Instituto de Arqueología y Etnología

Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina

LETICIA KATZER
HORACIO CHIAVAZZA
(EDS.)

Instituto de Arqueología y Etnología de la FFYL UNCUYO
Edición en conmemoración a los 80 años
de la fundación del Instituto de Arqueología y Etnología
como Instituto de Etnografía Americana en 1940

Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina

LETICIA KATZER

HORACIO CHIAVAZZA

(EDS.)

Instituto de Arqueología y Etnología de la FFFL UNCuyo

Edición en conmemoración a los 80 años
de la fundación del Instituto de Arqueología y Etnología
como Instituto de Etnografía Americana en 1940

Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.
Centro Universitario, Ciudad de Mendoza (5500)
Tel: (261) 4135000 Interno Editorial: 2240 - editorial@ffyl.uncu.edu.ar

Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina / Leticia Katzer ... [et al.] ; editado por Leticia Katzer ; Horacio Chiavazza. - 1a edición para el profesor - Mendoza : Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo, 2019.

375 p. ; 21 x 17 cm.

ISBN 978-950-774-371-9

1. Etnografía. 2. Antropología. I. Katzer, Leticia II. Katzer, Leticia, ed. III. Chiavazza, Horacio, ed.

CDD 305.8

Diseño gráfico y maquetación: Clara Luz Muñiz

Versión impresa: Talleres Gráficos de la Facultad de Filosofía y Letras, UNCUYO, Argentina - Printed in Argentina

Se permite la reproducción de los textos siempre y cuando se cite la fuente. Esta obra está bajo una Licencia Atribución-NoComercial-CompartirIgual 2.5 Argentina (CC BY-NC-SA 2.5 AR. Usted es libre de: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato; adaptar, transformar y construir a partir del material citando la fuente. Bajo los siguientes términos: Atribución —debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante. NoComercial —no puede hacer uso del material con propósitos comerciales. CompartirIgual — Si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la lamisma licencia del original. No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia. https://creativecommons.org/ licenses/by-nc-sa/2.5/ar/

Este libro se publica a través del SID (Sistema Integrado de Documentación), que constituye el repositorio digital de la Universidad Nacional de Cuyo (Mendoza): http://bdigital.uncu.edu.ar

Nuestro Repositorio Digital Institucional forma parte del SNRD (Sistema Nacional de Repositorios Digitales) http://repositorios.mincyt.gob.ar/, enmarcado en las leyes argentinas: Ley N° 25.467, Ley N° 26.899, Resolución N° 253 del 27 de diciembre de 2002 de la entonces SECRETARÍA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN PRODUCTIVA, Resoluciones del MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN PRODUCTIVA N° 545 del 10 de septiembre del 2008, N° 469 del 17 de mayo de 2011, N° 622 del 14 de septiembre de 2010 y Nº 438 del 29 de junio de 2010, que en conjunto establecen y regulan el acceso abierto (libre y gratuito) a la literatura científica, fomentando su libre disponibilidad en Internet y permitiendo a cualquier usuario su lectura, descarga, copia, impresión, distribución u otro uso legal de la misma, sin barrera financiera [de cualquier tipo]. De la misma manera, los editores no tendrán derecho a cobrar por la distribución del material. La única restricción sobre la distribución y reproducción es dar al autor el control moral sobre la integridad de su trabajo y el derecho a ser adecuadamente reconocido y citado.

EVALUADORES DE LOS ARTÍCULOS DE ESTA EDICIÓN[1]

Dra Janett Segovia. Centro de Investigaciones Penales y Criminológicas -CENIPEC-.Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas. Universidad de Los Andes

Dra Patricia Fasano. Universidad Nacional de Entre Ríos.

Dra Paula Ripamonti. Facultad de Filosofía y letras, Universidad Nacional de Cuyo

Dr Juan Carlos Radovich. Facultad de Filosofía y letras.UBA-CONICET

Dra Belén Levatino. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional de Cuyo.

Dr César Ceriani Cernadas. Instituto de Investigaciones en Ciencias Sociales (FLACSO - CONICET)

Dr Hilderman Cardona Rodas. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Medellín

Dra Maria Carman. Instituto de Investigaciones Gino Germani. UBA-CONICET.

[1] Agradecemos a los evaluadores por su aporte en la revisión de los textos

INDICE

Una Introducción a las perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina

AN INTRODUCTION TO CONTEMPORARY ETHNOGRAPHIC PERSPECTIVES IN ARGENTINA

Leticia Katzery Horacio Chiavazza 7

¿Cómo analizar una situación de campo? Avatares de la reflexividad cuando se la toma en serio

HOW DO WE ANALYZE A FIELD SITUATION? THE WHEREABOUTS OF REFLEXIVITY TAKEN SERIOUSLY

Rosana Guber 21

La etnografía como modo de producción de saber colaborativo. Reflexiones epistemológicas y metodológicas

ETHNOGRAPHY AS A MODE OF PRODUCTION OF COLLABORATIVE KNOWLEDGE. EPISTEMOLOGICAL AND METHODOLOGICAL REFLECTIONS

Leticia Katzer 49

Compromiso para investigar. Memorias para producir. Sobre el encuentro entre la etnografía y la gestión de políticas públicas

COMMITMENT TO RESEARCH. MEMORIES TO PRODUCE. ON THE ENCOUNTER BETWEEN THE ETHNOGRAPHY AND POLICY MANAGEMENT PUBLIC

Ludmila da Silva Catela 85

Las corporalidades de la etnografía: de la participación observante a la performance-investigación colaborativa

EMBODIMENT AND PERFORMANCES IN PARTICIPATORY RESEARCH METHODOLOGIES. THE ETHNOGRAPHY BODIES : FROM THE OBSERVANT PARTICIPATION TO THE COLLABORATIVE PERFORMANCE-RESEARCH

Silvia V. Citro, Lucrecia R. Greco y Soledad Torres Agüero 103

Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires

ROAD ANTHROPOLOGY: SYMBOLS, METAPHORS AND PRACTICES IN THE STREETS OF BUENOS AIRES

Pablo Wright, M.Verónica Moreira y Darío Soich 173

El lado B de la innovacion social: etnografia de prácticas de experimentación cartonera en torno al reciclado de residuos

SIDE "B" OF SOCIAL INNOVATION: AN ETHNOGRAPHY OF THE WASTE PICKER´S EXPERIMENTAL PRACTICE TOWARDS WASTE RECYCLING

Sebastián Carenzo..... 229

Etnografía adjetivada ¿Antídoto contra la subalternización?

ADJECTIVATED ETHNOGRAPHY: ANTIDOTE AGAINST SUBALTERNISATION?

Mariela Eva Rodríguez 274

Lof Kintupuray del lago Correntoso, departamento Los Lagos, provincia de Neuquén: reafirmación sobre el territorio ancestral, su identidad y experiencias de trabajo colaborativo

LOF KINTUPURAY OF THE CORRENTOSO LAKE, THE LAKES, PROVINCE OF NEUQUÉN: ETHNOGRAPHY AND WORK ARTICULATED IN THE REAFFIRMATION ON THE ANCESTRAL TERRITORY AND ITS IDENTITY

Sebastián Valverde, Gabriel Stecher y Adriano Arach..... 333

Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires

ROAD ANTHROPOLOGY: SYMBOLS, METAPHORS AND PRACTICES IN THE STREETS OF BUENOS AIRES

Pablo Wright[1]

M.Verónica Moreira[2]

Darío Soich[3]

RESUMEN

Este trabajo introduce el campo de antropología vial cuyos objetivos son analizar la construcción sociocultural del comportamiento vial en general, comenzando con el caso etnográfico de Buenos Aires. Desde una perspectiva simbólica e

[1] Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Instituto de Ciencias Antropológicas, Sección Etnología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. E-mail: pwright@filo.uba.ar

[2] Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. E-mail: veromoreira175@gmail.com

[3]Instituto de Ciencias Antropológicas, Sección Etnología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. E-mail: dsoich@dspickups.com.ar

histórica, el trabajo, a través principalmente de auto-etnografía y observación participante, explora los sentidos de la conducta vial y sus tensiones con la normativa legal, identificando maniobras clave y los valores sociales que se observan en el "juego de la calle". La investigación etnográfica guiada por las nociones de habitus, ethos y performance, apunta a acceder a los sentidos nativos del hecho vial, reconstruir su normativa práctica, las metáforas sociales compartidas colectivamente, su relación con el ejercicio de la ciudadanía vial y la rebeldía semiótica que la define. Se propone finalmente la utilidad de la antropología vial para el asesoramiento de políticas públicas para la eventual reducción de la alta siniestralidad vial argentina.

PALABRAS CLAVE: Antropología vial – símbolos – prácticas – habitus – ciudadanía

ABSTRACT

This work proposes the field of road anthropology that aims at analyzing the socio-cultural construction of road behavior, beginning with the Buenos Aires ethnographic case. From a symbolic and historical perspective, and mainly through auto-ethnography and participant observation, it is explored the meanings of road behavior and its tensions vis-à-vis legal norms, identifying key maneuvers in the street play, and their associated social values. Guided by the notions of habitus, ethos and performance, the ethnographic research intends to reach the native meanings of road events, its practical rules, social metaphors, its relationship with the practice of road citizenship, and the semiotic rebelliousness that defines it. Lastly, it is proposed the usefulness of road anthropology for advising public policies to reduce Argentina’s dangerously high rate of road accidents.

KEY WORDS: Road anthropology – symbols-practices-habitus-citizenship

INTRODUCCIÓN

Este trabajo presenta investigaciones etnográficas sobre antropología vial que desarrollamos como parte del equipo de investigación Culturalia como un primer intento de investigación-transferencia que se halla en una etapa de ordenamiento de sus primeras conclusiones. La organización del trabajo parte principalmente de las investigaciones de Pablo Wright en colaboración con María Verónica Moreira y Darío Soich y por ese motivo la arquitectura textual del mismo expresa el modo en que el tópico fue madurando como agenda de investigación. Así la primera persona que al comienzo se refiere a las iniciales reflexiones de Wright, se funde gradualmente en la tercera, mostrando cómo el trabajo se fue transformando hasta llegar a ser la producción integrada de los tres autores. Se trata de una investigación que aplica la perspectiva antropológica a la cuestión vial, que es un campo de investigación académica en ciernes en la bibliografía académica hispanohablante, cuyo desafío proviene de la necesidad concreta de comprender la complejidad de factores históricos y socio-culturales que desembocan en la alta tasa de siniestralidad vial que exhibe la Argentina y otros países de la región. Asimismo, de proponerla como objeto de investigación antropológica en sí misma. Las dos siguientes secciones irán presentando las vicisitudes del origen del tema, algunos antecedentes del mismo, y el enfoque conceptual que nutrió la mirada etnográfica y la habilitación del mundo vial como campo.

Una tercera sección mostrará esta etnografía inicial del campo vial argentino, reseñando al final algunas líneas generales de análisis del mundo vial, sus dimensiones culturales, y relaciones con lo que se podría denominar la constitución cultural de la ciudadanía argentina.

Insides

Como descubrí hace poco, leyendo la inquietante novela "*Harry Potter and the Half-Blood Prince*", de J. K. Rowling (2005), sexto hito de la famosa saga del mago adolescente, la autora utiliza una palabra para describir el estado anímico del protagonista que sintetizaba con sugerente detalle cómo vibraban en él los sentimientos y la corporalidad a partir de situaciones concretas de la vida. Esto incluía también los aspectos sombríos que el mago va conociendo de sí mismo, de sus pares y de los adultos. El término al que me refiero *es insides, y* me pareció adecuado por sus ricos ecos semánticos para resumir el sentido general de esta investigación, que abre un espacio tanto conceptual como empírico a la mirada etnográfica poco desarrollado en nuestro país. Así, lo que sigue es un trabajo de reflexión antropológica sobre los *insides* de la forma en que los argentinos, al menos los de Buenos Aires por ahora, conducimos automóviles y caminamos por la calle. Me interesa recalcar esta aparente dimensión "interior" en que nos coloca i*nsides* porque se opone al nivel de análisis que hacen especialistas del tema y medios de nuestros problemas viales, que enfatizan casi obsesivamente dos dimensiones no menores, pero tampoco excluyentes del problema: la de la normativa (Nino 2005) y la de la infraestructura

material (AGN 2013). El asunto es que estos *insides* no hay que verlos exclusivamente como algo interior, sino que se constituyen en un diálogo abierto, constante y procesual con el exterior, que es la sociedad, la historia y la cultura. Por eso interesa aquí construir una mirada que dé cuenta de los *insides* de la gente cuando camina o maneja, y su relación con niveles más amplios de la vida social. Además, el giro sombrío de la novela nos sugiere esa dimensión negada de nuestra conducta vial, lo que sería la sombra para la psicología profunda; aquello que no reconocemos que existe pero que está, y se manifiesta en cómo llenamos de deseo nuestros movimientos por estos espacios. Hacia el conocimiento de lo explícito y lo implícito, la luz y las sombras de los *insides* viales nos dirigimos ahora, y lo podríamos sintetizar en una travesía por lo micro y macro de nuestras prácticas viales para reencontrarnos con nuestra sombra; una vez hecho esto, estaremos en condiciones de imaginar un modo de modificar creativamente este estado de cosas

Antropología vial

En el origen del tema, siempre pensé en llamarla etnografía vial, fiel al término que, desde fines de la década de 1980, se usa a veces como sinónimo de antropología, y en honor de su potente dispositivo metodológico, el trabajo de campo etnográfico. Durante los primeros años de la investigación (c. 2000) que fueron muy fragmentarios, preliminares y tímidos por la inexistencia de bibliografía que me diera apoyo conceptual y, por qué no decirlo, de legitimidad académica --dada mi especialidad en la etnografía indígena del área chaqueña argentina-- fue un plan piloto de

etnografía vial que partía, como se verá después, principalmente de mis propias experiencias comparativas como peatón y conductor en la Argentina y los Estados Unidos. Mi campo oficial era "el Chaco", producido institucionalmente por la tradición académica, pero después de la experiencia de vida cotidiana en otro país muy distinto, poco a poco un nuevo campo fue emergiendo, así como las posibilidades epistemológicas y metodológicas de que adquiriera entidad como tal. En esos momentos los discursos disciplinarios de la etnología y sus gustos por lo indígena y lo no-occidental y de la antropología social/cultural por la sociedad contemporánea, lo urbano, la modernidad y el capitalismo, se fusionaban en mi estructura ontológica de sujeto-etnógrafo, para dar paso a lo que Bob Scholte denominara "nuevas reglas de percepción" (1981:176) dadas por ese campo vial al que la dialéctica de la vida me llevó a visibilizar.

El uso del tropo antropología vial solo surgió al redactar un artículo periodístico (Wright, 2007) en donde consideré ese término como más comprensible para el público en general. Después de escrito, encontré algunas referencias al término utilizadas en España, en especial los trabajos del investigador catalán José Olives Puig (2005) quien menciona tanto los términos "antropología viaria" como "vial" para desarrollar un análisis multivariado de prevención de accidentes de tránsito, los que dieron lugar a investigaciones interdisciplinarias empíricas en Cataluña para instituciones oficiales (Sauret Pont, 2004). Asimismo, localicé trabajos interesantes sobre capitalismo, violencia, tránsito y cultura en Montevideo (Rossal, Egaña y Folgar 2004; Fraiman y Rossal 2006, 2007, 2008) que observan aspectos de la economía política de la sociedad que se relacionan con este

fenómeno en Uruguay, aunque conceptualmente se puedan ampliar a cualquier universo vial de la sociedad moderna contemporánea. Estas obras proponen perspectivas que entran en sintonía conceptual antropológica con las ideas analizadas en este trabajo, principalmente la perspectiva de totalidad social dentro de la cual es necesario abordar los fenómenos viales como producto de relaciones sociales donde la sociedad se reproduce en la circulación de bienes, objetos y personas y no solo en el énfasis en la infraestructura, en los aspectos técnicos o psicológicos[4]. Desde una óptica aplicada que enfatiza los aspectos educativos, Lauro Paulette también desde Uruguay realiza investigaciones y elaboraciones pedagógicas sobre seguridad y educación vial para entidad gubernamental Unidad de Seguridad Vial (UNASEV) (Paulette 2006, Balián y Paulette, 2009). En cuanto a investigaciones en la Argentina desde las ciencias sociales, existe un estudio de gran profundidad (Geldstein y Bertoncello, 2006) que se dirige a dilucidar a través de metodologías cualitativas y

[4] Estos autores también desarrollaron una tarea de análisis antropológico del proceso de surgimiento de los estudios viales en Uruguay y las tensiones y disputas existentes en el campo vial, al que conciben como un emergente aún débil de los campos sociales de la salud y de la seguridad. Como se observará, existe una diferencia entre qué clase de actores integran el campo vial para estos autores, y lo que se señala más adelante en nuestro trabajo. Por otra parte, los autores muestran interesantes datos etnográficos sobre este proceso, y el rol ambiguo que para los campos de la salud y la seguridad tienen en Uruguay las investigaciones antropológicas y, en general, desde las ciencias sociales, donde están en disputa los criterios de legitimación del saber, en un entramado complejo de relaciones de poder institucionales y profesionales (Fraiman y Rossal 2010).

cuantitativas aspectos demográficos y sociales de accidentes de tránsito, orientados a mejorar la salud colectiva de la población. Se trata sin dudas del estudio más completo hasta la fecha de su tipo, el cual a su vez cubre varias regiones de la Argentina[5].

Finalmente, la idea en este trabajo no es acuñar una nueva rama de la antropología sino brindar un detalle del tipo de espacio en donde esta práctica de investigación dirige sus instrumentos conceptuales y metodológicos. Es de destacar sin embargo un aspecto lingüístico que tiene repercusiones conceptuales para habilitar estas investigaciones, y es el hecho de que en castellano existe el adjetivo *vial*, que cubre un amplio campo semántico que no existe, por ejemplo, en inglés. La voz *road* es lo más cercano a vial, aunque su semántica sería mucho más restringida. Al buscar datos sobre una posible *anthropology of the road* o una *road anthropology* aparecieron unos pocos trabajos que se restringen al efecto social de caminos y rutas o el rol de ellas en la delimitación de territorios, tanto en países centrales como periféricos (Dalakoglou 2010, 2017), al efecto político, social y cosmológico de la construcción de rutas en la modernidad periférica africana (Masquelier 2002); o bien a las *traffic cultures* (Yazici 2013) y sus relaciones con estructuras de desigualdad capitalistas que se reproducen en los sistemas de transporte y en las dinámicas de tránsito. Más cercano al espíritu de este trabajo se hallan los análisis del antropólogo Manuel Delgado sobre imaginarios urbanos y la cultura de las calles (2007). Desde la sociología, la geografía y los estudios culturales hay una convergencia disciplinar en donde la antropología vial podría

[5] Provee datos de Buenos Aires, Mar del Plata, Rosario, Reconquista y Resistencia.

encontrar interlocutores afines, especialmente en los estudios de movilidad (por ejemplo, Giucci 2007, Imila, Jirón e Iturra 2015, Harvey 1989, Gutiérrez 2012, Zunino Singh, Giucci y Jirón 2018) que se interesan por tópicos como el automóvil como objeto cultural, las transformaciones del espacio en la posmodernidad, el sistema de transporte, modos experiencias de viaje, accesibilidad, materialidades, etc. Los trabajos sobre movilidad poseen variadas perspectivas conceptuales desde las más estructuralistas, funcionalistas, materialistas, hasta las más fenomenológicas y pragmáticas. Si bien lo vial no aparece en esos estudios, como foco central, si se lo aborda como parte de un conjunto mayor de tópicos incluidos en la genérica y emergente categoría conceptual de la movilidad. Esta breve síntesis brinda un panorama dentro del cual la antropología vial podría ubicarse incluida en los estudios sobre la sociedad y la cultura actuales. Como se observará, el enfoque conceptual aquí desarrollado pondrá atención en las relaciones que existen entre práctica, símbolo y cultura, dentro del marco de la historia argentina, anclado en la mirada etnográfica del campo vial

Si bien el espacio vial de las sociedades contemporáneas parecería tener características peculiares, algunas de las cuales se mencionarán más abajo, no hay que confundirse y creer que ahora se está frente a un nuevo tipo de antropología. De ningún modo; por suerte, creo, es más de lo mismo, solo que ahora nos encuentran literalmente en la calle, tratando de imaginarnos qué hubieran hecho acá los míticos Malinowski, Boas o Evans-Pritchard al tratar de cruzar una bocacalle, o manejar en pleno centro de una ciudad argentina, y sobrevivir para contarlo!

Los tiempos míticos: el origen de la pregunta

Podría afirmar casi con seguridad que fue el "azar de los viajes", como diría Lévi-Strauss en *Tristes Trópicos* (1992 [1955]:39) lo que desencadenó esta investigación. Más precisamente el azar de dos viajes al mismo país, Estados Unidos, llevados a cabo en diferentes épocas. Uno realizado por mi padre para hacer estudios de posgrado en biología a mediados de los '50 y otro el mío a principios de los '90 para hacer lo mismo, pero en antropología. ¿Coincidencias, azares, sincronicidad, memoria familiar? son sólo palabras para designar contingencias que escapan a nuestros modelos occidentales de análisis causal – aunque se entrevea parte de la magia transtemporal del habitus operando a través de designios no lineales que atraviesan hasta los cuerpos y espíritus más opacos.

Lo cierto es que la génesis de esta investigación en antropología vial se debe al efecto que estos dos desplazamientos por el espacio geopolítico provocaron en la cultura de mi familia y en mi formación como antropólogo y, lo que es más importante, en mi auto-percepción como ciudadano argentino.

Veamos los detalles etnográficos. Durante el primer viaje de estudios, mi padre por primera vez compró un auto y tuvo que sacar el registro estadounidense de conductor. Esta residencia por casi dos años en Ann Arbor (Michigan) hizo que tuviera que aprender y ejercitar las normas de tránsito de ese país y someterse al juego de premios y castigos que este sistema imponía. De regreso en Argentina, y durante los siguientes años, tanto mi hermana, mis hermanos como yo recibimos de modo indirecto, en charlas informales, comentarios espontáneos y quejas amargas, lo

que podríamos decir un incipiente "análisis comparativo de prácticas viales argentino-estadounidenses" cuya autoría podía atribuirse a nuestro padre, y sus lugares de ejecución eran tanto la casa como el auto. En especial durante los viajes por la ciudad o en rutas, escuchábamos sobre todo las diatribas y "correcciones" que él hacía sobre la performance de sus compatriotas conductores. Y la norma ideal de comparación era, como podríamos imaginarnos, la que conociera y practicara en el gran país del norte. Mi socialización como conductor fue muy temprana, originada en la influencia y estímulo de mis hermanos mayores, Jorge y Gustavo, lo que desembocó en que ya a los 15 años manejara con relativa seguridad --siempre acompañado de alguno de ellos, por las dudas. De esta forma, lo que podría llamar una "sensibilidad vial crítica" se fue conformando en patrimonio de nuestra familia el que, con el correr del tiempo y la reproducción social, se fue transmitiendo a los hijos e hijas de mis hermanos, y también más tarde a mis tres vástagos. Mi hermana mayor Alicia, si bien no maneja, tiene cuatro hijos que también comparten esta "fiebre vial". Entonces, viajar en auto con algún miembro del clan familiar y/o sus descendientes, es como participar de un mini-congreso sobre normas de tránsito que puede adquirir la gracilidad de una bendición colectiva como transformarse en un encuentro de parientes estresados que no se toman vacaciones de una extraña vocación crítica.

A pesar de la pedagogía paterna, mi forma de manejar como conductor combinó parte de ese ajuste a las normas, al sempiterno guiño para doblar, al acatamiento casi protestante a la dictadura de los semáforos y, a veces, la generosidad en dejar pasar al peatón en la bocacalle, junto con la indisciplina más desenfrenada.

Recuerdo como si fuera hoy, cuando tenía entre 18 y 20 años haber andado repetidas veces por la Avenida del Libertador, en el trayecto del conurbano bonaerense de Vicente López- San Fernando a 110 km tranquilamente, como quien pasea por el turístico Tigre un domingo a la tarde. Jamás se me ocurrió pensar entonces que esos carteles redondos, con varios círculos concéntricos y un número gigante en su interior, eran para todos, y en ese momento para mí, indicándome las velocidades máximas permitidas. No, estos redondeles estaban equivocados, la velocidad permitida para mí era *a la que iba*, la que se me antojaba en ese momento y no otra. Ningún cartel me iba a *decir a mí* a qué velocidad tendría que circular; ¡justo eso faltaba! Me acuerdo también que llegar a las bocacalles era una lotería, una expedición al Far West, donde la suerte estaba echada al milímetro, en la confrontación con el otro –si lo hubiera—por ver quién podía pasar primero. Nada sabía y me eran totalmente ajenas las normas de precedencia en estos cruces dictadas por la autoridad competente[6]. Más de una vez me salvé de chocar y ser chocado gracias a la habilidad propia y/o ajena para esquivar autos indeseables que competían por un espacio vital.

Las vueltas de la vida me llevaron a enfrentar una máquina de *multiple choice* en una de las oficinas para sacar la *Driver's License* en Filaldelfia, en el estado de Pennsylvania (EEUU), cuando viví tres años haciendo los cursos para el doctorado. Como había expirado el registro internacional que había sacado en el Automóvil Club Argentino (ACA) en Buenos Aires, me tuve que

[6] O había sufrido una amnesia selectiva que filtraba estratégicamente lo aprendido.

someter a este examen, que era muy raro para mi espíritu porteño, acostumbrado mucho más a la burocracia cara-a-cara que a un dispositivo sin alma que buscaba detectar alguna falla en la armadura de mi lógica vial. Pues bien, sintiendo la presión de la fila de polacos, chinos, coreanos, hindúes, rusos, portorriqueños y alguno que otro local apilados detrás de mí, todos hablando al unísono en una Babel espontánea, fallé en el examen y tuve que darlo de nuevo al tiempo. Para eso, elegí otra sede más tranquila en Media, un suburbio calmo al oeste de la ciudad y, ayudado moralmente por un amigo argentino, pude pasar la prueba, no sin antes recibir el reto del instructor que, en la vuelta de prueba ya dentro del auto, me espetó "*full stop, sir*", al llegar a una supuesta bocacalle y frente a un inmenso cartel rojo de STOP, en donde yo solo había frenado un poquito fiel a mi indisciplina semiótica de origen.

A esto debo añadir, como nota paralela que refuerza la idea del poder del habitus como la influencia de vida de nuestros mayores que pasa a nosotros como un manto invisible, pero omnipresente, que mi padre también había reprobado su primer examen de manejo en EEUU y que a duras penas tuvo éxito en la segunda oportunidad! Después de pasar la prueba me sentí una especie de Gardel en el exilio, que tuvo que ajustarse a las normas viales locales, so pena de altas multas, control policial muy estricto in situ, aumento de tarifa del seguro por accidentes, y también el control moral de los demás conductores y peatones. Varias veces estacioné mal en Filadelfia, a veces tomando ventaja de algún centímetro robado al spot del otro auto, o sin entender muy bien el cartel que anunciaba hasta dónde se podía estacionar; no obstante, me jugaba y dejaba el auto igual. El castigo automático

de la multa por correo fue aleccionador y el peso de la ley sobre el bolsillo alcanzó a disciplinarme de una vez para toda la estadía en ese país.

Regreso sin gloria

Después de casi tres años de manejar en las calles de Filadelfia, y otras grandes ciudades estadounidenses, debo confesar que a mi alma vial le resultaba muy "fácil" manejar allí, y reconozco la cuota total de etnocentrismo que pongo a esta aseveración. Es que, comparativamente, andar en un medio donde los comportamientos viales vis-a-vis los porteños resultaban muy predecibles, era muy relajado, me sentía libre y hasta sentía placer en obedecer los carriles, las diversas señales del camino, y hasta "disfrutaba" de avisar con tiempo a los compañeros de ruta cuál iba a ser mi próxima maniobra. Todo esto tenía, a mis ojos argentinos, una aureola de utopía concreta que me costaba aceptar como existente en alguna parte.

El regreso a las calles de Buenos Aires fue duro. Me costó adaptar mi habitus semi-domesticado al sistema estadounidense de nuevo al de mi lugar natal. Y más de una vez, curiosamente como peatón, estuve a punto de no contar el cuento cuando, ingenuamente intentaba cruzar alguna calle con semáforo porque tenía derecho de paso, así nomás, sin mirar si efectivamente autos y colectivos habían interpretado la escena como yo. En una oportunidad me agarraron del cuello y, en un tirón milagroso, zafé del choque desigual con un interno de la línea 60 por la zona de Congreso. Lo más interesante es que, además de agradecer

puntualmente este acto de salvamento, despotricaba contra el colectivero, diciendo la frase utópica lógica, pero inaplicable en el contexto porteño: --pero si yo tenía el turno!!!!!

Mientras volvía a tomar contacto con ideas, gestos, normas, emocionalidad, y relaciones de parentesco de los que me había alejado por un tiempo bastante importante –aunque ahora también tuviera nostalgia pero inversa, por la lejana ciudad de la independencia americana, donde a la sazón había nacido Diego, mi tercer hijo—el germen de un proyecto de etnografía vial se iba gestando en alguna parte de mi ontología etnográfica.

El principal dato empírico que me impresionaba era la gran diferencia en el comportamiento vial en ambos países; la experiencia extranjera me había desnaturalizado estrepitosamente nuestro modo de conducir y esa experiencia de estar-allí me había mostrado dramáticamente que otras formas eran posibles. Esa desnaturalización, propia del ejercicio etnográfico, creaba lo vial como campo, como lugar de inquisición etnográfica totalmente nuevo para mí, sin un área cultural y tradiciones institucionales que la crearan, reprodujeran y/o contuvieran como el caso de la región del Chaco, mi locus original de aprendizaje y trabajo profesional como antropólogo. Así, tomé conciencia de que nuestro estilo vial "nacional" si cabía la adjetivación, no se debía a una esencia de la naturaleza argentina, sino a circunstancias históricas, culturales, sociales y políticas concretas, pero que no se habían desarrollado de la noche a la mañana, sino en un largo proceso. Por eso, lo primero que sentí fue que cualquier modificación de ese *habitus vial* llevaría mucho tiempo, y que para empezar por algún lado no había que analizar las normas –que nadie parecía cumplir—sino el comportamiento

actual, real y concreto de los cuerpos y gestos de conductores y transeúntes. O sea, acercarnos al punto de vista –por más "amoral" que fuera-- del nativo, es decir, de nosotros. Habría que tratar con los "aspectos materiales de la experiencia" (Stein 1996 citada por Moure 2013) y cómo ésta deja huellas indelebles en la corporalidad, más allá del alcance de cualquier norma o sistema legal abstracto. Definitivamente un giro performativo se hacía necesario para entender con más alcance la conducta empírica de los nativos argentinos. La aparición de lo vial como agenda de investigación pudo producirse gracias a que mi condición de extranjero en Filadelfia me hacía reconocer el habitus vial local "que solo un observador externo y no moldeado /por ese habitus/ tomaría como objeto de conocimiento" (Jackson 2010:74). Ese proceso me dio herramientas para poder objetivar el mundo vial argentino como campo de inquisición antropológica.

Me costó, como adelanté antes, darme permiso a generar un tema de investigación que saliera del perímetro de mi tradicional lugar de campo chaqueño, y en especial la gente con la que había trabajado por más de 15 años, los *Qom* o Tobas de Chaco y Formosa. Pero la atracción por el tema vial era muy fuerte y se me aparecía como algo en lo cual podría contribuir con una mirada particular sobre un área de la vida argentina que manifestaba graves problemas, expresados en un altísimo índice de choques, muertes e invalidez por accidentes de tránsito. Estaría ahora explorando los "prohibidos" ámbitos de la antropología urbana, en principio, aunque lo vial no se manifiesta únicamente en lo urbano; es más, no parece definirse completamente por esa localización espacial, cuando en vez de eso podía quedarme muy cómodo allá "lejos" en el etnológico Chaco. Sin sentir estos tironeos yo mismo,

noté la sorpresa de algunos colegas "urbanos" por haberme vuelto conceptualmente a Buenos Aires y mirarlo etnográficamente con cierto desenfado. Sentía que la división clásica de trabajo en "áreas culturales" era anacrónica y dificultaba el trabajo de nuevos temas por esa suerte de confinación espacial que, como los agujeros negros, también absorbía dentro de sí cualquier creatividad conceptual que traspasara los límites de ese universo institucionalmente conocido.

Tardé bastante tiempo en incorporar este interés como algo aceptado por mí, porque me pasaba lo que decía el etnopsiquiatra Georges Devereux en cuanto a la relación de ansiedad, angustia, y ambiguedad que los antropólogos pueden tener con sus temas/materiales de campo, "yo mismo no estaba preparado para algunas de mis propias ideas" (1977[1967]:15).

La mirada analítica se fue construyendo desde los análisis simbólico-interpretativos que desarrollaba entre los *Qom*, sumados a los tópicos trabajados en la actividad docente en la UBA, donde en la asignatura Antropología Simbólica explorábamos las discusiones antropológicas sobre el lenguaje, el mito, el ritual, la religión y la historia como sistemas simbólicos. En este contexto, el primer hito hacia la antropología vial vino del pensamiento proteico del filósofo Paul Ricoeur acerca de la naturaleza de los símbolos (ver infra) y de Michael Foucault (2010) y su análisis de la doctrina de las "signaturas" en el mundo medieval y sus transformaciones posteriores. Una primera síntesis conceptual-etnográfica fue escrita en 1991 en Filadelfia para la universidad como veremos enseguida. Con esas reflexiones preliminares emprendí mi regreso a la Argentina; sin dudas algo ya había

empezado a cambiar en esa pertenencia etnográfica al Chaco y en mi perspectiva conceptual.

Esquema interpretativo

Un punto de partida que nutrió la perspectiva conceptual es la premisa de que "no es posible un modo de existencia no simbólico y aún menos un tipo no simbólico de acción" (Ricoeur 1994a:54). Por eso, cualquier conducta humana a ser interpretada etnográficamente debe conocer el mundo de sentido que tiene para los actores. No hay sentidos obvios, ni siquiera aquellos asociados con lo más rotundamente biológico. Incluso éstos ya son construcciones socio-culturales y, por ello, productos de la historia. Como se hará evidente a lo largo del trabajo, proponemos acercarnos al comportamiento vial como una conducta simbólica.

Así, la primera visita de Foucault a Filadelfia (Wright 1991, 2017) la hice comparando las actitudes de porteños y filadelfianos frente a las inscripciones de órdenes en general en edificios, calles, carteles, posters, puertas, pisos, ventanas y papeles, como una amplia signatura en la que el mundo social y sus reglas se explicitan. Esto mostró que los primeros no reparamos demasiado en ellas, y que no tenemos una gran inclinación en producirlas, mientras que los segundos parecen hacer descansar sus procedimientos más mínimos en un cuerpo escrito y gráfico de explicaciones que apelan al poder sagrado de la responsabilidad

individual[7]. En cuanto a los signos de tránsito en particular, este análisis comparativo de las signaturas arrojó interesantes resultados. Por una parte, los porteños parecemos transformar los signos, supuestamente con un mensaje literal y transparente, en símbolos, con lo cual se hacen ambiguos y necesitan de una interpretación generalmente sujeta al capricho del intérprete, es decir, del conductor de turno. En tanto los filadelfianos parecen confinarse a la dimensión sígnica del cartel vial, sin mayor trabajo de interpretación o adaptación a la situación concreta. Esta diferencia, que está enraizada en una economía política de la cultura y del estado como construcción histórica, sirvió de estímulo para continuar la investigación una vez de regreso en Buenos Aires.

Me interesó explorar por qué razones los porteños necesitábamos casi siempre interpretar los signos viales en lugar de acatarlos y seguir nuestro rumbo. Por qué existía esa *rebeldía semiótica* que tenía consecuencias bastante negativas para nuestra calidad de vida. Esto se relaciona con la *conducta vial como hecho social*, lo cual nos remonta a la tradición durkheimiana, y a su propuesta pionera de ver los hechos sociales detrás de los símbolos (Durkheim 1992 [1912]: 2) De este modo, la combinación de una visión sociológica y simbólica de la conducta de peatones y conductores, nutrida por la filosofía ricoeuriana (Ricoeur 1965,

[7] Quizás allí se colara la omnipresente influencia del protestantismo y su culto a la interpretación autónoma de las escrituras, y de la responsabilidad individual frente a ella. El mundo de lo escrito, de las instrucciones escritas, y de cualquier cartel instructivo parece actuar como una segunda naturaleza en esta sociedad, frente a la oralidad creativa argentina frente a lo escrito. Más trabajos comparativos ilustrarán mejor este análisis.

1994ª y b), la sensible fenomenología de Maurice Merleau-Ponty (1962), los aportes de la teoría de la práctica de Pierre Bourdieu (1977, 1999), la reflexión sobre la vida cotidiana de Michel de Certeau (1984), el análisis simbólico de Victor Turner (1967, 1985), y la geografía crítica de Edward Soja (1989), me ayudaron a armar una red conceptual que me facilitara poner en discurso antropológico prácticas ajenas al discurso normativo nativo y, además, transformar un karma familiar en un tema legítimamente etnografiable!

Un paso importante en el tejido de esta red fue una idea del filósofo Ludwig Wittgenstein acerca de que obedecer una norma es una práctica, y que se da siempre dentro de una comunidad (Wittgenstein 1973:202; Taylor 1993: 47-49). Esto, que parece totalmente claro y obvio no lo era tanto al menos para mí en ese entonces, me permitió concentrarme etnográficamente no en el aspecto normativo en donde el sentido común argentino coloca el énfasis crítico y la energía reformadora, sino en lo que *la gente hacía concretamente*. Esa práctica que, ya en las primeras observaciones de campo, y en el autoanálisis como peatones y conductores, indicó repetidos ejemplos de violaciones de las normas de tránsito, fue muy útil para ir construyendo un aparato interpretativo de esas prácticas que veía en otros y en nosotros/as mismos/as. En resumen: lo importante es lo que hacemos cuando manejamos y caminamos, en su total materialidad pre-reflexiva, conductual y hasta casi teatral. O sea, lo que podríamos definir

como *performance vial*[8], una actualización in situ y contingente de reglas por las cuales hacemos lo que hacemos aún sin tener conciencia de ello. Ahí debíamos concentrar la mirada etnográfica, en la posibilidad de reconstruir a partir de los datos etnográficos, el conjunto de tropos que integran estas reglas prácticas, intersubjetivamente compartidas, que dan sentido a nuestros movimientos en la calle. Estos movimientos, además, son actos comunicativos y metacomunicativos que "hablan" de cómo está construido el espacio social.

El esquema de análisis de las performances viales partió entonces de las premisas ya indicadas de considerar los *hechos viales como hechos sociales*. Así, la práctica de desplazarse por espacios específicos, definidos y aceptados requiere de la interiorización de pautas y normas; en suma, de una socialización que transmita las reglas que permiten llevar adelante ese juego social. Al ser compartidas, estas reglas son la gramática que posibilita esa comunicación inteligible entre los actores para que los hechos viales puedan ocurrir. Y estas reglas parecen ser la *actualización performativa de las normas viales*, que lleva verdaderamente a la generación de un sistema paralelo práctico de normas, las *normas nativas*, a partir de las cuales sabemos qué hacer en cada situación que puede procesar nuestro *saber vial.* Los *saberes viales* son los conjuntos de conocimientos acerca de las

[8] Aquí utilizamos el concepto de performance desarrollado en la antropología y la etnografía del habla estadounidense, en las obras de Dell Hymes (1972), Charles Briggs (1988), Victor Turner y Edward Bruner (1986), y Richard Schechner (2003). Los análisis de Silvia Citro sobre performances culturales (2009) también fueron muy útiles para la conceptualización de esta investigación.

prácticas viales y qué corresponde o no hacer en cada situación: lo que podríamos llamar la *etiqueta vial*. Estos saberes derivan de las prácticas cotidianas y de su acumulación a lo largo de la socialización. Si bien teóricamente deben existir diferencias en esta socialización (de acuerdo con variables como clase, edad, sexo, generación, profesión, etc.), en esta etapa del estudio tratamos de detectar aspectos generales de estos saberes viales[9].

Las prácticas viales, aunque tienen un grado de especificidad y espacio de legitimación propios, deben comprenderse dentro del universo total de las prácticas sociales[10]. Estas prácticas tienen una historia fáctica cuya producción/acumulación efectiva a lo largo del tiempo, produce una serie de reglas ad hoc que se hacen parte del *sentido común vial* (expresión ideológica del habitus vial) y que, muchas veces, reemplazan los cuerpos de normas dictadas por el Estado. El sentido común vial es parte del sentido común general, en especial en lo que hace al sentido y prestigio que tienen esas

[9] En este sentido, los trabajos de Fraiman y Rossal (2007), Yazici (2013), Velázquez (2018) y Kruger (2018) ilustran interesantes líneas de análisis de las relaciones de clase y la subordinación concomitante en las prácticas de tránsito y transporte. Por otra parte, Geldstein, di Leo y Margarido (2011) han explorado las dimensiones de género en la violencia vial.

[10] Esto es importante conceptualmente para el momento de realizar planes de educación vial, en donde se tiene que tener conciencia de que si, por un lado, se promueve el "respeto" a ciertas normas para conducirse en la calle y, por el otro, en otros niveles de la vida pública no hay ejemplos de respeto a normas, la falta de coherencia y ejemplo es el principal enemigo de la consolidación de un "nuevo" habitus vial. Se trata de un sistema; considerar cada aspecto como separado es un error conceptual que puede tener consecuencias frustrantes cuando llega el momento de evaluar el impacto de políticas públicas concretas.

prácticas que en el imaginario colectivo se vinculan con el ethos cultural (Geertz 1983). Esta acumulación, al decir de Bourdieu (1979), produce habitus específicos que estructuran nuevos comportamientos, reproduciendo, aunque con cambios, un modo de *ser en la calle* y de *ser en la vereda* que es necesario estudiar en toda su complejidad, y en su relación orgánica con otros modos de ser en otros espacios.

Los actores viales realizan prácticas de las que no son completamente conscientes. El habitus vial –que es solamente un momento analítico del habitus social más general en la visión de Bourdieu—es ese conjunto de disposiciones que asumen la modalidad de estructuras estructurantes que determinan, forman, transmiten, y a veces modifican, modos de percepción, de categorización de conductas y hechos. En la línea de pensamiento de de Certeau (1984), sería interesante averiguar cuáles serían los rasgos clave de la *retórica pedestre* y de lo que podríamos denominar *retórica automovilística*, en esos espacios practicados que son calles, veredas, rutas, rotondas, ciclovías, cruces peatonales, puentes, etc. Seguramente habría muchos factores comunes identificables, así como rasgos propios de cada retórica que permitirían profundizar en sus principios y contextos.

Los límites de las prácticas viales, en lo que hace a su normativa, están determinados por y relacionados con, la actitud más amplia de los actores hacia la totalidad de las normas que impone el Estado para garantizar la vida social de una comunidad. No son hechos aislados, están intervinculados con las demás prácticas, pero tienen una materialidad discreta por desarrollarse en determinados espacios que tienen umbrales de clausura, es decir, límites fijos donde empiezan y terminan, con propiedades

también particulares (aquí sólo se puede hacer esto o lo otro). En síntesis, se relacionan con el *ejercicio de la ciudadanía* y con la relación de los ciudadanos con las normas estatales y la historia empírica de cómo éstos perciben los costos y beneficios de obedecer el orden legal.

Si el Estado es garante del dictado y la obediencia a las normas es, por eso mismo, el primer ejemplo a seguir. Es el actor principal en la formación de la conciencia ciudadana y en la "reducción" de la ambigüedad que caracteriza la obediencia (o bien el ejercicio) de las normas como prácticas concretas. Volviendo al pensamiento de Wittgenstein, el Estado debería garantizar las condiciones para que no solo obedecer una norma sea una práctica sino también que esta última se adecue lo más posible a la primera. Esa adecuación surge y se manifiesta en el ejemplo del Estado, corporizado en sus representantes en todos los niveles: a más poder, mayor será el impacto del ejemplo sobre el imaginario de la ciudadanía, en una suerte de "efecto mariposa" ineludible. Es más, este ejemplo, sea del orden que fuere, crea las condiciones de posibilidad para la (mayor o menor) distancia que existirá entre la norma y la práctica; es un subproducto de ella, y un efecto básicamente sistémico.

Esta ambigüedad entre normas y prácticas se resuelve en casos concretos merced a la negociación entre actores sociales, dada la aparente vejez o impropiedad de las normas vigentes. En suma, para nosotros actores viales, las leyes son antiguas, abstractas y descontextualizadas; son palabra muerta y, por ello, se las reemplaza por la palabra viva de la negociación en el terreno. Esto sucede en las escenas viales cotidianamente. Y además de ser un acto performativo que requiere un ejercicio de flexibilidad

simbólica importante, es el instrumento de la ciudadanía argentina para la dramatización de sí mismos como seres legales con derechos y deberes, aunque todo esto se sienta como una ficción.

En la negociación vial se observa que los cuerpos de normas, al momento de decidir una conducta particular, se tornan abstractos, carentes de validez. Este hecho es el efecto de la acumulación de prácticas de negociación en el pasado, que desembocaron en la cristalización de habitus específicos para el catálogo culturalmente pautado de las situaciones de la realidad vial.

El contexto mayor de crisis de legalidad, sumado a las crisis económicas que vivió el país, debilitan la aceptación de legalidades abstracta producidas en el pasado por funcionarios, legisladores y políticos, sentidos como "enemigos" por los ciudadanos. Consideramos que son factores que coadyuvan, entre otras cosas, a profundizar la brecha entre las normas y las prácticas. Es como si las normas fueran percibidas como *fósiles legales* creados para otros tiempos que merecen ser desobedecidas por no adaptarse a la dinámica de la vida actual, por un lado, y también porque cualquier esquema normativo de coerción despierta nuestra secular resistencia. Las frases comunes "el Estado me caga", "los funcionarios son todos corruptos", entre otras, son expresiones verbales de esa crisis que impide un acercamiento real entre normas y prácticas. La negociación de las normas en cada práctica es el micro ejercicio de la rebeldía ciudadana frente a la historia de las crisis y al carácter "otro" de aquellas, creadas para sujetos

ideales, desde marcos legales ideales, y producidos para prácticas sociales de otros contextos socio-culturales[11].

Un estudio de antropología vial debería tener en cuenta estas ideas para poder llegar al entendimiento de *cuál es el juego que se juega en calles*, y cuál es *el sentido que la gente da a sus prácticas*, en relación con las normas escritas que regulan su comportamiento. En relación con esto, una escena etnográfica que comenzamos a investigar como arena privilegiada es el cruce de calles, intentando develar qué clase de encuentros se realizan allí, y cómo podemos derivar ciertas reglas del juego y del ser de la calle que se expresan en esas performances.

Retomando la propuesta de Bourdieu (1999: 23-26), la idea de *campo vial* sería útil como delimitación analítica para poder, dentro de un espacio conceptual identificado, investigar los componentes sociales que integran las escenas en calles y veredas; es decir, el conjunto de actores –individuales, colectivos e institucionales-- en sus interacciones, dinámicas y competencias recíprocas por los capitales específicos del campo. Ahí se llevan adelante juegos particulares que representan el intercambio comunicativo y de capitales que dan forma al mantenimiento simbólico del campo. Este está dado por límites objetivos que estructuran el campo, el cual se compone de todos aquellos espacios, transformados por la práctica en *lugares*, integrados por el conjunto de vías de circulación de vehículos (sendas, calles,

[11] Esto puede observarse en el tratamiento diferencial a situaciones de delitos en la tradición de derecho sajón, por un lado, y en el derecho romano, por el otro. Una tradición es pragmática y negociadora, la otra es normativa y rígida. Quizás un giro pragmático en las leyes sería conveniente en esta coyuntura histórica.

avenidas, rutas, etc.) y de peatones (senderos, calles, pasajes, veredas, plazas, etc.). En esos espacios se producen diferentes prácticas que dan vida a la ontología de los espacios viales; allí se los llena de ser, un ser que es social y que expresa el ethos cultural de los actores, y también los clivajes de la estructura social que se expresan in situ en esas dinámicas[12].

LA ETNOGRAFÍA

Con la mirada diseñada por medio y a través de estas reflexiones conceptuales, y la experiencia intercultural en EEUU señaladas arriba, para el trabajo de campo elegimos algunos sitios de observación que consideramos relevantes por la densidad de interacciones que se producen. En primer término, partimos del auto-análisis de nuestra propia experiencia vial para tener cierta idea de cómo encarábamos el juego de calle como conductores, y detectar posibles imágenes, ideas, metáforas u otros recursos expresivos que dieran cuenta del campo semántico en el cual se ubica esta práctica y sus asociaciones de significado.[13] En cuanto a los lugares in situ, seleccionamos a las bocacalles como locus nodal donde realizamos la observación del comportamiento de conductores y peatones. Esta elección surgió por casualidad cuando hace unos años Richard Freeman. compañero

[12] Aquí el trabajo de Yazici (2013) sobre la estructura de clase performada en los puentes de Estambul (Turquía) son etnográficamente valiosos, así como los de Gutiérrez (2012) para el sistema de transporte en Buenos Aires.

[13] Sintetizados en los informes de trabajo inéditos de Moreira (2004), Soich (2004a y b), Wright (2004ª y b).

estadounidense de doctorado de Wright, que a la sazón hacía trabajo de campo con jóvenes socialistas en Buenos Aires, le preguntó, después de vivir un año y medio aquí: --che, Pablo después de tanto tiempo acá aún no me doy cuenta a quien le toca pasar primero en las bocacalles! Su asombro por esta pregunta disparó la reflexión etnográfica obligada, ya que puso en el tapete el problema del desconocimiento de las reglas del juego de la calle, y el peso de la naturalización del propio sistema de etiqueta vial estadounidense que le "impedía" darse cuenta de lo que pasaba en nuestras benditas calles. Eso nos sensibilizó para ver esos espacios de intersección como locus primario donde se desarrollan nuestras performances viales en encuentros concretos. Con esta idea, para comenzar elegimos al azar algunos puntos en la ciudad de Buenos Aires y del Conurbano bonaerense. Cuando fue posible, registramos en video estas conductas. Otro sitio, que en su propio desarrollo se transformó en método, fue lo que denominamos *auto pedagógico*, en donde llevamos a cabo observación comparativa en movimiento, filmando desde nuestro vehículo en marcha (respetando las velocidades máximas en calles y avenidas, y otras normas del manual vial clásico), las performances de los otros conductores y sus eventuales violaciones a estas normas. Realizamos viajes en colectivo, para detectar el comportamiento de los conductores y pasajeros en relación con la escena vial más amplia. Llevamos a cabo entrevistas a personas que manejan, inquiriendo un mínimo de temas obligatorios, introduciéndolos con la fórmula disparadora que nos espetara Richard: "¿cuándo uno llega a la bocacalle, a quién le toca pasar primero"? Por último, comenzamos a realizar un análisis hemerográfico de las noticias relacionadas con la cuestión vial, en los diarios La Nación, Clarín y Página 12 (Moreira 2007) para identificar el tratamiento

periodístico de este tema, y también la opinión de lectores sobre el mismo.

Sentidos preliminares

Una primera idea que atraviesa nuestro análisis proviene del encuentro de las propuestas ricoeurianas sobre símbolos con la conducta vial auto-observada y registrada de otros conductores y consiste en el siguiente proceso, ya adelantado antes. En nuestra práctica los signos viales parecen sujetarse a un proceso de transformación, los conductores los leen como símbolos. Si pensamos que los signos, por su propia definición son unívocos en su significado, al transformarlos en símbolos, les dan una cuota de ambigüedad que necesita de una interpretación. Esta interpretación surge de la negociación pragmática que establece el conductor en una escena vial determinada, en donde asigna a los signos viales un sentido adecuado para el momento. Esta rebeldía parece tener su origen en que para la gente esos signos devenidos símbolos son inscripciones de poder originadas en el Estado, y por eso cada signo vial es metonímicamente entendido como una parte de ese Estado que, en la visión fenomenológica de la historia argentina, es un enemigo de los ciudadanos. Es un "otro" inmenso, implacable e injusto y por eso la conducta obvia del ciudadano conductor será la de desconocer su mensaje claro y distinto, para dar lugar a una práctica activa contra-hegemónica particular que, desde el punto de vista normativo, sería una transgresión, o en términos foucaultianos, una estrategia de antidisciplina (Soich 2004c). De esta forma, los actores, o sea nosotros, cuando vemos un signo "Pare" o uno que indica una

curva, los leemos como símbolos abiertos a la reinterpretación pragmática. Entonces, la experiencia subjetiva será la de un cartel que si bien dice "Pare", no es un "Pare" *para mí* en esta situación concreta, *sino para otros,* "porque ahora estoy apurado, me anda mal el auto, realmente no tengo ganas de respetar las reglas o tengo bronca por algo."

Lo mismo parece suceder con los semáforos, con los peatones que cruzan la calle por cualquier sitio; los ciclistas que van contramano; o los colectivos y/o camiones que por su inercia y tamaño parecen directamente negar la existencia misma de carteles, semáforos o peatones, sin importar su cualidad de signos o símbolos! Aquí la rebeldía sería total[14].

El problema de este proceso de simbolización de los signos viales es que a nivel sistémico la interpretación práctica genera un alto costo de atención del conductor y de incertidumbre acerca del curso eventual del tráfico. Es como si los conductores tuvieran que sostener por sí mismos, como el héroe mítico griego Atlas, en cada acto de negociación y sobre sus hombros el sistema de tráfico y no depositar, como debieran idealmente, toda esa energía en otra parte, dejándose guiar por la transparencia ordenadora de los signos en la calle.

[14] Pudimos utilizar estas ideas de Ricoeur acerca de la transformación de signos en símbolos, que después de un proceso de naturalización por la rutina del sentido social, gracias al trabajo de tesis de licenciatura de Bárbara Russi (1999) quien, en otro contexto realizó una muy valiosa síntesis antropológico-filosófica de este proceso. Su lectura de la obra de Ricoeur "Fe y Filosofía" (1994) influyó mucho en nuestro análisis de la cuestión vial.

La etnografía en las bocacalles nos enfrentó con la kinesis muy dinámica de los vehículos trasladándose por esos espacios de interacción abierta. La primera observación que podemos referir es que los *cuerpos metálicos* de los vehículos actúan como extensiones materiales de los cuerpos carnales de los conductores, lo que plantea la típica asociación metonímica: mi auto es mi cuerpo, lo que hace mi auto lo hace mi cuerpo, si me hacen algo a mi auto, se lo hacen a mi cuerpo; una verdadera Gestalt que habilita la emergencia de una nueva ontología *humanomecánica*. Este proceso es importante para entender entonces cómo la performance de la bocacalle sea también una forma de "presentación del ser en la vida cotidiana" goffmaniana, con todas las implicaciones metafóricas que esto trae aparejado.

La observación y el auto-análisis nos mostró que cuando dos vehículos llegan más o menos simultáneamente a una bocacalle, muy pocas veces sucede que tenga el paso quien viene desde la derecha, como reza el decálogo ético vial que aprendemos a memorizar antes del examen de manejo, o quizás en alguna campaña aleccionadora por los medios. Entonces en el derecho de paso intervienen varios factores no excluyentes que son negociados en el lapso milimétrico del cruce y que suponen, a nuestro juicio, un común código comunicativo sobre qué debe hacer uno cuando llega a ese lugar. El código, que sería entonces parte de ese juego de la calle que intentamos desbrozar, estaría compuesto por elementos como tamaño, velocidad, modelo de vehículo, género y agenda del conductor, acompañantes posibles.

En los cruces se aplica esta *etnofísica*[15] en donde hay una jerarquía más o menos visible de estos elementos; dicho de otro modo, unos son más determinantes que otros. Primero, el tamaño y la velocidad determinan casi dictatorialmente el derecho de paso; si hubiera velocidades dispares, entonces ahí se necesitaría el contacto visual para dar/recibir el gesto de paso. Pero también ocurre que, determinado por su orden del día, el conductor rehúya el contacto visual, y, amparado en el tamaño y la velocidad, acelere para ganar el paso antes de la negociación. Como se ve, cruzar una bocacalle es un acto performativo que envuelve tanto destreza, habilidad, como picardía y creatividad; todo por encima del orden legal que disciplinaría de modo plano y general todas estas conductas, normalizándolas en beneficio de un orden común general.

Estos encuentros tienen todas las variantes que se puedan imaginar. Pero, si hubiera que mencionar un patrón repetible, señalaríamos que se trata de *maniobras estratégicas* que integran un sistema de flujos dinámicos en donde la masa y la velocidad tienen preeminencia. Si hay más de un vehículo esperando cruzar, lo más común es que haya flujos de grupos de vehículos que pasan la bocacalle, sin importar que los de la otra mano hayan llegado

[15] El uso del prefijo etno- de larga tradición en la antropología cognitiva, y, en general en la etnología, nos sirve para entrar en el mundo nativo y explorar sus posibilidades de ser. El etno- actúa como una barrera que nos protege de lo no-etno, es decir, de la visión del mundo occidental hegemónica y científica. Como observamos en nuestros análisis preliminares, el mundo vial argentino tiene características muy peculiares; ellas nos permiten entender mejor lo inentendible de los accidentes, la violencia, la agresividad, y nuestra impermeabilidad aparente a las leyes de la física. En síntesis, en nuestro mundo vial hay una física propia.

antes. Este diagrama kinésico es el más observado en cruces con muchos autos y quizás sea lo que no terminó de captar el antropólogo Richard, ya que el sistema estadounidense de encuentros en bocacalles favorece a rajatabla que quien llega primero *siempre* tiene derecho de paso: pasa uno, luego, otro, y otro y otro, y así sucesivamente. La precedencia es la variable principal, incluso por encima del tamaño y la velocidad, tan caras a nuestra idiosincrasia. Esto ocurre haya o no un signo de Stop administrando el flujo vehicular. De haberlo, la parada es más rigurosa. Nunca se negocia con el otro el derecho de paso, aunque puede haber algún contacto visual meramente informativo, del tipo "sé que estás ahí y yo aquí, todo bien". La aparente incapacidad de Richard para percibir el juego argentino en las bocacalles parecía deberse a su propio habitus vial que le obstaculizaba entender el sentido cultural de esos flujos móviles.

Nuestros encuentros en bocacalles, por otra parte, parecen guiarse por un *sistema de presencia* que se activa con el necesario protagonismo de un otro en el lugar de encuentro; a partir de allí se da un intercambio de mensajes kinésicos, visuales y hasta verbales, que llevan a una resolución del derecho de paso. Aquí son muy importantes los mensajes a través de la materia metálica en movimiento y del contacto visual. Es casi una metafísica de la presencia que parte de la experiencia performativa del aquí y ahora, muy alejada de cualquier normativa escrita abstracta que se antoja inaplicable para *esta* situación concreta, individual, *mía*. Del otro lado, podemos caracterizar la forma estadounidense como un *sistema de ausencia*, fundamentado en el poder regulador de la norma desde el mundo legal, que no se aparece como abstracto sino sumamente concreto y tangible, sobre todo

en el disciplinamiento casi automático que recae sobre aquel que viole una norma vial. Si bien en esa sociedad hay cuestionamientos al Estado, especialmente en el pago diferencial de los impuestos según la ideología del contribuyente –quienes son antibelicistas suelen no pagar el porcentaje que el Estado gasta en la industria de armamentos, por ejemplo--, el acatamiento de las normas viales, por el contrario, es muy alto.

En las bocacalles desplegamos performativamente nuestro ser ciudadano, representamos dramáticamente lo que se podría llamar *estado de la estructura*, o sea el estado del sistema de ciudadanía en actos cotidianos muy concretos; en síntesis, actuamos nuestra *ciudadanía vial.* Entonces, si debemos estar atentos a nuestras capacidades negociadoras en este sistema de presencia, es porque la estructura tiene ciertas características que nos obligan a ser más pragmáticos que normativos. La ambigüedad entonces parece ser, en la Argentina, un rasgo más general que abarca casi todas las instancias de la relación ciudadano-Estado, y de las propias prácticas de la burocracia estatal y del sistema político.

La *velocidad* parece ser un factor común en nuestra conducta vial, no solo en calles o avenidas sino también en rutas; y también en las veredas, como peatones. La velocidad entonces no es solo una variable de la física, sino, en realidad es un valor, un sentido cultural que, en la propia materialidad móvil del cuerpo en movimiento, se actualiza cada vez, se dice de nuevo tantas veces como ocurra. Se trata en realidad de otro elemento de esta etnofísica que gobierna nuestra conducta vial empírica. ¿Y qué nos está diciendo el andar rápido nativo? Creemos que puede relacionarse con un sinfín de factores, entre los más obvios

estarían la temporalidad propia de un régimen post-fordista capitalista, en donde el tiempo es una mercancía escasa y es absolutamente necesario hacer la mayor cantidad de cosas en el menor tiempo. O como dijera Heidegger, uno siente que "el tiempo se ha convertido en rapidez" (1969: 75). La división de trabajo, por un lado, y la situación económica crítica, por el otro, recalientan la fricción temporal y cómo la sentimos en la piel cotidiana. También es necesario reconocer que existen autos más veloces, y que este ser veloz del vehículo, alentado por las fábricas de automotores que interpretan el sentido común, llegando a la conclusión de que es un valor de mercado la rapidez, apoyada por los avances tecnológicos, que los hacen en teoría más seguros.[16]

Esta velocidad, que es una mercancía más del aparato publicitario refuerza, como acto pedagógico, el valor ya instalado en nuestro habitus de la velocidad como hecho social.

Esta exploración por la etnofísica vial nos muestra que hay ciertas propiedades que, aunque no se condigan con el mundo de la física científica, son parte de la epistemología nativa, y pueden resumirse del siguiente modo. La inercia de los vehículos es importante, junto con la velocidad, para ganar los lugares en disputa en la calle o ruta. Por eso, ni la lluvia ni la niebla afectan la velocidad; ésta debe permanecer constante, con lo que tendríamos un interesante principio de "conservación de la

[16] Es importante saber que las terminales extranjeras que fabrican autos en América Latina, y en la Argentina en particular, suelen bajar sus exigencias de seguridad porque no hay control de las autoridades para mantener los estándares de origen. La empresa LATIN NCAP tiene informes muy contundentes al respecto, ver: https://www.latinncap.com/es/resultados

velocidad" que hay que respetar a pesar de las condiciones climáticas adversas. Las sinuosidades de los caminos tampoco afectan la marcha. En este mundo, una frenada con el piso mojado es lo mismo que en uno seco, o el mantenimiento de la distancia entre vehículos en la ruta si no hay buena visibilidad. Nada debe afectar la velocidad, factor aúreo de nuestro juego vial. De esta forma, ante una frenada inesperada o en la eventualidad de un choque, la etnofísica nada nos dice del impacto sobre quienes no utilizan el cinturón de seguridad o llevan niños en la falda en el asiento delantero o trasero tampoco sin cinturón. Se trataría de un espacio con una física propia que solo muestra su fragilidad cuando el accidente ocurre, irrumpiendo la objetividad ominosa de la otra física, que ignora los laberintos del deseo humano, transformados en conducta social.

Lo mismo sucede con el espacio de la atención al manejo que es inmutable a la teórica distracción que produce hablar por teléfono mientras manejamos. En las escenas viales, observamos repetidamente que los cuerpos metálicos que hablan por celular expresan este estado a través de un comportamiento vago, lento y poco comprometido con el juego de la calle, que requiere de nuestra atención absoluta al intercambio de mensajes entre conductores.

En relación con esto, creemos que, en un plano más sociológico y simbólico, nuestro apuro nos dice algo más profundo sobre este *estado de la estructura*, que estaría relacionado con el modo en que interpretamos nuestro lugar en el espacio social. En efecto, creemos que la forma de manejo en general puede leerse desde la metáfora de la inestabilidad de nuestra posición social que, estando en constante amenaza por la precariedad del sistema

legal, la débil práctica ciudadana y la historia socio-política nacional, lleva a que en el campo vial actuemos este drama por medio de nuestros cuerpos metálicos en calles y rutas, y nuestros cuerpos carnales en veredas y calles. Por eso vemos a nuestros compañeros viales desde una lógica agonística; es como si todos fueran competidores por ganarse un lugar en el espacio de la calle que, en realidad, es nuestro espacio imaginario dentro de la sociedad. Esto genera la pugna por ganar el milímetro, ir más rápido que el otro, apelar a las maniobras más creativas (y seguramente más bizarras para el orden instituido) para asegurarnos un seguro, aunque efímero lugar en el flujo siempre cambiante del tránsito. Y además tenemos que demostrar que somos más vivos, rápidos, ventajeros y cancheros que el otro; eso demuestra nuestro conocimiento de las artes de manejo (en especial en el mensaje de hombres a mujeres, aunque también en el guiño del hombre al hombre), y también cómo cabalgamos sobre la normativa vigente, burlándola y haciendo ese gesto bien visible para los demás. Esta manipulación de las propiedades del espacio vial, si el resultado es exitoso para nosotros, es decir, si logramos ocupar un espacio a costa del otro, muestra nuestra virtud como ciudadanos piolas que burlan un sistema –a través un gesto transgresor a los conciudadanos-- que genéricamente son el enemigo de nuestra libertad individual. Se trata de una performance compleja que necesita la mirada del otro para completar su odisea de sentido.

Como se observará, esta metáfora de la inestabilidad es central y multívoca, incluye muchos de los gestos viales más nativos. Al definirse al otro ciudadano como un Otro amenazante, cualquier comportamiento solidario o altruista necesita de un

cambio en la actitud agonística, representando una alta inversión de energía. Esto explica que cualquier maniobra que en teoría resulte de la aplicación literal de las normas de tránsito, como dejar pasar al peatón, o en la bocacalle dar derecho de paso a quien viene por la derecha, genere un gesto de saludo y reconocimiento por parte del favorecido por este acto "magnánimo". A veces también provoca la bocina de quien viene detrás nuestro, que no entiende por qué detuvimos el flujo móvil y dinámico de las bocacalles, de acuerdo con los principios de la etnofísica vial, hecho que indica que esta parada en realidad altera las reglas del juego de la calle.

Continuando con la idea de la inestabilidad, dada esta situación, otro valor que parece aflorar es la *desconfianza* en la maniobra del conductor Otro, que seguramente querrá, como nosotros, sacar la mayor ventaja de la situación, aunque por derecho le tocara pasar a un otro, o hacer un giro, o cualquier otra cosa. Inestabilidad y desconfianza son valores primordiales del *ser de la calle*, los que integran el sistema moral práctico que rige nuestro tratamiento del prójimo metálico.

En el caso del peatón, parece darse un sistema de caminar rápido que no se rige por carriles imaginarios dibujados en las veredas, y lo importante es mantener un ritmo y, como sucede en las aceras, poder llegar a nuestro destino lo antes posible, pasando a nuestros congéneres como sea, sin importar el contacto corporal, que en nuestra *proxémica* criolla, no representa problema de violación alguna de la distancia interpersonal culturalmente pautada, siguiendo las ideas de Edward T. Hall (1966) sobre antropología del espacio. Al tener menos condicionamientos en la infraestructura material del espacio,

como sí la tienen los conductores, los peatones realizan itinerarios caprichosos, donde el desconocimiento del orden de la cebra para cruzar las calles, la luz de semáforos correspondiente, y hasta el topamiento abierto o sutil del cuerpo del transeúnte que se mueve con una velocidad menor, es un comportamiento repetido.

Si bien no lo trabajamos aun, sería muy interesante poder construir una cartografía de la proxémica vial, incluyendo tanto peatones como conductores, y determinar los umbrales en donde la distancia se colapsa y surgen conflictos que pueden llegar a situaciones confusas, violentas y de gran tensión. Podríamos visualizar aquí, extendiendo las ideas de Hall al campo vial, las distancias mínimas intervehiculares funcionando como verdaderos umbrales interpersonales, donde lo que vemos es el interjuego de las personas-metálicas en el juego de la calle. Personas que tienen sus valores sociales de identidad, honor, estatus, clase, género, profesión, etc. todos incidiendo como variables sinérgicas en el modo en que existencialmente nos *instalamos en-la-calle*, parafraseando a Kusch (1973).

Entonces podríamos enriquecer el análisis pudiendo suponer que en la calle hay muchas más cosas que están en juego que el mero traslado vehicular de un lugar a otro, sino también que este habitar móvil, perentorio, es una total performance que involucra la persona social y, por eso, la puesta en escena de los elementos que la constituyen. En especial, en esta etapa de la investigación lo que pudimos detectar en las observaciones en bocacalles y en el auto pedagógico, es que los ámbitos del honor, la masculinidad, la generación (o sea, las clases de edad), el estatus, y la clase se actualizan en toda la superficie de estos desplazamientos. Es decir, si pensamos que la subjetividad es un

devenir simbólico en donde ciertos diacríticos se fijan, y una vez fijados, se naturalizan, pasando a constituir la arquitectura de la subjetividad social particular, los encuentros callejeros ponen en disputa esos diacríticos. De allí que se haga necesario o el agon de la competencia feroz y a veces unilateral entre conductores, o bien la necesaria negociación del derecho de paso. Se trata de un juego de poder que aparenta ser inevitable, obligatorio y difícil por eso de ignorar. En todos los casos, estos encuentros tienen consecuencias simbólicas, y una de ellas se asocia con el valor del honor, que según nuestra opinión, se pone en juego en la mayoría de los gestos viales que realizamos.

SÍNTESIS

Parecería que el azar de los viajes nos llevó, después de muchos kilómetros y páginas, al *azar de las calles*, en donde intentamos comprender antropológicamente algunos elementos de nuestro comportamiento vial como nativos argentinos. Al presente, durante el transcurso de la investigación, como ya se señaló, adaptamos y elaboramos un conjunto de conceptos, metodologías y experiencias etnográficas para acercarnos al ser del juego de la calle. La confluencia de perspectivas que pusimos en práctica se orienta a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales, siendo este nuestro nivel de análisis central. Para determinar de qué clase de hechos sociales se trata, las ideas de campo vial, saberes, retóricas, performances y etiquetas viales, reglas y juego nos ayudaron a introducirnos en el mundo de la calle y la vereda, dejando de lado los obstáculos cognitivos que producen las normas legales que nuestras prácticas opacan. En

este actuar cotidiano somos la sombra que negamos en el discurso; por eso el mero análisis discursivo es insuficiente para entender lo que hacemos como conductores y peatones.

Propusimos también ver la conducta vial, sus metáforas y metonimias, encontrando algunas imágenes y actitudes que sirven para situar este tipo de conducta dentro del orden social argentino. En relación con su alcance, creemos posible que, al menos como modelo, pueda generalizarse a toda sociedad contemporánea de estados nacionales. O sea, es posible vincular tipo de orden social y ejercicio de ciudadanía con los modos en que la gente maneja y camina, sin proponer un determinismo lineal ni unilateral. El campo vial dramatiza en sí mismo los dilemas, conflictos y ethos más generales de una sociedad, y en especial, la distancia que existe entre normas y prácticas, y cómo el estado actúa para administrar la tensión estructural que existe entre ambas. Asimismo, el modo en que manejamos, condensado en escenas viales fractales como la bocacalle, pueden ser diagnósticas del *estado de la estructura*, en especial, la clase de relación que existe entre ciudadano-estado y la forma en que los ciudadanos sienten en su mundo qué relación hay entre deberes y derechos. Como observamos, nuestras prácticas viales pueden ser definidas como de poder y resistencia a un estado de la estructura sentido como injusto, opresivo, arbitrario o desordenado. Pero estos actos se corporizan **a través** de la interacción con otros en la calle y la vereda; o sea, se trata de una protesta, si es que efectivamente lo es, indirecta, que tiene consecuencias significativas para nuestra calidad de vida. No solo es protesta, sino también expresión de inestabilidad y desconfianza por la inseguridad de nuestro lugar en el espacio social. Cuando manejamos, entonces, actuamos la

metáfora, somos inestables, rápidos, agresivos, y tenemos los cuerpos metálicos listos para reaccionar ante la mínima situación en que interpretemos que nuestro honor está en disputa. Aquí entran factores clave como tipo de vehículo y velocidad, pero también género, edad, entre los rasgos más relevantes.

Observamos que, dentro del mundo vial, las propiedades de la etnofísica dan soporte nocional a las maniobras estratégicas que nos muestran las reglas del juego de la calle en su expresión más material –y, por momentos, dramática. Un corto –y todavía muy incompleto-- catálogo de estas maniobras nativas nos llevó a las bocacalles, en donde peatones y conductores hacen sus malabares viales para lograr un objetivo común: pasar como y por donde se pueda, para llegar al objetivo. Una de ellas, que marca un conflicto estructural vial es que el vehículo (sea automóvil, colectivo, camión, e incluso moto) siempre tiene derecho de paso frente al peatón. Una consecuencia directa de estos gestos es que en su acumulación infinitesimal por la imitación, el ejemplo y la confrontación con situaciones puntuales decisivas, van conformando la kinesis básica de nuestro habitus vial. Este conjunto de movimientos corporales, sensaciones, emociones se configura en una unidad sensorio-corporal integral[17]. ¿Cómo se produce el sentido del juego en calles y veredas? Creemos que los gestos viales de peatones y conductores, en su sucesivo andar por

[17] Aspectos de la corporalidad vial se analizan en Wright (2011). Justamente es en este nivel donde la educación vial debería intervenir para introducir modificaciones socialmente posibles y aceptables, a largo plazo, producindo lo que Jackson denomina *disrupción del habitus* (2010), en este caso, del habitus vial.

estos espacios los van cargando de sentido y éstos adquieren la categoría de lugares. Los movimientos de los cuerpos metálicos y de los cuerpos carnales –o en palabras de de Certeau, la retórica automovilística y la pedestre-- van construyendo poco a poco corrientes de sentido que se imprimen sobre los espacios, otorgándoles el *ser del lugar*, con ciertas características, rasgos, propiedades y posibilidades. Se trata de una concepción dialéctica del espacio que facilita una metodología de análisis empírico de su constitución[18]. Un lugar vial entonces es el conjunto de instrucciones simbólicas que delimitan una potencialidad de ser en el espacio. Entonces, sugerimos que la historia de los recorridos por los lugares actúa como un molde kinésico de los movimientos que cada actor social realice allí. No solo esto, hay memorias kinésicas que se reproducen, activan, o modifican en cada recorrido. Los cuerpos recuerdan cómo se circula por los diferentes lugares (de la calle, la vereda, etc.). Un caso de esta memoria la observamos por ejemplo en una calle de San Fernando, en la zona norte del Conurbano bonaerense, que hasta hace unos 30 años era de tierra. A pesar del pavimento, la gente, tanto niños, como jóvenes y adultos, continúan circulando por la calle como si el tiempo se hubiera detenido[19]. Y esto también ocurre en otras

[18] Aquí las ideas del geógrafo Edward Soja (1989) fueron muy influyentes para este trabajo.

[19] Esto nos trae a colación la analogía del "miembro fantasma" en donde la persona a la que se amputa un miembro, conserva la percepción y la sensibilidad de la parte de su cuerpo que ya no está. Aquí podríamos pensar en un aspecto fantasmal que se halla inscripto en el habitus colectivo, en donde la gente que

calles que por alguna razón conservan esa memoria depositada seguramente en un punto intermedio entre el adentro y el afuera, o sea entre la materialidad de la calle y la vereda y la de los cuerpos pedestres que la ocupan –buena solución temporaria para nuestro preliminar análisis ontológico de la calle. Estamos aquí en presencia quizás del poder del *imaginario vial* que, como un mapa intangible pero poderoso, es depositario colectivo del ser del lugar[20].

Los movimientos de los cuerpos –sea de la materia que sean— podrían verse a la mirada etnográfica, en bocacalles, veredas, rutas o algún otro lugar vial, no como textos[21] sino como inscripciones kinésicas que guardan en sí una expresividad sensorial, emotiva, y cognitiva particulares, retomando ideas de Ursula Le Guin sobre la posibilidad de la Zoolinguística[22]. Son como mapas de cuerpos en movimiento cuyo ondular y ritmo tiene mensajes en múltiples niveles que metacomunican nuestro ethos,

camina por la calle asfaltada, estaría actuando esa memoria kinésica particular, socialmente compartida.

[20] Para más detalles, ver Wright (2011).

[21] Según la conocida metáfora ricoeuriana adaptada por Geertz a la conducta social (1973).

[22]En efecto, como nos muestra Le Guin (1987), en esta fantástica rama del saber científico, los estudiosos se preguntan sobre los modos de comunicación y de expresión artística de especies tan dispares como delfines, pingüinos, girasoles, berenjenas, líquenes y hasta rocas, y el ideal de decodificar estos sistemas que ofrecen verdaderos "textos cinéticos" al analista, y que pueden asociarse a posibles y muy especulativos estados sensoriales, emotivos, y cognitivos; también en movimientos imperceptibles, en olores, incluso en el calor corporal.

habitus, y cómo se instala en las performances viales nuestro ser en la calle.

En resumen, cuando andamos por la calle nos pasan cosas; eso que sentimos, pensamos, deseamos y que nos hace reaccionar de determinada manera está situado dentro de un horizonte de sentido intersubjetivo que es un hecho social. Lo podemos compartir, y, en situaciones concretas, lo actualizamos en nuestras performances viales. En este sentido podemos considerar que nuestro sistema de prácticas viales –el que con seguridad puede extenderse a casi todo nuestro mundo normativo-- en vez de ser prescriptivo como teóricamente lo pensamos en nuestra imaginación cultural, parece ser performativo. El primero sería aquel en el cual cualquier evento nuevo de la vida social es incorporado a un orden ya existente; en tanto el segundo opera a la inversa, el orden estructural va siendo construido y vuelto a armar según las circunstancias contingentes de los eventos[23]. Esto

[23] Nos inspiramos en las ya clásicas ideas de Marshall Sahlins (1985) respecto a los órdenes simbólicos de inclusión de la historia en Hawai y en Nueva Zelandia. Creemos que éste es un punto clave para abordar la educación vial también, porque el énfasis ahora existente en el orden prescriptivo anula o nos deja ciegos, o nos separa cognitivamente de lo que hacemos en la práctica nosotros. Y esto es algo que a los jóvenes les llega como un mensaje sumamente contradictorio, ya que entre optar por la norma que aprenden en la escuela o los medios sobre conducta vial, es más poderoso el ejemplo de sus otros significantes. Por eso, una buena dosis de interaccionismo simbólico, etnometodología y rituales y performances podría ayudarnos a diseñar programas de educación vial para todas las edades que, además de ser novedosos, podrían llegar a ser muy divertidos por las nuevas performances que aprenderíamos a hacer.

sería el sistema práctico ad hoc por el cual nos regimos en calles y veredas.

Como prácticas simbólicas, las prácticas viales tienen un alto grado de arbitrariedad solo comprensible para una determinada comunidad de usuarios de esos símbolos; es decir nosotros los argentinos[24]. Esta investigación apunta a identificar el sentido de estas prácticas simbólicas, que está anclado en el proceso histórico argentino, por medio de la etnografía y de la historia. La etapa actual se inició con la indagación etnográfica en sus aspectos más generales; la cuestión histórica ameritará futuras investigaciones, aunque hay valiosos antecedentes en la historia de la modernidad argentina en lo que hace a carreteras y transporte, por ejemplo, Ballent (2005) o al rol del Automóvil Club y al Touring Club en el diseño de políticas públicas viales y de turismo (Piglia (2014) y las características de la modernidad técnica argentina (Sarlo 1997).

El repertorio de conceptos incluidos aquí para empezar a comprender antropológicamente nuestra conducta vial tiene, además, una importancia a destacar, que se relaciona con la posibilidad de dar herramientas para diseñar políticas públicas activas tendientes a mejorar nuestra calidad de vida como ciudadanos. Con el debido espíritu utópico que nos anima, nos parece no solo necesario sino también posible; en ningún caso se trata de un camino sin obstáculos. Con este material etnográfico es posible avanzar en la desconstrucción del sentido común acerca del "problema vial", y comenzar a verlo como un fenómeno social

[24] Un interesante ejemplo de la confusión que plantea el mundo vial local para turistas extranjeros lo trabaja Korstanje (2008).

complejo, cultural e históricamente situado. Esto permitiría la elaboración de una política global vial que actúe sobre el sistema como un todo, es decir, sobre el campo vial, en conjunción con políticas concomitantes en sectores vinculados. Esto necesitaría de un consenso político de los principales actores viales, y de un acuerdo con los sectores de la educación, la comunicación y los medios, en un trabajo de largo plazo como no puede ser de otra forma cualquier acción que intente modificar el habitus. Así frases remanidas como "seguridad", "inseguridad vial", "emergencia vial", "alcoholemia", "multas", "más autopistas", "epidemia o endemia vial", "más patrulleros", "más control policial", entre muchas otras que intentan aprehender (o combatir) el problema, podrán comenzar a verse desde un lugar conceptual distinto, y entonces sus sentidos caerán del pedestal de la doxa acrítica que los produce.

Entre los aportes de orden práctico de este trabajo, podemos señalar la exploración del sentido del juego de la calle, y cómo está estructurado como práctica. Una vez hecho esto, entonces es posible imaginar una pedagogía que se dirija a cambiar algunos de sus principios, sean explícitos o implícitos. Conocidos los *insides* viales, entonces estaríamos en condiciones de reconciliarnos con las sombras y seguir adelante. Esto podría implicar una minuta de análisis para una verdadera política vial, que no solo vea como importantes las normas y/o el concreto de las calles. Consideramos que será importante el análisis antropológico sobre el sentido de nuestro mundo vial, nuestro mundo-calle. Entre otras cosas sería una útil tarea completar el catálogo de maniobras, entre ellas, los diferentes tipos nativos de estacionamiento, ubicación en bocacalles con y sin semáforo,

actuación en pasos a nivel con y sin barreras, peregrinación a través de los carriles de calles y rutas, uso metacomunicativo de la bocina, entre otras. Esto tanto para autos, como colectivos, taxis, remises, camiones, ómnibus, motos y bicicletas. También lo mismo habría que hacer con las trayectorias fugaces de los peatones, y sus movimientos más estereotípicos. Al mismo tiempo, completar el estudio de la etnofísica que nos enseñe la clase de mundo que imaginamos cuando manejamos y caminamos, para poder entender desde ahí nuestro *eros* por la velocidad, la picardía, y la improvisación.

A pesar del estado inicial de nuestra etnografía, creemos posible el diseño de una educación vial que, partiendo de los conceptos y análisis incluidos aquí, pueda generar un cambio de actitud hacia los hechos viales como hechos sociales. En este punto, los infantes y jóvenes son los actores centrales del proceso de reconversión del comportamiento vial, ya que aún no han interiorizado completamente las pautas del habitus vial actual. Los adultos como nosotros, nos veremos conminados a pasar por un proceso de "des-iniciación" y otro de "re-iniciación" en el nuevo habitus, siempre que haya un consenso colectivo que otorgue sentido intersubjetivo a este gran esfuerzo de modificar rutinas kinésicas profundamente arraigadas en nuestro ser.

Para concluir, nos parece necesario señalar aquí, por única vez un dato cuantitativo que legitima el trabajo y la dirección utópica que proponemos. Aunque es verdad que nuestro énfasis fue y es el sentido de las prácticas para los actores, aquí el sentido de una cifra opera con una magia cabalística propia sobre la tarea que hay que emprender cuanto antes. Según un "estudio sobre 8000 vehículos en 4000 choques ocurridos entre 2007 y 2016" con

datos del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), las causas de los mismos pueden atribuirse en un 89,5% al factor humano. Dentro de esta categoría se discriminan las fallas más comunes donde la invasión de carril ocupa el 44,2%, seguida por la distracción (14%) y la maniobra abrupta (10%). Pero también se registraron, velocidades indebidas (9%), no respetar la señalización (6,9%), no respetar la prioridad de paso (6,5%), distancia de seguimiento inadecuada (5,2%), cansancio (2,7%), entre otros.[25] Este factor humano somos nosotros y nuestro habitus vial, concretado en la performance creativa de nuestra ciudadanía vial. El número hace su efecto; su interpelación es absoluta. Solo nos queda volver a la etnografía y al campo vial y tratar de seguir reencontrándonos con las rutinas corporales que nos atan a la velocidad, al honor, y a la inestabilidad. Estas rutinas y otras tantas que todavía quedan por conocer, son las sombras que tendremos que identificar y conjurar en futuras investigaciones[26].

[25] Fuente CESVI: https://home.cesvi.com.ar/Posts/ViewPost/EnLaConduccionErrarEsHumano

[26]Es ilustrativo como analogía el proceso que el mago Ged, del primer libro de la serie de Terramar de U.K. Le Guin (1989), recorre para identificar a su sombra, luchar con ella, y reencontrarse con sí mismo después de una serie de pruebas muy peligrosas.

Agradecimientos

Agradecemos a alumnos, colegas, y amigos que fueron generosos interlocutores de nuestras inquietudes viales: Elmer Miller, Rick Malloy, Richard Freeman, Lawrence Sullivan, Martín Laham, Cristian Lorenzo, Verónica Riera, Carolina Saccol, César Ceriani Cernadas, Silvia Citro, Daniel Miguez, Alejandro Frigerio, Pablo Semán, Raquel San Martín, y José Jorge de Carvalho. Santiago Canevaro y Carina Balladares fueron un muy importante apoyo cuando la calle era la única opción. Agradecemos al evaluador anónimo por interesantes sugerencias a este trabajo. A Kiwi y Cecilia Sainz les agradecemos su amistad y creatividad para seguir trabajando en la utopía vial. Finalmente, a Diego Wright, copartícipe de la invención del "auto pedagógico", le agradecemos su tiempo y cariño. Estamos en deuda también con el equipo Culturalia de investigación-transferencia nucleado en la Sección Etnología del ICA/FFyL-UBA, cuya idea convocante es lograr conectar la antropología, en su definición más amplia, con el mundo, a través del arte-ciencia y la aplicación a problemas de cierta urgencia de nuestra sociedad. Asimismo, con las instituciones en donde presentamos versiones previas de este trabajo: el Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín, la Fundación OSDE, y el Foro Internacional sobre Movilidad y Seguridad Vial, Segundas Jornadas Patagónicas de Mercociudades, Municipio de Neuquén. Dedicamos este trabajo a la memoria de Richard Freeman.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Balián, S. y L. Palulette.2009. *Pare y ceda el paso a la educación vial. Manual de teoría y práctica para educadores*. Montevideo: UNASEV.

Ballent, A. 2005. Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* (27): 108-137.

Bourdieu, P. [1972] 1979. *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge, Cambridge University Press.

Bourdieu, P. 1999. Meditaciones pascalianas. Barcelona, Anagrama.

Briggs, Ch. 1988. Competence in Performance. The Creativity of Tradition in Mexicano Verbal Art. Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

de Certeau, M. 1984. *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.

Citro, S. 2009. Cuerpos significantes. Travesías de una etnografía dialéctica. Buenos Aires,Biblos.

Dalakoglu, D. 2010. The road: An ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway. *American Ethnologist* 37 (1): 132–149.

Dalakoglu, D. 2017. Toward an Anthropology of the Road. *Mobility in History* 8: 21–27

Delgado, M. 2007. Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona, Anagrama.

Devereux, G. [1967] 1977. De la ansiedad al método en las ciencias del comportamiento. México, Siglo XXI.

Durkheim, E. [1912] 1992. Las Formas Elementales de la Vida Religiosa. Madrid, Alianza.

Foucault, M. [1966] 2010. Las palabras y las cosas. Una arqueología de las ciencias humanas. México, Siglo XXI.

Fraiman, R. y M. Rossal

2006. De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y "realidad" social. *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay* 4: 35-40.

Fraiman, R. y M. Rossal. 2007. Relaciones de Intercambio en el Tránsito Urbano. *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay* 6: 158-162.

----------. 2008. Violencia(s) en la circulación vial: políticas, azares y recurrencias. En R. Paternain y R. Sanseviero (eds.), *Violencia, inseguridad y miedos en Uruguay ¿Qué tienen para decir las ciencias sociales?:* 137 – 144. Montevideo, Editorial FESUR.

----------. 2010. El campo vial: un locus subordinado del ámbito de la salud. *Encuentros Uruguayos*. 3 (3): 159 – 169.

Geertz, C. 1973. *The Interpretation of Cultures*. New York, Basic Books, Inc.

---------- 1983. Local Knowledge. Further Essays in Interpretive Anthropology. New York, Basic Books, Inc.

Geldstein, R. y R. Bertoncello (comps.) 2006. Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Estudio colaborativo multicéntrico. Ministerio de Salud y Ambiente. Buenos Aires, Talleres Gráficos DEL S. R. L.

Geldstein, R, P. di Leo y S. Ramos Margarido. 2011. Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. *Physis Revista de Saúde Coletiva* 21 (2): 695-720.

Giucci, G. 2007. La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

Gutiérrez, A. 2012. Gestión metropolitana del transporte colectivo en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas. *Riurb. Revista Iberoamericana de Urbanismo* 8:89-103.

Hall, E. T. 1966. *The Hidden Dimension*. Garden City, N.Y, Doubleday & Company, Inc.

Harvey, D. 1990. The condition of postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Oxford, Blackwell.

Heidegger, M. [1936] 1969. *Introducción a la metafísica*. Buenos Aires: Editorial Nova.

Hymes, D. 1972. Foundations in Sociolinguistics. An Ethnographic Analysis. Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

Imilan, W., P. Jirón y L. Iturra 2015. Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Antropologías del Sur* 3:87-103.

Jackson, Michael. 2010. Conocimiento del cuerpo. En S. M. Citro (coord..), *Cuerpos plurales: antropología de y desde los cuerpos*: 59-82. Buenos Aires, Biblos.

Korstanje, M. 2008. Turismo y tránsito. Un estudio de caso sobre el apego a las normas viales en turistas extranjeros y nacionales. *Estudios y Perspectivas del Turismo* 17(2): 71-97.

Kruguer, R. 2018. Transporte. En D. Zunino Singh, G. Giucci, P. Jirón (eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*: 179-185. Buenos Aires, Biblos.

Kusch, R. 1973. El Pensamiento indígena y popular en América. Buenos Aires, Editorial ICA.

Le Guin, U.K. 1987. La autora de las semillas de acacia. Y otros fragmentos de la Revista de la Asociación de Zoolinguistica. En U. K. Le Guin,, *La Rosa de los Vientos*: 1-36. Barcelona: Edhasa.

----------. 1989. *Un Mago de Terramar*. Buenos Aires, Minotauro.

Lévi-Strauss, C. [1955] 1992. *Tristes Trópicos*. Buenos Aires, Paidós.

Masquelier, A. 2002. Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger. *American Ethnologist* 29 (4): 829-856.

Merleau-Ponty, M. 1962. *The Phenomenology of Perception*. London, Routledge and Kegan Paul.

Moure, W. 2013. El acompañar en las terapéuticas de tradición amazónica peruana. En B. C. Labate y J. C. Bouso (eds.), *Ayahuasca y Salud*: 377-391. Barcelona, La Liebre de Marzo.

Nino, C. 2005. Un país al margen de la ley. Estudio de la anomia como componente del subdesarrollo argentino. Buenos Aires, Ariel.

Olives Puig, J. 2005. Antropología vial: una propuesta para una propuesta humanista. Trabajo presentado en las *II Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico*, Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (UZ), Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico, Zaragoza, España.

Paulette, L. 2006. Medios de comunicación y reducción de la siniestralidad vial desde una óptica educativa social. Trabajo presentado en el *Seminario Políticas de alcohol y rol del Estado: un enfoque Nacional e Internacional sobre el tema*. Presidencia de la República Oriental del Uruguay. Parlamento del Uruguay. Montevideo, Uruguay.

Piglia, M. 2014. Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado. Buenos Aires, Siglo XXI.

Ricoeur, P. [1965] 1983. Freud: una interpretación de la cultura. Madrid, Siglo XXI.

----------. [1986] 1994a. *Ideología y Utopía*. Barcelona, Gedisa.

----------. 1994b. Fe y Filosofía. Problemas del lenguaje religioso. Buenos Aires, Almagesto- Docencia.

Rowling, J.K. 2005. Harry Potter and the Half-Blood Prince. London, Bloomsbury.

Rossal, M, A. Egaña y L. Folgar. 2004. Cultura y violencia en el tránsito de Montevideo. Trabajo presentado en el *VII Congreso Argentino de Antropología Social*, Villa Giardino, Córdoba.

Russi, B. 1999. El Mundo de los Iconos: Etnografía del Tarot como un Oráculo Moderno. Tesis de Licenciatura inédita. Departamento de Antropología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Sahlins, M. 1985. *Islands of History*. Chicago, University of Chicago Press.

Sarlo, B. 1997. La Imaginación Técnica. Sueños modernos de la cultura argentina. Buenos Aires, Nueva Visión.

Sauret Pont, J. 2004. La sinistralitat viaria a Catalunya. La percepció social dels canvis en l'entorn viari. Memòria de tesi doctoral. Universitat Abat Oliba Ceu. Facultat de Ciencies Socials. Departament de Ciències Jurídiques i Polítiques, Cataluña, España

Schechner, R. 2003. *Performance Theory*. New York, Routledge.

Scholte, B. 1981. Critical Anthropology Since Its Reinvention. En J. Kahn and J. Llobera (eds.), *The Anthropology of Pre-Capitalist Societies*: 148-184. London, MacMillan.

Soich, D. 2004c. El cuerpo como antidisciplina: las miradas de Foucault y de Certeau. Trabajo presentado en las *VII Jornadas Rosarinas de Antropología Sociocultural*. Escuela de Antropología, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario, Rosario.

Soja, E. 1989. Postmodern geographies. The reassertion of space in critical social theory. London and New York, Verso.

Taylor, Ch. 1993. To Follow a Rule…En: C. Calhoun, E. LiPuma, and M. Postone (eds.), *Bourdieu: Critical Perspectives*: 45-49. Cambridge, Polity Press

Turner, V. W. 1967. The Forest of Symbols. Aspects of Ndembu Ritual. Ithaca, Cornell University Press.

Turner, V. W. 1985. *On the Edge of the Bush. Anthropology as Experience*. Tucson, Arizona, The University of Arizona Press [Editado por Edith L.B. Turner]

Turner, V. W. y E. Bruner (eds.)

1986. *The Anthropology of Experience*. Urbana, University of Illinois Press.

Velázquez, M. 2018. Derecho a la movilidad. En D. Zunino Singh, G. Giucci, y P. Jirón (eds*.), Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*: 65-72. Buenos Aires: Biblos.

Wittgenstein, L. [1945] 1973. *Philosophical Investigations*. Trans. G.E.M. Anscombe. Oxford, Basil Blackwell

Wright, P. 1991. Foucault in Philadelphia. Being-there and Being-here in Ethnography: a personal view. Trabajo presentado al *Seminar Problems in Ethnology*, Department of Anthropology, Temple University, Philadelphia.

----------. 2007. Antropología y comportamiento vial. *Diario La Nación*, https://www.lanacion.com.ar/874240-antropologia-y-comportamiento-vial

----------. 2011. Imaginarios, símbolos y coreografías viales. *Revista Novedades* Año 12 nro. 50:28-33.

----------. 2017. Los viajes de Foucault y la materialidad de los signos: Philadelphia, Buenos Aires. *Publicar en Antropología y Ciencias Sociales* Año 16 nro. 22:9-23.

Yazıcı, B. 2013. Towards an Anthropology of Traffic: A Ride Through Class Hierarchies on Istanbul's Roadways. *Ethnos: Journal of Anthropology* 78 (4): 515–542.

Zunino Singh, D., G. Giucci y P. Jirón (eds.) 2018. Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Buenos Aires: Biblos.

Materiales de investigación

Auditoría General de la Nación (AGN). 2013. Informe de Estudio Especial de Seguridad Vial. Actuación AGN Nº 595/10. Gerencia de Control de Entes

Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, Departamento de Control del Sector Infraestructura. Buenos Aires.

Soich, D. 2004ª. Etnografía vial. Viajes en colectivo por la ciudad de Buenos Aires.M.I.

---------. 2004b Etnografía vial. Autoetnografía del ser peatón.M.I.

Moreira, M. V. 2004 Autoetnografía vial.M.I.

----------. 2007. Etnografía vial, lectura del diario Clarín entre 2006 y 2007. M.I.

Wright, P. 2004a Supuestos sobre etnografía vial. M.I.

----------. 2004b Auto-etnografía vial. Breves apuntes. M.I.

Páginas web

https://www.latinncap.com/es/resultados

https://home.cesvi.com.ar/Posts/ViewPost/EnLaConduccionErrarEsHumano