

TRABAJO PRÁCTICO FINAL

CÁTEDRA AGUSTÍN SALVIA

ALUMNOS:

-MÁRSICO, ANA LAURA

-SUÁREZ, IGNACIO

**“TÉCNICAS CORPORALES Y AGENCIAMIENTO DE
SIGNOS DE SUFRIMIENTO EN EL FERROCARRIL
GENERAL URQUIZA”**

SEGUNDO CUATRIMESTRE 2013

ÍNDICE

Introducción.....	Página 3
Primer segmento: Teoría.....	Página 3
-Marco teórico.....	Página 3
-Antecedentes empíricos.....	Página 6
-Hipótesis de la investigación.....	Página 6
-Metodología de investigación.....	Página 7
-Operacionalización de los conceptos.....	Página 8
Segundo segmento: Empiria.....	Página 10
-Encuesta.....	Página 10
-Análisis de datos.....	Página 13
• I: Características socio-demográficas.....	Página 13
• II: Características introductorias.....	Página 16
• III: Relación entre características de encuestados.....	Página 17
• IV: Actitud de encuestados frente a características de agente.....	Página 21
Conclusión.....	Página 30
Bibliografía.....	Página 32

INTRODUCCIÓN

El tema a tratar en la presente investigación será principalmente la recepción, por parte de los pasajeros, de los distintos agenciamientos de signos de sufrimiento en los medios de transporte públicos. Se observarán las distintas reacciones de los individuos frente a cada postura adoptada por los agentes en este contexto, buscando así establecer relaciones.

Las preguntas de investigación que se busca responder son: en el transporte público (particularmente el tren), ¿Qué relación hay entre los modos de agenciamiento y las respuestas de la gente? ¿A qué responden las variaciones en las respuestas? ¿Qué distingue a los actuales modos de agenciamiento de signos de sufrimiento de los anteriores? En caso de que así sea, ¿Por qué los pasajeros tienden a reaccionar de la misma manera frente a determinados agentes?

El objetivo es describir los distintos tipos de “agenciamiento de signos de sufrimiento” que se dan en el ferrocarril General Urquiza en la actualidad y explorar la relación entre estas distintas posturas y su respuesta expresada en la forma institucionalizada de retribuir los signos de sufrimiento (limosna); También se buscará observar las distintas posturas proxémicas y quinésicas de los “agentes de signos”, así como otras formas estudiadas de comunicación no verbal.

Este trabajo resulta útil para poder observar la puesta en práctica de ciertos conceptos como “agenciamiento de signos de sufrimiento” o “técnicas corporales”, en un marco de relación comunicacional.

PRIMER SEGMENTO: TEORÍA

MARCO TEÓRICO

En el marco teórico de este trabajo se observará una permanente relación (se podría decir “un diálogo”) entre conceptos antropológicos y del campo de estudio comunicacional. La finalidad de este diálogo es no sólo enriquecer la teoría empleada, sino que también (una vez analizados los resultados del análisis de campo) obtener conclusiones constituidas por ideas que vinculen ambas áreas de estudio social.

Para empezar, un concepto fundamental a usar en la investigación será el “agenciamiento de signos de sufrimiento”, definido por Juan Pablo Matta como la acción de dar lastima. Esta idea será tomada como punto de partida para realizar una categorización de la misma, en la que se detallen los distintos modos posibles de llevar a cabo la acción, en el contexto público del ferrocarril Urquiza. Este agenciamiento, práctica de dar lástima a cambio de una retribución, se ve claramente atravesado por el concepto de Marcel Mauss de “técnicas corporales”, definidas como “las maneras en que los hombres, en cada sociedad, saben servirse de sus cuerpos de un modo tradicional”. La efectividad del agente en su búsqueda de limosna¹ depende exclusivamente de la eficacia de su técnica corporal. Aquí entrarán en juego aspectos de la comunicación no verbal. Siendo un área de estudios relativamente nueva, nos limitaremos a ciertos aspectos fundamentales de este tipo de comunicación. Las palabras de Flora Davis sirven aquí para ilustrar la relación entre comunicación verbal y no verbal:

¹ Se retoma aquí el concepto que utiliza Matta de limosna, entendido como “la forma institucionalizada de retribuir el sufrimiento”

“(…) la parte de un mensaje que resulta visible es por lo menos tan importante como la parte oral. (…) la comunicación no-verbal es más que un simple sistema de señales emocionales y [en realidad] no [puede] separarse de la comunicación verbal. Ambos sistemas están estrechamente vinculados entre sí, ya que cuando dos seres humanos se encuentran cara a cara se comunican simultáneamente en varios niveles, consciente o inconscientemente, y emplean para ello todos los sentidos: la vista, el oído, el tacto, el olfato. Luego integran todas estas sensaciones mediante un sistema de codificación, que algunas veces llamamos *el sexto sentido*: la intuición”

Este concepto que la autora toma de la intuición como un “sexto sentido” será en parte lo que esta investigación busque desglosar, en el contexto elegido, a partir de una aproximación semiótica de la comunicación. Los sistemas de la comunicación no verbal son cuatro²: El **paralingüístico** estudia las cualidades de la voz, los elementos cuasi-léxicos y los silencios y pausas significativas. El **quinésico**, los movimientos y posturas corporales que comunican o matizan el sentido de los enunciados verbales. El sistema **proxémico** trata la estructuración y el uso del espacio, y el **cronémico**³ la estructuración y uso del tiempo.

En esta investigación, se otorgará importancia a la quinesia (o kinesia) y a la proxemia, a la hora de observar los modos de agenciamiento en la actividad mendicante.

La quinesia clasifica los factores asociados al comportamiento en

- a) Gestos y posturas
- b) Ojos (tipos de miradas)
- c) Contacto corporal.

En esta investigación no utilizaremos los factores asociados a “gestos y posturas” por una cuestión de practicidad y utilidad.

A través de la observación de las distintas variantes que estos factores puedan adoptar al ser empleados por los agentes de signos de sufrimiento es que se comenzará la clasificación de los mismos. Para completarla, se tomarán los criterios de la proxemia.

Edward T. Hall, padre de la teoría proxémica, distingue cuatro formas de distanciamiento, que en esta investigación se extrapolarán a la cultura a la que pertenecen los pasajeros del Ferrocarril Urquiza, para observar posibles variaciones, y realizar las adecuaciones pertinentes. Dicho esto, las cuatro formas de distanciamiento que Hall plantea son:

- a) El espacio íntimo (entre 0cm y 45cm)
- b) El espacio casual-personal (~45cm a ~120cm)
- c) El espacio social-consultivo (~120cm a ~360cm)
- d) El espacio público, que va desde el límite del espacio social-consultivo hasta el límite de lo audible o visible.

² Defleur, Melvin M. “fundamentos de la comunicación humana” McGraw-Hill, 2005.

³ Cestero Mencera, Ana María. “Estudios sobre comunicación no verbal”, Edinumen, 1988

Los espacios de c) y d) no serán utilizados en esta investigación ya que las características físicas del tren no permiten semejante distanciamiento.

La catalogación del tipo de comunicación que se lleva a cabo en cada espacio (íntimo, casual-personal, social-consultivo y público) da cuenta de un efecto transgresor que puede producirse, por ejemplo, en una comunicación pública llevada al espacio de lo íntimo. Es uno de los propósitos de esta investigación explorar los efectos que dicha transgresión puede generar.

En este punto cabe hacer una aclaración. A la hora de operacionalizar los conceptos de la comunicación no verbal (es decir, al plasmarlos en preguntas de encuesta), se observará una disyuntiva difícil de resolver. Si se opta por hacer preguntas que remitan exclusivamente a lo no verbal, sin considerar ningún otro factor, los resultados que se obtendrán no serán un fiel reflejo de la realidad, ya que la gente será consciente de que los efectos de lo no verbal se ven condicionados por otras cosas, como por ejemplo, la edad del agente. Si bien se elegirá incluir características propias de los agentes dentro de las preguntas de comunicación no verbal, se tiene en cuenta que al hacer esto pierde fuerza el resultado de dicha encuesta en lo que refiere a respuestas a la comunicación no verbal. Como se mencionó previamente, es una disyuntiva difícil de resolver, pero en esta investigación se optará por elegir el camino que provea las respuestas que mejor reflejen la realidad, a pesar de que el costo de ello sea quitar fuerza al análisis comunicacional.

Volviendo al marco teórico, con lo desarrollado anteriormente se ha podido realizar una conexión con el concepto “Ethos Retórico” que ha sido extraído del texto de Dominique Maingeneau, “El problema del Ethos”. Para que dicho concepto aporte a nuestra investigación, el análisis sólo se recortará en el *ethos discursivo*. El ethos consiste en poder construir una buena imagen y dar una buena impresión en el auditorio para convencerlo, ganando su confianza. Como expresa Aristóteles, dicha imagen es una configuración exterior a la palabra. En su libro de retórica II, plantea que muchas veces “lo que no conmueve es lo contrario a la persuasión”. Aquí se apela a un conjunto de determinaciones físicas y psíquicas adjudicadas al garante (sujeto orador) para lograr a cautivar aún más el auditorio. En otras palabras, el ethos implica una manera de moverse en el espacio social (tono de voz, postura, vestimenta, etc), una disciplina táctica del cuerpo aprehendida a través del comportamiento, para así causar buena impresión y convencer al auditorio por medio de esta imagen construida. Para una mejor explicación y profundización del concepto desarrollado anteriormente, se podrá incluir el concepto “pathos” extraído del texto “El pathos o el rol de las emociones en la argumentación” de Ruth Amossy. Dicho autor expresa que poder despertar sentimiento en el auditorio ayuda a aumentar la persuasión del mismo. Las emociones y las pasiones, por su naturaleza misma, pueden cobrar una dimensión tal que dominan completamente las capacidades racionales.

Todos estos conceptos serán aplicados en las conclusiones del trabajo, al interpretar los resultados a través de lo planteado aquí.

ANTECEDENTES EMPÍRICOS

El trabajo en el que esta investigación fue basada es “Cuerpo, sufrimiento y cultura; un análisis del concepto de “técnicas corporales” para el estudio del intercambio lástima-limosna como hecho social total” de Juan Pablo Matta. Aquí se desarrolla el concepto de “agenciamiento de modos de sufrimiento” así como la relación entre ello y las técnicas corporales. El autor aborda diferentes aspectos ligados a las formas en las que el sufrimiento es dado y retribuido socialmente, por lo cual, en la presente investigación, se decidió por ahondar en el tema específico de las formas en sí. Retomando a Le Breton, Matta afirma que si bien no siempre el sufrimiento está anclado al cuerpo (como por ejemplo un padecimiento mental), es cierto que en todo tipo de padecimiento es el cuerpo la mediación necesaria para representar ese sufrimiento. Es por esto que aquí se estudiarán esas representaciones, mediante la observación de sus características no verbales. Matta concluye que la expresión del sufrimiento no resulta de la expresión particular y espontánea de un padecimiento individual, sino que constituye manifestaciones concretas articuladas en el tejido material y simbólico de la sociedad. A partir de esta aseveración se vislumbra la conexión a realizar entre el concepto sociológico de sufrimiento, y sus características semióticas desde el plano de la comunicación.

Otro trabajo fuertemente vinculado con el de Juan Pablo Matta que dió forma al tema de la presente investigación es la reseña que Macarena Fernández realiza a la obra de David Le Breton “Las pasiones ordinarias. Antropología de las emociones”, titulada “Cultura afectiva y emotividad: las emociones en la vida social”. Aquí, Fernández saca a flote algunas ideas de Le Breton, como la concepción del cuerpo como una construcción cultural, así como también la noción de “cultura afectiva”. Estos conceptos sirvieron para pensar a la actual investigación como un análisis de una cultura particular, local, de los habitantes de Capital Federal y mayormente del conurbano. Esto marca la investigación, haciéndose evidente en hechos como la adecuación que se realiza de las categorías de Edward Hall de las posturas proxémicas a la cultura local. También da origen a la pregunta de investigación “¿Qué diferencia a los nuevos modos de agenciamiento de los anteriores?”, ya que al ser estas construcciones culturales, sus cambios deberían ser reflejos de cambios más generales en la cultura en una mayor escala.

HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

Hipótesis teóricas: Las características proxémicas y las quinesicas de la comunicación no verbal de cada individuo produce un efecto observable en la comunicación interpersonal. El sufrimiento demostrado mediante técnicas corporales provoca distintas reacciones según las características proxémicas y quinesicas que se den entre individuos.

Hipótesis empíricas: Las posturas proxémicas y quinesicas que cada agente adopta, la retribución de su sufrimiento cambia, de modo que los indicadores “contacto corporal” y “contacto visual” de la quinesia, y los indicadores “uso del espacio íntimo” y “uso espacio casual-personal” de la proxemia tendrán un efecto positivo para con el resultado esperado por los agentes. Las características propias de los agentes también alteran el resultado de su actividad, de modo que las categorías “niño”, “anciano”, “mujer”, “embarazo”, y todas las pertenecientes al grupo “discapacidad evidente” de esta variable tendrán un efecto positivo al igual que las proxémicas y quinesicas de los agentes. Todas las categorías tanto de la proxemia, de la quinesia, o pertenecientes a las características de los agentes, que no estén detalladas previamente, no afectan los resultados, productos del agenciamiento, de modo significativo.

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

Los elementos de interés a ser tratados (que formarán nuestro **universo de investigación**) serán los modos de recepción de mensajes por parte de las personas, la naturaleza de estos mensajes (verbal, no verbal), los modos en que se utilizan estos mensajes en el transporte público, todo conformando lo que llamamos la actitud de agenciamiento de signos de sufrimiento. En un plano indivisible, el universo de investigación estará compuesto por los pasajeros del ferrocarril en cuestión (FC Gral. Urquiza), y los “agentes de signos de sufrimiento” es decir, individuos que buscan dar lástima al pasajero para recibir una retribución monetaria (comúnmente conocidos como limosneros, mendigos). **La estrategia de investigación social** a desarrollar en la correspondiente investigación será propia de una metodología que oscila entre ser cuantitativa y cualitativa, ya que, si bien hay interés por establecer co-variaciones entre casos (propio de la investigación cuantitativa), también se toma un número reducido de casos y se los analiza con cierta profundidad (propio de la cualitativa), así como de igual manera se presentan algunas preguntas de cuestionario claramente cualitativas. Analizando la teoría de investigación de Ragin, se concluye que la presente investigación puede ser rotulada como “comparativa”, ya que, además de buscarse co-variaciones, también se le presta mucha importancia a la diversidad de lo que se pretende que sea un número moderado de casos. Sin embargo, volviendo a la cuestión cuantitativa, hay que tener presente que Ragin plantea que *“la investigación que busca identificar patrones generales a partir de muchos casos se asocia generalmente con el fin de comprobar teorías (mediante hipótesis) y con menos frecuencia con el fin de construirlas, aunque como ya se ha observado la comprobación de la teoría refina la teoría ya existente. El análisis de patrones generales puede conducir a progresos teóricos...”*. Esta búsqueda de patrones es de suma evidencia en el segmento empírico del estudio, y es por esto que dependiendo del enfoque que el lector de este trabajo priorice, podrá considerar la naturaleza general de la investigación de forma distinta, debido a sus características metodológicas cuantitativas y cualitativas.

La **técnica de muestreo** que se ha de emplear debe ser de índole NO PROBABILÍSTICA, ya que se imposibilita disponer de los recursos necesarios (económicos y en tiempo de investigación) para hacer un muestreo representativo del total de los pasajeros que dan limosna. Además es imposible la configuración de un marco de muestreo. Es decir, no se puede disponer de una estadística de cuántos pasajeros en promedio dan limosna como para tener una idea del número que se está tratando. Por esto mismo, la elección de los sujetos que conformarán el muestreo serán tomados mediante la técnica de muestras accidentales. Esta trata de tomar los casos que vienen a mano, hasta que la muestra adquiere el tamaño precisado. La falencia que tiene esta clase de muestreo es que muy pocas veces se puede saber cuán representativa es la muestra del universo de trabajo.

La **unidad de análisis** de esta investigación estará conformada por los pasajeros del ferrocarril General Urquiza que viajen con, al menos, una mínima regularidad por este medio. La estrategia metodológica adoptada consta de uno de los modos explicados por Sampieri. Se toma “el modelo de enfoque dominante”, en el cual el parámetro de análisis de la investigación es el cuantitativo, ya que proporciona utilidad para llevar registro de las respuestas dadas por los “receptores de signos” (dar limosna o no darla) de acuerdo al caso que se presente (determinado por la proxemia, la quinesia, y las características propias de los agentes). Dicho

autor explica las principales características de análisis cuantitativo que es el que se utilizará para dicha investigación. Las principales características son *“...la medición y estudio de las variables obtenidas(datos) por medios de recolección de los mismos para fines determinado. Estos son estudiados y analizados para luego contestar preguntas de investigación y/o probar hipótesis establecidas previamente. Para este método se fundamenta en lo lógico, deductivo...”* En esta investigación los datos serán recolectados con encuestas de preguntas cerradas. *“El objetivo de este estudio es poder corroborar la(s) hipótesis, que constantemente se está poniendo a prueba por medio de los mecanismos y las herramientas de medición”.*

Por el otro lado, este método tomará también aspectos cualitativos para desarrollar los entrevistados en sus respuestas libres(¿Por qué dan?¿A qué “agentes de signos” les suelen “retribuir el sufrimiento” con más frecuencia?¿Cuáles son los parámetros que los hacen determinar si un sujeto necesita o no de su colaboración?). De esta manera se podrá llegar a obtener más resultados y así generar un análisis más completo.

OPERACIONALIZACIÓN DE LOS CONCEPTOS

Los conceptos mencionados en el marco teórico y la introducción serán operacionalizados (es decir, vueltos observables para poder ser estudiados) de la siguiente forma

La variable **“Postura quinésica”** incorpora las dimensiones:

- En Miradas:
 - Realiza contacto visual.
 - No realiza contacto visual.
- En Contacto corporal:
 - Realiza contacto corporal.
 - No realiza contacto corporal.

La variable **“Postura proxémica”** incorpora la siguiente dimensión (tras ser adaptada a la cultura local de Buenos Aires):

- En “Uso del espacio”:
 - Uso del espacio íntimo (entre 0cm y 40cm) “CERCA”
 - Uso del espacio casual-personal (~40cm a ~100cm) “DISTANCIADO”

La variable “**Características propias de los agentes**” incorpora las siguientes dimensiones:

- Por edad⁴:
 - Niño (de aprox. 4 años a aprox. 15).
 - Adulto (de aprox. 15 a aprox. 65).
 - Anciano (de aprox. 65 en adelante).
- Por género:
 - Masculino.
 - Femenino.
- Por discapacidad evidente:
 - Ceguera.
 - Sordera.
 - Carencia de una o ambas piernas
 - Carencia o inutilidad de una o ambas manos.
 - Quemaduras graves.
 - Dificultad motriz evidente.
 - Síndrome de Down.
- Por discapacidad o enfermedad anunciada:
 - Sida
 - Otras.
- Por gravidez:
 - Embarazada
 - No embarazada.
- Por acompañamiento⁵:
 - Con compañía de uno o más bebés/infantes/niños (en caso de ser el agente adulto)
 - Con compañía de un asistente (en caso del agente ser un individuo que requiera de tal asistencia).
 - Sin compañía.

⁴ Para determinar la edad de los agentes se realizará un estimativo ya que no sólo no se realizarán encuestas a los mismos, sino que a lo que se le otorgará importancia es a la edad aparente, ya que es lo que se cree que tendrá importancia en los resultados.

⁵ Si bien no es técnicamente una “característica” del agente en sí, es de suma importancia tomar a esta dimensión como tal, ya que representan indirectamente una característica de la vida del agente, sea esta cierta o no.

SEGUNDO SEGMENTO: EMPIRIA

ENCUESTA

A continuación, se detallará el cuestionario empleado para encuestar a los pasajeros del ferrocarril Urquiza. Las respuestas dadas por los pasajeros en algunos casos tendrán que ser interpretadas por el encuestador ya que ciertas variables pueden presentar una complejidad que impida una respuesta sencilla. Es labor del encuestador, entonces, interpretar estas respuestas y encasillarlas en alguna de las respuestas posibles predeterminadas, pensadas para no dejar ninguna posible respuesta sin ser representada.

Preguntas socio-demográficas:

1- ¿Edad?

2-¿Sexo? (esto se observa)

3- ¿Trabaja?

4- Nivel de estudios máximo alcanzado.

Primaria Incompleto / Primario Completo / Secundario Incompleto /

Secundario Completo / Universitario Incompleto / Terciario Incompleto/ Terciario Completo / Universitario Completo / Posgrado

Preguntas introductorias:

5- ¿Es ud. pasajero/a frecuente de este tren?

Todos los días / Seguido / Eventualmente / Nunca (en este caso no se prosigue)

6- ¿Ha dado alguna vez Ud. limosna a los que piden?

Siempre / Seguido / A veces / Nunca

Características propias de los agentes:

7- ¿Hay alguna/s edad/es a la/s cual/es tienda a favorecer? (puede ser más de una)

Niño / Adolescente / Adulto / Anciano / No

8- ¿Tiene más tendencia a darle limosna a un hombre, a una mujer o le es indistinto?

Mujer: Absolutamente / Un poco

Hombre: Absolutamente / Un poco

Da igual

9- ¿Cuánto influye en su decisión que se trate de una mujer embarazada?

Mucho

Un poco

Nada

10- De las siguientes ¿Hay alguna/s discapacidad/es en particular que le influyan más en su decisión de dar limosna?

Ceguera / Sordera / Carencia de una o ambas piernas / Carencia (o inutilidad) de una mano o ambas manos / Quemaduras graves / Dificultad para moverse / Síndrome de Down / Ninguna en particular

11- ¿Le da limosna a los que dicen tener sida u otra enfermedad que ud. no pueda observar?

Siempre

A veces

Jamás

12- ¿Cómo afectan estos casos en su decisión? Que se trate de:

Varios niños (Mucho / Algo)

Mujer con bebé/niño (Mucho / Algo)

Hombre con bebé/niño (Mucho / Algo)

Discapacitado asistido por otra persona (Mucho / Algo)

Ninguno

13- De estas últimas seis preguntas ¿Hay algún/os casos que hagan que Ud. elija no dar limosna? (Máx 2 casos)

Posturas quínésicas y proxémicas de los agentes:

14- En cuanto a la actitud de la persona: ¿Le genera compasión que lo mire a los ojos?

Niño/a (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

Hombre (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

Mujer (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

Anciano/a (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

15- ¿Y que le toquen la rodilla o la mano?

Niño/a (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

Hombre (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

Mujer (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

Anciano/a (Mucho / Bastante / Un poco / Nada)

16- ¿Con qué distanciamiento se siente más cómodo/a o compenetrado/a con la persona?

Niño/a (Cercanía / Distancia / Le da igual)

Hombre (Cercanía / Distancia / Le da igual)

Mujer (Cercanía / Distancia / Le da igual)

Anciano/a (Cercanía / Distancia / Le da igual)

17- De estas últimas tres preguntas ¿Hay algún/os casos que le provoquen a Ud. no dar limosna? (Máx. 2 casos)

Fin de la encuesta

Se anexará a este trabajo tanto la matriz de datos con las respuestas dadas por los encuestados como el índice para poder leer la matriz, ya que cada respuesta posible es un número de un sistema codificado.

--A CONTINUACIÓN, SE PROCEDERÁ AL ANÁLISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS--

CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS

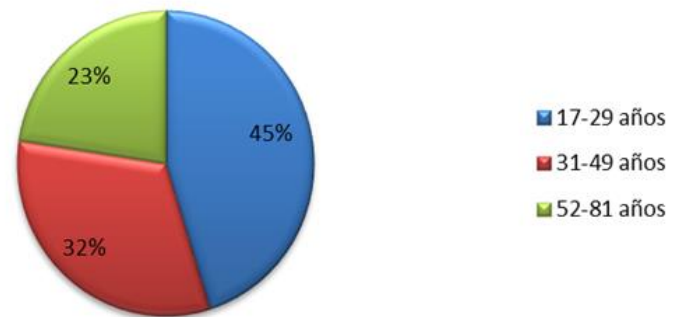
BASE: Total de los encuestados

EDAD	Absoluta	Acumulada	Relativa
17	1	1	3,22%
18	2	3	6,45%
19	1	4	3,22%
20	2	6	6,45%
21	1	7	3,22%
22	1	8	3,22%
24	1	9	3,22%
25	2	11	6,45%
26	1	12	3,22%
28	1	13	3,22%
29	1	14	3,22%
31	1	15	3,22%
32	1	16	3,22%
33	2	18	6,45%
39	1	19	3,22%
40	1	20	3,22%
43	1	21	3,22%
45	1	22	3,22%
48	1	23	3,22%
49	1	24	3,22%
52	2	26	6,45%
61	1	27	3,22%
63	2	29	6,45%
72	1	30	3,22%
81	1	31	3,22%
TOTAL	31	31	100%
Grupo 1	17-29 años	14	
Grupo 2	31-49 años	10	
Grupo 3	52-81 años	7	

1. EDAD

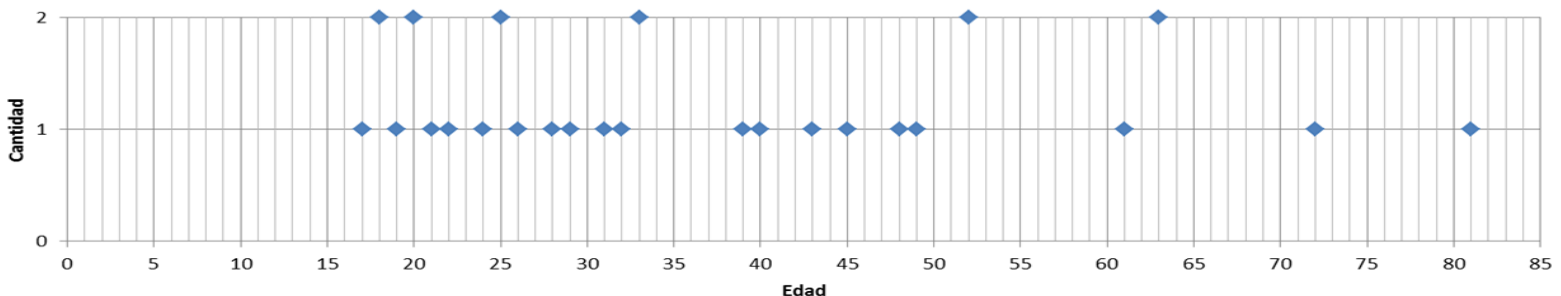
Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

Edad de los encuestados - Porcentajes



El conjunto de los encuestados está, a simple vista, conformado en su mayoría por gente joven. Las edades compuestas entre 17 a 29 años son las predominantes, con 14 casos de los 31 totales. La edad promedio del conjunto de encuestados es de 37,5 años, relativamente cercana a la mediana de 32 años. Observar la moda (o modas) en las edades es irrelevante en este caso ya que el máximo número de edades similares es en diversas ocasiones 2 y no más. Esto quiere decir que debido a la baja cantidad de encuestados, hay mayor tendencia a la variedad que a la cantidad.

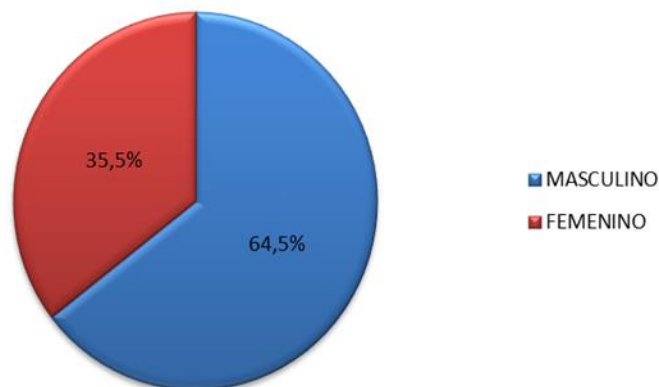
Edad de los encuestados



2. SEXO

SEXO	TOTAL	
MASCULINO	20	35,50%
FEMENINO	11	64,50%
TOTAL	31	100%

Sexo



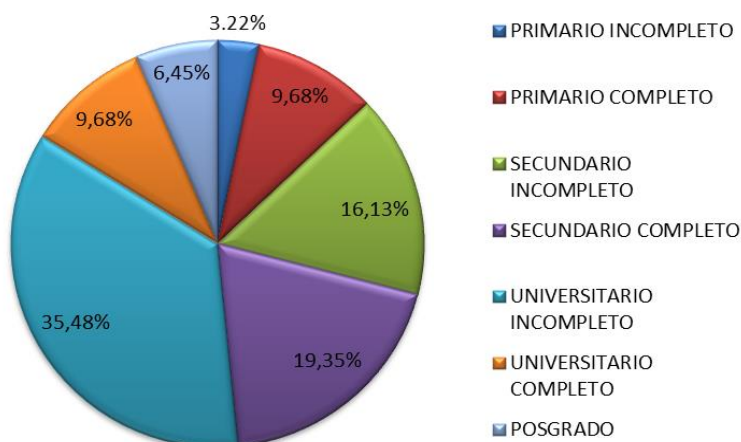
La distribución de los encuestados según el sexo muestra una proporción de hombres mayor en casi un 30% a la de mujeres. Debido a esta notoria diferencia se busca hacer hincapié en las características propias de cada sexo, para evitar que los estudios reflejen una realidad propia del sexo masculino.

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

3. NIVEL DE ESTUDIOS ALCANZADO

NIVEL DE ESTUDIOS MÁX ALCANZADO	ABSOLUTA	RELATIVA
PRIMARIO INCOMPLETO	1	3,22%
PRIMARIO COMPLETO	3	9,68%
SECUNDARIO INCOMPLETO	5	16,13%
SECUNDARIO COMPLETO	6	19,35%
UNIVERSITARIO INCOMPLETO	11	35,48%
UNIVERSITARIO COMPLETO	3	9,68%
POSGRADO	2	6,45%
TOTAL	31	100%

Nivel de estudios máximo alcanzado



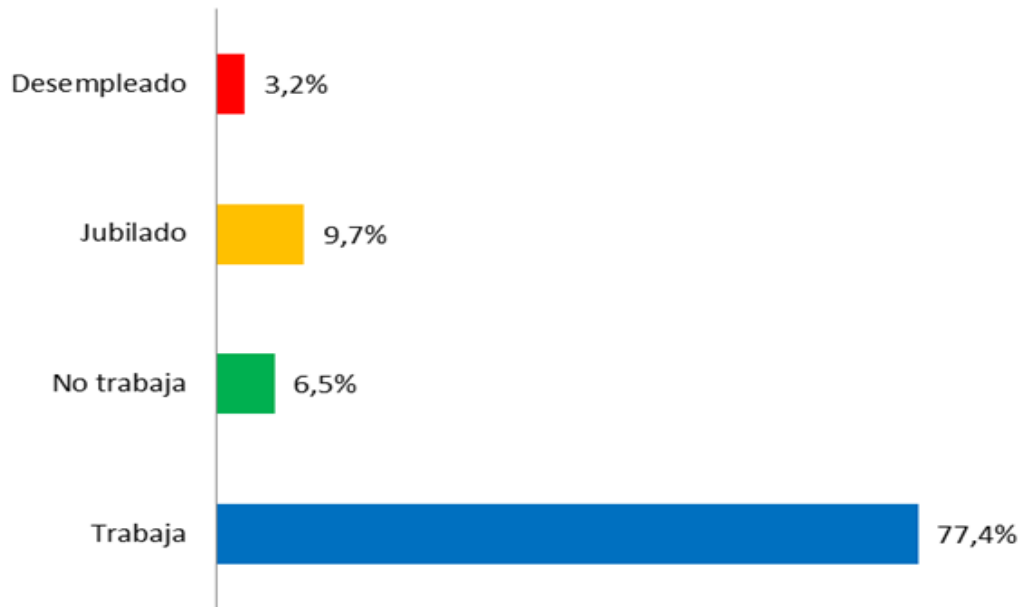
Al observar el gráfico de torta, es notorio el gran número de encuestados que poseen un estudio universitario incompleto. Esto se corresponde con el predominio de encuestados de edades jóvenes, seleccionados en un marco social de clase media.

4. ESTADO LABORAL

ESTADO LABORAL	TOTAL	
Trabaja	24	77,40%
No trabaja	2	6.5%
Jubilado	3	9.7%
Desempleado	1	3.2%

Se puede decir con completa certeza que el estado laboral de los encuestados es prácticamente homogéneo. Casi cuatro quintos de la totalidad de la muestra se encuentra empleada al momento de realizar la encuesta. En consecuencia, se prestará poca importancia a este dato a la hora de hacer análisis bivariados, ya que no hay suficiente variedad como para esperar resultados representativos de cada caso.

Estado laboral de los encuestados



Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

II

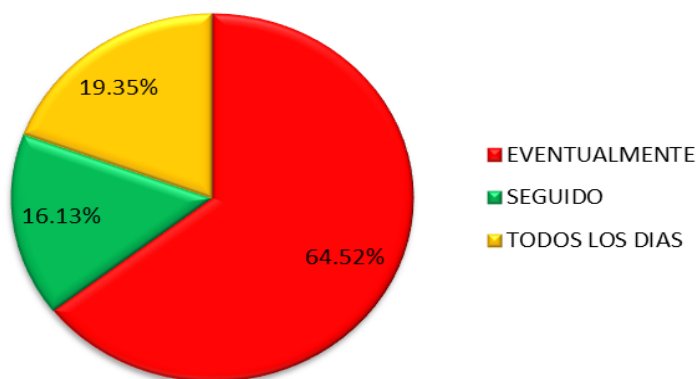
- CARACTERÍSTICAS INTRODUCTORIAS -

BASE: Total de los encuestados

1. FRECUENCIA DE VIAJE

FRECUENCIA CON LA QUE UTILIZA EL TREN	ABSOLUTA	RELATIVA
EVENTUALMENTE	20	64,52%
SEGUIDO	5	16,13%
TODOS LOS DIAS	6	19,35%
<i>Total</i>	<i>31</i>	<i>100%</i>

Frecuencia con que se viaja en tren

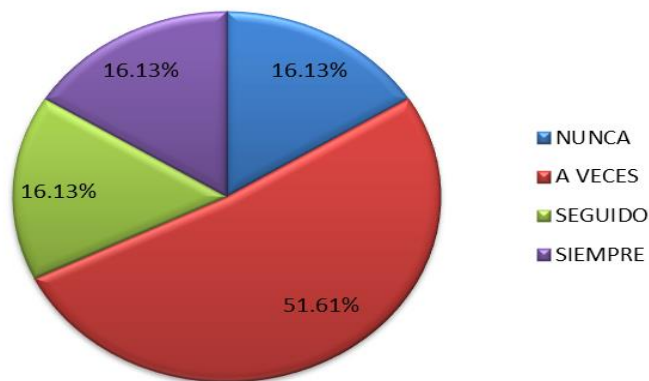


Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

Los encuestados en su mayoría (65%) son pasajeros eventuales del ferrocarril, mientras que por otra parte, el 52% del total afirma dar limosna "a veces". Estos dos datos, la frecuencia con que se viaja en tren y con que se da limosna, son centrales a la hora de analizar los comportamientos de los encuestados frente a los signos de sufrimiento de acuerdo a cuán seguido dicho encuestado se ve en potencial contacto con el agente.

2. FRECUENCIA DE ENTREGA DE LIMOSNA

Frecuencia con que se da limosna



FRECUENCIA CON QUE SE DA LIMOSNA	ABSOLUTA	RELATIVA
NUNCA	5	16,13%
A VECES	16	51,61%
SEGUIDO	5	16,13%
SIEMPRE	5	16,13%
<i>Total</i>	<i>31</i>	<i>100%</i>

A continuación, se procederá al análisis de la relación entre las distintas características

III

-RELACIONES ENTRE CARACTERÍSTICAS DE LOS ENCUESTADOS-

BASE: Total de los encuestados

RELACIÓN LIMOSNA – CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS ENCUESTADOS

Frecuencia con que se da limosna en función de la edad

		Edad (años)			TOTAL
Frecuencia con que da limosna		17-29	31-49	52-81	
Nunca	Cantidad	4	1	0	5
	%Por fila	80%	20%	0%	100%
	%Por columna	28.6%	11.1%	0%	16.13%
Eventualmente	Cantidad	7	5	4	16
	%Por fila	43.8%	31.2%	25%	100%
	%Por columna	50%	55.6%	50%	51.6%
Seguido	Cantidad	2	1	2	5
	%Por fila	40%	20%	40%	100%
	%Por columna	14.3%	11.1%	25%	16.13%
Siempre	Cantidad	1	2	2	5
	%Por fila	20%	40%	40%	100%
	%Por columna	7.1%	22.2%	25%	16.13%
Total	Cantidad	14	9	8	31
	%Por fila	45.2%	29%	25.8%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%	100%

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

En esta tabla observamos nuevamente una paridad en cuanto a la frecuencia de entrega de limosna a lo largo de las edades en la categoría más voluminosa, que es “eventualmente”. En cada grupo de edades, esa categoría está conformada aproximadamente por la mitad de los encuestados, número similar al porcentaje que representa esa categoría en la muestra total de pasajeros. Las únicas diferencias de importancia en esta tabla se ven en el elevado porcentaje por columna de los pasajeros de 17 a 29 años que “nunca” dan, en comparación a los demás grupos de edades. Se sigue la misma lógica en el caso opuesto, de los pasajeros que “siempre” dan. El grupo más joven está compuesto en un 7% por individuos de tales características, mientras que los dos grupos de edades más avanzadas están compuestos en un 22% y 25% por encuestados que “siempre” dan limosna.

Frecuencia con que se da limosna en función del sexo

		SEXO		TOTAL
Frecuencia con que da limosna		Masculino	Femenino	
Nunca	Cantidad	4	1	5
	%Por fila	80%	20%	100%
	%Por columna	20%	9.1%	16.13%
Eventualmente	Cantidad	10	6	16
	%Por fila	62.5%	37.5%	100%
	%Por columna	50%	54.6%	51.6%
Seguido	Cantidad	2	3	5
	%Por fila	40%	60%	100%
	%Por columna	10%	27.2%	16.13%
Siempre	Cantidad	4	1	5
	%Por fila	80%	20%	100%
	%Por columna	20%	9.1%	16.13%
Total	Cantidad	20	11	31
	%Por fila	64.5%	35.5%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

Las diferencias que se aprecian en la frecuencia con que los entrevistados dan limosna según su sexo no son de mayor relevancia. La principal diferencia se halla en la categoría perteneciente a los que “nunca” dan limosna, conformada por el 20% de los entrevistados masculinos y tan solo el 9% de las entrevistadas femeninas. En las demás categorías, se observa una paridad bastante constante, ya que si sumamos los integrantes de las categorías “seguido” y “siempre”, vemos que este conjunto está conformado por el 30% de los encuestados hombres y el 36% de las entrevistadas mujeres. La categoría “eventualmente” que es la más voluminosa en ambos casos, también presenta una paridad entre sexos. En conclusión, más allá de la diferencia en los encuestados que nunca dan propina, no se puede afirmar que el sexo presente un factor de importancia a la hora de determinar la frecuencia con que un pasajero del tren da limosna.

RELACIÓN LIMOSNA - CARACTERÍSTICAS INTRODUCTORIAS DE ENCUESTADOS

Frecuencia con que se da limosna en función de la frecuencia con que se viaja en tren

		Frecuencia con que viaja en el tren			TOTAL
Frecuencia con que da limosna		Eventualmente	Seguido	Todos los días	
Nunca	Cantidad	4	-	1	5
	%Por fila	80%	0%	20%	100%
	%Por columna	20%	0%	16,70%	16,13%
A veces	Cantidad	11	2	3	16
	%Por fila	68,80%	12,50%	18,70%	100%
	%Por columna	55%	40%	50%	51,61%
Seguido	Cantidad	4	1	-	5
	%Por fila	80%	20%	0%	100%
	%Por columna	20%	20%	0%	16,13%
Siempre	Cantidad	1	2	2	5
	%Por fila	20%	40%	40%	100%
	%Por columna	5%	40%	33.3%	16,13%
Total	Cantidad	20	5	6	31
	%Por fila	64,50%	16,14%	19,36%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%	100%

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

Lo que a resalta a primera vista a la hora de analizar esta tabla es el predominio de pasajeros que viajan eventualmente el tren, y dan limosna con similar frecuencia. De la totalidad de los pasajeros eventuales, el 68% afirma dar propina de forma eventual, es decir, en ocasiones más bien aisladas. Otro dato importante es el predominio de este tipo de viajeros en la categoría de los que nunca dan limosna, conformando el 80% de este grupo, siendo el 20% de los pasajeros ocasionales, una cifra de relativa importancia, considerando el elevado total de encuestados de este tipo. Esto podría indicar que cuanto más frecuente es el uso del tren, mayor tendencia hay a dar. No se debe confundir esta afirmación con “tendencia a dar más”, ya que no quiere decir lo mismo. Siguiendo esa lógica los pasajeros cotidianos deberían tener mayores porcentajes por columna en las categorías “seguido” y “siempre” (frecuencia con que da limosna) que los que viajan “seguido”, y no es ese el caso. Si bien retomando lo dicho previamente, se podría contra argumentar que en la categoría de los viajeros cotidianos, los que “nunca” dan limosna conforman el 16% de la muestra, en este trabajo consideramos que eso se debe a un caso aislado con gran impacto como consecuencia de un muestreo escaso.

Frecuencia con que se da limosna en función del nivel de estudios alcanzado

		Nivel de estudios alcanzado*							TOTAL
Frecuencia con que da limosna		1	2	3	4	5	6	7	
Nunca	Cantidad	-	-	1	4	-	-	-	5
	%Por fila	0%	0%	20%	80%	0%	0%	0%	100%
	%Por columna	0%	0%	20%	66.7%	0%	0%	0%	16.13%
A veces	Cantidad	1	2	2	1	9	-	1	16
	%Por fila	6.25%	12.5%	12.5%	6.25%	56.25%	0%	6.25%	100%
	%Por columna	100%	66.7%	40%	16.65%	90%	0%	33.3%	51.6%
Seguido	Cantidad	-	-	1	-	1	2	1	5
	%Por fila	0%	0%	20%	0%	20%	40%	20%	100%
	%Por columna	0%	0%	20%	0%	10%	66.7%	33.3%	16.13%
Siempre	Cantidad	-	1	1	1	-	1	1	5
	%Por fila	0%	20%	20%	20%	0%	20%	20%	100%
	%Por columna	0%	33.3%	20%	16.65%	0%	33.3%	33.3%	16.13%
Total	Cantidad	1	3	5	6	10	3	3	31
	%Por fila	3.2%	9.7%	16.1%	19.4%	32.2%	9.7%	9.7%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

*1=Primario incompleto 2=Primario Completo 3=Secundario Incompleto 4=Secundario completo 5=Universitario Incompleto
6=Universitario Completo 7=Posgrado

Aun agrupando los niveles de estudios alcanzados en una menor cantidad de grupos, sigue sin poder observarse una relación entre el dicho nivel y la frecuencia con que se da limosna. Los porcentajes que aquí se presentan indican cierto grado de aleatoriedad y sería incorrecto establecer un patrón en los resultados. Lo único apreciable es el elevado porcentaje de los estudiantes universitarios (o ex estudiantes universitarios con carrera incompleta) que dan limosna de forma eventual, pero esto sigue respondiendo a la misma lógica de los cuadros anteriores, por lo cual no muestra nada novedoso. Algo similar ocurre a la hora de cruzar el estado laboral de los encuestados con la frecuencia con que dan limosna, por lo cual, a modo de hacer menos tediosa la presentación de esta investigación, no se confeccionará la pertinente tabla bivariada.

Concluido el análisis de las relaciones entre características socio-demográficas e introductorias, sigue el estudio de la actitud de los entrevistados frente a las características de los agentes de signos de sufrimiento.

IV

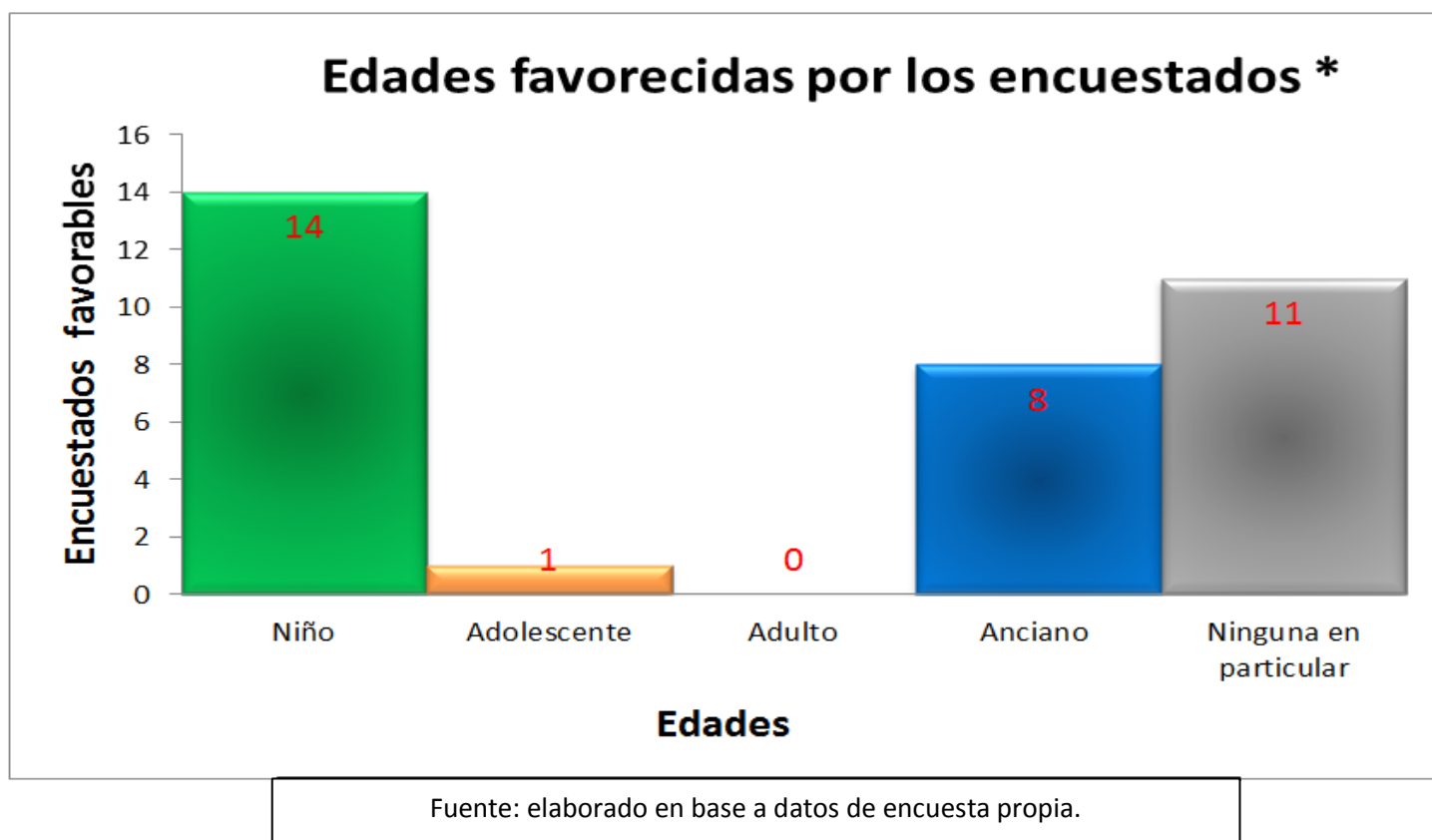
- ACTITUD DE LOS ENCUESTADOS FRENTE A CARACTERÍSTICAS DE LOS AGENTES -

BASE: Total de los encuestados

Primera parte: Actitud frente a características propias de los agentes

A) ACTITUD DE LOS ENCUESTADOS EN GENERAL

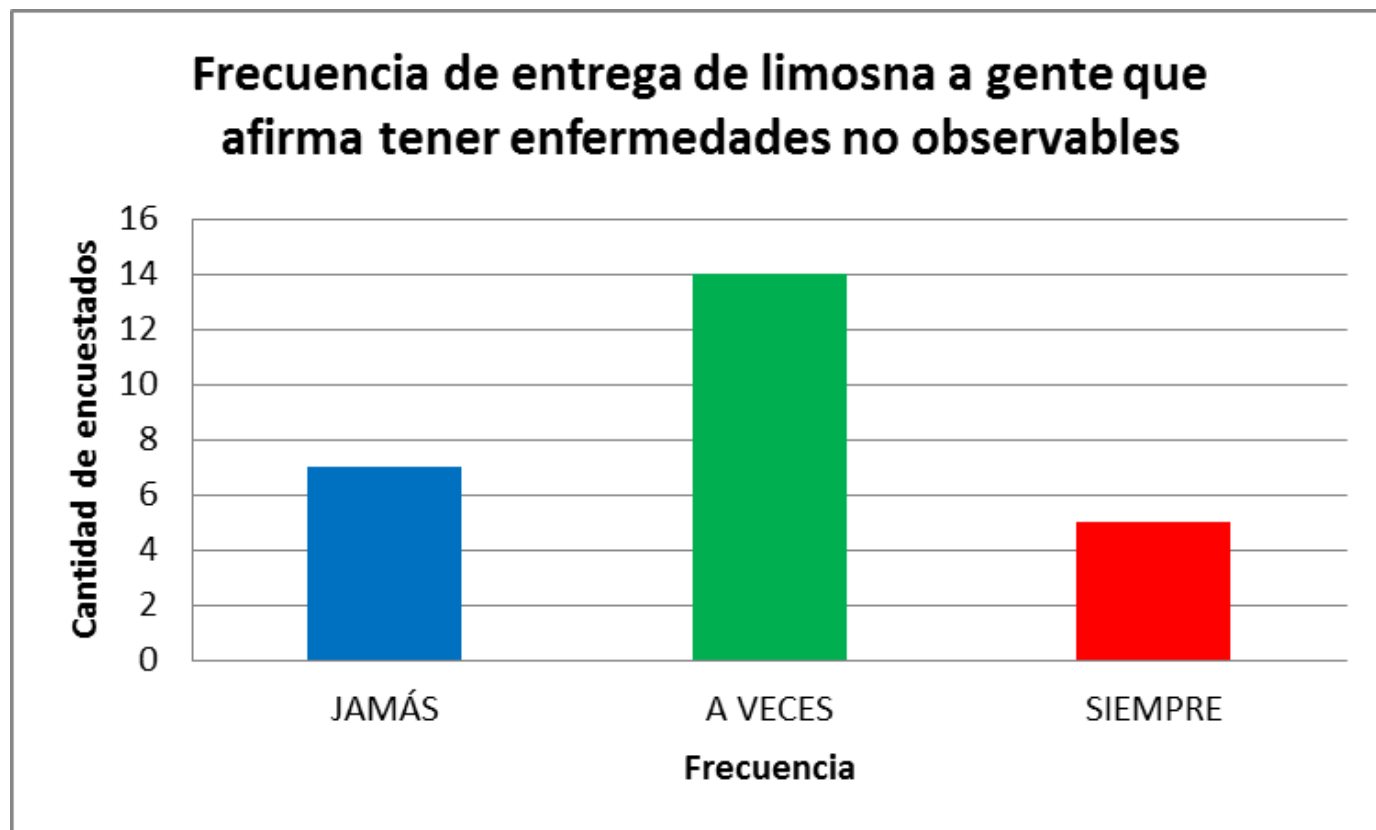
1-FRENTE A LA EDAD DE LOS AGENTES



*La suma de los encuestados que aquí se presenta da un número superior a 26 (31 totales menos 5 encuestados que no dan limosna) ya que cada encuestado puede favorecer a más de una edad a la hora de dar limosna. 11 Respondieron que no favorecen a ninguna edad en particular mientras que 15 eligieron una o más edades.

Las edades más tradicionalmente asociadas con la debilidad -la infancia y la vejez- son las claramente favorecidas por los encuestados que afirmaron mostrar preferencia por uno o más sectores en particular. Sin embargo, una proporción elevada de los pasajeros afirmó no fijarse en la edad a la hora de decidir si dar o no limosna, lo cual indica que estos individuos se guían por otros conceptos (ya sean otras características de los agentes, o simplemente conceptos ideológicos) a la hora de dar limosna.

2-FRENTE A ENFERMEDADES NO OBSERVABLES (PRINCIPALMENTE SIDA) DE LOS AGENTES



Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

El sida (o HIV positivo, ya que en este caso no se discrimina entre ambos) es la enfermedad no observable que los agentes utilizan por excelencia a la hora de asignar un “valor de cambio” a su “sufrimiento”. Podemos apreciar que más de la mitad de los encuestados dadores de limosna retribuyen este sufrimiento, lo cual demuestra cierta efectividad en el empleo del síndrome de inmunodeficiencia adquirida como herramienta en la actividad del agenciamiento. La realidad de si los agentes poseen realmente esta enfermedad o no es un tópico que aquí no se debatirá, ya que no aporta a lo que se pretende explorar. Sin embargo, cabe destacar que entre los casos de los encuestados que jamás dan limosna a este tipo de agentes, hubo quienes aclararon que el motivo de su decisión se debía a la idea de que estas personas no tienen realmente sida.

B) ACTITUD DE LOS ENCUESTADOS SEGÚN SEXO

1-FRENTE A MUJERES EMBARAZADAS

Cuánto influyen las mujeres embarazadas en la decisión de dar limosna en función del sexo (del encuestado)

		SEXO		TOTAL
Cuánto influyen las mujeres embarazadas en la decisión de dar limosna		Masculino	Femenino	
Nada	Cantidad	5	3	8
	%Por fila	62,5%	37,5%	100%
	%Por columna	31,25%	30%	31%
Un poco	Cantidad	7	3	10
	%Por fila	70%	30%	100%
	%Por columna	43,75%	30%	38%
Mucho	Cantidad	4	4	8
	%Por fila	50%	50%	100%
	%Por columna	25%	40%	31%
Total	Cantidad	16	10	26
	%Por fila	64,5%	35,5%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

En general, este cuadro nos muestra una ligera tendencia a verse más afectadas las mujeres que los hombres frente a una agente embarazada. Si bien las diferencias no son muy notorias, hay un porcentaje más elevado de mujeres que caen en la categoría “mucho” de “cuánto influyen las mujeres embarazadas en la decisión de dar limosna” (40% de las mujeres contra 25% de los hombres). Dejando de lado las diferencias entre sexos, hay una repartición muy pareja entre las tres categorías, lo cual indica que entre los encuestados no hay una inclinación afectiva determinada predominante con las embarazadas.

Aquí podemos observar de forma más simple los totales de cada categoría:

COMO INFLUYE SI SE TRATA DE UNA MUJER EMBARAZADA.	ABSOLUTA	RELATIVA
NADA	8	30,75%
ALGO	10	38,50%
MUCHO	8	30,75%
Total	26	100%

2-FRENTE A MUJERES CON BEBÉS/NIÑOS

Cuánto afectan las mujeres con bebés o niños en la decisión de dar limosna en función del sexo

		SEXO		TOTAL
Cuánto afectan las mujeres con bebés/niños en la decisión de dar limosna*		Masculino	Femenino	
Un poco	Cantidad	8	1	9
	%Por fila	89%	11%	100%
	%Por columna	61,5%	14,3%	45%
Mucho	Cantidad	5	6	11
	%Por fila	45%	55%	100%
	%Por columna	38,5%	85,7%	55%
Total	Cantidad	13	7	20
	%Por fila	65%	35%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%

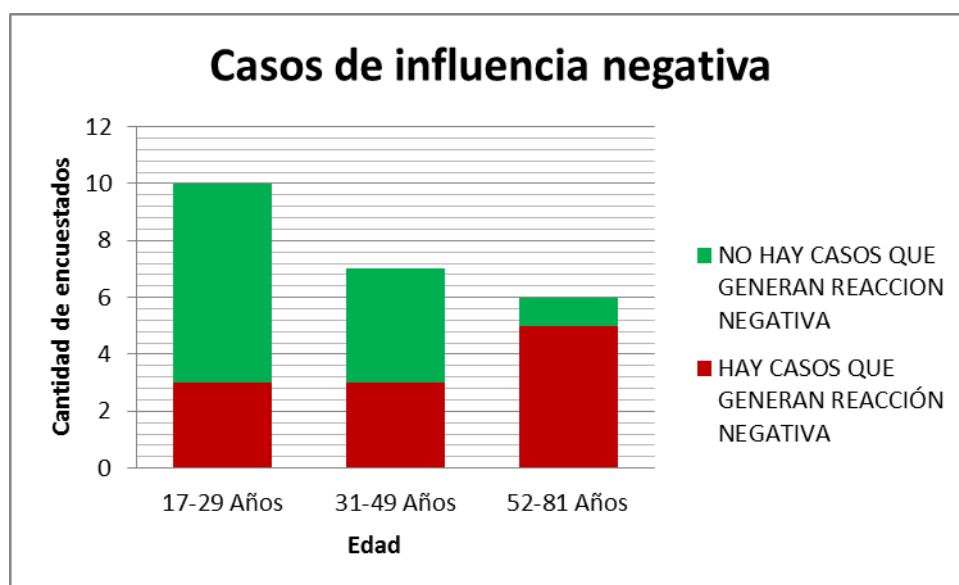
Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

En este caso sí se observa una marcada diferencia entre hombres y mujeres. Del total de 20 encuestados que respondieron que ven afectada su decisión de dar limosna por la condición de una mujer de llevar consigo un bebé o niño, el 86% de las mujeres aseveraron que su decisión se ve muy afectada por este hecho, mientras que el 62% de los hombres, si bien le otorgan cierta importancia, no lo ven como tan influyente en sus tomas de decisiones.

C) ACTITUD DE LOS ENCUESTADOS SEGÚN EDAD

1-CASOS EN QUE DECIDEN NO DAR LIMOSNA

En la encuesta se les preguntó a los pasajeros si encontraban, dentro de todas las características mencionadas en las preguntas correspondientes a las características propias de los agentes, casos que influyeran de forma negativa en su decisión de dar limosna. Esto quiere decir, características propias que pudieran poseer los agentes en su persona, su acompañamiento, o su discurso, que hicieran que el pasajero decida NO darle limosna a esa persona (negación activa y no por omisión). Los resultados se observan aquí divididos según grupo de edad de los encuestados.



	HAY CASOS QUE GENERAN REACCIÓN NEGATIVA	NO HAY CASOS QUE GENERAN REACCION NEGATIVA
17-29 Años	3	7
31-49 Años	3	4
52-81 Años	5	1

TOTAL SÍ: 11
TOTAL NO: 12

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

Los encuestados pertenecientes al grupo más longevo (52 a 81 años) son los que muestran una tendencia más marcada a señalar lo que, en el marco de esta investigación, se podrían llamar casos de “agenciamiento fallido de signos de sufrimiento”, ya que no sólo las técnicas corporales no consiguen la retribución pretendida, sino que provocan un rechazo absoluto. Los casos que más veces fueron mencionados son los correspondientes a la categoría de agentes adultos acompañados por niños. Más adelante se realizará otro estudio de las reacciones negativas, en esta ocasión, con respecto a características proxémicas y quínésicas de los agentes, y se podrá notar una mayor tendencia universal⁶ hacia el rechazo de determinadas posturas.

⁶ Con esto se hace referencia a una tendencia que no discrimina sexo ni edad.

Segunda parte: Actitud frente a características proxémicas y quinésicas de los agentes

A) ACTITUD DE LOS ENCUESTADOS EN GENERAL

1-FRENTE AL CONTACTO VISUAL DE LOS AGENTES (QUINESIA)

Cuánto *conmueve* al encuestado el contacto visual del agente, según la edad de este último

Ancianos



Niños



NIÑOS		Mujeres		Hombres		Ancianos	
Mucho	12	Mucho	5	Mucho	6	Mucho	13
Bastante	6	Bastante	3	Bastante	7	Bastante	5
Un poco	5	Un poco	9	Un poco	9	Un poco	5
Nada	3	Nada	9	Nada	4	Nada	3
Total	26	Total	26	Total	26	Total	26

Hombres adultos



Mujeres adultas



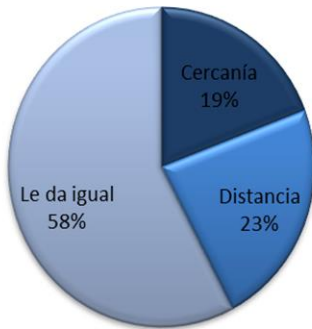
Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

A la hora de ser empleado para conseguir una retribución monetaria al sufrimiento exhibido, el contacto visual tiene un gran efecto sobre los pasajeros del tren. Este efecto no es tan notorio en el caso de los agentes hombres adultos y mujeres adultas como lo es con los niños y ancianos, en los cuales aproximadamente la mitad de los encuestados afirman verse “muy” conmovidos, y tan sólo tres encuestados en cada caso respectivamente consideraron que el efecto que sobre ellos tiene el contacto visual de estos agentes es nulo.

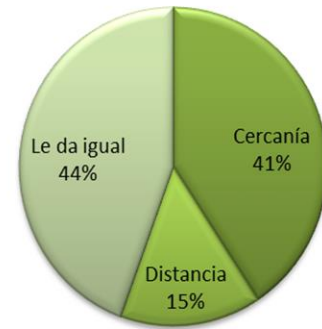
2-FRENTE AL DISTANCIAMIENTO DE LOS AGENTES (PROXEMIA)

Tipo de distanciamiento de los agentes preferido por los encuestados

Ancianos

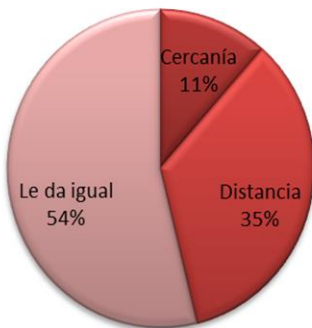


Niños

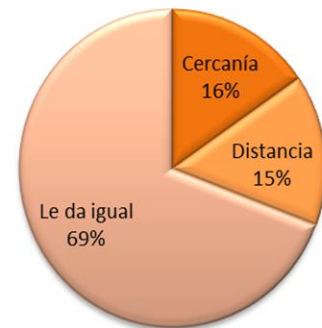


Niños		Hombres		Mujeres		Ancianos	
Cercanía	11	Cercanía	3	Cercanía	4	Cercanía	5
Distancia	4	Distancia	9	Distancia	4	Distancia	6
Le da igual	12	Le da igual	14	Le da igual	18	Le da igual	15
TOTAL	26	TOTAL	26	TOTAL	26	TOTAL	26

Hombres adultos



Mujeres adultas



Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

La distancia que guarda el agente entre su persona y los pasajeros es percibida por estos últimos, en la mayoría de los casos, de forma indiferente. Ningún tipo de agente (niño, hombre, mujer o anciano) produce el marcado rechazo a la cercanía, por parte de los pasajeros, que se reflejaría en un elevado porcentaje de preferencia por el distanciamiento alejado. En el caso de los niños, inclusive, se nota un importante porcentaje de encuestados que afirman verse menos incomodados, o al menos más influidos para dar limosna, cuando el agente se posiciona cerca de su persona.

B) ACTITUD DE LOS ENCUESTADOS SEGÚN SEXO

1-FRENTE AL CONTACTO FÍSICO DE LOS AGENTES (QUINESIA)

Cuánto *conmueve* al encuestado el contacto físico del agente, según la edad de este último y según el sexo del encuestado

ENCUESTADOS HOMBRES

	Niño	Hombre	Mujer	Anciano
Mucho	3	1	1	2
Bastante	3	2	2	3
Poco	1	2	3	1
Nada	9	11	1	10
TOTAL	16	16	16	16

ENCUESTADAS MUJERES

	Niño	Hombre	Mujer	Anciano
Mucho	1	0	0	1
Bastante	0	0	0	0
Poco	3	3	4	2
Nada	6	7	6	7
TOTAL	10	10	10	10

TOTAL ENCUESTADOS

	Niño	Hombre	Mujer	Anciano
Mucho	4	1	0	3
Bastante	3	2	3	3
Poco	4	5	7	3
Nada	15	18	16	17
TOTAL	26	26	26	26

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

En los cuadros precedentes se observa una tendencia muy marcada a la indiferencia frente al contacto físico de agentes de todas las edades. Más adelante se verá que esta indiferencia es más bien un rechazo frente a esa actitud. En las mujeres hay mayor inclinación hacia el rechazo de esta postura quinesica, como los números demuestran. A continuación relacionaremos la actitud de los encuestados (frente a los agentes ancianos que realizan contacto físico) y su sexo.

Cuánto conmueve el contacto físico del agente anciano en función del sexo del encuestado

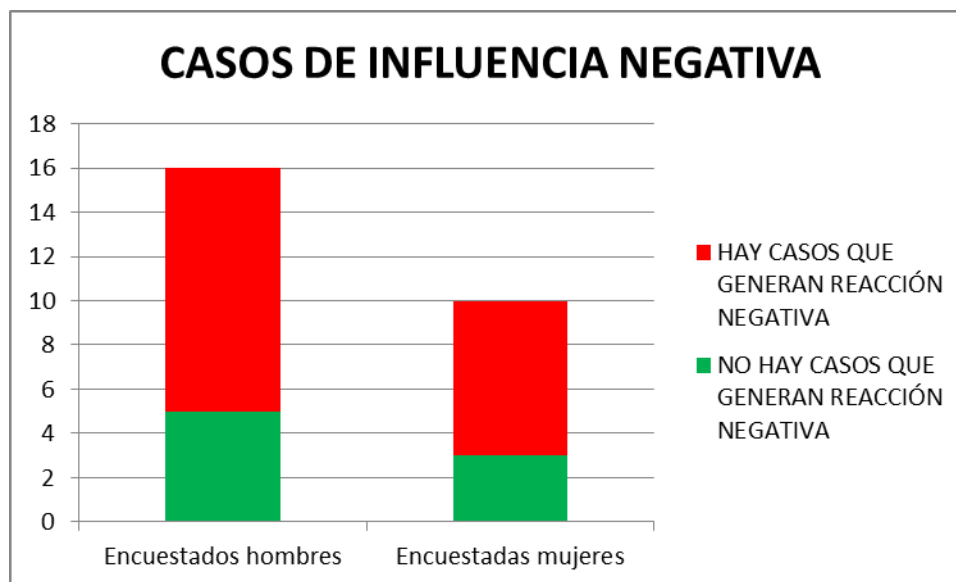
		SEXO		TOTAL
Cuánto conmueve el contacto físico de los agentes ancianos.		Masculino	Femenino	
Nada	Cantidad	10	7	17
	%Por fila	59%	41%	100%
	%Por columna	62,5%	70%	65,5%
Un poco	Cantidad	1	2	3
	%Por fila	33%	66%	100%
	%Por columna	6,25%	20%	11,5%
Bastante	Cantidad	3	0	3
	%Por fila	100%	0%	100%
	%Por columna	18,75%	0%	11,5%
Mucho	Cantidad	2	1	3
	%Por fila	66%	33%	100%
	%Por columna	12,5%	10%	11,5%
Total	Cantidad	16	10	26
	%Por fila	64,5%	35,5%	100%
	%Por columna	100%	100%	100%

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

En esta última tabla se tomó una edad de agente en particular para facilitar el análisis. Como se puede observar, no hay mayores diferencias en las reacciones de los pasajeros frente al contacto físico de los agentes según el sexo, ya que se mantiene la tendencia uniforme a la indiferencia. Este cuadro fue confeccionado con la finalidad de plasmar esta igualdad en porcentajes que se pudieran apreciar, para concluir que el rechazo que los encuestados presentan frente al contacto físico no varía de acuerdo a su sexo. Con la prosiguiente y última tabla de esta investigación, se buscará explicitar por qué aquí se considera que esa indiferencia es, en realidad, un rechazo.

2-CASOS EN QUE DECIDEN NO DAR LIMOSNA

Siguiendo la misma lógica del punto C de la primera parte del capítulo IV, se preguntó a los pasajeros por las posturas quinésicas o proxémicas, mencionadas en la encuesta, que influían de forma negativa en su decisión de entregar limosna. Aquí se aprecian los resultados, esta vez según sexo:



	Encuestados hombres	Encuestadas mujeres
NO HAY CASOS QUE GENERAN REACCIÓN NEGATIVA	5	3
HAY CASOS QUE GENERAN REACCIÓN NEGATIVA	11	7

Fuente: elaborado en base a datos de encuesta propia.

En el marco de las posturas proxémicas y quinésicas de los agentes, en diferencia al marco de las características propias, hay un porcentaje notablemente superior de casos que generan reacción negativa en los pasajeros, tanto hombres como mujeres. Al investigar los casos particulares que los encuestados señalaron, se observa que en más del 80% de los casos, se hizo referencia a la realización de contacto físico por parte de los agentes. Estos porcentajes echan nueva luz a los de los análisis previos en los que se notaba una indiferencia marcada por el contacto físico. A partir de aquí se comprende que esa “indiferencia” es en realidad un rechazo a la invasión del espacio personal en su máxima expresión. Si bien al analizar la reacción de los encuestados frente al posicionamiento del agente predominó la indiferencia, es evidente que cuando se trata de contacto físico la cuestión es completamente diferente.

CONCLUSIÓN

Concluido el análisis de los datos, se procederá a detallar las conclusiones extraídas a partir de la investigación, para determinar los posibles aportes a la teoría detallada en la unidad de “antecedentes empíricos”.

En primer lugar, debemos considerar la naturaleza del trabajo. Siendo este un ensayo universitario cuya principal función es enseñar a quienes lo llevan a cabo el modo de armado de una investigación social, no se puede esperar que tanto el muestreo empleado, así como consecuentemente los datos extraídos, sean de gran precisión o profesionalismo. Dicho eso, hay ciertas relaciones que pueden ser establecidas en el marco muy acotado en que se desarrolló esta investigación.

-Por un lado, una de las cosas más destacables a la hora de fijar la mirada en las características de comunicación no verbal de los agentes de signos de sufrimientos, es la diferencia en las reacciones que provocan el posicionamiento y el contacto físico. Los datos demuestran que muchos de los pasajeros que no se ven perturbados por un posicionamiento cercano del agente, sí lo hacen al verse tocados por los mismos. Esto indica que no hay una relación proporcional entre el rechazo del pasajero hacia el agente y la distancia que este guarde, sino que el posicionamiento y el contacto físico (que podría ser considerado como la invasión más absoluta del espacio íntimo) son considerados dos cosas completamente distintas. Muchos de los comentarios hechos al margen por los encuestados indicaban que el rechazo al contacto físico es, en muchos de los casos, totalmente consciente. Esto quiere decir que el pasajero entiende que el hecho de que el agente lo toque, dándole la mano, o llamando su atención, lo mal predispone para con el agente, logrando así que en la mayoría de los casos, decida no darle limosna. Podemos decir que en este caso se da una depreciación del “valor de cambio” del sufrimiento del agente, de la misma forma que un vendedor inexperto puede perjudicar sus chances de hacer una venta. La pregunta de investigación “qué diferencia a los nuevos modos de agenciamiento de los anteriores” deberá ser respondida en una nueva investigación a modo de ampliación de la presente, ya que no se han podido hacer más que observaciones totalmente parciales las cuales sería erróneo catalogar como fácticas.

-En cuanto a las características propias de los agentes, incorporadas en este trabajo a modo de controlar las conclusiones que se pudieran extraer en cuanto a lo no verbal (es decir, para observar si algunas respuestas variaban debido a algo que la teoría comunicacional no verbal no incorpora), se aprecian algunas tendencias importantes. En la pregunta acerca de las enfermedades no observables, como el sida principalmente, la mayoría de los encuestados afirmó retribuir al tipo de agentes que afirma padecer dicha enfermedad, a pesar de que entre los testimonios de los que decían no retribuir el “sufrimiento” se dijeron cosas como: “Todos los que pasan diciendo que tienen sida son actores, no tienen nada. Son todos unos vivos que se dan cuenta que así levantan más (dinero) que moviendo el (traseiro)”. Otros pasajeros afirman darle limosna a los ancianos, ya que no pueden trabajar más, así como están quienes dicen que “yo solamente le doy a los discapacitados, porque no pueden trabajar” o “yo no le doy a las mujeres y hombres con nenes, porque, si los quieren tener, que los mantengan”

Esto evidencia las diferencias ideológicas que pueden motivar las reacciones de los pasajeros en cuanto a las características propias de los agentes. Las reacciones a las posturas quinésicas y proxémicas pueden ser

consideradas como dependientes de algo más ajeno a la ideología, y más cercano a la cultura en su expresión más general, así como a ciertos aspectos instintivos del humano que en muchos casos la cultura transforma, pero que pueden seguir observándose en algunos casos como el ya visto rechazo al contacto físico de alguien ajeno a la confianza de uno. En definitiva, en estos dos puntos se ve la expresión palpable de la relación antropología-comunicación planteada en el marco teórico, y la red de sentidos entremezclados que puede presentar a simple vista. Es el deber de trabajos como éste desenredar dicha red y ver a qué aspecto de la vida social -sea comunicación, sea ideología, o sea “cultura en general”- remite cada hecho.

BIBLIOGRAFÍA

-BABBIE, E.; Manual para la práctica de la investigación social, Cap. 4. Bilbao.

International Thompson Editores. 2000.

-CESTERO MENCERA, ANA MARÍA. "Estudios sobre comunicación no verbal", Edinumen, 1988

-DEFLEUR, MELVIN M. "fundamentos de la comunicación humana" McGraw-Hill, 2005.

-GARCÍA GONZALEZ, JULIÁN. "El cuerpo como estructura social y mito" en Journal de Psychologie, tomo 32, n° 3-4, 15 de marzo- 15 de abril de 1936

-HALL, E. T. "The silent language." Doubleday y Co, Nueva York, 1959

-HERNÁNDEZ SAMPIERI, R. et al: Metodología de la Investigación Social, "El proceso de investigación y los enfoques cuantitativo y cualitativo: hacia un modelo integral". México. Mc Graw-Hill. 2003 (3ra. Edición).

-LOSADA, FLORA, "El espacio vivido. Una aproximación semiótica" en Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Jujuy, Noviembre 2001.

-MATTA, JUAN PABLO, "Cuerpo, sufrimiento y cultura; un análisis del concepto de "técnicas corporales" para el estudio del intercambio lástima-limosna como hecho social total", Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad N°2, Año 2, Abril 2010.
(<http://www.relaces.com.ar/index.php/relaces/article/view/26/35>)

-PIAGET, J. "La situación de las ciencias del hombre dentro del sistema de las ciencias". En Jean Piaget, J.M. Mackenzie, Paul Lazarsfeld y otros, Tendencias de la investigación en ciencias sociales, Alianza-UNESCO, 1982.

-POYATOS, FERNANDO, "La comunicación no verbal. Algunas de sus perspectivas de estudio e investigación" en Revista de Investigación Lingüística, Vol. 6, Número 2, Universidad de New Brunswick, Canadá, 2003

-RAGIN, C. "La construcción de la investigación social. Introducción a los métodos y su diversidad", Caps. 1 y 2. Bogotá. Siglo del Hombre Editores/ Universidad de Los Andes/ Sage Publications. 2007.

-SALVIA, A.: "El Acto de Conocer y el Proceso de Investigación". Teórico de la Cátedra Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales. Carrera de Ciencias de la Comunicación, FCS-UBA, 2006/2007.