0	0	0
4	17	F	E	MI	0	0	1	0	1
5	13	F	E	MI	1	0	0	1	2
6	18	F	E	MI	1	1	1	0	3
7	19	F	E	MI	0	0	0	0	0
8	19	F	E	MI	0	1	1	0	2
9	20	F	E	MI	1	1	1	0	3
10	20	F	E	MI	0	0	0	0	0
11	22	F	E	MI	1	1	1	1	4
12	25	F	E	MI	1	0	0	1	2
					5	4	5	4	

T-7

A= HOSTILIDAD POR TRANSPORTE

B= VULNERABILIDAD AL ESTRES

C= PERCEPCIÓN DE ESTRÉS POR TRANSPORTE

D=HABILIDAD DE AFRONTAMIENTO DE ESTRÉS POR TRANSPORTE

ANEXO 3

HOMBRES QUE TRABAJAN Y UTILIZAN MICROBUS									
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	A	B	C	D	TOTAL
1	15	M	T	MI	0	0	0	0	0
2	18	M	T	MI	1	1	1	0	3
3	19	M	T	MI	1	1	1	0	3
4	20	M	T	MI	1	1	1	1	4
5	20	M	T	MI	0	1	0	1	2
6	22	M	T	MI	0	0	0	0	0
7	23	M	T	MI	1	0	1	0	2
8	26	M	T	MI	0	1	1	0	2
9	27	M	T	MI	1	1	1	0	3
10	27	M	T	MI	0	1	0	0	1
11	28	M	T	MI	1	1	1	0	3
12	32	M	T	MI	0	1	0	0	1
13	32	M	T	MI	1	1	0	1	3
14	33	M	T	MI	1	1	1	0	3
15	34	M	T	MI	1	0	1	0	2
16	34	M	T	MI	0	1	1	1	3
17	35	M	T	MI	1	1	1	0	3
18	37	M	T	MI	1	1	0	1	3
19	40	M	T	MI	0	1	0	1	2
20	40	M	T	MI	0	0	0	0	0
21	41	M	T	MI	1	1	1	1	4
22	41	M	T	MI	1	1	1	0	3
23	49	M	T	MI	1	1	1	0	3
24	52	M	T	MI	1	1	1	0	3
25	53	M	T	MI	1	0	0	0	1
26	55	M	T	MI	1	0	0	1	2
27	56	M	T	MI	1	0	0	1	2
28	62	M	T	MI	1	1	1	1	4
29	65	M	T	MI	1	1	1	1	4
30	72	M	T	MI	1	0	0	1	2
					21	21	17	12	

T-8

CUADRO DE HOMBRES ESTUDIANTES QUE USAN MICROBUS									
N	EDAD	SEXO	OCUPACION	TRANSPOR	STILI	NER	CEP	BILIDAD	
1	14	M	E	MI	0	1	1	0	2
2	16	M	E	MI	1	1	1	0	3
3	17	M	E	MI	0	0	0	0	0
4	18	M	E	MI	1	1	0	0	2
5	21	M	E	MI	0	0	1	0	1
6	24	M	E	MI	1	1	0	1	3
7	26	M	E	MI	0	0	0	1	1
8	26	M	E	MI	1	1	1	0	3
9	26	M	E	MI	1	0	1	1	3
					5	5	5	3	

T-9

- 1.HOSTILIDAD AL TRANSPORTE
- 2.VULNERABILIDAD AL ESTRÉS POR TRANSPORTE
- 3.PERCEPCIÓN DEL ESTRÉS POR TRANSPORTE
- 4.HABILIDAD DE AFRONTAMIENTO AL ESTRÉS POR TRANSPORTE

ANEXO 3

CONCENTRADO GENERAL BINARIO DE RIESGO									
N	EDAD**	SEXO	OCUPACION	TRANS	A	B	C	D	TOTAL
1	140000FEM	F	E	M	0	0	0	0	0
2	140110MEM	M	T	M	0	1	1	0	2
3	150000MTM	M	T	M	0	0	0	0	0
4	150001FEM	F	E	M	0	0	0	1	1
5	160000FEM	F	E	M	0	0	0	0	0
6	160111FTM	F	T	M	0	1	1	1	3
7	161110MEM	M	E	M	1	1	1	0	3
8	170000MEM	M	E	M	0	0	0	0	0
9	170010FEM	F	E	M	0	0	1	0	1
10	170100FTM	F	T	M	0	1	0	0	1
11	181001FEM	F	E	M	1	0	0	1	2
12	181100MEM	M	E	M	1	1	0	0	2
13	181101FTM	F	T	M	1	1	0	1	3
14	181110FEM	F	E	M	1	1	1	0	3
15	181110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
16	190000FEM	F	E	M	0	0	0	0	0
17	190110FEM	F	E	M	0	1	1	0	2
18	190110FTM	F	T	M	0	1	1	0	2
19	191110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
20	200000FEM	F	E	M	0	0	0	0	0
21	200100FAM	F	A	M	0	1	0	0	1
22	200101MTM	M	T	M	0	1	0	1	2
23	201110FEM	F	E	M	1	1	1	0	3
24	201111MTM	M	T	M	1	1	1	1	4
25	210000FAM	F	A	M	0	0	0	0	0
26	210010MEM	M	E	M	0	0	1	0	1
27	211110FAM	F	A	M	1	1	1	0	3
28	220000MTM	F	E	M	0	0	0	0	0
29	220001MER	M	T	M	0	0	0	1	1
30	221111FAM	M	E	R	1	1	1	1	4
31	221111FEM	F	A	M	1	1	1	1	4
32	230110FAM	F	A	M	0	1	1	0	2
33	230110FAM	F	A	M	0	1	1	0	2
34	230110FTM	F	T	M	0	1	1	0	2
35	231000FTM	F	T	M	1	0	0	0	1
36	231010FAM	F	A	M	1	0	1	0	2
37	231010MTM	M	T	M	1	0	1	0	2
38	240001FAM	F	A	M	0	0	0	1	1
39	241101MEM	M	E	M	1	1	0	1	3
40	250000FTM	F	T	M	0	0	0	0	0
41	250001FAM	F	A	M	0	0	0	1	1
42	250001MTR	M	T	R	0	0	0	1	1
43	251001FEM	F	E	M	1	0	0	1	2
44	251100FTM	F	T	M	1	1	0	0	2
45	260001FAM	F	A	M	0	0	0	1	1
46	260001MEM	M	E	M	0	0	0	1	1
47	260110FAM	F	A	M	0	1	1	0	2
48	260110MTM	M	T	M	0	1	1	0	2
49	260111FTM	F	T	M	0	1	1	1	3
50	261011MEM	M	E	M	1	0	1	1	3

ANEXO 3

N	EDAD**	SEXO	OCUPACION	TRANS	A	B	C	D	TOTAL
51	261110MEM	M	E	M	1	1	1	0	3
52	270100FAM	F	A	M	0	1	0	0	1
53	270100MTM	M	T	M	0	1	0	0	1
54	271110FAM	F	A	M	1	1	1	0	3
55	271110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
56	280111FAM	F	A	M	0	1	1	1	3
57	281110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
58	281110MTT	M	T	T	1	1	1	0	3
59	290110FAM	F	A	M	0	1	1	0	2
60	291111FAM	F	A	M	1	1	1	1	4
61	300000FAM	F	A	M	0	0	0	0	0
62	300001FTM	F	T	M	0	0	0	1	1
63	300110FTM	F	T	M	0	1	1	0	2
64	301110FAM	F	A	M	1	1	1	0	3
65	310100FTM	F	T	M	0	1	0	0	1
66	311100FAM	F	A	M	1	1	0	0	2
67	320100MTM	M	T	M	0	1	0	0	1
68	321010FAM	F	A	M	1	0	1	0	2
69	321101MTM	M	T	M	1	1	0	1	3
70	321110FAM	F	A	M	1	1	1	0	3
71	331000FTM	F	T	M	1	0	0	0	1
72	331110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
73	340111MTM	M	T	M	0	1	1	1	3
74	341010MTM	M	T	M	1	0	1	0	2
75	350101FTT	F	T	T	0	1	0	1	2
76	350110FTM	F	T	M	0	1	1	0	2
77	351110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
78	371101MTM	M	T	M	1	1	0	1	3
79	380001MTR	M	T	R	0	0	0	1	1
80	381111FTM	F	T	M	1	1	1	1	4
81	400000MTM	M	T	M	0	0	0	0	0
82	400001FAR	F	A	R	0	0	0	1	1
83	400101MTM	M	T	M	0	1	0	1	2
84	411110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
85	411111MTM	M	T	M	1	1	1	1	4
86	420000FTM	F	T	M	0	0	0	0	0
87	421011FTM	F	T	M	1	0	1	1	3
88	440100FAM	F	A	M	0	1	0	0	1
89	461110FAM	F	A	M	1	1	1	0	3
90	491110FAM	F	A	M	1	1	1	0	3
91	491110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
92	521110MTM	M	T	M	1	1	1	0	3
93	531000MTM	M	T	M	1	0	0	0	1
94	551001MTM	M	T	M	1	0	0	1	2
95	561001MTM	M	T	M	1	0	0	1	2
96	600110FAM	F	A	M	0	1	1	0	2
97	621111MTM	M	T	M	1	1	1	1	4
98	651111MTM	M	T	M	1	1	1	1	4
99	660110FAM	F	A	M	0	1	1	0	2
100	721001MTM	M	T	M	1	0	0	1	2
					30	36	29	18	113

ANEXO 3

CATEGORIZACION BINARIA DE RIESGO				
BAJO RIESG	M.RIESGO	RIESGOSO	MUY RIESGOSO	
140000FEM	160111FTM	170100FTM	161110MEM	
150000MTM	181001FEM	140110MEM	181100MEM	
150001FEM	200101MTM	181101FTM	181110FEM	
160000FEM	251001FEM	190110FEM	181110MTM	
170000MEM	260111FTM	190110FTM	191110MTM	
170010FEM	261011MEM	200100FAM	201110FEM	
190000FEM	280111FAM	201111MTM	211110FAM	
200000FEM	340111MTM	221111FAM	251100FTM	
210000FAM	350101FTT	221111FEM	261110MEM	
210010MEM	400101MTM	230110FAM	271110FAM	
220000MTM	421011FTM	230110FAM	271110MTM	
220001MER	551001MTM	230110FTM	281110MTM	
240001FAM	561001MTM	231000FTM	281110MTT	
250000FTM	721001MTM	231010FAM	301110FAM	
250001FAM		231010MTM	311100FAM	
250001MTR		241101MEM	321110FAM	
260001FAM		260110FAM	331110MTM	
260001MEM		260110MTM	351110MTM	
300000FAM		270100FAM	411110MTM	
300001FTM		270100MTM	461110FAM	
380001MTR		290110FAM	461110FAM	
400000MTM		291111FAM	491110MTM	
400001FAR		300110FTM	521110MTM	
420000FTM		310100FTM		
		320100MTM		
		321010FAM		
		321101MTM		
		331000FTM		
		341010MTM		
		350110FTM		
		371101MTM		
		381111FTM		
		411111MTM		
		440100FAM		
		531000MTM		
		600110FAM		
		621111MTM		
		651111MTM		
		660110FAM		
24	14	39	23	100