

Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la *combi*

Social interaction and public transportation: Erving Goffman in the *combi*

Jesús Janacua Benites¹ y Raúl Ernesto García Rodríguez²

¹ Licenciado en Psicología por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

² Doctor en Psicología Social Por la Universidad Autónoma de Barcelona

jjanacua@hotmail.com, raulgarciar@gmail.com

Resumen. La interacción social, ese intercambio de expresividades, de símbolos, de miradas, de significados compartidos, de gesticulaciones sobreentendidas, de palabras y de actos rebosantes de correspondencia mutua, ocurre siempre en un marco determinado. En este sentido, el espacio sostiene y da forma a la interacción social. Así, más que un entendimiento individual sobre la interacción social ocurrida en un espacio determinado, el intercambio de expresividades está condicionado y estructurado por el espacio mismo, éste aporta las pautas interactivas que han de desarrollarse, al tiempo que el sentido del espacio es entendido, es creado y recreado por las prácticas cotidianas de los que lo habitan. En este artículo abordamos la interacción social ocurrida en el transporte público *combi* de la ciudad de Morelia, con sus particularidades y la forma en que se estructura la interacción y, junto con ella, a través de ella, los usuarios y la *combi*.

Palabras clave. Interacción social; cara a cara; desatención cortés; estructura social; *combi*.

Abstract. The social interaction, the exchange of expressiveness, of symbols, of glances shared meanings of gestures on understood, words and acts full of mutual correspondence, always occurs in a particular framework. In this sense, the space supports and shapes the social interaction. Thus, rather than one individual understanding of social interaction occurring in a given space, the exchange of expressivity, is conditioned and structured by space itself. While the sense of space is understood, is created and recreated by the daily practices of those who inhabit it. In this paper we address the social interaction occurring in public transport *combi* Morelia with its peculiarities and the way they structure and interaction with it, through it, the users and the *combi*.

Keywords. Social interaction; face to face; courteous inattention; social structure; *combi*.

Introducción

Nuestras actividades cotidianas, aquello que cabalmente hacemos todos los días, se presentan en una condición de otredad, es decir, siempre a partir de la condición de ser seres sociales. Así, en nuestras actividades cotidianas nos presentamos ante los otros y los otros se presentan ante nosotros en distintos escenarios, cada uno con una particular interacción social que supone un entendimiento mutuo a través de un intercambio de subjetividades.

La *combi*, el medio de transporte quizá más utilizado –o por lo menos, el más singular- por los habitantes de la ciudad de Morelia, representa un escenario de interacción única puesto que la interacción que ocurre ahí, es una interacción efímera que, sin embargo, mantiene ciertas características que son “constantes”, si se puede decir de esta manera, con respecto a otros escenarios. Así, la efímera interacción en este espacio constituye, a nuestro modo de ver, un escenario donde se presentan características interactivas que se comparten con otros escenarios, pero que, sin embargo, mantiene las propias. En este sentido, el objetivo de este artículo es presentar algunos de los elementos a partir de los cuales se estructura la interacción social durante el viaje en la *combi*. Elementos que retomamos a partir de un trabajo anterior donde proponemos que la interacción en la *combi* se estructura como una

“puesta en escena” en la cual los participantes actúan de tal forma que mantienen el orden de la interacción (Jesús Janacua, 2012).

Estudiar la manera en que se estructura la interacción social cotidiana no tiene más sentido que ver la forma en que el contacto cotidiano que mantenemos con los otros en escenarios sociales nos estructura a nosotros mismos, al tiempo que lo hace con nuestro interlocutor. Dialéctica creadora. Anthony Giddens (2006) menciona que la vida cotidiana, con sus constantes interacciones, estructura y conforma lo que hacemos –nosotros añadiríamos que también estructura y conforma lo que somos–. En resumen, estudiar la interacción social cotidiana es estudiar nuestra faceta más relevante: la interacción social cara a cara, aquella que llevamos a cabo de manera ordinaria y que constituye el grueso de la socialidad. Por esta razón, definimos nuestro trabajo como un acercamiento *socio-psico-social* al tema de la interacción social. Para tal efecto, retomaremos el concepto de “interacción”, así como el de “desatención cortés” propuesto por Erving Goffman (1997).

El presente trabajo no pretende ser un reporte de investigación empírica, sino una nueva interpretación de las conclusiones a las que llegamos en un trabajo anterior. Con todo, la investigación empírica sobre la que fundamentamos el trabajo, retoma la perspectiva dramática de Erving Goffman para abordar el estudio de la interacción social, así, nuestras interpretaciones están basadas en los conceptos goffmanianos sin que hasta el momento nos haya parecido necesario ni prudente compararlos con teorías posteriores a la propuesta por Erving Goffman. El lector, no obstante, no está exento de poder realizar tal ejercicio que, sin duda, enriquecerá el conocimiento del tema posteriormente.

De lo cotidiano

Lo que intentamos aquí es un abordaje sincrónico a la vida cotidiana donde la interacción social en la combi ocurre. La vida cotidiana de los habitantes de Morelia está sumamente marcada por esos vehículos multicolores enumerados que trazan las rutas de la ciudad y que, por esto mismo, tal vez pueda decirse que constituyen una característica, si bien no identitaria de la ciudad, sí un rasgo del transporte de la ciudad.

La combi es un vehículo que se origina como una transformación que, por orden de Adolf Hitler, ordena a Ferdinand Porsche diseñar al automóvil alemán *Volkswagen* bajo características de bajo costo y alto rendimiento. Sin embargo, durante este periodo estalla el episodio armado de la Segunda Guerra Mundial, y el auto se deja de lado para centrarse en la producción de vehículos militares. Después de 1945, cuando la guerra termina, se vuelven a armar vehículos civiles y con ello se continúa el proyecto del nuevo *Volkswagen*.

Diseñado originalmente con diez asientos colocados de manera transversal, la vagoneta o combi (como se la conoce comúnmente en México), ha sido objeto de modificaciones que, al uso, permiten a los conductores transportar desde comestibles hasta herramientas, semillas, animales y personas. Como transporte público, sin embargo, está catalogado

como un vehículo no apto, puesto que sus medidas no son las adecuadas (de altura, la combi mide 1'90 metros desde el piso al toldo, aproximadamente, y de ancho, 1'70 metros, con una longitud aproximada de 4'10 metros). No obstante, la angostura de las calles céntricas de la ciudad colonial de Morelia no permite que otro tipo de transporte público sea introducido¹. Con esto, los conductores, con el afán de obtener más ganancia durante la ruta –que es el trayecto de la combi de un punto a otro de la ciudad– “suben” más pasaje de los que la combi está diseñada para transportar, pues la combi tiene una capacidad de carga de 760 kilogramos.

Así, es bajo esta caracterización del hacinamiento del pasaje en un espacio relativamente reducido, y del tráfico que supone la planeación colonial de las calles céntricas de la ciudad, que el pasaje sortea su día a día. Con todo, el pasajero no es ajeno a las “inadecuadas” características de la combi como medio de transporte. Sin embargo, la necesidad del transporte lo lleva a tener que adaptarse a tales condiciones sin objetar. Con esto, el pasajero necesita apropiarse de las reglas del uso y de la interacción en la combi. Por lo tanto, podemos decir, en un arrebato de seguridad metodológica, que el ser “abuzado” (término que en jerga local significa lúcido, enterado, despierto) en el uso de las combis de la ciudad de Morelia, constituye uno de los signos de la ciudadanía moreliana. Ser moreliano significa saber usar las combis, se es “miembro”, según la terminología empleada por Harold Garfinkel (2006), sólo cuando tenemos acceso y sabemos usar los métodos empleados por los miembros de una comunidad.

Viajamos de un lugar a otro de la ciudad en combis, y al hacerlo, nos vemos enfrentados con “los otros”. La vida cotidiana es un compartir el espacio y el tiempo, es –como dicen Peter Berger y Thomas Luckmann (2001)– un mundo intersubjetivo, aquello que comparto con los otros. Es, por lo tanto, el punto de encuentro entre significados: mis significados y los significados de los otros. El mundo de la vida cotidiana –dicen– es lo más real que se nos presenta en la inmediatez. Sabemos que en el mundo de los sueños estamos solos, pero el mundo de la vida cotidiana es lo más real que se nos presenta, y a partir del cual podemos compartir significados.

En este sentido, consideramos que la vida cotidiana, lejos de presentarse como una realidad terminada y dada por contado, es, al contrario, una constante producción social. Y es precisamente mediante la interacción social que se la crea, al mismo tiempo que la vida cotidiana contiene el germen del que habrá de producirse la interacción social –¿de qué hablamos cuando hablamos, sino de cosas de la vida cotidiana?–. La vida cotidiana, mencionamos arriba, se define como un compartir el espacio y el tiempo. En tanto espacio, se define porque “*mi zona de manipulación se intercepta con la de otros*” (Berger y Luckman, 2001, p. 41), sé que comparto el espacio con otros, sé que al abordar la combi habrá otros cuya presencia estructurará mi comportamiento de tal manera que, más que comportamiento, será actuación: el comportamiento relajado de los más expertos usuarios

¹ Al respecto, podemos decir que, aunado al tipo de construcción de las calles céntricas de la ciudad de Morelia, se suma la indiferencia con que las autoridades han abordado el fenómeno de la planeación del crecimiento de la ciudad. La falta de diseño y mejora de las construcciones viales ha ocasionado que el centro histórico de la ciudad se ahogue en un tráfico que ha hecho imposible cambiar la modalidad de transporte.

de combis es, en sí, la actuación perfecta del pasajero perfecto. Si pudiéramos determinar la alteridad en función del contacto de unos cuerpos con otros, la combi nos proporcionaría el ejemplo más notable, sobre todo a esas horas llamadas “pico”, cuando los cuerpos, apretujados entre sí, toman conciencia a partir del cuerpo del otro.

En tanto temporalidad, la vida cotidiana nos persigue constantemente: la idea del tiempo ejerce una influencia notable en nuestras vidas y en nuestras rutinas, mis actividades se interceptan con las de los otros, y al hacerlo estructuran mis propias actividades y, por lo tanto, mi vida. En un sentido más antropológico, sé que voy a morir, y este saber estructura mi vida y el sentido que ésta tiene para mí. La interacción en la combi, como en cualquier otro espacio, mantiene unas “pautas temporales de conducta”, sé que tengo que saludar en determinado tiempo y que, al no hacerlo en tal tiempo, será “imprudente” hacerlo a destiempo.

En suma, la vida cotidiana es el punto de encuentro entre las personas –usuarios de combis– cuyas subjetividades permiten la creación y recreación de significados sociales. Usar la combi, viajar en combi, es de lo más cotidiano en Morelia.

La combi: el lugar de los sobreentendidos o el no-lugar de los anónimos

Marc Augé, antropólogo francés, propone una “antropología de la sobremodernidad”, desde la cual describe los no lugares como los espacios del anonimato en contraposición a los lugares antropológicos. Para Augé (2008), los lugares se definen a partir de ser lugares de identidad, de ser lugares relacionales e históricos. Del mismo modo, los no lugares se caracterizan en función de que no se presentan como lugares de identidad, ni como relacionales, ni como históricos. Son no-lugares desde lo ahistórico, desde la falta de historia del lugar, y por lo tanto, desde la falta del relato –palabra– del lugar.

Para este antropólogo, la modernidad se presenta plagada de lugares, en tanto que una de las características de la sobremodernidad es que parece estar asolada de no-lugares. Por otro lado, Augé menciona que el lugar *“se cumple por la palabra, el intercambio alusivo de algunas palabras de pasada, en la connivencia y la intimidad cómplice de los hablantes”* (2008, p. 83). Cuestión que deja en claro que esta característica se cumple plenamente en la combi, es decir, en la combi, los sobreentendidos de algunas “palabras de pasada” es incuestionable, la palabra se hace en la combi y ésta hace a la combi. Así, podemos encontrar en el “lenguaje combi”, o el bagaje lingüístico que se utiliza para hacer alusión a la combi, el ejemplo de la palabra y el relato, por lo tanto, la historia y la identidad en la combi como un lugar.

¿Por qué habría la tentación de designar a la *combi* como un no-lugar? Marc Augé propone que los no-lugares se caracterizan por el movimiento, y son ejemplos de éstos los aeropuertos, los grandes andenes de metro, los aviones, los vehículos, los grandes sistemas de transporte colectivo y las tiendas de autoservicio o supermercados, en tanto

carentes de significado, de simbolismos, de historia, de relato, son no-lugares desde el movimiento, y es este movimiento el que los hace carentes de significado y de historia, puesto que las personas –usuarios– que circulan por esos no-lugares, no los habitan, y al no habitarlos, no los “simbolizan”. Son no-lugares desde el movimiento; son no-lugares, por lo tanto, desde la inhabitabilidad que les caracteriza.

La combi, en tanto que medio de transporte, carece de las dimensiones que parecen caracterizar a los no-lugares. Por otro lado, la cercanía entre los pasajeros, expresada mediante el característico saludo –palabra, relato, historia–, elimina el anonimato que prevalece en la interacción que ocurre en los sistemas de transporte colectivo masivos, como el metro o los aviones. Con base en estas reflexiones, podemos proponer la combi como un lugar. Sin embargo, Augé reconoce que, refiriéndose a los lugares y los no-lugares, *“el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente”* (2008, p. 84). Ciertamente, estamos de acuerdo en esta cuestión con el antropólogo porque, si bien proponemos la combi como un lugar, puesto que para los usuarios, generalmente miembros de la ciudad de Morelia, ésta tiene un significado social importante, para los extranjeros que la utilicen carecerá en mayor grado de significado, de simbolismo. No obstante, no podemos aseverar del todo que un espacio carezca de sentido, de significado, aún cuando sea un gran no-lugar, como un avión o un andén del metro; será, tal vez, un lugar con un significado cualitativamente menor en comparación con otros lugares, pero no carecerá del todo de significado.

A partir de estas consideraciones, creemos que la combi posee características que la definen como un lugar, puesto que la palabra mediatiza la interacción que ocurre en ella, y esto le otorga el carácter histórico del lugar, al tiempo que elimina el anonimato de los pasajeros entre sí. Quizá desde el lenguaje podamos hacer nosotros una distinción más. La combi es lugar en tanto que los pasajeros la “habitan” y la bautizan –*chombi*–, a diferencia de los no-lugares, que, por ejemplo, no tienen pasajeros, sino usuarios que hacen uso del espacio, consumen el espacio, en tanto que los pasajeros, mediante las prácticas verbales, gesticulares, simbólicas, construyen el espacio, construyen la historia del espacio, y por lo tanto, del lugar. Sin embargo, creemos, al igual que Marc Augé, que la combi no es del todo ajena a la idea de no-lugar. En este sentido, no es que el espacio –la combi– sea un no-lugar por sí mismo, sino a partir del contexto en el que está inmersa, es decir, la ciudad. La ciudad, en tanto espacio de grandes proporciones, proporciona a los pasajeros de la combi cierto grado de anonimato, característico de los no-lugares. A partir de esto, la interacción en la combi, como lugar, se matiza, de manera cualitativamente distinta que en los no-lugares.

Con todo, la caracterización de la combi como un lugar desde lo escrito por Marc Augé, coadyuva en la comprensión de cómo el espacio –entendido no solo como el medio de transporte en sí, sino como el contexto u entorno en el que éste se inserta, es decir, la ciudad– estructura la forma de la interacción entre los miembros de una sociedad determinada.

La interacción en la combi o “la retórica de sobre-entendidos”

Cuando hablamos de interacción, puede uno entender muchas cosas, y por lo mismo, no entender nada. ¿Qué entendemos cuando hablamos de interacción? La palabra “interacción” se define como “*acción recíproca*” (Nicola Abbagnano, 1985 p. 695), definición que supone la acción de dos o más elementos que entran en contacto el uno con el otro. Sin embargo, este “uno con el otro” no nos saca de gran apuro, puesto que se puede hablar de muchos “unos con los otros”. En realidad, aquí nos referimos a las personas, particularmente, a esos singulares entes ciudadanos que se ven obligados a utilizar –ya sea por falta de automóvil propio, por afinidades y conciencia ecológica o por el mero gusto romántico de viajar en ella– la combi como medio de transporte.

Retomamos, pues, para este trabajo la definición de interacción social que Erving Goffman (1997, p. 27) propone: “*la interacción cara a cara, puede ser definida, en términos generales, como la influencia recíproca de un individuo sobre las acciones de otro cuando se encuentran ambos en presencia física inmediata*”. Así, hacinados algunas veces, relajados o solitarios, otras, estos pasajeros se ven fácticamente enfrentados con otros pasajeros, y aquí es donde ocurren cosas interesantes.

Hacer la parada o “definir la situación”

Hacer la parada o no, quizá no tenga más dificultad que levantar la mano a tiempo y con un buen motivo. Si se decide no levantar la mano, entonces se tendrá que contentar con caminar un buen tramo, lo cual no es malo, sobre todo si se hace con un buen reproductor de música. Pero si se decide levantar la mano –que es como se le hace la parada a la combi–, entonces un mundo intersubjetivo se abre detrás de la puerta corrediza que el chófer, omnipotente desde su asiento, acciona con una palanquita hábilmente oculta.

Desde el momento en que la puerta corrediza automáticamente se abre, contamos con un tiempo, un tanto difícil de determinar, para subir a la combi. Si titubeamos un poco, corremos el riesgo de perder la combi o en todo caso ganar un buen portazo a media cabeza, y eso no es socialmente grato delante de todos los pasajeros. Esto, ganar el portazo o perder la combi, constituye un ejemplo notable de lo que Goffman (1997) denomina “comprometer la actuación”. Goffman equipara toda situación social con una puesta en escena, y en este sentido, toda situación social tiene un guion que debe seguirse tal cual. Si alguno de los actores hace o dice algo que no está dentro del guion, la actuación se compromete, y con ello la interacción va por otro cauce que no es el que “debería ser”.

Este concepto de guión al que nos hemos referido, está estrechamente relacionado con el concepto de “definir la situación” de Erving Goffman, quien lo entiende como “*responder a la pregunta (explícita o no) sobre qué está sucediendo; significa establecer los límites del comportamiento apropiado, el marco que distingue el episodio... Significa, en resumen, identificar cooperativamente una cierta estructura de interacciones, expresiones,*

comportamientos, expectativas, valores, como adecuados a los sujetos en aquel momento” (Goffman, citado por Mauro Wolf, 2000, p. 35). De esta manera, se entiende que definir la situación es definir el guión de los actores, y por lo tanto, del devenir y conclusión del conjunto de la actuación. Así pues, la definición de la situación en la combi parece no tener mayor problema: uno sólo quiere llegar a su destino sin más imprevistos y actividades que sentarse y disfrutar del viaje. No están dentro de esta definición altercados con los pasajeros, asaltos, accidentes o reclamos verbales, situaciones que son una posibilidad, pero no eventos esperados dentro de la interacción social en la combi.

Supongamos que hemos logrado subir airoso a la combi. No todo está dicho, porque inmediatamente que lo hacemos hay una “obligación” que se nos impone y no es (sólo) la de pagar el pasaje: es saludar. A diferencia de lo que ocurre en otros lugares, en Morelia se tiene la costumbre, amable, de saludar verbalmente a los que están dentro de la combi. Generalmente, este saludo es de la manera “buenas tardes”, a lo cual suelen responder los usuarios de la combi con otro “buenas tardes”. Sin embargo, durante ciertos momentos del día –y sólo algunas veces–, ocurre que no siempre se saluda, y si se saluda, no siempre es respondido el saludo. Aunque no podemos hacer una generalización completa, sí podemos decir que esto suele ocurrir en las “horas pico”, es decir, cuando hay una afluencia mayor tanto de tráfico automovilístico como de pasajeros: temprano, a las ocho de la mañana, a mediodía, entre dos y tres de la tarde, y en la noche, pasadas las ocho. Esto suele ser por causas laborales o escolares.

El saludo toma el carácter de un ritual de puntuación, como lo definen Marc y Piccard (1992), es decir, un ritual a partir del cual se anuncia la llegada de un nuevo integrante al grupo. En este caso, es la llegada de un nuevo actor al escenario. Mencionamos aquí que estos tres conceptos que hemos venido desarrollando hasta el momento –guion, definir la situación, ritual de puntuación–, coadyuvan a que el desarrollo de la interacción se lleve a cabo de la manera “más adecuada”.

A partir de que se ha establecido la definición de la situación, en la que existe ahora una “seguridad psicológica” en los pasajeros acerca de lo que acontecerá en el resto de la interacción, sobreviene otro momento: el de mantener la interacción. Es decir, una vez que es establecido el orden de la interacción o el guión de la misma, los actores deben trabajar en mantenerla, y para tal fin, ocurre en la combi una dinámica que Goffman (1997) denomina como “desatención cortés”.

La desatención cortés

Propuesto por Erving Goffman, el concepto de desatención cortés constituye un elemento que mantiene el orden de la interacción social en la combi. Es decir, la interacción en la combi no debería pasar de subirnos, pagar, saludar, sentarnos, hacer como que no existimos de manera “cortés”, tocar el timbre o pedir la parada, y bajarnos. Toda la interacción se estructura a partir de estas premisas, y como centro constituyente para

llevarlo a cabo está la desatención cortes. La desatención cortes se define como la manera en que los pasajeros tratan de prestarse la menor atención posible entre ellos, lo cual no significa que no sean corteses y amables entre ellos: prestarse desatención cortes es darse el espacio para llevar el viaje sin sentirse observados, “es mirarse, pero sin observarse”.

Por esta razón en la combi “no es permitido” observar a alguien por mucho tiempo, y cuando se hace, se corre el riesgo de que esta acción se tome por agresión, por invasión de espacio o por una insensatez, lo cual también transgrede el orden de la interacción, puesto que desvirtúa el guion que sigue como actuación. Atentar contra la desatención cortes es transgredir la interacción social, el curso que habrá de seguir ésta. Sin embargo, parece ser que a lo largo del viaje en la combi, hay ciertos momentos en los que está permitido observar a los pasajeros sin que esto nos convierta en transgresores: el momento en que subimos a la combi y el momento en que bajamos.

Cuando subimos a la combi, cuando estamos en los escaloncillos tomados todavía del improvisado pasamanos, necesitamos –por seguridad– revisar si hay algún lugar desocupado en el cual podamos sentarnos. Aquí se abre el permiso para observar de paso quién está en la combi; así, por ejemplo, es común que en este momento viejos conocidos o amigos se saluden, se reconozcan y entablen, probablemente, una charla. Es también, como puede verse, el momento oportuno de que los pasajeros que ya están a bordo vean quién sube a la combi.

El otro momento en que la atención es permitida ocurre cuando uno baja. Después de accionar el timbre –que, por otro lado, parece inútil, dadas las pequeñas dimensiones de la combi– o de pedir de manera verbal la bajada, se abre un espacio donde es permitido ver, observar quién baja. Podría decirse que es el momento de miradas bochornosas, malpensadas y hasta inquisidoras.

Fuera de estos dos momentos –el momento de subir y el de bajar de la combi–, la atención es permitida en un tiempo muy reducido, esta atención ocurre siempre bajo la forma de miradas furtivas, acechantes, de bajo perfil, de reojo. Nunca de manera directa.

Ocurre que, cuando la combi no está demasiado llena de cuerpos, cuando hay espacio suficiente para que cada pasajero haga su viaje lo más anónimo y placentero posible, la desatención cortes parece ser asunto arreglado. Para esto, los asientos de la parte trasera de la combi y el asiento delantero del copiloto, son altamente codiciados por los pasajeros, pues representan la oportunidad de mirar al exterior de la combi, y así, el viaje puede convertirse incluso en un viaje de distracción y relajación.

Otras veces, en las horas pico, cuando la combi está rebosante de cuerpos apretujados, la desatención cortes se vuelve más complicada. Los reducidos espacios de la combi no permiten que los pasajeros se ignoren amablemente entre sí. Son las horas en que incluso pueden desarrollarse reyertas entre los pasajeros, atentando contra el orden de la interacción. No obstante, cuando esta parece ser la situación, los pasajeros desvían su atención hacia el suelo, hacia el techo, o bien buscan un resquicio de ventana entre los

pasajeros donde puedan ir “viendo sin ver”. También ocurre que los celulares se convierten en artefactos salvadores, pues muchos pasajeros los utilizan para distraer su atención durante los viajes, escuchando música o tecleando –o haciendo como que teclean–.

Los recursos seguros o los mecanismos de reparación de la interacción

Si es que el orden de la interacción cara a cara en la combi se ve amenazada por uno de los acontecimientos no previstos –es decir, los altercados, los accidentes, los atropellos, los reclamos verbales–, los actores emplean una serie de sortilegios o técnicas eficaces para recomponerla y redirigirla sobre su cauce, sobre su guion, esto es: los recursos seguros de la interacción. Porque, según parece, podemos estar en un acuerdo con Goffman (1991, p. 97): “*En general, podemos confiar en que la gente hará una cosa: hará todo lo posible por evitar una «escena»*”. Así, en la combi, los pasajeros parecen recurrir a dos tipos de recursos seguros propuestos por Goffman (1991): a) palique o *small talk*, y b) la definición no seria de la situación.

En cuanto a lo que Goffman denomina palique o *small talk*, entendemos que son todas las acciones que “llenar” los aparentes vacíos en la interacción. Así, en la combi es muy común que el palique se muestre bajo la forma de comentarios que tienen que ver con el clima, con la hora, con los niños, con los acontecimientos políticos del momento o con un acontecimiento social particular digno de hablarse. Este recurso de la interacción es particularmente usado en la combi como recurso reparador, o incluso puede que sea parte de la estrategia para mantener el orden de la interacción. Dos o tres preguntas superficiales sobre el clima o el acontecer político nacional no están mal para platicar un rato; sin embargo, puede volverse agresión si se pregunta más de lo debido.

La definición no seria de la situación como recurso seguro de la interacción es, tal como la define Goffman (1991), un recurso utilizado para reparar el orden de la interacción, una vez que éste ha sido alterado. Sucede que muchas veces en la combi, como ya mencionamos antes, ocurren acciones no deseadas, no planeadas dentro del orden de la interacción, como algún golpe accidental entre los pasajeros. Aquí, suele ser muy utilizado este mecanismo para aligerar la molestia causada tanto al ofendido como a los presentes, es decir, se “hace creer que no fue para tanto” y que no vale la pena poner tanta atención en tal accidente: el sonrojo, síntoma de la alteración del orden de la interacción provocado por el accidente, es así evitado.

Conclusiones

Nos movemos irremediabilmente con otros. Esta situación nos lleva a comportarnos de manera diversa según el tiempo y el lugar en el que nos encontramos. Goffman (1997) lo denomina perspectiva dramática de la interacción social. En cada uno de los escenarios en

los que desarrollamos nuestras actividades cotidianas, ponemos en marcha una serie de artilugios dramáticos y escenificaciones que coadyuvan a que nuestro comportamiento con y ante los demás, y con nosotros mismos, sea congruente con lo que queremos representar y con lo que queremos que los otros crean de nosotros. Esto no significa que la persona sea hipócrita en la vida social aparentando lo que no es. La persona, en cada escenario, en cada actuación, en cada interacción presenta lo único que es: ella misma.

De esta manera, creemos que el elemento a partir del cual se mantiene el orden de la interacción social en la combi, y alrededor del cual los interactuantes van a regular sus actos, es el elemento llamado “desatención cortés”. A partir de esta consideración, creemos que no solamente en la combi, sino en la mayoría de los escenarios donde la interacción social se presenta efímera, como en los aviones, en los centros comerciales, en las salas de espera, en las filas de los bancos, la desatención cortés es el elemento interactivo a partir del cual la interacción social se estructura.

Referencias

- Abbagnano, Nicola (1985). *Diccionario de filosofía*. México, D.C.: Fondo de Cultura Económica. (Orig., 1961)
- Augé, Marc (2008). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa. (Orig., 1992)
- Berger, Peter y Luckman, Thomas (2001). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu. (Orig., 1966)
- Garfinkel, Harold (2006). *Estudios en etnometodología*. Barcelona: Anthropos. (Orig., 1968)
- Giddens, Anthony (2006). *Sociología*. Madrid: Alianza. (Orig., 1991)
- Goffman, Erving (1991). *Los recursos seguros*. En Yves Winkin (Comp.), *Los momentos y sus hombres*. Barcelona: Paidós. (Orig., 1953)
- Goffman, Erving (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu. (Orig., 1959)
- Janacua, Jesús (2012). *La interacción cara a cara en el transporte público combi: ritual y actuación*. (Tesis inédita de Licenciatura). Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, Michoacán, México.
- Wolf, Mauro (2000). *Sociologías de la vida cotidiana*. Madrid: Cátedra. (Orig., 1979)

Historia editorial

Recibido: 10/10/2012

Aceptado: 5/04/2013

Publicado: 8/05/2013

Formato de citación

Janacua, Jesús y García Rodríguez, Raúl Ernesto (2013). Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la *combi*. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 3(1), 144-154. Disponible en http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/janacua_garcia



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de Reconocimiento 3.0 España de Creative Commons. Puede copiarlos, distribuirlos, comunicarlos públicamente, hacer obras derivadas y usos comerciales siempre que reconozca los créditos de las obras (autoría, nombre de la revista, institución editora) de la manera especificada por los autores o por la revista. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/es/deed.es>

Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a copyright.

Para usos de los contenidos no previstos en estas normas de publicación es necesario contactar directamente con el editor de la revista.