

La cebra ¿una mera señalización? ¹ ¿O una posibilidad de ejercer poder?

Introducción

En el tránsito como espacio urbano, la gente se comunica, así como desarrolla e intenta perpetuar su conocimiento sobre actitudes hacia la vida. Creemos que es de gran importancia teórica el abordaje del tránsito, y más específicamente las interacciones en el espacio de la cebra peatonal desde una concepción cultural, ya que “todas” las prácticas e interacciones que en ella se desarrollan están “influidas” por valores y aspectos que hacen a nuestra cultura. Partimos de la noción de cultura de Geertz, que la define como un “sistema de concepciones expresadas en formas simbólicas por medio de las cuales la gente se comunica, perpetua y desarrolla su conocimiento sobre actitudes hacia la vida”²

En este sentido, entendemos que estudiar estas interacciones, y los diferenciales de poder en torno a las mismas, pone en cuestión fundamentos propios de nuestra cultura.

Todos interactuamos cotidianamente en el tránsito, y de acuerdo al medio por el cual lo hagamos ocupamos un determinado rol dentro de la interacción, incluso una misma persona interactúa a menudo desde distintos roles, (peatón y/o conductor).

En términos más concretos, la inquietud que impulsó nuestro trabajo se centra en la puja de poder entre conductores y peatones en el cruce peatonal “cebra”, ya que entendemos que este espacio no refleja el ideal de funcionamiento que normativamente se busca establecer mediante las ordenanzas de tránsito.

¹ Autores: Mariana Ferrer - Víctor González - Yamil Jasa - Verónica Suárez

² Geertz, C. 1967: 20. 2

Metodología para el análisis

Utilizamos como base de nuestro trabajo el paradigma metodológico cualitativo, ya que buscamos una comprensión del fenómeno. Teniendo en cuenta el escaso abordaje sociológico sobre nuestro tema, lo que buscamos es explorar, para generar nuevos aportes teóricos.

Debido a que la visión cualitativa parte de una realidad que no es estática ni única, sino que es construida constantemente en la interacción, nos permite identificar las subjetividades de los sujetos al interactuar y así captar el sentido atribuido, por el conductor y peatón, a sus propias interacciones.

Para acercarnos a las estrategias simbólicas y reales de los agentes, nuestras técnicas fueron la observación y la entrevista semiestructurada, ésta última realizada de forma personal y semidirigida.

A través de la observación, logramos un primer acercamiento a la realidad estudiada. Nos permitió obtener información en forma directa y sin la necesidad de la participación ni colaboración activa por parte de los sujetos observados.

La observación, es una capacidad de la vida cotidiana, a la que se le puede sacar mucho provecho en la investigación cualitativa si se la sistematiza de la forma metodológicamente correcta. Los registros de nuestras observaciones fueron el material del cual nos valimos para contrastar las prácticas sociales concretas y los discursos de los propios agentes, es decir, identificar posibles contradicciones existentes entre lo que los sujetos “hacen y lo que dicen que hacen”. Consideramos que a través de este contraste es posible dejar en descubierto las relaciones de poder que en el cruce peatonal se da.

Teniendo en cuenta que existe una reglamentación vial que todos los agentes del tránsito deberían acatar, sabemos que la normativa no se respeta en su totalidad, y que varias infracciones están muy instaladas, pero es por la normativa existente y su eventual castigo, que los sujetos no suelen reconocer dichas infracciones en sus discursos.

En otro sentido, consideramos pertinente la realización de entrevistas abiertas a los actores (peatón y conductor) en los cuales nos resulta interesante profundizar. Mediante esta técnica pudimos acceder a sus opiniones relacionadas a nuestro objeto de estudio

La entrevista es una conversación que tiene por objetivo recuperar las experiencias de vida de las personas, así como también sus sentimientos y percepciones con respecto a lo que lo rodea. Es una situación donde existe un entrevistador y un entrevistado, donde el primero indaga sobre diferentes situaciones u opiniones de una persona relevante para la investigación.

Elegimos la entrevista, en contraposición a la encuesta. Esta última se aplica mediante un proceso estandarizado, proporcionando datos de tipo cuantificables que no permite acceder a aquellos aspectos en los cuales nos interesa profundizar.

Mediante esta técnica pudimos conectar las prácticas con los significados, esto significa que mientras recolectamos información que el entrevistado nos arrojó a través de las entrevistas, pudimos captar discursos que remiten a pautas culturales.

A través de esta técnica logramos acercarnos a la construcción de significado realizada por el peatón y el conductor, al tiempo que nos aproximamos a la forma en que cada uno de estos agentes se percibe en relación a los demás actores, e incluso en relación a si mismo.

En las entrevistas que llevamos a cabo pudimos identificar pautas de comportamiento que han sido objetivadas por los agentes, al tiempo que son legitimadas como “normas” en tanto que regulan las interacciones en el cruce peatonal.

Categorías para el abordaje

A partir de las entrevistas y las observaciones que llevamos a cabo en el transcurso de nuestra investigación, fuimos distinguiendo una serie de códigos a partir de los cuales se construyeron las siguientes categorías:

Relacionamiento vial: entendida como la interacción entre los conductores y peatones que tienen sus derechos y obligaciones que rigen el funcionamiento del tránsito para que éste sea ordenado. Cuando esto no ocurre es porque se ha dado una trasgresión, generando un conflicto que puede llevar implícita la violencia.

Uso de poder: refleja la apropiación de este espacio público por parte de cada uno de los agentes, esto no involucra únicamente al conductor y al peatón, en este sentido, consideramos también la intervención del Estado, actuando a través de la normativa, reprimiendo y sancionando a aquellos que la transgreden.

Normatividad: conjunto de normas que rigen y regulan el funcionamiento vial, por lo tanto, constituye un ordenamiento imperativo de acción que persigue un fin determinado, con la característica de ser rígida en su aplicación. Generalmente la norma conlleva una estructura de sanciones para quienes no la respeten.

Inseguridad: expresa cierta carencia de confianza, intranquilidad de los agentes en el tránsito, se manifiesta a través de las actitudes de duda y de inestabilidad.

Ideología: representa un conjunto de ideas que tienden a conservar o a transformar el sistema. Son compartidas por los grupos, en este caso, sistemas de ideas que caracterizan a los peatones y a los conductores.

Desigualdad: se encuentra en los procesos sociales, y se refiere al acceso de recursos, prestigio y capacidad de decisión en la comunidad.

Análisis

La apropiación del espacio público pone en relación distintas formas de ejercer poder, es decir, el espacio del tránsito es terreno fértil para que los distintos agentes que en él interactúan tengan la probabilidad de imponer su propia voluntad dentro de las relaciones sociales, aún en contra toda resistencia y cualquiera que sea el fundamento de esta probabilidad³.

Por lo tanto, si bien es claro que algunas de las irregularidades del tránsito surgen por factores que escapan al control del individuo, nosotros nos enfocaremos en las trasgresiones de las normas del tránsito, (más precisamente a aquellas que regulan las intersecciones entre conductores y peatones en la cebra peatonal), entendiendo que estas constituyen formas visibles de ejercer poder para apropiarse de este espacio público.

Foucault, es quien transforma la idea tradicional de poder, en una en la cual entiende que el poder no está ubicado en ningún lugar, no es propiedad exclusiva de unos pocos sobre otros,

³ Weber, M. 1944:43.

sino que todos en mayor o menor medida lo ejercemos y lo otorgamos, de modo que éste no es algo estático e inamovible. Es decir, “el poder tiene que ser analizado como algo que circula o más bien, como algo que no funciona sino en cadena, no está nunca localizado aquí o allí, no está nunca en manos de algunos, no es atribuido como la riqueza de un bien (...)”⁴. En otros términos, transita transversalmente, no está quieto en los individuos”. Esta definición es aplicable a los diferentes actores, ya sea al peatón, al conductor e incluso al inspector de tránsito, ya que todos ellos hacen un uso de poder, pero ninguno de ellos lo posee realmente.

Es relevante señalar que la función de la cebra en Montevideo es compleja, generalmente no es evaluada positivamente por quienes la utilizan dado que no se hace un buen uso de la misma, y por lo tanto, la normatividad, en este sentido, falla.

“- Las personas cruzan por la cebra a su gusto y antojo.

- Digo... pienso que el uso de la cebra está mal propagandeado. Habría que empezar a cambiar, porque es algo que va a llevar mucho tiempo, si no vamos a tener esta dicotomía siempre

- Eso hizo (refiriéndose a la campaña educativa para el uso de la cebra) que la gente pensara que puede hacer lo que quiera arriba de la cebra” (Fragmentos de entrevistas).

La categoría **uso de poder** que hemos definido como puerta de abordaje a la temática refleja, como hemos mencionado, la apropiación de este espacio por parte de cada uno de los agentes, pero esto no implica únicamente al conductor y al peatón. En este sentido es que consideramos también la intervención del Estado, actuando a través de la normativa, reprimiendo y sancionando a aquellos que la transgredan.

Al referirnos a la **normatividad** la definimos como un conjunto de normas que rigen y regulan el funcionamiento vial, por lo tanto, constituye un ordenamiento imperativo de acción que persigue un fin determinado, con la característica de ser rígido en su aplicación. Se supone que el tránsito debería representar la normatividad total, reflejando un funcionalismo absoluto. Pero en las acciones concretas, el mundo del tránsito se vuelve complejo; la cebra no representa únicamente una imposición a la norma, no constituye una “mera señalización”

⁴ Foucault, M. 1985:142.

Cuando se hace alusión al incumplimiento de la normativa, necesariamente debemos referirnos a la sanción que a esta transgresión sobreviene. En este aspecto cobra importancia, como mencionamos propiamente, un tercer actor en cuestión: el Estado.

En términos más concretos el Estado ejerce su poder produciendo y controlando la normativa: si los actores cometen infracciones a las normas se los debe castigar, no importa cual sea el argumento por el cual no se respetó la normativa, sino el acto mismo de infringirla, es aquí donde el Estado ejerce su poder, castigándolos.

Consideramos de interés la utilización de los conceptos de orden, legitimidad y validez propuestos por Max Weber.

La acción social puede orientarse en relación a lo que los individuos consideren un orden legítimo. El autor entiende que la validez del orden significa algo más que una “regularidad en el desarrollo de la acción social simplemente determinada por la costumbre, por una situación de intereses”⁵. Su no cumplimiento genera una sensación de rechazo y perjuicios por el propio funcionamiento.

Los sujetos le otorgan validez a los órdenes por varios motivos, ya sea por obligación, por interés, y demás.

Un orden, para Weber, implica que los individuos se orienten en relación a máximas que pueden ser señaladas. “Un orden sostenido solo por motivos racionales de fin, es, en general, mucho más frágil que otro que provenga de una orientación hacia él, mantenida únicamente por la fuerza de la costumbre, por el arraigo de una conducta, la cual es con mucho la forma mas frecuente de actitud íntima”⁶.

La normativa existente para regular el tránsito refleja relaciones institucionalizadas y constituye un reglamento que define orientaciones unívocas. A su vez, los individuos se orientan dándole validez a este orden, logrando que se cumpla y valga.

⁵ Weber, M. 1944:11

⁶ *Ibíd.*

Dentro del concepto de orden propuesto por Weber, es importante la distinción que hace entre convención y derecho. Ambos se basan en la probabilidad de sanciones, pero el derecho implica normas que se defienden con sanciones formales. A su vez, posee un cuadro de individuos (institución) encargados de coaccionar para su cumplimiento y castigar su trasgresión.

Hablamos de Convención cuando una costumbre se considera como válida, y su trasgresión genera reprobación. En contraposición al derecho, falta un cuadro que sancione su incumplimiento.

Las reglas que determinan la normativa en el tránsito constituyen un orden legitimado por el derecho ya que al no cumplimiento o la trasgresión deviene una sanción “aplicada por individuos instituidos con la misión de obligar a la observancia de ese ordeno de castigar su trasgresión”⁷, un claro ejemplo de ello es el rol ejercido por los inspectores de tránsito.

No obstante, algunas acciones de los sujetos dan validez a un orden que Weber denomina Convención; es decir, existen costumbres que se consideran válidas y que, a diferencia del derecho, su incumplimiento no es sancionado por un cuerpo administrativo, sino por la reprobación del resto de los sujetos que actúan en el tránsito.

Consideramos un ejemplo ilustrativo la reprobación de los sujetos cuando no se le da prioridad a una madre con niños en el cruce de la cebra peatonal.

En el tránsito la validez entonces puede estar orientada al acatamiento de la normativa institucionalizada o a ocultar su propia trasgresión.

Este tercer agente, en el caso concreto del tránsito, interviene a través de la figura del Inspector de Tránsito. En términos de Foucault, éste formaría parte de los dispositivos disciplinarios controlando y mediando las interacciones entre el peatón y el conductor. Pero las funciones desempeñadas por el inspector no son del todo claras. Cuando se le pregunta al entrevistado si considera que el papel del Inspector de Tránsito es educar para un correcto funcionamiento vial, el taximetrista responde ofuscado: “¡Son represores!, ¡Son represores! Porque se pone en lugares donde no previene, sino reprime (...) hasta que punto será represora su función (ríe

⁷ Weber, M. 1944:15 7

irónicamente) que cuando salen a controlar el no pago de patentes, hacen cualquier cosa, ¡Cualquier cosa!⁸

Ligado a ello, es importante tener en cuenta otro mecanismo en relación a estos agentes: nos referimos al Doble Bind.

Parsons toma de Bateson, (ámbito de la psicología) este concepto, y lo aplica a la sociología para dar cuenta que “doble vínculo” expresa aquella dinámica por la que alguien se ve ante la obligación de hacer y no hacer, a la vez algo.

Este concepto fue tomado por los antropólogos Ricardo Fraiman y Marcelo Rossal, quienes lo utilizaron y lo aplicaron a la temática del tránsito.

Por esta razón, consideramos que bastaría con hacer un enfoque preciso de la estructura de muchas relaciones sociales para reconocer que la paradoja del doble vínculo es omnipresente y condiciona muchas relaciones sociales en las que intervienen las distintas manifestaciones del poder.

En el tránsito este doble vínculo se observa en el momento en que el propio inspector de tránsito, en ocasiones debe infringir la normativa para controlar y/o sancionar al infractor en caso de incumplimiento.

Las transgresiones, ya sea por parte del conductor, del peatón e incluso del Inspector, generan conflicto en el espacio, donde la búsqueda por apropiarse de la cebrilla constituye objeto de disputa. Por lo cual, se genera un conflicto, dado que todo sistema social implica una distribución desigual de poder. En este sentido cobra importancia la concepción que Lewis Coser realiza respecto al conflicto, entendiéndolo como “una lucha respecto a valores y derechos sobre estados, poderes y recursos escasos, lucha en la cuál el propósito es neutralizar, dañar o eliminar rivales”⁹. Pero el autor plantea un giro en la concepción que tradicionalmente se tenía del conflicto, proponiéndolo como funcionalmente positivo para el sistema ya que es un gran “constructor” de grupalidad.

Todos los grupos definen aceptaciones toleradas acerca del conflicto, cuando éste se lleva a cabo entre distintos grupos, actúa aumentando la cohesión interna (definiendo la estructura del grupo), al tiempo que une también a los contendientes. De alguna manera, y a través éste, se evita que la vida social se osifique ya que a través del conflicto se inventa e innova porque se

⁸ Fragmento de entrevista a taximetrista.

⁹ Coser, L. 1956:8.

ponen a pruebas las normas existentes. Sus efectos son los de producir acuerdos, normas y reglas compartidas que tienden a la cohesión social y al consenso, “el conflicto es un componente de todas las relaciones sociales, y lleno de funciones positivas en la medida en que se conduce al reestablecimiento de la unidad y del equilibrio en el grupo”¹⁰

Advertimos que con respecto al tema de la cebra se denota claramente dos grupos, el de los peatones y el de los conductores, enfrentados por este conflicto. Cada uno de ellos se une por el consenso que les generó este conflicto, y por lo tanto se ven reforzados en su estructura.

Por otro lado, podemos afirmar que las disputas de poder que se dan en este micro- espacio de la cebra, pueden ser vistas en un sentido positivo, ya que estos conflictos serian (...) “capaz de generar nuevas normas e instituciones”¹¹

, cuestionando las políticas implementadas hasta el momento.

Dentro de la definición que el autor propone de conflicto, establece una distinción entre conflicto real, que es aquel donde existen distintos medios para lograr un determinado fin; e irreal, aquel que se da por necesidad de liberar tensiones y que no esta orientado a cumplir un logro específico. El conflicto que se da en las interacciones entre conductores y peatones, puede ser en algunos casos lo que Coser define como irreal, ya que esas disputas que se llevan a cabo son producto de desplazamiento de objetivo, de liberación de hostilidades. Sin embargo, y continuando con los lineamientos del autor, el conflicto no necesariamente debe ir acompañado de agresividad, aunque igualmente puede considerarse como un índice de éste.¹²

Esto fue constatado en las observaciones llevadas a cabo, aunque no todos los actores manifestaron agresividad en sus acciones, hubieron comportamientos que evidenciaron cierto malestar; tal es el ejemplo de las reacciones de aquellos conductores que llevaban cierta prisa y en el momento de cruzar la cebra, se encontraban con un peatón que caminaba sin apuro. El taxista se indigna ante este tipo de comportamientos, y menciona: “yo no voy con mi novia que salí ese día y cruzo despacito y todavía miro al conductor como diciendo ¿no vez que estoy cruzando yo?”¹³ Cuando sucede esto, la fluidez y el dinamismo se ven interrumpidos, despertando cierta ansiedad en los agentes, ansiedad que en algunos casos se transforma en

¹⁰ *Ibíd.*

¹¹ Coser, L. 1961:26. 9

¹² *Ibíd.*

¹³ Fragmento de entrevista a Taximetrista.

violencia. En términos de Fraiman y Rossal, se trata de una violencia ejercida desde el anonimato, “no tiene rostro”, es despersonalizada. Las interacciones que se dan en el momento de cruzar la cebra “no advienen desde una lógica identitaria a priori”¹⁴

A través de los conflictos que en este micro-espacio se llevan a cabo, constituyen un claro reflejo de las ideologías, donde se separa un “ellos” de un “nosotros”.

Las entrevistas que fueron realizadas representan las dimensiones del discurso y de la acción a través de las estrategias simbólicas y reales que explica como marcan las ideologías las conversaciones de cada día y las acciones que efectuamos en nuestra vida cotidiana.

Las ideologías son creencias compartidas y no opiniones personales, éstas forman parte de las representaciones sociales de las creencias compartidas de un grupo y funcionan como el marco de referencia global de estas creencias. Permiten inferir fácilmente opiniones sociales que se adquieren y se distribuyen dentro de un grupo cuando este y sus miembros se enfrentan a acontecimientos y situaciones nuevas.

En el discurso del conductor claramente surge el Otro, y este Otro son los agentes materializados en la figura del peatón (“El peatón en forma inconciente piensa que tiene el derecho que baja la cebra y el tránsito se tiene que detener”) ¹⁵ y del Inspector de Tránsito (“A mi me llamó la atención un Inspector en Ocho de Octubre y Vicenza, enfrente hay un supermercado, entonces paro en la cebra porque estaba cruzando una persona; reinicio la marcha y derepente pipi, me toca chifle un Inspector. Paro, y me pregunta ¿usted no vio allí enfrente a una señora que bajó el cordón? ¡Pero está del otro lado del medio de la calle, le digo! ¿Entendés porque yo te digo que la forma en que se utiliza la cebra se endentece el tránsito?”)¹⁶

En otro momento de la entrevista, el taximetrista los llama “represores” (ya antes mencionado en una instancia anterior de nuestro análisis), y cuenta de un diálogo con un inspector que llevaba como pasajero donde éste le decía “lo nuestro es represión”; está anécdota junto con otras vivencias afirman su imagen negativa de los inspectores.

¹⁴ Fraiman, R. Rossal, M. 2006.

¹⁵ Fragmento de entrevista al conductor.

¹⁶ Fragmento de entrevista a Taximetrista.

Este relato es lo que Van Dijk llama memoria episódica, la cual se fundamenta en las experiencias, es personal, autobiográfica y subjetiva. Esta memoria hace referencia a la persona en sí misma, el Yo desempeña un papel central.

Para Goffman la identidad del yo “es el sentido subjetivo de su propia situación, continuidad y carácter que un individuo alcanza como resultado de las diversas experiencias sociales por las que atraviesa”¹⁷

En el discurso del taximetrista la elección del léxico surge como un aspecto interesante a través del cual las opiniones ideológicas salen a la luz. Un ejemplo de ello es cuando se refiere a los peatones e identifica a “la gente joven es muy irreverente. Soy yo y se acabó el partido”¹⁸. Vemos claramente los mecanismos que operan en el orden en el orden simbólico: unos dispositivos que cuando se habla de inseguridad son puestos en juego para prescribir las características de los lugares y sujetos peligrosos y que terminan configurando un sistema de diferencias en la asignación de marcas y estigmas.¹⁹

En otro sentido, aquellos quienes conducen vehículos, tienen el doble papel de ser conductores y peatones. Lo interesante es que en su discurso emerge una identificación, una pertenencia mucho más precisa y fuerte con el grupo de los conductores.

De cierta forma, en las interacciones que se dan entre los agentes que confluyen en la cebra es habitual que los miembros de un grupo realicen acciones para marginar, excluir o crear problemas a los miembros del otro grupo dominado.

En relación a lo antes mencionado, consideramos traer a colisión otra de las categorías plateadas para el abordaje de la temática, nos estamos refiriendo a la **inseguridad**.

La percepción de inseguridad por parte de los taxistas, por ejemplo, es un determinante sustantivo del uso del espacio público, y es un emergente de nuestra investigación.

Los agentes y las cebras identificadas como peligrosas influyen en la conformación de los imaginarios, y moldean el desenvolvimiento de las personas en el tránsito montevideano.

La identificación de agentes que generan inseguridad reproduce el esquema de **desigualdad** y fragmentación social de nuestra capital. Consideramos que las ideologías son la parte cognitiva

¹⁷ Goffman, E. 2006.

¹⁸ Fragmento de entrevista a Taximetrista.

¹⁹ Goffman, E. 2006.

de la lucha social. Las estructuras sociales no solo le dan forma, sino que las sostienen y reproducen ampliamente dirigiendo los discursos y las prácticas sociales de los miembros del grupo, que en el nivel micro establecen las estructuras de desigualdad, dominio y resistencia.

En el nivel del discurso y de las acciones la percepción de los entrevistados está signada por la inseguridad, claramente constatable en este fragmento de entrevista, “es sumamente peligrosa (haciendo alusión a la cebrá), no se respetan las leyes. El tema del tránsito es muy peligroso, yo por eso ando con la mayor de las preocupaciones. La gente reacciona porque hay violencia, hay tanta violencia en la calle, o en el fútbol, e incluso en el tránsito”²⁰

Siempre se constató miedo, inseguridad y dudas al cruzar la cebrá de parte de los peatones, algunos no cruzaban y se comportaban como si en la calle no estuviera señalizada una cebrá, y esperan a que no circule ningún vehículo, o simplemente esperan más compañía para cruzar. En nuestras observaciones se pudo constatar de forma clara y evidente que el peatón es aquel que se demuestra más inseguro en el momento de cruzar la cebrá. Las anotaciones realizadas hablan por sí solas, “persona de sexo femenino cruza corriendo y mirando continuamente a los conductores”²¹; éste y otros registros demuestran que gran parte de los peatones que hacen uso de este cruce tienen miedo. Esta actitud también es percibida por el conductor entrevistado cuando se pone en el papel de peatón “vos estas caminando por la cebrá, y ves que un auto se aproxima a los diez o quince metros, vos tenes que cruzar rápido”.²²

Por ello, ciertas actitudes observadas están ligadas a una cuestión de “visibilidad” en el momento de cruzar la calle. Registramos que ciertos peatones aguardaban que en alguna de las dos aceras llegara otra persona, de alguna forma, esto le daba seguridad, “así como yo no te veo que estás ahí, vos como estrategia juntas manada, juntas gente para que yo te pueda ver, somos seis o siete, usted ya nos tiene que ver, ¡pare!”²³ Pero al mismo tiempo que se emplea esta estrategia, también observamos que algunos peatones en el momento de cruzar, se cambiaban de lugar y se ubicaban detrás de otras personas que también estaban cruzando; como estrategia “primero que la peche a ella”. Sin duda que eso pone en manifiesto ese individualismo que tanto caracteriza a

²⁰ Fragmento de entrevista a conductor.

²¹ Nota de campo.

²² Fragmento de entrevista a taximetrista

²³ Fragmento de entrevista a Informante calificado.

las sociedades contemporáneas, “si yo no me cuida, no me cuida nadie (...) vos por instinto de conservación, paras o te apuras”.²⁴

Esta inseguridad observada se encuentra íntimamente ligada al concepto de fachada propuesto por Goffman. El autor se basa en las interacciones cara a cara, es decir lo que ocurre cuando al menos dos individuos se encuentran uno en presencia del otro. Considera que las relaciones son representaciones teatrales, introduciéndonos conceptos importantes como el de máscaras, (que llevan puestas las personas), que reflejan el rol que desempeñan. En una puesta en escena, los individuos intentan llevar a cabo sus roles controlando la impresión que se le da al “público”. Por lo tanto, Goffman elabora una teoría que nos permite aplicarla a casi cualquier interacción cara a cara en un espacio físico común.

Por ello, en el momento de las interacciones, la cebra se activa como un sistema donde cada actor muestra cierta máscara, reflejando comportamientos diferenciales.

Los agentes que en este espacio confluyen se representan como un “tipo de persona”, ya sea el conductor o el peatón, esto implica poseer atributos requeridos y mantener las normas de conducta y apariencia que caracteriza al grupo al que pertenece. Esto es lo que representa una fachada que es “la dotación expresiva de tipo corriente empleada intencional o inconcientemente por el individuo durante su actuación”.²⁵ Cada actor tiene una fachada personal que son elementos que identifican como tal su apariencia. “Un hombre de peso excesivo pasa corriendo por la cebra, por más que el tráfico se detuvo para que él pasara. Cuando llega a la vereda comienza a caminar”.²⁶ Al respecto, consideramos que este hombre tiene una apariencia con la cual no se encuentra muy seguro, por esta razón cruza corriendo la cebra, y luego, al llegar a la acera comienza a caminar, porque sabe que allí no es el blanco de todas las miradas. Hubo casos en los cuales las personas que cruzaban lo hacían con cierta seguridad, se mostraban erguidos y por momentos saludaban agradeciendo a los conductores (Por esta razón entendemos que la gestualidad adquiere una importante relevancia en el ámbito del tránsito).

De esta manera, cada actor mostraba ante los demás como él considera que los demás lo ven en relación a su rol y status, es decir, se trata de actuar con lo que cree que esperan de él.

²⁴ Fragmento de entrevista a Taximetrista.

²⁵ Goffman, E. 2006: 34.

²⁶ Fragmento de Nota de campo.

Por otra parte, cuando se habla de **relacionamiento vial**, necesariamente cobra importancia la educación social, es decir, aquellos mecanismos que se implementan para que una sociedad respete la normativa. Desde la perspectiva del taximetrista entrevistado, el buen funcionamiento del tránsito es una variable que depende de la educación vial, “todo, todo pasa por la educación, desde la escuela, políticas de la Intendencia, políticas de la policía de tránsito y concientización de los padres”.²⁷ Desde su visión como conductor se critican ciertas actitudes que tienen los peatones en el momento de hacer uso de este espacio público, “las personas la cruzan a su gusto y antojo”²⁸ Este comportamiento es considerado por el taximetrista como una transgresión a la norma ya que se está haciendo un uso indebido de la cebra y esto repercute en el funcionamiento y dinamismo del tránsito, lo endentece, le quita fluidez.

Se debe educar a la población uruguaya para que se respeten las reglas del tránsito. Durkheim define a la educación como “el suscitar y desarrollar en el niño un cierto número de estados físicos, intelectuales y morales que exigen de él tanto de la sociedad política en su conjunto como el medio ambiente específico al que está especialmente destinado”²⁹

En nuestro país todavía no hay una buena educación vial que enseñe a los niños como manejarse en el tema del tránsito, ni muchas campañas de concientización para los adultos. Notamos que el no tener bien definido en la práctica cuales son las normas que deben seguir, se crea en términos de Durkheim una situación anómica, que lejos está de ser una ausencia de normas, sino que es una normatividad dudosa, “el desvío de la norma genera disfuncionalidades evidentes y la anomia es para el tránsito fuente de violencia y accidentalidad”³⁰. Pero en realidad, lo que estos autores afirman es que no existe tal accidentalidad, sino que lo que ocurre en el tránsito son transgresiones a la norma que el propio individuo produce; no son situaciones que responden al azar del destino, por lo tanto “no se nos ha enseñado a entender a los accidentes de tránsito como transgresiones a las normas”³¹.

²⁷ Fragmento de entrevista a Taximetrista.

²⁸ *Ibíd.*

²⁹ Durkheim, E. 1990:53.

³⁰ Fragmento de entrevista a informante calificado.

³¹ Fraiman, R y Rossal, M. 2007:7.

Esta distinción deberíamos tenerla en claro a la hora de analizar el tránsito y en particular la cebra peatonal.

Consideraciones finales

En nuestro estudio hemos propuesto el tránsito no como un mero fluir de transportes, sino como un espacio en el cual se contraen interacciones sociales cargadas de distintas significaciones. El micro espacio del cruce peatonal cebra debe ser visto como un proceso negociado e interpretativo, que emerge de una trama aceptada de interacción. A través de esta perspectiva nos permite abordar el carácter multidimensional de la realidad social en la cual los sujetos comparten significaciones e interpretaciones en su interacción con los demás.

Lo que hemos planteado a lo largo de este informe hace que se cuestione y se coloque en tela de juicio el funcionamiento que regula este espacio, ya que no puede ser considerado únicamente como parte de la reglamentación vial. Es mucho más que eso, constituye, en términos de Bourdieu, un campo, donde se llevan a cabo relaciones objetivas entre el peatón y el conductor, es un sistema de relaciones sociales definido por la posesión y producción de una forma de capital.

Reconocemos que el tema es lo suficientemente complejo, y nuestro abordaje significó un primer acercamiento; no obstante deseamos dejar manifestada una idea “el tránsito de Montevideo está plagado de acontecimientos (es decir micro escenas) y esto es estructurante de un macro drama”³². En esta línea deseamos compartir el beneficio de la duda y nos cuestionamos si este macro drama también prioriza la ley de la selva en otras esferas de la sociedad, de serlo así, ésta estaría priorizada por la lucha de la posibilidad de ejercer poder sobre los demás.

Por está y otras razones que han sido señaladas en este breve análisis, la cebra no puede ser abordada como una mera señalización.

³² Fraiman, R y Rossal, M. 2006. 15

Bibliografía

- **Adler & Adler, 1998:**81, citado en: “Introducción a la investigación cualitativa”, Uwe Flick, Fundación Paideia Galiza, Morata, 2004
- **Blanchet, Giglione, Massonannat, Trognon.** “Técnicas de investigación en ciencias sociales”. Capítulos II y III. (1989)Editorial Narcea. Madrid, España.
- **Bourdieu, P y Wacquant, L, “Respuestas...”**
- Bourdieu, P (1997). “Razones Prácticas. Sobre la teoría de la acción”. Anagrama.
- **Boudieu, P (1980)**, “Le sens pratique”, Minit, Paris. (trad. esp. en ed. Taurus, 1992)
- **Bourdieu, P (1999)** “Meditaciones Pascalianas”, Ed. Anagrama.
- **Coser, A. L. (1961)** “Las funciones de conflicto social”. Amorrortu.
- **Coser, A. L. (1967)** “Nuevos aportes a la teoría del conflicto social” Amorrortu.
- **Durkheim, E. (1990)** “Educación y Sociología”. Editorial Península.
- **Durkheim, E. (1985)** “La división del trabajo social I”. Planeta Agostini.
- **Filardo, V (2007)**. Coordinadora. “Usos y apropiaciones de espacios públicos de Montevideo y clases de edad. Documento de Trabajo.
- **Foucault, M. (1979)** “Microfísica del poder”. Ediciones de la Piqueta.
- **Foucault, M. (1979)** “Vigilar y Castigar”. Siglo XXI.
- **Fraiman, R y Rossal, M. (2006)** “De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y realidad social”. Documento de trabajo.
- **Fraiman, R y Rossal, M. (2007)** “Anomia, violencia y accidentalidad en el tránsito”.
- **Geertz, C. (1967)** “La interpretación de las culturas” cap 1. Sudamericana. Buenos Aires. Argentina.
- **Goffman, E. (2006)** “La presentación de la persona en la vida cotidiana”. Amorrortu.
- **Goffman, E. (2006)** “Estigma. La Identidad deteriorada”. Amorrortu.
- **Van Dijk, T. (1996)** “La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información” Barcelona: Paidós.
- **Van Dijk, T. (2003)**, “Ideología y Discurso”, Ed. Ariel, España.
- **Weber, M.(1944)** “Economía y sociedad”. FCR.