❏ Cómo y cuándo comenzó a incursionar en el mundo de la Seguridad Vial? y porque?

Comencé a interesarme en las cuestiones viales por circunstancias azarosas. Estaba haciendo el doctorado en antropología y vivía en la ciudad de Filadelfia de EEUU. Al comprarme un auto usado que era lo único que podría pagar como estudiante, me di cuenta enseguida que allá el tránsito era muy predecible y siendo argentino me resultaba muy fácil manejar, todo estaba ordenado y no tenía que derrochar energía en negociar derechos de paso en bocacalles, o en rutas. Pero el punto empezó cuando me hicieron varias multas por estacionar mal cerca de la universidad, las que me llegaron por correo, algo impersonal a lo que no estaba acostumbrado. Encima, no tenía idea cuál había sido mi error, o bien, después de un tiempo me di cuenta que no había entendido bien las indicaciones de “prohibido estacionar” con flechas para uno y otro lado, que acá en Argentina no tenemos. En fin, me dio mucha bronca y eso continuó con menos dramatismo pero me indicó que yo tenía un imaginario vial bastante diferente al de los locales. Me paró bastantes veces la policía porque estaba en el carril equivocado ya que allá si la flecha sobre la calle indica que doblas, hay que doblar, no podía no hacerlo. Así que empecé a aplicar la etnografía a mi propia vida en esa ciudad y en las otras que pude visitar, y vi los mismos tipos de conducta vial que en Filaldefia. Además los peatones tienen derechos de paso inimaginables para un argentino. Al volver ya estaba medio “convertido” a las pautas que había aprendido en Filadelfia ya que me habría quedado 3 años sin volver ni para las fiestas. MI cuerpo y mi imaginario vial habían incorporado rutinas de movimiento –lo que después comenzara a llamar “coreografías viales”—más o menos en forma inconsciente. Como parte de estas observaciones antropológicas sobre mi experiencia redacté una monografía en la universidad que fue la primera aproximación al tema. Corría el año 1992. Al volver en 1993, como decía, mi cuerpo sufrió muchas veces esa desorientación cognitiva de desenvolverse siguiendo ciertos patrones, cuando los que veía a mi alrededor en Buenos Aires era bien diferentes. La frutilla del postre en realidad fueron dos, y que me llevaron a profundizar con continuidad el tema. Primero, me salvé una vez de que un 60 me aplastara por la calle Alsina, en Congreso: yo vi el hombrecito blanco del semáforo que me invitaba a cruzar la calle, y en el medio de la calle un amigo que venía conmigo me agarró fuerte y me tiró para atrás, gritándome “cuidado”!; a lo que le respondí: “pero si me tocaba a mi, era mi turno”!!! Segundo, un compañero de la universidad de allá estaba haciendo investigaciones de campo para su tesis en Argentina. El era norteamericano y casi al final de su estadía de un año y medio me hizo una pregunta extrañísima: “Pablo me podés ayudar en una cosa que todavía no entiendo, cuando uno llega a una bocacalle en auto, a quién le toca pasar primero?” Y zas, ahí se me prendió la lamparita y apareció el tema. Acá hay que hacer algo, pensé, y fiel a mi formación antropológica en detectar patrones de conducta culturales, o sea patrones colectivos, y que por ser culturales no son conscientes, me pareció que debía generar un granito de arena para ver si podía investigar la cultura vial argentina y así producir insumos conceptuales y empíricos para pensar el problema desde una óptica novedosa, más allá del lugar común de más leyes, más coerción o más construcciones viales como remedio a nuestros males viales, como piensa la mayoría de la gente y por desgracia también quienes están en cargos de gobierno que lidian con estas cuestiones. Ahí nació entonces la “antropología vial” para mí, en un escrito de 2007 que hice para el diario La Nación, recuerdo el 11 de enero de ese año.

❏ Que es la antropología vial?

Como señalé antes, la antropología vial es el estudio antropológico de los modos de conducta vial que la gente hace concretamente, y al verlo como hecho social, y no mera invención individual, es necesario entender nuestras conductas viales como hechos sociales dentro de la cultura que es un producto de condiciones históricas específicas. La conducta social en general es aprendida y sobre todo por imitación de nuestra familia, amigos y medio en que vivimos. Al mismo tiempo la conducta vial se relaciona directamente con la clase de políticas públicas que cada estado lleva adelante para “disciplinar” a los ciudadanos. Eso lo vi en EEUU que desde la primaria a los niños se les enseñan las reglas viales y a practicarlas; lo mismo sus padres: lo mismo el sistema de coerción protege y muestra los límites y los peligros y castigos de transgredir las normas. Ahí entonces comencé a visualizar la importancia del concepto de ciudadanía vial, ya que lo que vemos en calles y veredas resume sintética y simbólicamente, la clase de relación ciudadano-estado que existe en nuestro país. Otro concepto de utilidad práctica es el de rebeldía semiótica que dicho en criollo es el modo en que los argentinos consideramos los signos viales, como algo que debemos interpretar, no los tomamos como signos, o sea de modo transparente: si vemos el signo Pare, paramos y listo; si vemos el circulo que dice 40, entonces no vamos a más de esa velocidad. No, eso no pasa en ninguna parte de la Argentina, bueno a veces sí las obedecemos, pero más o menos. Y lo que ocurre acá, desde nuestra perspectiva analítica, es que transformamos los signos viales en símbolos, o sea en signos que ameritan necesariamente una interpretación. Por eso el signo de “Pare” no nos obliga automáticamente a parar, sino que decidimos si parar o no, los interpretamos según gusto y conveniencia. Y eso tienen efectos sistémicos muy peligrosos, lo que debería ser un sistema de signos transparente y definidos, se torna en una colección de símbolos y eso hace que debamos ejercitar nuestra creatividad a la hora de conducirnos en auto o como peatones. Todos somos rebeldes semióticos y eso hace al sistema bastante impredecible.

❏ Qué funciones cumple actualmente? Cuál o cuáles actividades le apasionan más?

Ahora soy Investigador Superior del CONICET y Profesor Titular de Antropología Simbólica en la UBA. Dirijo la Sección Etnología del Instituto de Ciencias Antropológicas de la UBA. Mis investigaciones principales son sobre cultura, lengua y religiosidad de los Qom/Tobas del Chaco argentino. Fue el enfoque simbólico a la vida social lo que me permite ver qué simbolizan las religiones actuales de los Qom, y sus tránsitos entre el shamanismo y el cristianismo pentecostal, tanto en Formosa y Chaco, como en los migrantes a Buenos Aires. Y con ese bagaje conceptual pude “ver” más allá de la conducta vial y la superficie de las cosas, y considerarla como el efecto de un proceso socio-cultural más amplio, inmerso en la historia de la modernidad argentina. Y no reducir nuestra conducta vial a la interpretación del sentido común que nos encierra en frases como “y los argentinos somos así, transgresores” y bucear en sus múltiples causas, como se investiga en las ciencias sociales. Dentro de mis actividades, organicé el equipo de antropología aplicada Culturalia, y desde allí realizamos los estudios en antropología vial. El mismo está radicado en la Sección Etnología arriba mencionada.

❏ Cree usted que se está comunicando y transmitiendo de manera correcta a los usuarios de la

vía pública, respecto de los distintos componentes que integran la Seguridad Vial?

Me parece que la forma en que actualmente se comunican estas cuestiones es voluntarista e ingenua, apelando a un sentido muy superficial de la moral. Creo que se debe tomar el toro por las astas y no apurarse a hacer campañas que apuntan demasiado a la coyuntura política de turno. Se debe investigar a fondo las múltiples variables de la conducta vial, y una vez hecho eso, cotejar con los instrumentos legales existentes y así con gente capacitada en arte, en diseño gráfico, en comunicación, en lenguajes audiovisuales, armar un plan consistente, coherente y que se proyecte en el tiempo. Como si pudiéramos por una vez en la vida argentina, planificar algo para ir transformando las debilidades de la cultura vial hacia una cultura más consciente de las responsabilidades de nuestra dimensión ciudadana. Esto compete tanto al gobierno, como al mercado –las empresas—como a la sociedad civil.

❏ Qué factores considera determinantes a la hora de contribuir con la mejora de las

estadísticas de la Seguridad Vial?

No conozco muy bien el tema de las estadísticas, aunque actualmente los números parecen dominar el ascenso o descrédito de políticas públicas orientadas a estos temas. Creo que las investigaciones a veces son sesgadas en cuanto a la necesidad de mostrar datos confiables, cuando hay que ver bien quién produce esos datos y cómo se los interpreta. En antropología la cuestión epistemológica y metodológica es clave para la evaluación de datos, dejando bien en claro nuestros supuestos teóricos. Esto no parece ocurrir en muchas investigaciones oficiales que van de los números a las interpretaciones demasiado rápido, como ocurre con las últimas encuestas de seguridad vial que mostró la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Allí las autoridades del Ministerio de Transporte para mí se apuraron en decir –con una urgencia claramente política-- que la madre de los problemas era la “infraestructura material” vial, y que por eso debía ponerse en práctica un plan de construcción vial cuando es ya sabido en los estudios hechos por nosotros, ISEV, CESVI y la bibliografía internacional académica, que la mayoría de los siniestros viales tienen un alto componente de fallo personal, arriba de un 80%. Max Weber llamó a estas interpretaciones interesadas “afinidad electiva”, propias del fenómeno ideológico –básicamente acciones simbólicas, generalmente discursivas-- tendientes a sostener o bien revertir un status quo de relaciones políticas de poder. Creo entonces que llegó el momento de darle lugar a lo que denominamos “infraestructura moral”, dimensión negada, ignorada de la cultura, nuestro imaginario vial que es lo que hay que modificar con acciones muy variadas. Lo material es muy necesario, pero no es la ambrosía de los dioses que remediará todos nuestros males viales. Porque cuando esté la materia terminada, seguiremos estando nosotros, con nuestros “vicios” viales que se observan claramente cuando cambiamos de “infraestructura vial” , o sea cuando viajamos a Chile, y allí tendemos a manejar por esas buenas rutas igual que en nuestro país (hasta que nos hacen multas y ahí sentimos que tenemos que cambiar pragmáticamente para evitar mayores males!).

❏ Cual es su visión referente a la Seguridad Vial de Latinoamérica y en especial de la República

Argentina?

En América Latina se da una ciudadanía vial que emerge de los procesos históricos de constitución y legitimación del estado, y de los procesos de la modernidad periférica, todos estos procesos muy trabajados en estudios culturales, sociología, historia y antropología. Por eso es que tiene rasgos comunes: una actitud ciudadana muy ambigua frente a las normas en general. Lo que se ve en el ámbito vial es coherente con lo que se observa en otros ámbitos de la vida social: lo fiscal, lo judicial, los sistemas de coerción, la vida política, etc. Y en este panorama entonces la seguridad vial es muy reciente como eje de políticas públicas activas y las experiencias que tuve por ejemplo en México, Colombia o Brasil como peatón o conductor fueron muy shockeantes para mi habitus vial argentino: me costó entender el tempo del tránsito, las lógicas azarosas de los derechos de paso y el coraje de peatones enfrentando hordas de autos que no parecían ajustarse a mis cánones de paso, velocidad y trayectorias. Dos ejemplos que vi son diferentes: Uruguay y Chile, y la diferencia no radica en la “esencia” de esas nacionalidades sino en acciones estatales concretas como política vial y en la construcción de ciudadanía bastante diferentes a las llevadas a cabo en la Argentina.

❏ Teniendo como referencia al país Suecia, se puede llegar a la Visión Cero ?

Honestamente, no creo que sea posible aplicar ese plan a la Argentina. La Visión Cero sueca es producto orgánico de esa sociedad y de esa construcción histórica de ciudadanía. Si creo que debemos realizar nuestra propia utopía, a la latinoamericana, a la argentina. Y ser serios a la hora de detectar las causas de la inseguridad –en muchos casos más irresponsabilidad vial que otra cosa-- que se verifica en nuestras calles, rutas y veredas. Serios en cuanto a no realizar directamente la interpretación antojadiza de nuestra realidad sin considerar las diversas perspectivas científicas existentes que nos indican con diversos tonos, colores y nociones, que la realidad humana es sobre todo el efecto de procesos socio-históricos concretos. Y la única forma de cambiarla es a través de procesos amplios, largos y epistemológicamente consistentes.

❏ Para finalizar qué reflexión o mensaje nos puede dejar?

Creo que debemos conocer nuestra realidad vial, nuestras prácticas concretas, sus lógicas, valores, contradicciones, y sentidos lo que nos lleva a acceder a las representaciones colectivas, a la cultura que modela nuestros comportamientos, nuestro imaginario vial. Allí hay una dimensión muy poco tenida en cuenta por las políticas públicas que están más sujetas a los tironeos de las urgencias de gestión. Y como dice un consejo de la antroposofía respecto de la educación, conocida como sistema Waldorf, diseñado por Rudolf Steiner a comienzos del siglo XX: “cuanto más lento mejor” . Y como está en juego nuestra salud y las de los que nos sigan en la vida, es momento de poner un poco de buena filosofía para conocernos mejor y así emprender las tareas de transformar nuestra cultura en beneficio del bien común.