

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur

editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Para una antropología de los imaginarios viales: entre el Estado, la historia y la cultura

Pablo Wright

CONICET-UBA, Argentina

Abstract This paper proposes an anthropological exploration of road imaginaries, an emerging product of historical, political and cultural processes within national states. The anthropological perspective assumes that all road events, whether they involve pedestrians or drivers of different vehicles, as well as the existential sense of road spaces, the intervening actors and their situations and even accidents, can be understood within a complex sociocultural framework. This conceptual proposal provides some tools for the anthropological study of this sociocultural fabric represented by road events.

Keywords Road anthropology. Culture. Symbols. Imaginary. Being-on-the-street.

Índice 1 Introducción. – 2 Primeros acercamientos. – 3 Mirada antropológica de lo vial. – 4 Anécdotas. – 5 El enfoque. – 6 Síntesis.

1 Introducción

Las escenas viales, sean en aceras, calles, rutas de las ciudades como en remotos parajes rurales, y protagonizadas por una variedad de actores tanto humanos como vehiculares, son definitivamente un foco de atención contemporáneo de la antropología.¹ Se observa una convergencia temática y a veces metodológica con otros desarrollos en los estudios de movilidad y de transporte, aun cuando ellos no hagan eje central en la dimensión sociocultural.² En este trabajo presentaré algunos desarrollos de la *antropología vial*, que se orienta a estudiar los hechos viales como hechos sociales, y por ello enmarcados en procesos históricos y culturales dentro de los estados-nación contemporáneos. El devenir de esta mirada antropológica a lo vial se relaciona con aspectos de mi propia biografía, así como también con producciones académicas vinculadas con aquello que Guillermo Giucci (2007; 2021) denomina *modernidad cinética*, la cual atestigua la emergencia de los medios de transporte y el incremento de la velocidad de desplazamiento como parte del proceso global capitalista, y por tanto como metáfora de los tiempos contemporáneos. De este modo, aplicando herramientas conceptuales de la antropología sociocultural a esta modernidad cinética -con sus diversas variantes a lo largo del globo-, la antropología vial se interesa por la conformación histórica de los imaginarios viales, sean éstos nacionales como propios de grupos socioétnicos y, por ende, enmarcados en procesos complejos de construcción de la *ciudadanía vial*. Esta última se desenvuelve como emergente de interrelaciones no siempre claras ni distintas entre las infraestructuras materiales-tecnológicas con las infraestructuras simbólicas (sean morales o culturales). De este modo, cualquier hecho vial -personas cruzando una senda peatonal, la velocidad diferencial en calles asfaltadas o de tierra, el respeto (u omisión) de los signos de tránsito, o la inexplicable numinosidad de un accidente vial- pueden hallar un

1 Este trabajo sintetiza exploraciones previas sobre antropología vial, especialmente Wright (2010, 2018, 2020), Wright y Otamendi (2017), y Wright, Moreira, Soich (2019). Agradezco al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y a la Universidad de Buenos Aires su apoyo institucional y financiero para desarrollar estas investigaciones. Para la elaboración de este trabajo agradezco asimismo la amable invitación de Nicolas Richard y Diego Villar para participar en el evento «La velocidad de los mundos lentos, llevado a cabo en la Universidad de Rennes del 19 al 21 de enero de 2023. Estoy en deuda humana e intelectual con Alejandro Otamendi, Gonzalo Iparraguirre, Facundo Petit y Laura Lobo, compañeros del equipo Culturalia de antropología vial que forma parte del Instituto de Ciencias Antropológicas de la UBA. Agradezco, finalmente, a mi hija María Wright por su asistencia gráfica.

2 Ver, por ejemplo, la edición de Zunino Singh, Giucci, Jirón 2018 sobre los estudios de movilidad en América Latina o el estudio de Grimaldo 2020 sobre imaginarios de transeúntes en México.

sentido que va más allá del sentido común, que discurre entre el azar y la necesidad. De este modo, asimismo, la hermenéutica de dichos hechos muestra la arquitectura compleja de entramados de la historia, la sociedad y la cultura. En síntesis, en este trabajo resumiré las principales nociones de la antropología vial y sus posibilidades analíticas, contextualizándolas a través de ejemplos etnográficos en diversas escenas socioculturales.

2 Primeros acercamientos

Como refiriera con anterioridad, el surgimiento de esta mirada antropológica a lo vial no comenzó con lecturas de la bibliografía ni a partir de los estudios sociológicos de la movilidad sino en la propia dialéctica etnográfica de mi vida personal (Wright, Moreira, Soich 2019). Experiencias de viaje a Inglaterra en 1986 y a Estados Unidos en 1990 desafiaron mi cultura vial, al observar patrones de movimientos de peatones y automóviles que, en líneas generales, respetaban las normas –o sea, obedecían los signos viales– y contrastaban por ello con mi propia experiencia de vida en Buenos Aires. Esto es así porque, en Buenos Aires, me daba cuenta de que había una creatividad excesiva en la lectura de los signos viales, y las normas a veces se respetaban y a veces no. Esta ambigüedad producía y aún produce un alto índice de siniestros viales que significan un problema para las autoridades de transporte y seguridad vial. Cada uno de esos viajes al exterior, especialmente a Estados Unidos, donde viví por tres años, fue impactando en mi *habitus*, y ese impacto fue generando en mi ser etnógrafo³ la emergencia de un nuevo tema de estudio: las conductas, las maniobras y los imaginarios viales, cuyo objetivo era la posibilidad de generar un conocimiento de relevancia para enriquecer antropológicamente las políticas públicas viales en la Argentina. Lejos de mis tópicos usuales de estudio –es decir, de las religiones indígenas de la región chaqueña argentina–, comenzó entonces a esbozarse este campo de investigación producto de la dialéctica de la vida social en el extranjero y su confrontación con mi propia sociedad de origen. A esto se sumaba mi entrenamiento académico en las perspectivas fenomenológicas, hermenéuticas y simbólicas de la vida social, algunos de cuyos rasgos, inéditos para mí, comenzaron a hacerse visibles y tematizables *allí* en las calles. De esta forma, lentamente, fue apareciendo un «dominio de objetividad» (Ricœur 1960, 330, cit. en Corona 1990, 16) que antes no existía para mí: lo vial, y sus aspectos culturales. Como señaló Michael Jackson

3 Reflexiones clave sobre la transformación de los sujetos-etnógrafos a partir de las experiencias de campo pueden hallarse en Jackson (1989) y Stoller (1989).

(2010, 74), en esas experiencias de vida cotidiana en el extranjero mi condición de observador externo moldeado fuera del *habitus* local me permitió recortar ese dominio de fenómenos, o sea ‘lo vial’, como un objeto de conocimiento. Dada mi trayectoria chaqueña e indígena previa, me costó mucho tiempo aceptar la posibilidad de estudiar legítimamente otro campo de fenómenos socioculturales. Finalmente, comencé a esbozar una perspectiva analítica de los mundos viales donde se da una convergencia conceptual de la antropología simbólica y hermenéutica, la fenomenología, la proxémica y la sociolingüística. A continuación, por tanto, desarrollaré las líneas generales de esta perspectiva conceptual de la antropología vial.

3 Mirada antropológica de lo vial

Como antropólogos es posible utilizar la noción de ‘cultura’ como dimensión analítica, como patrón global o colectivo de comportamientos, ideas y materialidades que comparten de modo no homogéneo un grupo, una sociedad o, en suma, un determinado colectivo humano. Lo que experimenté en mis viajes a Inglaterra y a Estados Unidos fue que había algo colectivo detectable en los detalles de la conducta vial que veía, y que era definitivamente diferente de la de mi lugar de origen. Esa diferencia, a los ojos de mi ser etnógrafo, era ‘nacional’; es decir, producto de procesos histórico-políticos diferentes, que desembocaban en un modo cultural de estar-en-la-calle que se transformaba para mí en un objeto de conocimiento. Ese proceso llevó mucho tiempo pero pudo consolidarse a partir de aplicar la mirada simbólico-hermenéutica propia de mi formación académica –que ya implementaba en mis estudios etnográficos entre los qom-toba (Wright 2008)– a lo que antes estaba completamente naturalizado e invisible para mí: la conducta social frente a los signos viales, y la posible transgresión o no de las normas viales en escenas etnográficas como los cruces peatonales sin semáforo –tanto por parte de peatones como de conductores de vehículos–, o las maniobras y la velocidad con que los vehículos discurrían por las calles. Cuando regresé de Estados Unidos, la interpelación de un excompañero de universidad norteamericana que hacía trabajo de campo en Buenos Aires terminó de hacer completamente visible el tema vial. Su pregunta fue: «Pablo, luego de estar tanto tiempo en Buenos Aires todavía no me doy cuenta de algo: ¿a quién le toca pasar primero cuando un auto llega a la bocacalle?» (Wright, Moreira, Soich 2019, 189). Esa pregunta fue el catalizador final que me llevó a trabajar conceptualmente para generar una inquisición antropológica sobre las conductas viales, y sus sentidos anclados en la historia y la sociedad; en síntesis, una pregunta por la cultura vial, en este caso la argentina. Esto, por supuesto, suponía la posibilidad

de extrapolar comparativamente estos análisis a otras realidades nacionales y, eventualmente, regionales. Y, asimismo, establecer una agenda temática y conceptual de investigación antropológica ciertamente novedosa.

En 2007 presenté las primeras ideas sobre antropología vial en un seminario de la Universidad Nacional de San Martín (Wright, Moreira, Soich 2019). A partir de entonces, comencé a participar en foros y reuniones sobre el tópico de ‘seguridad vial’ y también de ‘educación vial’ que se multiplicaban en la Argentina, interpelado por el gran número de siniestros viales a lo largo del país. Desde el punto de vista tanto de las agencias gubernamentales como de las ONG interesadas en el tema, y especialmente las de familiares de víctimas de ‘accidentes de tránsito’,⁴ esos tropos de ‘seguridad’ y ‘educación vial’ parecían sintetizar toda la cuestión vial. Sin embargo, desde un punto de vista antropológico, parecía una visión restringida de fenómenos complejos que se entroncan en la historia de las políticas públicas, en los modelos de educación y en las prácticas efectivas de ciudadanía, y por los cuales la relación entre ciudadanos y Estado, al menos en la Argentina, siempre fue de desconfianza y hasta a veces de temor o de muy escasa reciprocidad estatal en cuanto a los servicios básicos brindados por el Estado a los ciudadanos. Además, esa taxonomía de los fenómenos viales y sus problemas, reducida a seguridad, educación y a veces a la infraestructura y sus problemas técnicos, parecía ignorar las dimensiones del *ethos*, el *habitus*, los imaginarios y la ontología. En definitiva, la cultura, propia de la mirada antropológica para la cual aquellas ‘anomalías’ viales (siniestros, transgresiones normativas, violencia, etc.) podrían hallar un sentido más complejo y en todo caso menos individualista o azaroso.

4 Anécdotas

Algunas anécdotas que recogí en diversas situaciones espontáneas pueden sintetizar la dimensión cultural de lo vial, que los enfoques institucionales sobre seguridad, educación e infraestructura parecían ignorar. Los ejemplos expresan la presencia de *habitus* viales particulares que generan, por la diferencia, un cierto asombro, incredulidad o misterio. Así, en una reunión de una ONG sobre prevención de accidentes de tránsito desarrollada en la ciudad de Rosario, Argentina,⁵ un capitán de Carabineros de Chile estaba

⁴ Ver, por ejemplo, Oppezzo 2008 o Cucien, de la Serna, Sáenz 2011.

⁵ Segundo Congreso Internacional de Prevención de Accidentes, Rosario, 2007, organizado por la Fundación Von Mises.

asombrado por los cambios de carril que observó en la autopista Ricchieri en el acceso al aeropuerto internacional de Ezeiza. Lo escuché decir allí que para él «los argentinos son telépatas, pues saben cuándo el otro conductor cambiará de carril sin indicar la maniobra con las luces de giro». Desde su perspectiva ‘chilena’, era muy difícil imaginar esas maniobras sin previo aviso; advertir a los demás conductores de los giros era absolutamente natural para él. Su propio *habitus* lo hacía percibir como una alteridad algo que es común para los conductores argentinos.

Otro ejemplo me lo contó unos años después el gran historiador-antropólogo mexicano Alfredo López Austin en un congreso en la Ciudad de México. Como había transcurrido su infancia en la fronteriza Ciudad Juárez (México), lindera con El Paso (Estados Unidos), relataba que, cuando los mexicanos cruzaban cotidianamente la frontera hacia El Paso, manejaban como los locales; es decir, respetando las normas viales según las costumbres estadounidenses. Pero luego, según comentaba Alfredo con gran hilaridad, una vez que volvían a Ciudad Juárez ‘recuperaban’ su *habitus* vial de poca afición por las normas. Un claro ejemplo etnográfico de *habitus* flexible según el contexto.

Un tercer ejemplo se relaciona con las acciones simbólicas llevadas a cabo para honrar a las víctimas de accidentes de tránsito, propuestas por asociaciones de familiares de estas víctimas que parecen ocupar un papel institucional vacante en los Estados latinoamericanos. Se trata de las estrellas amarillas que se colocan en los sitios donde se producen víctimas fatales en siniestros viales.⁶ Son lugares de memoria que también actúan como lugares de resistencia, de contestación: en primer término, frente a los Estados y sus ‘fallidas’ políticas viales y, en segundo término, como muestra a la sociedad de un estado de cosas que debe modificarse. En paralelo con las estrellas amarillas, en muchos lugares de América Latina, y en la Argentina, los lugares de accidentes fatales se marcan popularmente como un espacio ritual calificado a través de la construcción de altares con diferentes elementos como cruces, estampitas, pequeñas casitas o fotos. Se las concibe como lugares de culto a las almas que se fueron de este mundo en forma violenta.

Finalmente, lo vial, en especial las rutas, pueden transformarse en espacios-tiempos de manifestación de otras realidades ontológicas. Una vez que viajaba por Ecuador a medianoche en taxi desde Cuenca a Guayaquil, el chofer refirió que antes trabajaba de camionero. En una oportunidad estaba viajando de noche por la misma zona sinuosa por la que en ese momento transitábamos y de repente tuvo que frenar el vehículo de golpe, porque delante suyo había un niño parado en la vía. Al bajar del camión para ver qué pasaba, el niño

6 Véase <https://estrellasamarillas.org.ar/>.

le pidió si lo podía llevar ya que estaba perdido. El chofer asintió y, cuando se subió al camión para retomar la marcha con el niño, éste había desaparecido. Episodios similares, me contaba, ya les habían sucedido a varios colegas camioneros de la zona.

La pregunta antropológica que suscitan estos ejemplos es dentro de qué marco cultural son posibles estas conductas y situaciones viales, y sus interpretaciones nativas. Aquí sugiero que todo esto puede encontrar sentido apelando a la noción de imaginario vial, dimensión sociocultural producida por procesos histórico-político-institucionales propios de cada Estado-nación, con sus diferencias regionales particulares, y dentro de los aspectos diferenciales que presentan las modernidades cinéticas, en nuestro caso geopolíticamente periféricas. Asimismo, como parte de la cultura, las dimensiones ontológicas –es decir, las posibilidades de mundos viales con características y propiedades espaciales potencialmente diversas en movimientos y maniobras, los umbrales de existencia y ritualización (altares y estrellas en calles y rutas), o bien las presencias misteriosas en las rutas– pueden integrarse en el estudio de la antropología vial. El mundo vial, como vemos, puede expresar, producir o bien reproducir dimensiones de la vida social y los patrimonios colectivos de la cultura. En este sentido, como parte de la cultura, los imaginarios viales pueden etnografiarse de distintos modos y perspectivas. El próximo apartado, de esta forma, sintetiza la perspectiva conceptual que propongo para abordar antropológicamente los imaginarios viales.

5 El enfoque

La propuesta conceptual de la antropología vial parte del supuesto de que los hechos viales son hechos sociales: la conducta de peatones, conductores, y los eventos concomitantes que ocurren en el espacio vial, no son producto por tanto de individualidades solitarias sino que ponen en práctica modos de circulación y movimiento aprendidos socialmente. Y sus sentidos son interpretados en el marco de un imaginario más o menos compartido, expresable en regularidades empíricas observables. El inicio de estas disquisiciones se orienta a pensar antropológicamente el tráfico y sus actores en los espacios de movilidad de la modernidad cinética en el sentido de Gucci. O sea, la vialidad urbana y eventualmente la rural me interesaban como eje central de análisis, dada la alta tasa de siniestralidad argentina. La mirada hacia los aspectos de orden más bien ontológico los fui desarrollando luego del armado inicial de las nociones básicas de la antropología vial. De esta forma, me enfoqué a ver el ‘juego de la calle’ como un juego social en el sentido de Pierre Bourdieu (1979). Así, por decirlo de alguna forma, los argentinos llevan adelante el

juego de la calle que se juega aquí, y que todos conocen. De ahí que, cuando uno cambia de lugar, es posible que ese ‘juego de la calle’ se juegue de otro modo. Así lo experimenté en mi propio ser etnógrafo en las calles de Londres, con su tránsito por la izquierda, o en Filadelfia, con el respeto casi sagrado a los derechos de los peatones para cruzar por las sendas peatonales, como señalé al principio de este trabajo. Puedo agregar que también experimenté esos otros juegos más respetuosos de los peatones en Montevideo y en Santiago de Chile. El carabinero chileno, como ya referí, también había sentido esa alteridad ‘telepática’ argentina. Aunque fuera positiva esa conducta en Chile y Uruguay, según mis parámetros nativos igualmente se me presentaba como una alteridad a mi *habitus* vial, lo que era un muy buen dato de campo para continuar indagando en las culturas viales y cómo ellas se materializan en cuerpos concretos, carnales y/o vehiculares que denominé *cuerpos viales*. Como mencionara en otra parte, los cuerpos viales pueden concebirse como la inscripción de la sociedad y la cultura en *locus* carnales (o *metálicos*, si fueran vehículos) «donde se cristalizan esos modos de ser/pensar/hacer prerreflexivos [...] que vinculan cuerpo y sociedad [...] y son la manifestación de nuestro ser-en-la-calle» (Wright 2020, 11-12). Los cuerpos viales entonces incluyen los cuerpos carnales, los cuerpos metálicos –como una *Gestalt* humano-mecánica– y eventuales cuerpos no humanos, todos ellos existencialmente posibles en un contexto sociocultural dado. De este modo, lo que puede ser aceptado y posible en un mundo vial puede no serlo en otro, y estas diferencias –de haberlas– se entroncan en la historia social y política de cada país. Un ejemplo puede ilustrar esto último. Me contó una vez una colega argentina que, al encontrarse a la sazón en Estados Unidos asistiendo a un congreso, estaba caminando a la vera de una ancha avenida con una colega alemana viendo por dónde irían a cruzar. Mientras mi colega sugería cruzar directamente hacia el otro lado por el sitio en que estaban, ‘habilitada’ por su imaginario vial, la amiga alemana, orientada a su vez por el suyo, se negó rotundamente a hacerlo y señaló que solo cruzaría en un semáforo distante ubicado a unos 300 metros más adelante; es decir que un cuerpo vial puede hacer una coreografía mientras que para el otro esta sería impensable. De esta forma, diferentes mundos viales nos proponen catálogos de coreografías posibles y aceptables, que pueden ser sensiblemente diferentes y, en algunos casos, hasta mutuamente incomprensibles.

En este mismo sentido, la proxémica interpersonal parece también tener su correlato en las distancias intervehiculares. En la Argentina, siguiendo las ideas de Edward Hall (1966), el manejo social del espacio interpersonal y el valor de la corporalidad supone que la cercanía interpersonal no es un problema –y, es más, hasta puede tener un valor positivo–. Esta cercanía proxémica también se verifica en las distancias intervehiculares, donde el espacio mínimo

de un vehículo con otro no representa, en teoría, un problema moral. Algo diferente parece ocurrir en Inglaterra, según me comentaba un historiador argentino que estaba de paso por Oxford: le ocurrió que manejaba por una calle y de repente los vehículos se detuvieron, por lo cual pisó el freno y su auto quedó a una distancia muy estrecha del próximo coche. Sin preocuparse nuestro historiador por esa frenada, vio que el conductor inglés de aquel vehículo se bajó y lo increpó por haber quedado demasiado cerca del suyo, amenazándolo con hacerle juicio por semejante comportamiento irrespetuoso. Como afirmara Hall en su clásico estudio proxémico, entonces, diferentes sociedades confieren sentidos culturales particulares a los espacios de interacción humana y, en este caso, se daba la típica burbuja 'anglo' de espacio personal, mucho más amplia que la 'latina', expresada también en las burbujas de los espacios intervehiculares. En síntesis, la proxémica vial es una dimensión relevante para la antropología vial, dado que expresa la construcción sociocultural de los espacios interpersonales/intervehiculares y las interacciones y sentidos que pueden generarse en ellos.

El mundo vial es un mundo reglamentado, en principio por normas estatales, que en general se rigen por las leyes de la física en el tratamiento del desplazamiento de vehículos y personas por los caminos y las veredas, y que tiene dos expresiones básicas: las normativas escritas y los signos de tránsito. Las normativas pueden tener variaciones de país en país, aunque siguen en líneas generales un patrón internacionalmente compartido. En cuanto a los signos viales, hay una mayor estandarización de la iconografía y sus fines de regular desplazamientos, velocidades y derechos de paso. Lo que se detectó en nuestras investigaciones es que, en la cultura vial argentina, parece darse una especie de *rebeldía semiótica* frente a los signos viales ya que, en vez de tomarlos como transparentes –por ejemplo en el caso de los signos 'Pare', 'Derecho de paso', 'Contramano', o las líneas anaranjadas horizontales en calles o rutas–, con un mensaje claro y conciso, son sujetos a interpretación. Y, como señala Paul Ricoeur (1983), un signo interpretado se transforma en un símbolo. Por lo tanto, los signos viales se transforman en símbolos a partir de una rebeldía semiótica por la cual la autoridad estatal del signo vial es puesta en cuestión de acuerdo con una hermenéutica personal. Veo el signo de 'Pare' pero lo interpreto de acuerdo con mi situación existencial; lo mismo sucede con los demás signos viales. Esa rebeldía la ubicamos en el contexto sociohistórico argentino que ha producido ciudadanos suspicaces de las normas estatales y de las bondades de obedecer sus lineamientos. Pero lo que puede parecer lógico teniendo en cuenta la agitada construcción del Estado-nación y de sus procesos complejos de legitimación no lo es tanto en la cuestión vial, cuya dinámica se asienta sobre las leyes físicas y no sobre la dimensión ideológica política. Así, se da todo un gradiente hermenéutico de

signo a símbolo que en lo concreto del tráfico muestra actores sociales demasiado creativos, lo cual incrementa el trabajo de circulación que en teoría garantizarían los signos viales solo percibidos como signos. En el imaginario vial argentino, entonces, se da esta rebeldía semiótica que configura un rasgo cultural observado en nuestros trabajos de campo en diferentes ciudades y pueblos,⁷ y que no se presenta de esta forma en Estados Unidos, Uruguay o Chile. Es decir, aquí los signos viales *permanecen como signos*. Esta permanencia, sugerimos, es producto de los procesos de construcción del Estado, y de la generación de una ciudadanía vial menos interpretativa y ‘rebelde’ que la argentina.

Si bien, como señalamos, la raíz de las leyes viales se asienta en las propiedades materiales del mundo físico tal cual lo estudia la ciencia (v. g., gravedad, inercia, aceleración, momento, etc.), que definen las órdenes condensadas en los signos viales –y también se perciben en la letra de algunas normativas para controlar los desplazamientos y garantizar seguridad a los usuarios–, observé en el campo lo que podemos llamar *etnofísica*. La etnofísica es el conjunto heteróclito de nociones nativas implícitas que se derivan de las prácticas viales observadas, relacionadas básicamente con la velocidad, la inercia y la adherencia. Dicho de modo taxativo, la velocidad de desplazamiento en vehículos –y su concomitante inercia– parece no tener consecuencias o al menos la misma importancia en términos de seguridad o potencial peligro, por cuanto se le asigna principalmente un valor social de prestigio de género, clase o generación (Geldstein, Bertoncello 2006). En cuanto a lo que podríamos denominar principio de conservación de la adherencia, este se observa cuando llueve y los vehículos siguen transitando a la misma velocidad sin disminuir la marcha por el efecto del agua en la calzada, pese a las indicaciones de los signos viales o a los eventuales carteles luminosos *ad hoc*. La idea aquí es: «Si llueve no pasa nada, sigo igual que antes». De esta forma, a veces los umbrales de riesgo que indican los signos viales no se corresponden con los umbrales de riesgo que refleja etnográficamente la etnofísica de los propios actores viales. Esta noción permite afinar la comprensión de los mundos que la gente despliega en sus prácticas, y entender lógicas que se alejan de supuestos científicos totalmente naturalizados por el Estado y sus burocracias.

La noción de performance vial, tomada de la tradición goffmaniana, la sociolingüística y la etnografía del habla, resulta asimismo útil

7 Entre 2009 y 2011, realicé trabajo de campo con el equipo Culturalia de antropología vial de la Universidad de Buenos Aires en diferentes pueblos y ciudades de la provincia de Buenos Aires (Wright et al. 2012) y asimismo en trabajos comparativos Argentina-Uruguay con colegas uruguayos (D'Ambrosio, Wright 2019).

para comprender las coreografías viales como expresiones de la presentación del *self* social y sus variadas disputas dentro del mundo vial. Esto es así porque consideramos que los hechos viales son hechos sociales y, en lo vial, como en otros ámbitos de la vida social, se despliegan clivajes que, como se mencionó antes, expresan, por ejemplo, el *ethos*, el *habitus*, el género, la clase, la generación o la profesión. Todas estas dimensiones discurren por y a través de las performances observables de los cuerpos viales, en las cuales se actualizan las prácticas del ser-en-la-calle. A partir de una mirada comparativa, tal como se plasmó en los ejemplos anteriormente citados, pueden identificarse performances viales diferenciales que remiten a horizontes socioculturales e imaginarios viales respectivos.⁸

En síntesis, las prácticas viales pueden analizarse desde la antropología concibiéndolas como expresiones de imaginarios viales que integran de un modo dinámico y cambiante las dimensiones socioculturales de un grupo, una sociedad o eventualmente un país. Esta perspectiva se ancla en la historia social y política y debe vincularse con ella cuando se desarrollan investigaciones de campo que intenten etnografiar las regularidades empíricas del ser-en-la-calle. La siguiente figura resume las principales dimensiones que intervendrían en la modelación de las prácticas viales, visualizándose allí los diferentes niveles de realidad que las configuran y que habilitan temáticas diversas para una exploración antropológica del mundo vial.

Los hechos/prácticas viales están esencialmente interrelacionados con las dimensiones generales de la cultura como una totalidad no homogénea y dinámica, y que configura un horizonte general de sentidos, valores y prácticas. Y, en un nivel inferior de generalidad, el imaginario condensa asimismo ciertos aspectos de la cosmología, de la sociedad, del Estado y del capitalismo, la materialidad del mundo y las leyes de la física. De este modo, como dimensión existencial, los mundos viales están atravesados por estos clivajes. La modernidad cinética actúa como un fenómeno que, implícito en la figura presentada, lo permea en todas sus dimensiones, ya que la multiplicidad de vehículos existentes, la velocidad que permiten,

8 Como es el caso de las investigaciones referidas todavía en curso en Argentina y Uruguay, cuyo objetivo concreto es generar insumos para políticas viales articuladas entre ambos países. Esto podría contribuir a prevenir usuales siniestros viales protagonizados por conductores argentinos y brasileños en la temporada estival. Nuestra hipótesis de trabajo es que los conductores de estos países que viajan a Uruguay de vacaciones portan sus imaginarios viales y, cuando cambian de país, no toman conciencia de que el juego de la calle es otro, y que por tanto deben adaptar su *habitus* vial al nuevo contexto nacional. La etnografía comparada de los imaginarios viales puede entonces arrojar datos muy útiles para diseñar campañas de prevención de siniestros en Argentina, Uruguay y Brasil.

su valor mercantil y tecnológico, no son ciertamente todo pero sí desempeñan un papel clave en los fenómenos viales (Wright 2018). Si bien no en todas partes «la velocidad se transforma en rapidez», tal como sentenciara Martin Heidegger (2001, 42-3) respecto de la modernidad y el tiempo, los procesos del capitalismo tardío posfordista y globalizado actúan como un metatexto dominante en la valoración de lo veloz y lo rápido como mercancía en todos los sentidos.⁹ La cosmología incluye todos aquellos supuestos ontológicos acerca de la naturaleza del mundo, sea una visión científica occidental o bien el producto de las visiones nativas que pueden apartarse de ella. La imagen sintetiza entonces las diversas posibilidades que permite una aproximación antropológica al ser-en-la-calle, teniendo en cuenta aspectos macro y micro que se cristalizan en el imaginario vial. Este no es un punto de llegada sino una herramienta conceptual para desarrollar una hermenéutica antropológica más integral de fenómenos que nos rodean cotidianamente y de los que también somos actores en nuestras diversas actividades como seres sociales.

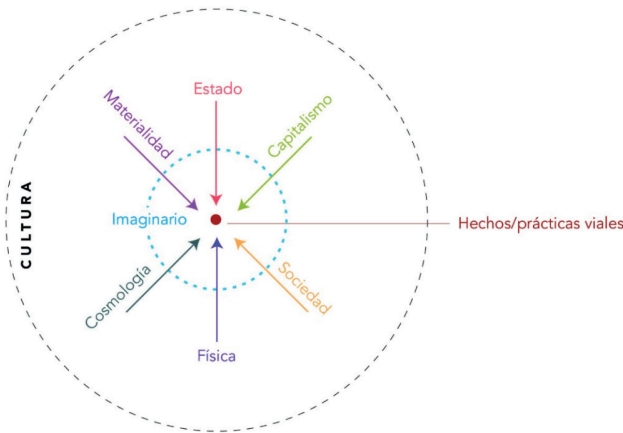


Figura 1 Dimensiones que modelan las prácticas viales. Elaboración propia del autor

9 Si bien por cuestiones de espacio no desarrollaré este punto, el evento que congregó los trabajos compilados en este libro brindó numerosos ejemplos de «otras velocidades, otras sociedades, otros mundos» que representan posibilidades alternativas ante la marcha del capitalismo contemporáneo.

6 Síntesis

En este trabajo presenté algunos de los principales tópicos y conceptos para realizar un análisis antropológico de los mundos viales. Así, vimos que la antropología vial no es una nueva rama de la disciplina sino solamente la aplicación de la mirada sociocultural e histórica a los hechos/prácticas viales considerados como hechos sociales. Aquí enfatiqué particularmente la noción de imaginario vial como herramienta analítica para incluir dentro de ella aspectos de la vida social, ideas, prácticas, valores, materialidades, ontologías, cosmologías que están presentes, desde nuestra perspectiva, en los hechos viales. A partir de mi propia experiencia de viaje por diversos países del continente americano y de Europa desarrollé un marco analítico para objetivar las prácticas viales dentro de sus dimensiones socioculturales e históricas. De esta forma, la calle, la ruta, las aceras, las coreografías de peatones y conductores o las mitografías de presencias misteriosas se transformaron en algo etnografiable, superando su aparente invisibilidad naturalizada. La perspectiva de análisis se nutrió de la antropología simbólica y hermenéutica, de la fenomenología y de los diversos enfoques de la performance y la proxémica. Se trata, sin lugar a duda, de una mirada todavía en construcción y que tiene interesantes convergencias temáticas con los estudios sociológicos y de estudios culturales de la movilidad, y también con las investigaciones en sistemas de transporte de todo tipo. No obstante esto, la mirada antropológica propuesta utiliza como herramienta analítica las nociones de cultura e imaginario que nos permiten una desnaturalización relevante de los símbolos y las prácticas culturales puestas en juego en los mundos viales. Por eso enfatiqué sobre todo aquellas nociones que dan cuenta de los fenómenos viales y de sus sentidos en los mundos urbanos, las formas de ciudadanía vial, y el interés por generar insumos para políticas públicas orientadas a reducir la siniestralidad vial. La agenda de investigación continuará ampliando el campo de la etnografía de lo vial a mundos viales periféricos, rurales e incluso indígenas.¹⁰ Seguramente, el ser-en-la calle mostrará dimensiones imprevistas, pero siempre bienvenidas para la mirada antropológica.

10 Así, por ejemplo, un sugerente trabajo de Adeline Masquelier (2002) sobre las consecuencias de la construcción de la ruta 1 en Níger combina la antropología de la historia con el estudio de la memoria y las ontologías desarticuladas por la colonización y la modernidad africana. Supone cuerpos viales humanos, metálicos y no humanos en una dialéctica de afectación dramática de sumo interés para futuros trabajos de antropología vial.

Bibliografía

- Bourdieu, P. (1979). *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Corona, N. (1990). «El concepto de hermenéutica en Paul Ricœur: notas sobre tres pasos de su desarrollo (estudio preliminar)». Ricœur, P., *Fe y filosofía: problemas del lenguaje religioso*. Buenos Aires: Almagesto-Docencia, 7-54.
- Cucien, A.; de la Serna, L.; Sáenz, A. (2011). *Despertar conciencia vial*. Buenos Aires: Asociación Conduciendo a Conciencia.
- D'Ambrosio, L.; Wright, P. (2019). «Exploraciones antropológicas de la cultura vial: análisis comparativo de Uruguay y Argentina». *12º Congreso de la Vialidad Uruguay*. Montevideo: Asociación Uruguaya de Caminos.
- Geldstein, R.; Bertoncello, R. (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*. Buenos Aires: Ministerio de Salud y Ambiente.
- Giucci, G. (2007). *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Giucci, G. (2021). «El despegue de la modernidad cinética: de los pioneros hasta Jorge Luis Borges y Juan José Saer». *Orbis Tertius*, 26(33), 1-14.
- Grimaldo Rodríguez, C. (2020). «Hacia un paradigma transeúnte: el abordaje de la cultura a partir de los trayectos cotidiano». *Encartes*, 3(5), 1-9.
- Hall, E. (1966). *The Hidden Dimension*. New York: Doubleday & Co.
- Heidegger, M. (2001). *Introducción a la metafísica*. Barcelona: Gedisa.
- Jackson, M. (1989). *Paths Toward a Clearing: Radical Empiricism and Ethnographic Inquiry*. Bloomington: Indiana University Press.
- Jackson, M. (2010). «Conocimiento del cuerpo». Citro, S. (coord.). *Cuerpos plurales: antropología de y desde los cuerpos*. Buenos Aires: Biblos, 59-82.
- Masquelier, A. (2002). «Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger». *American Ethnologist*, 29(4), 829-56.
- Oppizzo, M. (2008). «La relevancia de las organizaciones civiles en la configuración de la inseguridad vial como problema público». *V Jornadas de Sociología de la UNLP*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Departamento de Sociología, 1-12.
- Ricœur, P. (1983). *Freud: una interpretación de la cultura*. Madrid, Siglo XXI.
- Stoller, P. (1989). *The Taste of Ethnographic Things: The Senses in Anthropology*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Wright, P. (2010). «Perspectivas antropológicas para la educación y política vial». *Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial, 103-12.
- Wright, P. (2018). «Para pensar la velocidad». Ponencia presentada en el Encuentro Académico «Pensar la velocidad». Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial (no publicado).
- Wright, P. (2020). «Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas». *Encartes*, 3(5), 10-28. <https://encartesantropologicos.mx/wright-cuerpos-viales-antropologia>
- Wright, P.; Otamendi, A. (2017). «Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina». *Primer Encuentro de la Red Académica de Seguridad Vial*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial, 47-57.

- Wright, P.; Moreira, V.; Soich, D. (2019). «Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires». Katzer, L.; Chiavazza, L. (eds), *Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina*. Mendoza: Instituto de Arqueología y Etnología de la Facultad de Filosofía y Letras-Universidad Nacional de Cuyo, 173-227.
- Wright, P.; Otamendi, A.; Nieto, M.; Lobo, L.; Iparraguirre, G. (2012). *Informe final del proyecto de seguridad vial. Antropología-eje cultural*. Buenos Aires: Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires-Grupo Culturalia-Universidad de Buenos Aires.
- Zunino Singh, D.; Giucci, G.; Jirón, P. (eds) (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

