

# **Usos del automóvil y percepción del manejo en distintos usuarios de la ciudad de Buenos Aires**

Marcelo Urresti

Eje Temático:

Nombre de la mesa: Nro. 52 “Transporte urbano y movilidad”

Facultad de Ciencias Sociales-UBA

E-mail: tribus2006@gmail.com

## **Resumen (máximo 200 palabras)**

El tránsito automotor es un complejo sistema compuesto por una infraestructura o sostén en la que circulan vehículos de diverso tipo, donde los conductores buscan resolver distintos tipos de necesidades de movilidad y transporte en un espacio finito y regulado por normas.

En ese panorama hay diversos aspectos materiales a considerar: por una lado, los estados físicos y funcionales de la infraestructura caminera, así como las características mecánicas y la capacidad del parque automotor. Pero también hay aspectos simbólicos y prácticos a tener en cuenta, como son las reglas, su cumplimiento y los mecanismos de ordenamiento positivos o represivos que las acompañan; a los que se suman las actuaciones de los conductores, sus estilos de manejo y las percepciones que tienen sobre su actividad y la de otros.

El presente trabajo se incluye dentro de un trabajo más amplio sobre el tránsito automotor y propone un foco sobre los aspectos simbólicos vinculados fundamentalmente con los diversos usos cotidianos que se hacen de los automóviles y con la percepción que distintos automovilistas tienen sobre su práctica habitual de conducción.

**Palabras clave:** movilidad, tránsito vehicular, automóvil, manejo, ciudad.

# Usos del automóvil y percepción del manejo en distintos usuarios de la ciudad de Buenos Aires

Marcelo Urresti

Los datos que se emplean en el presente trabajo surgen de una investigación cualitativa basada en grupos focales, conformados por distintos participantes convocados con el fin de lograr una amplia diversidad de pareceres sobre el tránsito vehicular, los usos de automóviles y vehículos de transporte de pasajeros y carga, y los modos de manejo tanto propios como observados en otros. Los grupos se ordenaron con un criterio de muestreo teórico haciendo distinciones de género, edad, sector social y profesión vinculada con la conducción. La grilla definitiva fue la siguiente: Mujeres de 30–45 años de los sectores C3–D<sup>1</sup> (8 personas); Mujeres de 30–45 años de los sectores C1-2 (9 personas); Hombres de 20-35 años sectores C1-2 (7 personas); Taxistas y remiseros (6 personas); Hombres 20-35 años de sectores C3–D (9 personas); Hombres 45-60 de sectores C3–D (9 personas); Hombres 45-60 años de los sectores C1–2 (6 personas); y, finalmente, Colectiveros, fleteros y transportistas (7 personas).

En cada grupo, se aplicó una pauta común, para observar las diferentes manifestaciones y climas de opinión según cada grupo. La pauta desarrolló distintas áreas de problemas, con reactivos espontáneos y guiados, momentos de resumen y conclusión parcial, retornos y repreguntas para constatar en distintas ocasiones la información emergente. De los resultados de esos encuentros surge el presente informe preliminar.

## 1. El tránsito

La visión espontánea sobre el tránsito, la primera que sale, sin hacer distinciones de localización o de tiempo, es la misma en todos los grupos: según la opinión predominante el tránsito es visto como un desastre. Esta coincidencia es tan abrumadora que no registra distinciones de sexo, edad, sector social o condición de manejo: esto significa que en distintos días y horarios, con distintas metas o con diversas cargas, la percepción de un tránsito caótico se presenta como dominante.

Según las mujeres:

Un desastre. (...) Todos manejan a lo loco. Se te ponen en cualquier lado. (...) Todos son unos maleducados. (...) Cada uno hace lo que se le da la gana.

---

<sup>1</sup> Para la caracterización de los estratos socioeconómicos, remitimos a la clasificación de SAIMO, aceptada en distintos sectores de la investigación de mercados. Ver <http://www.saimo.org.ar/archivos/observatorio-social/NSE2006-23nov2006-Informe-final.pdf>

Según los jóvenes:

Se maneja muy apurado, acelerado. (...) Todos van a mil. (...) Se arman tumultos. (...) Todo nervioso. (...) Hay autos estacionados en cualquier lado.

Un desastre. (...) Las mujeres manejan muy lento. (...) Vas obligado a correr y si cumplís la ley te comen. Parás en la escuela a 20 y te la dan. (...) Los peatones, la verdad, son otro desastre.

Los adultos varones también coinciden:

Desastroso. (...) El más grande pisa al más chico. (...) Antes se manejaba más tranquilo. Otro respeto. Ahora: “y a mi que me importa”. (...) La decadencia, se nota en el manejo. (...) Hay cada vez más autos. Es un problema de estructura.

Finalmente los taxistas y transportistas:

Un desastre (...) Nosotros también ayudamos, pero es un loquero (...) Y encima te ponen bicisendas. (...) Los embotellamientos, son tremendos (...) Los estacionamientos en la calle. (...) Con los colectivos de doble cuerpo, no se puede pasar. (...) Y sumale lo de las manifestaciones. Es muy pesado, querés avanzar y no podés. Es un quilombo.

Una primera observación es que se trata de respuestas espontáneas, es decir, las que ocupan la primera mención y lo que se encuentra en la superficie de las representaciones. Las respuestas espontáneas, como cabe esperar de personas que viven en un área urbana enorme y con fama de convulsionada, surgen de la experiencia inmediata que tienen de la ciudad, por lo que en este caso y para los habitantes del AMBA, tránsito en general, es sinónimo de ciudad.

Por lo tanto, la visión del tránsito refleja la idea que se tiene de la ciudad. Y ésta es vista como un caos, una tierra de nadie donde se impone el descontrol del conjunto por sobre lo que cada uno hace, quiere o puede hacer. La presión del conjunto es un tema que aparecerá una y otra vez como clave para entender muchas cosas, como por ejemplo sucede con el cumplimiento de las normas. Pero en este caso y de modo espontáneo es la ciudad misma y sus ritmos la que se puede apreciar en las expresiones. En ese terreno, hay dos elementos centrales: la necesidad de apurarse y la ley del más fuerte. Y en esto tampoco hay diferencias entre conductores y peatones: todos contribuyen con el caos general.

Se pueden apreciar menciones cruzadas: las mujeres y los mayores perciben a los varones, los jóvenes y los profesionales del volante como agresivos y prepotentes, poco sensibles a la presencia de los otros, privilegiando su propio interés en avanzar primero o más rápido. De modo complementario, estos últimos critican a las mujeres y a los mayores por ir demasiado lento, o con temor, ralentando el ritmo del tránsito y haciendo que no funcione adecuadamente con el perjuicio que ello representa para el conjunto.

Si generalizamos el punto de vista, en todos los casos se afirma la existencia de un individualismo: para todos los grupos, los individualistas entorpecen el tránsito al privilegiar exclusivamente su interés –su ritmo-. O por muy lentos, o por muy apurados, o por muy prepotentes, o por muy miedosos o distraídos, la fuente del principal mal son los otros, con una paráfrasis de Mead, sería el otro generalizado el responsable del caos, por más o por menos, siempre fuera de medida. Veremos que esta percepción también se aprecia en el caso del cumplimiento de las leyes viales y los acuerdos implícitos sobre paso, detención y sobrepaso, fuentes fundamentales de falta de razón e injusticia, donde el único perjudicado es el que habla.

Pero para cerrar la visión espontánea, la que surge como primera manifestación, en todos los grupos también se admite al lado del caos el hecho de “ser parte del problema”, lo cual anticipa el juicio reflexivo sobre la propia actividad. Como si se tratara de un proceso en el que los sujetos importan poco, se asume el estar incluido en el caos, e indirectamente, el ser partícipes activos en el mismo, reconocimiento que no siempre es crítico e inductor de conductas alternativas: al contrario, y como veremos luego, la autoimplicación muchas veces supone una forma de indulgencia en la que el todo aparece tan poderoso que a uno no le queda más remedio que ser parte del problema, haciendo algo parecido a lo que hacen los demás. Pero más allá de esto, se reconoce la contribución al caos reinante.

## **2. Los usos del vehículo**

Como sucede en cualquier familia o usuario individual, los vehículos son utilizados para fines diversos, en distintos momentos del día y de la semana, en situaciones que pueden cambiar radicalmente, desde hacer trámites, trasladarse al trabajo, salir, hacer compras, llevar chicos a la escuela, pasear, entre otras tantas. En esto hay claras diferencias respecto a los profesionales que trabajan en medios con los que transportan personas o bienes/mercancías. En este último caso, las tareas son más rutinarias y admiten grados importantes de control instrumental, rutas preestablecidas y tiempos relativamente cronometrados, lo que resta libertad para optar entre alternativas. El caso de los conductores comunes, no profesionales, a pesar de los horizontes más laxos de movilidad, también se registran tareas fijas, rutinas estables y destinos reiterados, lo que convive con el uso extraordinario y singular. En este punto se pueden notar las diferencias de uso entre tipos de conductores y también entre tipos de metas, ya que la conducción ocupa el lugar intermedio entre puntos de una ruta.

El uso del vehículo cambia de finalidad en cada caso, según la tarea para la que se lo emplea, lo cual influye en los modos de manejo, las urgencias que se presentan de modo habitual y el estado

del tránsito general en que dicho uso se inscribe, ya que al ser rutinario, se encuentra con condiciones similares en diversas ocasiones. En este punto, el manejo cotidiano, las diferencias de género, de edad, sector social y el tipo de trabajo desarrollado van a ser decisivos a la hora de distinguir rutinas y usos.

Así, surge de los grupos que partiendo de los usos más comunes:

1. las mujeres tienden a utilizar el auto para hacer compras y trámites vinculados con el hogar, transportar hijos a la escuela o a otras actividades -recreativas, deportivas, sociales- y, según el sector social, especialmente entre las de sectores más altos, cumplir con cuestiones laborales, actividad que se combina con las anteriores;
2. los varones jóvenes se van a distinguir netamente por sector social: mientras los de sectores medios y altos por lo general usan el auto el fin de semana o a la noche para salir y en segundo lugar para trabajar; los de sectores bajos lo hacen fundamentalmente para trabajar y también para completar tareas del hogar, como buscar los hijos en la escuela cuando los tienen y, finalmente, cuando están en situación de hacerlo, para salir durante los fines de semana;
3. los adultos siguen una lógica similar de acuerdo con los sectores sociales: si trabajan en el centro, tratan de evitar el uso del auto, esto en sectores medios y altos y utilizan el auto para salir o visitar amigos y parientes; en el caso de los sectores bajos, el uso es más integral y amplio, con el trabajo como núcleo cuando se trabaja en la calle o en lugares no céntricos;
4. por último, los taxistas y transportistas que utilizan vehículos, de los que en general no son dueños, utilizan los medios para transportar personas, mercaderías o bienes según la rama del transporte en la que se desempeñen como parte de sus rutinas laborales, es claro que cuando estos vehículos no trabajan tampoco circulan.

Sobre la base de esta información se puede establecer una tipología inicial:

1. El uso reproductivo familiar: compras, llevar hijos a la escuela, hacer trámites del hogar;
2. El uso recreativo: para salidas y paseos en la semana y especialmente durante los fines de semana;
3. El uso laboral intenso: como medio de trabajo para transportar personas, bienes o mercaderías;
4. El uso laboral de baja intensidad: como autotransporte al trabajo, modo que se suele combinar con el transporte público, dimensión que aumenta cuando el trabajo está cerca o cuando está en zonas congestionadas;
5. El uso combinado: fundamentalmente de los tipos 1 y 4.

Si volvemos sobre los usuarios y distribuimos los tipos de uso entre los actores convocados, encontramos ciertas constantes:

El tipo 1 es el que hacen básicamente las mujeres, en especial las de sectores medios bajos. En este caso el auto es propiedad familiar y es utilizado por las mujeres en horas específicas del día.

El tipo 2 es el que hacen los jóvenes de sectores medios altos y adultos en menor medida. El auto es personal –suele ser pequeño y de ciudad- o de los padres de los jóvenes –en ese caso, puede ser más grande- y también se utiliza en horas muy específicas de modo acotado al fin.

El tipo 3 es el que hacen taxistas, remiseros, transportistas y choferes de micros. Aquí el vehículo normalmente no es propio, salvo en el caso de algunos taxistas y transportistas de mercancías y su fin exclusivo es laboral, vinculado con el transporte de personas, bienes o mercaderías, con lo cual no registran usos de tiempo libre o de fin de semana.

El tipo 4 es predominantemente el de los adultos varones, dependiendo del trabajo que realicen y del lugar en que ese trabajo tiene su sede. Estos últimos suelen combinar con el tipo 2 durante el tiempo libre y especialmente en los fines de semana.

El tipo 5 corresponde a los varones jóvenes de sectores bajos y a las mujeres de sectores medios altos, que desarrollan múltiples tareas con el mismo auto que, en general, es de su propiedad o en esos términos difusos pero muy indicativos de lenguaje común “propiedad de la familia”, especialmente entre las mujeres, que nunca son dueñas del todo de un auto, aunque sean sus ocupantes exclusivas. (el auto es “de todos”, con un conductor incorporado, normalmente femenino)

Sobre esta base, en primer lugar, se puede observar una enorme diferencia de usos de acuerdo al género, la edad, el sector social y la actividad, algo que se manifiesta luego como un factor que interviene en los estilos de conducción. En efecto, los usos determinarán las vías elegidas, los destinos y especialmente las horas en las que se realizan los viajes, su duración y frecuencia. Las mujeres por lo general utilizan el vehículo con el peso de las obligaciones familiares, con lo que podría decirse que hacen un uso reproductivo del vehículo –no laboral-, normalmente familiar en las utilidades y las ventajas que otorga, aunque ese auto sea del marido en términos de propiedad.

Un segundo factor de corte es la clase social en especial en el caso de los varones: mientras el vehículo es un bien asociado con el trabajo entre los sectores más bajos de la muestra, en el caso de los sectores medios, si bien esto no está completamente ausente, prima una vinculación mayor con el tiempo libre, lo que hace que el auto tenga distintos significados. Mientras debe ser fuerte y prestador en un caso, en ocasiones cercano al vehículo utilitario, es muy distinto en el otro, en el que priman cuestiones relacionadas con la imagen y la ostentación del bien, que pasa a tener un valor mayor en tanto que bien. Si en el primer caso el auto es un bien que cubre una necesidad, y

por lo tanto se cubrirá de gustos de necesidad, en el otro caso se relaciona con el ocio, lo que suele cubrirse con gustos de libertad, tal como Bourdieu los ilustra en *La distinción*.<sup>2</sup>

Es interesante remarcar que la edad también influye en esta tendencia: es más marcada entre los jóvenes, divididos entre la obligación o no de trabajar, con sectores bajos situados en esa porción de necesidad, y el segmento de los sectores medios y altos vinculados con el tiempo libre, lo que lleva a una preferencia de autos más pequeños, con menos plazas, más baratos de mantener, como suele suceder con los vehículos destinados al público de los varones jóvenes y solteros.

En el caso de los transportistas –incluimos allí a los taxistas– el uso es eminentemente comercial, con el tiempo como un bien escaso en el que se juega la obtención de ventajas, cubrir mayores distancias en menores tiempos, tener agilidad y potencia en el tránsito, cargar los mayores pesos y volúmenes con el fin de reducir el número de viajes y maximizar las entregas. En estos casos hay una presión por mejorar las actuaciones, con el tránsito como un verdadero obstáculo a superar.

De esto surgen algunas consecuencias importantes. En primer lugar, si bien todos los conductores están en la calle, todos están y contribuyen al volumen del tránsito, es claro que también se encuentran de distinto modo situados en ese mismo flujo, con vivencias diferenciadas y modos muy distantes a la hora de valorar situaciones similares o conductas ajenas, lo que cambia notoriamente según la posición en que se encuentren y las urgencias que se desprendan de ella.

De este modo entonces, el uso femenino del auto debe maximizar ocasiones variables y recostarse en algunos horarios fijos, como son los de los niños en sus actividades. Esa relativa calma y previsibilidad, junto con una forma de atención periférica a las veredas y sus actividades, lo que es leído por los ajenos como trayectoria errática y lenta, se relacione con una evaluación negativa del carácter imprevisto y nervioso de los impacientes o los que manejan agresivamente, figuras que las afectan especialmente. Dicho sea de paso, aunque no esté en el estudio, estas situaciones de conflicto permanente son las que alimentan el sentido común masculino, por lo general despectivo frente a las mujeres que manejan, y las que suelen alejar a las mujeres de la conducción, incluso muchas que saben y no quieren hacerlo para no tener que enfrentarse con la forma agresiva que ven en los varones.

A diferencia de ello, el uso de los varones de sectores medios y altos, es fundamentalmente de tiempo libre y recreativo, por lo tanto es más relajado por no tener un horario o un plazo para llegar a algún lugar, y cuando se centra en el trabajo que, como vimos, pueden resolver con transporte público, lo toman como una circunstancia elegida y no impuesta, así que también se asume con cierta tranquilidad y placer. Los factores de tensión serán en todo caso otros distintos, en especial cuando se trate de la ruta o de autopistas, antes que de las calles la ciudad. Aquí suelen remarcar

---

<sup>2</sup> Bourdieu, Pierre. *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Taurus, Madrid, 1989. Pp. 174 y ss.

que manejan tranquilos, sin preocuparse de más ante los típicos problemas del caos vehicular urbano, algo que parece encontrarse en horas de trabajo, especialmente en las horas pico o en encrucijadas espaciales problemáticas como centros comerciales y calles con embotellamientos. En el caso de los jóvenes, el uso de fin de semana, ese que caracterizamos como puramente recreativo, no es siempre relajado y orientado a la diversión: esta mención que surge en diversas ocasiones, puede engendrar riesgos adicionales, cuando se realiza en ocasión de ingesta de bebidas con contenido alcohólico. Lo que se supone que es relajado y sin presiones, puede verse interferido por la presencia de factores aún más relajantes, situación que no deja de provocar incertidumbre.

Distinto es el caso de quienes lo utilizan como medio de trabajo o de transporte obligado al trabajo por carecer de medios idóneos que compitan con su uso: ahí comienza a jugar el tiempo y su escasez y la imposición que emerge de no tener opciones. El reconocido caos vehicular complica directa o indirectamente el rendimiento laboral de quienes trabajan en la calle, así como la eficiencia de quienes se dirigen a sus trabajos, con lo cual aumenta notoriamente la presión al conducir, la ansiedad vinculada con el manejo y la proclive tendencia a adoptar conductas agresivas, a lo que se suma la sensación recurrente de que el tránsito está cada vez más convulsionado y, por lo tanto, contrario a sus intereses más inmediatos.

Por último, en el caso de los transportistas y los taxistas, todo su rendimiento cuando son empleados y toda su ganancia cuando son cuentapropistas, depende del tiempo que insume ir de un lugar a otro, dejar una persona o descargar mercaderías en un destino particular. En este arco que venimos describiendo, podría decirse que los que se incluyen en esta categoría representan el máximo punto de estrés al volante, como víctimas de la situación, pero también como victimarios ya que son los que suelen interpretar al tránsito como obstáculo y a su conducción “habilitosa”, al límite de los reglamentos y de la física de sólidos, como la única manera de sortearlos.

### **3. La evaluación del manejo**

Por lo general, los convocados a los grupos dicen que manejan bien. Pero profundizando en las discusiones esa primera impresión cambia o al menos puede ponerse entre paréntesis. Salvo un caso en setenta, que recordamos que en un estudio cualitativo no es lícito cuantificar, nadie dijo que maneje perfectamente. Los convocados en general dicen que manejan *simplemente* bien y remarcan que lo hacen en un contexto donde todo es un desastre, lo que significa que como mínimo se maneja igual que el promedio y tal vez incluso un poco mejor que el resto, lo que no significa que se perciben a sí mismos como los representantes del bien –buen manejo- contra el resto, que serían los representantes del mal –manejo incorrecto. Se trata en mejor versión de un juego de grises en el que



hay oscuros y claros, y en el que, en todo caso, nadie se ve a sí mismo como un desastre, lugar que se deja para el resto indiferenciado, que analizado en profundidad tampoco es la totalidad, sino el conjunto, coincidente con el caos espontáneamente indicado en la primera parte.

En este mecanismo de autovaloración no hay diferencias ni de género, ni de edad, ni tampoco de sector social. Todos los volantes llegado el caso, declararon pecados, pero teniendo en claro que no son crímenes. Los “crímenes” por decirlo así, las faltas graves, salvo en casos muy puntuales, especialmente entre los jóvenes de sectores bajos, no se mencionaron: en todos los grupos se mantuvo un clima similar centrado en la corrección en el manejo, dentro del cual se confesaron faltas menores que desde ya no afectan al rendimiento general.

Los jóvenes aludidos de sectores bajos sí reconocieron faltas, incluso graves, y las describieron con lujo de detalles, en ocasiones, apelando al humor para generar complicidad en el grupo. En otros casos, en forma puntual, no grupal, algunos adultos admitieron faltas y descuidos, pero en el pasado, nunca en el presente, nunca en las cercanías temporales, lo cual remite a un momento anterior en el que todavía no tenían conciencia de lo que estaban haciendo. Es decir que se admiten conductas de gravedad, pero en un pasado previo al conocimiento de los riesgos para ellos y para terceros.

Veamos algunos testimonios.

Las mujeres:

Yo manejo bien. (...) Yo soy tranquila, pero el resto no respeta nada (F, medio bajo)

Yo a veces hago las mías, pero nada grave, algún mal estacionamiento, pavadas (F, medio bajo)

Hace veinte años que manejo y solo tuve una multa (F, medio alto)

Yo uso poco el auto, pero nunca choqué ni tuve problemas (F, medio alto)

Los jóvenes de sectores medios altos, sostienen:

Yo manejo poco, pero soy muy tranqui. (...) Una cosa es visitar amigos, otra es ir a trabajar

Yo soy una cosa, pero hay que pensar en los otros y ver que hacen, así me voy amoldando (...)

Yo manejo bien. Pero el problema somos todos, es general, y yo estoy incluido (...)

Entre los jóvenes de sectores bajos, hay más desacuerdo en presentarse como buenos volantes:

Manejo tranqui (...) con cabeza de conductor, no de peatón, pero dejo pasar a los peatones (...)

Yo hago cagadas, a veces corto avenidas, voy rápido (...) (en tono gracioso, provoca risas)

Yo a los plomos les tiro el coche encima, total, ¡tengo casa de repuestos! (...) (risas generales)

Como emergente en este grupo, surge de modo indirecto el tema de la violencia, pues varios confiesan haber tenido verdaderos “días de furia”. El clima del grupo se eleva: todos dicen no llevar armas o palos, pero entrando en confianza cuentan que piensan en elementos contundentes para agredir a otros en caso de que los necesiten, además del auto mismo, el matafuegos, el palo del críquet, y sin entrar en detalles sobre el uso salvo un caso, sin embargo, ninguno está orgulloso de lo que hace o hizo con esos objetos, pero queda claro que es algo que está en el horizonte de un manejo al límite y con posibles conflictos con terceros.

Los adultos, sin importar la clase, muestran un tono mucho más sosegado y razonable:

Yo manejo en general, bien. Sobre todo en ruta. (...) (Todos coinciden)

Yo soy prudente. Prefiero evitar problemas. (...)

Yo, paciencia de monje. (...)

Yo hago esto: me tocan bocina, canto y los dejo pasar. (...)

Se maneja mal. Con gran imprudencia. (...) (Todos coinciden)

Están los que manejan cansados... como la imprudencia, genera accidentes (...) (Todos coinciden)

Los adultos de sectores altos, son los que mayor rechazo expresaron, comparando con sus experiencias en distintos lugares:

Acá se maneja agresivo. (...) De lo que vi, sólo en Nápoles es peor...

Es todo un lío. Se estacionan en triple fila, no dejan lugar para pasar. Es un desastre.

Acá mucha gente maneja mal y mucha otra maneja defensivamente, tratando de evitar las cagadas que hacen los demás, las motos, los colectivos, los camiones. (...)

Tratás de incorporar las maniobras que van a hacer los otros para evitar un accidente. Y terminas manejando mal (...)

Hay exceso de confianza en muchos que andan como locos (...) (están de acuerdo todos, incluso los que más adelante dicen que van tranquilos, a 120 kph)

Alguno de ellos mencionó que en otros lugares incluso él mismo manejaba de otra manera, mención que fue refrendada por el grupo. Un participante, con base en su propia experiencia, acotó que volviendo de otro país, llegó y se vio cometiendo errores que casi producían accidentes: “¡cómo manejan los otros de mal que te terminan sacando de la cultura de la obediencia! ¡El entorno que te rodea es tan desastroso que te obligan a desobedecer!” (...)

Los taxistas y transportistas en cambio son un mundo aparte, diferente al del resto de los conductores. Ellos viven en y del tránsito, con lo que sus frecuencias de manejo los llevan a estar más expuestos. Si pensamos además en que su fuente de lucro es el servicio que prestan en un tiempo determinado, la lentitud de los otros, los embotellamientos o los obstáculos a la circulación se convierten para ellos en verdaderos enemigos. Esa necesidad de maximizar tiempo en sus recorridos los lleva a cometer transgresiones de las que son plenamente concientes, pero que alegan no poder evitar para hacer viable su actividad. Es evidente en este caso que se trata de transgresiones menores y de ninguna manera faltas graves que puedan poner en riesgo a otros. Esas faltas, se encuentran más bien en el orden de picardía y el aprovechamiento de situaciones ambiguas, las que fuerzan con el fin de torcerlas a su favor. En este conjunto, las faltas se admiten sin problemas, pero se las coloca en un contexto de justificación presionado por razones de fuerza mayor.

Veamos ejemplos:

Con el taxi, manejar depende de la experiencia. Algunos saben otros no entienden nada. (...) A veces, anticipas la jugada. Si sos nuevo, ¿la ves? (...) (asienten, incluso los que serían “nuevos” en el oficio)

El oficio se adquiere. (...)

Un ejemplo: la máxima en General Paz, es 80, mínimo van a 100, si vas a 80 te ponen. (...)

Otra: si dejás pasar a los demás, no entrás nunca. ¿Vas a esperar que te dejen la bocacalle de enfrente libre? No entrás más. (...) (el grupo asiente)

Si cumplo con todas las reglamentaciones no trabajo (...) Hay disposiciones que no sirven. Distancia de 40 metros, ¿quién la respeta en la ciudad? (...) Por eso te digo, como conductor yo me pongo siete puntos... (el resto asiente y se ríe)

Yo me mando mis cagadas. Me chupo al bondi para pasar el semáforo. Hago las mías. (...) (el grupo se ríe)

Mirando al resto: Nosotros cooperamos, eh? Nos sumamos al quilombo general. (...) (el resto asiente con sonrisas)

Entre los taxistas se percibe una mezcla de valoraciones encadenadas sobre el buen manejo, el conocimiento de las reglas escritas, la práctica reiterada en situaciones concretas, donde la coherencia entre todos los factores se vuelve inviable: o se maneja bien, o se respetan las normas, o se asumen las consecuencias. El estado del tránsito lleva a optar por asumir algunas y mitigar otras, porque no sucede que todo va hacia la transgresión permanente, si no hacia las pequeñas ventajas que otorgan los grises y las lagunas que la realidad le plantea a la ley. Esa inadecuación lleva a subir

niveles de practicidad, basado en la elección operativa, situación que admite ciertas faltas menores, que supuestamente no pondrían en riesgo a terceros.

Es evidente que no se está del mismo modo en el tránsito de acuerdo con los usos y las urgencias que se trata de resolver. Respecto del estrés reinante, una discusión se presenta entre los transportistas y los colectiveros:

Yo con el tiempo me fui calmando. Antes era más loco. (...)

Pero no te conviene enroscarte. Yo cuando tengo quilombo, me pongo música fuerte y chau. (...)

¿Y si chocás? ¿Qué pasa? perdés más tiempo y no laburás (...)

Yo soy tranquilo. Salgo así de casa, pero después me voy volviendo loco (...)

Si, pero no siempre es así (...)

Pero en el colectivo es distinto, vos vas con una hora y tenés que cumplir. Si no, llegás tarde, y te vas más tarde y no cobrás extra... Llegar a hora es tu problema.

Acá surge un problema que no afecta en principio a los conductores no profesionales. Si un taxista o un transportista se atrasan, pierden su tiempo y si bien pueden tener compensaciones en las tarifas y en los repartos, no reciben lo mismo que si fueran a velocidades mayores. La limitación en este caso es una merma de ingresos. Pero en el caso de los colectiveros hay una pérdida mayor, más que nada vinculada con el tiempo libre. Hubo un tiempo, según se cuenta, que en los recorridos de los colectivos se calculaba un tiempo de atraso y un límite reconocido de “horas extra”. No es que se las pagaba más, si no que se las consideraba como parte de un salario que aumentaba. Pero finalmente esos pagos fueron desapareciendo por la resistencia de las empresas a considerarlos involuntarios entre los choferes. Las empresas no quieren pagar de más, ni como extra, ni con el reconocimiento de que los recorridos tardan más tiempo, ya que en ambos casos pagan más salarios por el mismo servicio. Esto desembocó en la eliminación de extras, algo que los sindicatos continúan discutiendo, ya que centran en la tranquilidad en el manejo, la fuente de un trabajo digno, sin sobresaltos ni corridas estresantes que reducen la calidad de vida de los trabajadores. En suma, los choferes actuales tratan de no perder tiempo cuando pueden, y cuando no pueden, corren para recuperar lo perdido, situación que justifican con la falta de pagas extras. Si a ello añadimos la visión compartida de que los tiempos en la ciudad son cada vez más morosos, hay una sensación subjetiva de pérdida de tiempo que se trata de anticipar, lo que justifica transgresiones recurrentes.

Una segunda cuestión que se asocia con estas apreciaciones son los estilos de manejo. Como decíamos al principio, todos los convocados dicen manejar bien, pero cuando se profundiza sobre

qué entienden por ello, comienzan las diferencias y a veces incluso las oposiciones ya que en muchos casos el buen manejo de unos, es precisamente lo que los otros ven como un manejo deficiente y peligroso. Veamos con mayor detalle algunos ejemplos que surgen de interpretar el tipo, el modo de manejo y la situación en que se realiza.

Para las mujeres, manejar bien es respetar señales y peatones, conducir con prudencia y llevar el vehículo a una velocidad lenta y controlable. No es casual que hayan sido las que más se identificaron con la fórmula “soy un peatón al volante”. Para ellas, los que hacen lo contrario manejan mal: esos son justamente los agresivos y prepotentes, en términos típicos, varones, sin entrar en detalles.

Para los jóvenes, en cambio, el problema son los viejos, porque son lentos de reacción, conductores de autos grandes con los que van a poca velocidad, entorpeciendo el tránsito. Para los jóvenes manejar bien es poder respetar el flujo del tránsito, sea este como fuera, sin atrasar el funcionamiento establecido como normal.

Para los adultos mayores, manejar bien es no “hacerse el loco”, conducir con prudencia, anunciar la maniobra, evitar la brusquedad, hacerlo con cuidado, respetar pasos, en un contexto de manejo de tipo recreativo, como suele ser el de los mayores. Para ellos, los que manejan mal son los jóvenes y los transportistas, colectiveros y taxistas, que les salen de improviso con maniobras peligrosas, que conducen a gran velocidad y que cometen transgresiones con las que pueden generar accidentes, de no ser por los anticipos de los prudentes que los esquivan.

Para los taxistas y transportistas -como señalamos- muy presionados temporalmente, manejar bien es “anticipar la jugada de los otros”, aprovechar oportunidades y seguir el flujo de tránsito en su versión más fluida, algo así como tomar decisiones rápidas en un contexto exigente y trabado donde no hay mucho tiempo para deliberar. Manejar bien es tener un cierto automatismo a prueba de conductores malos o inexpertos, en este caso, mujeres distraídas, mayores lentos, adultos miedosos. Manejar es una habilidad que se adquiere con la experiencia y que se puede mejorar con la práctica: es una capacidad para sortear el obstáculo que los otros representan. En este sentido es similar al manejo liviano y fluido de los jóvenes, con la diferencia de que al ser laboral intenso y no tanto de segunda opción o incluso recreativo, está mucho más tensionado por el trajín cotidiano en una situación de necesidad.

Para los jóvenes de sectores medios bajos, entre los que se combinan las exigencias del trabajo y la familia -cuando la tienen-, la prisa los lleva a valorar el manejo veloz y de superación física de obstáculos, similar al de los transportistas y taxistas, con una valoración de esa modalidad, aunque no se refleje en la valoración de quienes la llevan a cabo, ya que la territorialidad típica de las calles y avenidas, más cuando están congestionadas, inclina a todos estos conductores a una conflictividad

cerrada por la disputa del espacio a una velocidad mayor que la de los otros, con lo cual se potencia la probabilidad del escalamiento.

Para los transportistas como para los jóvenes, manejar bien está del lado de la pericia al volante, de la capacidad para prever la maniobra ajena, pero también de hacer maniobras veloces en contextos de encerrona, con salidas repentinas y veloces, al estilo de las carreras de automóviles en pistas. Por eso, para estos conductores no hay peores volantes que los adultos mayores y las mujeres, los viejos y las minas despectivamente hablando, responsables del mal manejo y del entorpecimiento del flujo.

En definitiva, todos tienen representaciones diferentes sobre el buen manejo que desarrollan y ven en los otros estilos de manejo a los responsables del caos general que mencionan como “tránsito” y que los obliga a manejar peor de lo que lo harían en condiciones ideales, porque todos sienten y expresan que si el resto manejara como ellos, las cosas serían mejores para todos y ellos mismos manejarían aún mejor. De este modo, el buen manejo encierra un universo de contradicciones abiertas, sin solución aparente, hasta que no se unifiquen las representaciones sobre lo que es manejar bien, lo cual representa un claro desafío para la convivencia en el espacio público, algo que deberá formar parte de la agenda del estado en la materia. Hay muchos modos de manejar bien si partimos de las opiniones vertidas por los entrevistados, con lo cual es altamente improbable que se produzcan cambios cuando todos tienen la percepción de que su propio modo de manejar es el mejor.

### **Algunas reflexiones provisionarias**

De lo dicho hasta el momento entonces, surgen algunas consecuencias para tener en cuenta:

1. Primero, no es cierto que en profundidad todos sostengan que manejan bien y que el resto maneja mal. Esa es la primera impresión, pero nadie la defiende con argumentos y de modo persistente. En general los participantes se colocan en la franja intermedia de los que manejan bien, pero no se ven tampoco como grandes volantes. Simplemente dicen que manejan como el promedio o incluso mejor que ese promedio.
2. El conductor se siente empujado a manejar en condiciones violentas y estresantes, dando respuesta con su prudencia o en su defecto con su pericia personal a situaciones en las que de no hacerlo, todo sería peor. Hay que resaltar que el manejo lento y cuidadoso, también entra según sus detractores en la generación de situaciones disfuncionales que producen atolladeros, estrés y a la larga violencia.

3. En este contexto en el que se ve un clima general negativo con una conducta individual positiva y si no, defensiva, se toleran las aproximaciones al límite, e incluso las transgresiones que se perciben útiles a la seguridad o al flujo dominante del tránsito. Este argumento acompaña a los relatos sobre transgresiones con una indudable carga de legitimación.
4. En este contexto también hay distintos “niveles de tolerancia” al mal manejo y/o a la maniobra arriesgada: en el nivel más disgustado se encuentran los conductores de mayor edad, luego las mujeres y finalmente los jóvenes de sectores medios altos, y en los niveles de mayor aceptación de la “regla de juego” en contra de la ley se encuentran los que utilizan el auto para trabajar, estos son, los jóvenes de sectores bajos y los transportistas en general.
5. Una aclaración adicional: no hay que tomar esto como excusas para legitimar una acción individualista e irresponsable: funciona dentro de una lógica de la autodefensa y, por lo tanto, afecta menos a los que hacen un uso recreativo del vehículo que tienen otra “libertad” para hacer juicios.