

## Situaciones y usos en autobús

### Local bus situations and uses

Enrique Baleriola Escudero

Universidad de Almería  
ebebaes@gmail.com

**Resumen.** Desde una mirada socioconstruccionista sobre la ciudad, en este trabajo se plasma un acercamiento al transporte público de autobuses en la ciudad de Almería. A través de un planteamiento etnográfico, establezco un relato, una posible forma de entender cómo la dinámica de la ciudad (re)define y se ve (re)definida por el ensamblaje mundo-del-autobús y el urbanita, de forma que el resultado de esta descripción, dividida en cuatro ideas principales, haga reflexionar al lector en trabajos posteriores acerca de posibilidades alternativas de actuación en esta red de transporte y, por ende, de actuar en la ciudad.

**Abstract.** From a social constructionist gaze perspective on the city, this paper approaches the public bus service in Almería, Spain. Through an ethnographic view, a narration is established as a possible way to understand how the dynamics of the city (re)define and are (re)defined by the bus-world and urbanite assemblage, so that the results of this description, divided into four main ideas, do make the reader reflect on subsequent works about alternative possibilities for acting in the bus network and, therefore, for acting in the city.

**Palabras clave.** Autobús; construcción social; no-lugar; ciudad; etnografía.

**Keywords.** Local bus; social construction; no-place; city; ethnography.

Si examinásemos los usos del término autobús en cualquiera de las conversaciones diarias, lo que primero observaríamos sería la rareza en términos de frecuencia de la misma. Personas que vienen y van, miradas distantes, pocas palabras o muchas pero de gran superficialidad. Ruidos, quejas, tiempo, bullicio, empujones, etc. Por otro lado, lo que escasamente encontraríamos: alusiones al lugar, *el mundo del autobús*, esa red de elementos urbanos que incluye los propios vehículos; las paradas y sus elementos, como marquesinas, señalización, su grado de visibilidad, etc.; las personas; las (inte)relaciones e interpretaciones entre todos ellos; las implicaciones sociales de la configuración social del entramado; y los significados que para un miembro de nuestra comunidad tiene el hecho de coger el próximo autobús para desplazarse por la ciudad.

Siguiendo la posición socioconstruccionista de autores como Kenneth Gergen (2007) o Peter Berger y Thomas Luckmann (2003), podemos entender la ciudad como un objeto sociotécnico socialmente construido, permanentemente (re)definido y construido gracias a las prácticas sociales: la ciudad permanece constantemente al borde de un precipicio en el que se asoma a su muerte si la cuerda de lo social se destensa.

Cada una de las dinámicas y procesos que se llevan a cabo en ella, definen lo que llamamos ciudad, y no al revés, incluyendo el mundo del autobús. El autobús como un *no-lugar*, o *el elemento fantasma*; la cuestión del *espacio*; la cuestión del *tiempo*; y la perspectiva de *la norma*, o *de significados y símbolos*, conforman cuatro aspectos imbricados para una comprensión global del mundo del autobús que trataré a lo largo de este trabajo como resultado de las observaciones realizadas siguiendo una orientación

etnográfica. Específicamente, estos cuatro elementos se concretan en asuntos como los tiempos de espera en las paradas; el flujo de personas por determinadas zonas en función de la operación de las líneas de transporte público; la interpretación que el ciudadano hace de cada zona; cómo estas resultan definidas en base al uso que se hace de dicho transporte; cómo el ciudadano queda a su vez redefinido según categorías vinculadas a los distintos barrios y recorridos que frecuenta como usuario dependiendo de las circunstancias de transporte que existen; y finalmente una posibilidad de interpretación acerca de las implicaciones globales de este conjunto de cuestiones, aunque sin tratar de imponer límites severos, sino más bien jugar con ellos de manera flexible.

Este trabajo ofrece una interpretación alejada a las corrientes mayoritarias en psicología social acerca de los modos de entender las dinámicas sociales y urbanas, apostando por un enfoque sociotécnico y crítico. Coincido con Lupicinio Íñiguez (2005) para explicar los motivos de la elección de esta perspectiva cuando afirma que *“la Psicología Social dominante ha perdido cualquier interés por el debate intelectual”*. En consecuencia, he seleccionado diversas aportaciones teóricas, dentro de las citadas por este autor en el mismo artículo, que considero enriquecen la reflexión sobre los usos y situaciones que acontecen en el mundo del autobús acontecen: la teoría socioconstruccionista, el enfoque sociotécnico de la Teoría del Actor-Red, la teoría de los actos de habla de John L. Austin (1982) y la teoría foucaultiana sobre la relación entre saber y poder (Michel Foucault, 2002).

Sobre el marco socioconstruccionista, lo considero de gran importancia como base general para la interpretación de este trabajo. Se torna imprescindible la adopción de esta postura para huir de planteamientos epistemológicos de carácter esencialista/realista que nos llevarían sin duda a otro tipo de derivaciones que no considero de interés para el caso, puesto que creo mucho más potentes y útiles los postulados construccionistas para trabajar con una realidad más compleja y desde una posición crítica alejada de los planteamientos de la psicología *mainstream*.

Del uso de los conceptos de la Teoría del Actor Red, principalmente del enfoque de Latour (2001), considero importantes la mirada simétrica, en la que es imposible separar aquello que tradicionalmente se ha denominado *personas*, por un lado, y *objetos*, por otro (en este caso, el autobús). Mis reflexiones me llevan a concluir que el entramado teórico que sustenta conceptos como el de *actante* encajan perfectamente en el uso de las tecnologías por parte de las personas, y para analizar cómo ambos *elementos* de la relación se (re)definen y (re)construyen mutuamente.

Empleo los postulados de la teoría de los actos del habla<sup>1</sup> y el Giro Lingüístico de una manera muy abierta, como marco para pensar nuevas posibilidades acerca del *uso social* que se pudiera derivar de ese trabajo; esto es, mi intención es ofrecer nuevas posibilidades

---

<sup>1</sup> La acción está en el lenguaje, como expresiones realizativas (Íñiguez, 2006). El lenguaje no es una mera descripción de una realidad, sino que directamente produce, ejecuta o realiza acciones. El discurso, pues, es una práctica extendida a nivel social conformada a lo largo de la historia en base a toda una gama de significados culturales, donde se ha llegado a la imposición de cierta forma de hablar –y por ende, de actuar–, estableciendo ciertos mecanismos de censura que debilitan la emergencia de otros (Michel Foucault, 2010).

de agencia al lector sobre las dinámicas sociales a través de una interpretación peculiar del mundo del autobús, la cual no intenta describir una supuesta realidad, tanto como constituirla, produciendo ciertas acciones a través de esta retórica discursiva.

Las teorías de Foucault sobre la relación entre saber y poder parten principalmente de las teorías discursivas ya mencionadas. Considero muy interesante conocer cómo la creación e instauración de unos modos muy concretos de entender las dinámicas sociales que ocurren en el mundo del autobús (el saber), a través de la objetivación del mismo, conllevan idiosincrásicamente unas imposiciones muy concretas (poder), entendidas a muy grandes rasgos como las condiciones de control social que quedan impuestas al entender las prácticas sociales de ciertas maneras y no de otras igualmente posibles.

## Método

Este estudio se basa principalmente en la aplicación de un método etnográfico. En total, realicé 55 entradas en un cuaderno de campo, en las que recogí distintas situaciones, acontecimientos, sensaciones que, durante ocho meses de observaciones, consideré relevantes, bien por su saliencia durante los trayectos; bien por considerarlas útiles para ilustrar las últimas observaciones, cuando ya empecé a dilucidar las direcciones principales de este trabajo; o bien por considerarlas circunstancias clave para desarrollar ciertas líneas de reflexión, algunas de las cuales son recogidas en este texto. Las entradas en el cuaderno de campo están fechadas entre el 28 de octubre de 2011 y el 30 de abril de 2012.

Cada entrada estaba compuesta de la misma manera y contenía los siguientes campos: número de la entrada; fecha; lugar y hora; tipo de observación, si el lugar observado eran las paradas y marquesinas o el recorrido del autobús; línea o líneas de autobús observadas; el propio cuerpo de la entrada, incluyendo registros descriptivos, apuntes y observaciones diversas; el lugar y hora de finalización de la observación; y otros apuntes de interés.

A su vez, mantuve cierto número de conversaciones surgidas durante las observaciones y utilizadas como apoyo a la etnografía, de modo que ampliasen mis horizontes de observación, y me permitieran apreciar detalles que no había tenido en consideración anteriormente.

Como he dicho, las cuestiones aquí planteadas contribuyen a la reconstrucción las propias prácticas que acontecen en la ciudad, y en última instancia, a los *modos de vivir* la ciudad (Baltasar Fernández-Ramírez, 2008).

## El no-lugar. El elemento fantasma.

El escenario del autobús representa un ejemplo prototípico de *no-lugar* y del problema de la transitividad. En varias de las entrevistas realizadas surgió esta reflexión: si preguntamos a

un familiar o amigo acerca de los planes que hizo la tarde anterior, si este, por ejemplo, acudió a la periferia a un centro comercial, o tal vez se desplazó al centro financiero de la ciudad, en caso de haber utilizado el transporte público, muy dudosamente nos detallará este trayecto, directamente nos relatará los problemas burocráticos que encontró en aquel edificio, o la emoción con la que vivió la película que vio en el centro comercial. El medio, la herramienta, el autobús, ha muerto. En términos de las teorías de los actos del habla, el trayecto no existió.

En última instancia, sería plausible cuestionar la existencia de un *lugar* para el autobús, para lo que sería interesante ahondar en la cuestión a través de la puesta en práctica de *un mundo del autobús sin autobuses*, de modo que la ciudad estuviese definida en otros términos y en base a otras actuaciones, las cuales nos permitiesen entender el impacto que esta red supone en la ciudad. Carezco de información acerca de estudios o relatos que respondan a esta cuestión en la ciudad donde se llevó a cabo este estudio, sin embargo, puedo decir que momentos después de cerrar el periodo de observaciones, circunstancias similares han ocurrido en la ciudad de Almería, a raíz de la eliminación durante la temporada de verano de la mayoría de autobuses que circulan a la universidad –situada a las afueras–: para todos aquellos que no abandonamos la Academia en estas fechas, el mundo del autobús de súbito cobra significación, despertada por un acontecimiento imprevisto que pone al descubierto la comodidad que dábamos por segura antes de este acontecimiento.

Esta cuestión ha sido estudiada por Álvaro Ramoneda y Ramón Sánchez (2012), utilizando el concepto de *cronotopos*<sup>2</sup>, original de Mijail Bajtín (1975/1989; cit. en Álvaro Ramoneda y Ramón Sánchez, 2012). La cuestión de fondo es que el no-lugar –entendido de forma más flexible y dinámica que en el planteamiento de Marc Augé (2000)– puede llegar a convertirse en un lugar en el momento en que un acto con significado acontezca para la personas o las personas que en él se mueven. Los ejemplos disponibles son tantos como uno quiera imaginar. Por ejemplo, en cierta ocasión pude observar cómo una persona con discapacidad cognitiva se acercaba cada pocos minutos al conductor preguntándole dónde estaba e indicando que se había perdido, sin parecer tener conciencia de haber hecho este mismo ritual pocos instantes antes. Para todos los que en ese momento estábamos en el autobús, esa línea regular, al menos durante un tiempo, se convirtió en un lugar: estoy convencido de que cada uno de los usuarios, además del destino natural de su viaje, relató esta situación en su hogar cuando arribó.

Vemos como la cuestión efectivamente se complejiza. La dinámica de la ciudad nos impide dar una respuesta clara sin caer en simplificaciones, mas no por ello deja de resultar interesante observar cómo un elemento de la ciudad, a primera vista superfluo y poco prioritario, cobra sentido a través de prácticas y lenguajes propios en la definición del funcionamiento urbano.

---

<sup>2</sup> El cronotopos, en palabras de estos autores (op. cit., p. 116): “*plantea la confluencia de una determinada configuración espacio-temporal, por supuesto, en relación con un conjunto de acciones que se desarrollan en esa configuración espacio-temporal*”. La idea parte de dos configuraciones temporales para el lugar (*estable y efímero*), y dos configuraciones de significación (*lugar y no-lugar*).

## Espacio

Durante muchos momentos a lo largo de la etnografía, he vivido en primera persona situaciones controvertidas y variadas relacionadas con el espacio, bien haciendo referencia a la privacidad, entendida como “*demanda de parte de personas, grupos, o instituciones de determinar por sí mismos cuándo, cómo y hasta qué punto se puede dar información sobre ellos a los demás*” (Alan Westin, 1967, citado en Sergi Valera y Tomeu Vidal, 2010, p. 120), o a la territorialidad, entendida según Robert Gifford (2007) como un patrón de conductas y actitudes sostenido por un individuo o grupo, basado en el control percibido, intencional o real de un espacio físico definible, objeto o idea, y que puede conllevar la ocupación habitual, la defensa, la personalización y la señalización del mismo.

El autobús, o mejor dicho, el lugar de una persona en el autobús es reducido: no ocupa más allá de setenta centímetros de largo por cincuenta de ancho, y ciento ochenta centímetros de alto. Una cabina simbólica. Ocurre entonces que en el momento en que el autobús empieza a recibir bastantes personas –sin necesidad de ir excesivamente cargado–, las reacciones de las personas empiezan a adoptar una pauta no menos que curiosa: las miradas se evaden a través de la ventana más próxima, nuestro cubículo de seguridad disminuye, nos aferramos a la parte del chasis más cercana para tomar distancia de los demás; estamos ante la misma situación de invasión e incomodidad típica de un ascensor, espacio con el que guarda cierta similitud en cuestiones de territorialidad.

La cuestión se enrevesa. Estamos en el autobús, un lugar efímero, de transición. No es un lugar para estar cómodo, contribuimos a su uso como no-lugar al no cuestionarnos lo que allí acontece: *voy al trabajo, al centro comercial, a la playa; ¿importa estar quince minutos incómodo?*

Nos aproximamos a una nueva concepción en la que toda la problemática y las cuestiones referidas al mundo del autobús no dependen exclusivamente de la máquina: están en constante dependencia de los dos nodos de la relación: persona y máquina. A propósito de la teoría del actor-red (Francisco Tirado, 2005, p. 3):

*La teoría del actor-red asume un principio semiótico según el cual cualquier cosa que modifica un estado de cosas introduciendo alguna diferencia es un actor, o si no dispone de figuración concreta: un actante.*

La comodidad no depende únicamente del autobús –más espacios entre asientos, pasillos más largos y anchos, asientos más confortables–; la estamos construyendo con el uso que damos a los elementos que conforman el autobús o las paradas del mismo.

Este confort queda relegado a un segundo plano frente al precio del billete sencillo o el tiempo de espera entre autobuses de la misma línea. Está en la relación autobús-persona la definición y usos que finalmente acontecen, construyéndose con el paso del tiempo y alejándose de la planificación inicial acerca de los valores e imagen corporativa empresarial.

Estas cuestiones residirían en las dinámicas a posteriori, planteadas en su contexto al usuario (Manuel Delgado, 1999).

La cuestión del espacio referida al mundo del autobús dista de ser un elemento vacío, pasivo e inerte, aproximándose más a ser parte activa del ensamblaje que configura las dinámicas sociales y su simbología.

## Tiempo

Una de las cuestiones más cercanas al usuario es la que hace referencia al tiempo, al tiempo de espera y a las diferencias de prácticas y usos en función de la hora del día. Los tiempos de espera fueron una de las cuestiones en la que más fácilmente se entiende el asunto de la construcción social de la ciudad. El autobús es, en cierto modo, un metrónomo de la ciudad, marcando el ritmo de la misma. El tiempo de espera es una cuestión ciertamente difícil de controlar, aún con el esfuerzo de la empresa de transportes de marcar el tiempo que falta para el paso del siguiente vehículo de cada línea por una parada determinada –información que, por cierto, no existe en todas las paradas en esta ciudad–.

El tiempo de espera es imprevisible, lo que torna en imprevisible el ritmo de la ciudad. Se observa en una de las observaciones realizadas en la que entrevisté a un trabajador de mediana edad, convencido por las cuestiones de la sostenibilidad y medio ambiente actuales, que decidió marchar a trabajar en transporte público. El autobús está definiendo la hora a la que esta persona se levanta por la mañana, sale de su casa, incluso define la hora a la que se acuesta cada noche, pues de ello depende coger el autobús que aproximadamente le lleve a su destino a la hora deseada.

La cuestión se complica si la enlazamos con la necesidad de establecer transbordos y el gran descontrol que existe en la coordinación entre líneas –debido una vez más a que el tiempo de espera es imprevisible–. Encontramos este caso en las líneas a la universidad retiradas durante el verano y por las que, de forma variable, consigo llegar a mi casa en un margen irregular que puede variar entre treinta y cincuenta y cinco minutos.

Es relevante el fenómeno que denomino *el agujero negro del tiempo*, consistente en la ganancia o la desaparición repentina de algunos minutos de espera a costa de andar algunos metros hasta un par de paradas anteriores o posteriores, lo que supone un ahorro considerable de tiempo, traducible, por ejemplo, tal como esta persona comentó durante la entrevista, en poder dedicar quince minutos más a desayunar o a llevar a los niños al colegio.

Otros ejemplos se encuentran en el corte temporal de calles por obras, la rotura de autobuses y la consiguiente espera a que el *autobús escoba* aparezca, horas punta de tráfico y atascos, accidentes, tiempos de descanso y sincronización al finalizar cada vuelta al itinerario, etcétera; todos modulan el ritmo de la ciudad.

Otro asunto referido al tiempo es el de la variedad de situaciones y usos que dependen del momento del día. Ahora encontramos un nuevo ejemplo de transitoriedad en la dinámica del autobús. Esta es la diaria *muerte* del lugar cuando cae la noche, pues en Almería no existen líneas nocturnas. ¿Qué ocurre entonces, durante estas horas, con la red del autobús? Las paradas dejan de tener un uso normativizado, abriendo posibilidades no previstas, como el uso para dormir de los indigentes. Durante este tramo horario, el ensamblado mundo del autobús deja de tener presencia, se *apaga*, contribuye a definir la ciudad precisamente por su ausencia. La gente que trabaja de noche, o los que vuelven de los locales de ocio los fines de semana encuentran imposible –y por tanto, condicionado– su movimiento por esta cualidad agencial del tráfico urbano.

Esto ocurre también en otros tramos horarios. En las líneas de la universidad, a partir de las 14:00 horas, los autobuses disminuyen su frecuencia de paso, de 12-15 minutos a 17-22 minutos, determinando una vez más el ritmo y las acciones de las personas en la ciudad (imaginemos cualquier persona con horario de tarde de trabajo o que tenga ciertas tareas rutinarias a lo largo de la tarde durante toda la semana). Esto nos lleva a situaciones en las que se producen los *desequilibrios* en el uso de los autobuses. Un desequilibrio alude al hecho de un aumento o una disminución del número de personas que utilizan una determinada línea en un momento del día, siendo un desequilibrio positivo o negativo, respectivamente. Un desequilibrio positivo se encuentra en las líneas que comunican la periferia de la ciudad con lugares clave tales como el centro comercial o el centro de negocios durante las mañanas –particularmente entre las 10:00 y las 12:30–, debido a la dinámica usual de horarios de las administraciones y comercios. Podríamos reflexionar acerca de la asimetría de esta situación, esto es, que el flujo y el funcionamiento de los autobuses de alguna manera están marcando que estos desequilibrios se produzcan en determinadas horas concretas. Un cambio abrupto de los itinerarios o los horarios de las líneas, sin duda resultaría en un cambio considerable en el funcionamiento y uso de los comercios. Otro ejemplo de desequilibrio positivo lo encontramos a lo largo de toda la mañana en los autobuses que unen las barriadas alejadas –El Alquíán, Venta Gaspar– con el centro de la ciudad, pues la afluencia de personas es continua en busca de los lugares donde resuelven sus problemas burocráticos o comerciales, inexistentes en sus lugares de origen.

Algunos desequilibrios negativos, por ejemplo, aparecen en las horas de abandono masivo de un lugar de la ciudad, como la universidad a las 14:00 horas o la salida de los colegios de la Avenida Federico García Lorca a la misma hora. También en las salidas de los cines del centro comercial los días de estreno o en periodo de rebajas, momento que la empresa de transporte aprovecha estratégicamente para fletar más coches o aumentar contra las normas el número de pasajeros en aforo –pues no debemos perder de vista que *SurBus* no deja de ser una corporación cargada de intereses propios, traducidos principalmente en beneficio económico y reducción de costes, que hará lo posible por incrementar la barrera del beneficio–.

## La norma. De significados y símbolos.

Particularmente, encontramos la cuestión de más interés en la flexibilidad de la norma, en el *entrevé* de su delicada condición de poder, principalmente ante los acontecimientos imprevistos, los cuales enlazan con la emergencia de características que transforman el no-lugar en un lugar o con las sugerencias de la etnometodología (Harold Garfinkel, 2006).

Un ejemplo de ruptura normativa se da en las situaciones de grandes desequilibrios ya comentados a las entradas y salidas del vehículo. En momentos donde la aglomeración de gente es considerable, encontramos la redefinición de facto de los lugares de acceso y salida de pasajeros. Una persona que ha entrado en un coche repleto, no pudiendo avanzar por el pasillo hasta el fondo del autobús, utilizará, por su cercanía, la puerta de entrada para bajar, sin que chófer o pasajeros lo cuestionen, ofreciendo todos ellos facilidades sin que tenga que pedir permiso para hacerse paso. Igualmente, encontramos circunstancias en las que las salidas se convierten en entradas, como en el acceso de personas con carros de bebé, carros de la compra o sillas de ruedas, las cuales, tras posicionar su enorme bulto, tendrán que acudir a la delantera del autobús para abonar el viaje.

Otras situaciones donde se produce una ruptura normativa es cuando el coche va repleto y el conductor no puede dejar subir a más gente, pero alguien necesita apearse en la siguiente parada, así que efectúa la parada unos metros delante de la misma, comunicando implícitamente a la gente que espera fuera el mensaje “*no os acerquéis, únicamente me he detenido para dejar bajar a algún usuario*”.

Otro patrón que pone de relieve la *improvisación* de los significados lo encontramos en el uso de ciertas partes del autobús como asientos o bandejas para colocar objetos, tales como el fuselaje interior que recubre los neumáticos exteriores o la bandeja de plástico sobre parte del motor trasero, permitiendo un mayor aforo en esos momentos de ahogo y una mayor comodidad al usuario.

La normatividad expuesta a una sugerente violación no se expresa únicamente dentro del vehículo. Otros acontecimientos observados hacen referencia a los usos que se producen en las paradas una vez que finaliza el horario de los recorridos. Es lo que he denominado *la muerte del mundo del autobús*, aunque podríamos llegar a la conclusión de que el lugar en realidad no muere, lo que ocurre es que durante este tiempo –la noche, principalmente–, las paradas toman otros usos, lo que ilustra la agencia reconstructiva que el mundo del autobús ejerce sobre la ciudad. Por ejemplo, como refugio para indigentes o como resguardo en días de lluvia. También es muy socorrido el uso como espacios para carteles publicitarios caseros ofreciendo el alquiler de un piso o el anuncio de clases particulares. Esto supone un claro y sencillo ejemplo de cómo la norma conlleva la posibilidad de ser transgredida y por tanto, redefinida.

Por otro lado, en una línea de reflexión similar a la de Pablo Fernández Christlieb (2012), podemos concluir con que el autobús es el vehículo *de los pobres*, ya que es usado por todos aquellos que carecen de un coche privado. Con esto, podemos tener una idea previa



sobre el tipo de personas que vamos a encontrar en un autobús, y por tanto de los valores que la gran mayoría de usuarios tienen respecto al mismo: pérdida de tiempo respecto al viaje en coche, incomodidad respecto al vehículo privado, molestias por los tiempos de espera y por tener que caminar hasta las paradas, respecto a las ventajas que en estos aspectos ofrece el coche. Ancianos, jóvenes universitarios, mujeres con carrito, todos ellos comparten el hecho de no tener acceso a un vehículo propio que de forma más directa les comunique su punto de salida con el de destino, dándonos ciertas ideas del tipo de personas que están (re)definiendo la ciudad desde este dispositivo.

En conclusión, el mundo del autobús define y es definido por la dinámica y la identidad de la ciudad, las acciones del ciudadano y el significado de lo urbano. Tanto los recorridos de cada una de las líneas como los usuarios típicos que forman parte de ellas se exponen a una continua significación mutua que queda establecida como *la auténtica, real y objetiva* a través de tipificaciones, olvidándose lo cuestionable que esta resulta por los motivos y ejemplos sobradamente expuestos, quedándose en el camino otras posibilidades que solamente con la duda, la sospecha y la ruptura normativa pueden salir a flote. Encontramos, pues, que las dinámicas de la ciudad quedan reificadas: los barrios marginales seguirán siendo marginales, las barriadas alejadas y mal comunicadas seguirán siendo totalmente dependientes de la *gran ciudad...* mientras el uso establecido siga sin cuestionarse.

## Conclusiones

Otros modos de inmiscuirse e influir en la ciudad se llevarían a cabo a través de los acontecimientos imprevistos, los cuales enlazan con la emergencia del no-lugar como lugar y la etnometodología garfinkeliana. Podemos pensar en cualquier acontecimiento imprevisto en la ciudad que, por un lado, cargue de significado a un no-lugar, y por otro, establezca un punto de reinención en la mirada –y en los modos de hablar–, que recaea sobre la ciudad y por tanto, si la ciudad está circunscrita a las construcciones sociales, esta pase a ser diferente, a ser *otra cosa*.

La norma establecida pende de un hilo. Todo gira en torno a ella. Si se entiende la norma como la objetivación de una forma posible de actuar (Berger y Luckmann, 2003), encontramos que el grupo beneficiado por la misma pasa a ocupar una posición de poder – en este caso, la única empresa con derecho de organizar el transporte urbano en Almería–. Lo único que mantiene esta norma es la relación de poder establecida entre los nodos situados a un lado y al otro –los poderosos y los *sin poder*–, por lo que a través del cuestionamiento, la problematización y la emergencia de nuevas formas de actuar obtendríamos una reconstrucción de las relaciones de poder –no olvidemos que el poder es otra construcción social, emergida en el seno de lo social, y nunca algo permanente, universal, real, objetivo–.

La cuestión del espacio, en referencia al autobús, es compleja por varios motivos. El primero resulta de la imposibilidad de entender el objeto de estudio sin el otro nodo al otro lado de la relación: el usuario, el actante. La persona queda diluida dentro de la red de relaciones que forman y redefinen en cada momento el mundo del autobús. El nivel de la persona nos resulta insuficiente, pues, para entender un fenómeno que la sobrepasa en sus dimensiones. Debemos considerar la relación como un todo (Francisco Tirado y Miquel Domènech, 2005).

Me conformo con haber hecho visible la existencia de un campo de estudio normalmente oculto, haber ofrecido mediante esta narración una línea de cuestionamiento y problematización acerca del modo de entender el transporte urbano, el *mundo del autobús*, pero principalmente hacer más visible este lugar de la ciudad. Como resultado, obtendríamos la posibilidad de redefinición de la ciudad, y cuando hablo de ciudad, no estoy haciendo referencia a un elemento abstracto, invisible, sino a la actuación de diferentes actantes en el lugar, y en definitiva, la simbología y significados que finalmente constituyen la continua reinterpretación y reconstrucción de la ciudad.

## Referencias

- Augé, Marc (2000). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- Austin, J.L (1982). *Cómo hacer cosas con palabras: Palabras y acciones*. Barcelona: Paidós.
- Berger, Peter y Luckmann, Thomas (2003). *La construcción social de la realidad*. Barcelona: Amorrortu.
- Delgado, Manuel (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Fernández Christlieb, Pablo (2012). Vehículos. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 2(1), 9-17. Disponible en [http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/fernandez\\_christlieb](http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/fernandez_christlieb)
- Fernández-Ramírez, Baltasar (2008). Planificación y desarrollo urbano. En Baltasar Fernández-Ramírez y Tomeu Vidal (eds.), *Psicología de la ciudad. Debate sobre el espacio urbano* (pp. 21-39). Barcelona: UOC.
- Foucault, Michel (2010). *El orden del discurso*. Barcelona: Tusquets.
- Foucault, Michel (2002). *Vigilar y castigar*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Garfinkel, Harold (2006). *Estudios en etnometodología*. Barcelona: Anthropos.
- Gergen, Kenneth (2007). *Construccionismo social, aportes para el debate y la práctica*. Bogotá: Uniandes – Cesó.
- Gifford, Robert (2007). *Environmental Psychology. Principles and practice*. Colville, WA: Optimal Books.
- Íñiguez, Lupicinio (2005). Nuevos debates, nuevas ideas y nuevas prácticas en la psicología social de la era 'post-construccionista'. *Athenea Digital*, 8. Disponible en <http://antalya.uab.es/athenea/num8/siniguez.pdf>
- Íñiguez, Lupicinio (2006). *Análisis del discurso. Manual para las ciencias sociales*. Barcelona: UOC.

- Latour, Bruno (2001). *La esperanza de Pandora*. Barcelona: Gedisa.
- Ramoneda, Álvaro y Sánchez Viedma, Ramón (2012). Del no-lugar al cronotopos, pasando por el vestíbulo de la estación de Atocha. *Athenea Digital*, 12(1), 109-128.
- Tirado, Francisco y Domènech, Miquel (2005). Asociaciones heterogéneas y actantes: el giro postsocial de la teoría del actor-red. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*. Número especial noviembre-diciembre. Disponible en <http://www.aibr.org/antropologia/44nov/articulos/nov0512.pdf>
- Tirado, Francisco (2005). Reseña: Bruno Latour, Reassembling the social: An introduction to Actor-Network-Theory. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*. Número especial noviembre-diciembre. Disponible en <http://www.aibr.org/antropologia/44nov/libros/nov0501.pdf>
- Valera, Sergi y Vidal, Tomeu. (2010). Privacidad y territorialidad. En Juan Ignacio Aragonés y María Américo (coords.), *Psicología ambiental* (pp. 119-138). Madrid: Pirámide.

## Historia editorial

**Recibido:** 18/09/2012

**Aceptado:** 16/04/2013

**Publicado:** 8/05/2013

## Formato de citación

Baleriola, Enrique (2013). Situaciones y usos en autobús. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 3(1), 133-143. Disponible en <http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/baleriola>



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.

