

ARGOS

REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA
DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO DE LA FHycS - UNaM


Universidad Nacional de Misiones



**Universidad Nacional de Misiones. Facultad de Humanidades y Ciencias
Sociales. Secretaría de Investigación y Postgrado. Maestría en
Antropología Social**

Maestrando: Lic. Hernán Ramón Paiva

Tránsito, magia riesgo. El sentido de las técnicas y del uso del espacio para motociclistas de Posadas, Misiones

**Tesis de Maestría presentada para obtener el título de “Magíster
en Antropología Social”**

Directora: Dra. Renoldi, Brígida

Co-Director: Dr. Brites, Walter Fernando

Posadas, 2018



Esta obra está licenciado bajo Licencia CreativeCommons (CC) Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Tránsito, magia riesgo



El sentido de las técnicas y del uso del espacio para motociclistas de Posadas, Misiones.

TESIS DE MAESTRÍA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

Lic. Hernán Ramón Paiva

Directora: Dra. Brígida Renoldi

Co-director: Dr. Walter Fernando Brites

2018



Secretaría de Investigación y Postgrado
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Misiones



Instituto de Estudios Sociales y Humanos
CONICET - UNaM

I E S Y H

Resumen

Esta tesis de maestría en antropología social busca indagar sobre las causas socioculturales que intervienen en la producción de incidentes viales. Para ello estudia cómo se distribuyen estos hechos viales en el ejido urbano de la ciudad de Posadas. Analiza un tramo de concentración de accidentes, la Av. Alicia Moreau de Justo (ex ruta provincial 213) a través de la presencia del investigador en campo: caminando veredas, observando, hablando con los vecinos, como también circulando en motocicleta y en automóvil para desde esos lugares tener una experiencia diferente desde diferentes lugares.

El antropólogo en pleno trabajo de campo toma contacto con un grupo de motocicletas que viven cotidianamente hablando de sus motocicletas, las preparan, modifican su estética, realizan acrobacias y corren picadas. Esto lo lleva a estudiar la relación que mantienen estos jóvenes con estos artefactos, es decir, estudiar la relación hombre-objeto técnico (motocicletas). Para el autor estos objetos técnicos fascinan, tienen magia, hechizan a la gente. De alguna manera hay un encantamiento de la tecnología que produce ciertos efectos, ejerce seducción.

Guiado por los indicios del campo, el antropólogo es llevado a dos escenarios, el *circuito* y el *Autódromo Rosamonte* donde se expresan y construyen masculinidades en relación a las motocicletas, la inclinación por las altas velocidades, la alcoholización, la ilegalidad para conectarlos con la producción de *accidentes de tránsito*.

Agradecimientos

En primer lugar quiero agradecer a la universidad pública por darme la formación de antropólogo y a través de una beca doctoral del CONICET posibilitar mi formación en el Programa de Postgrado en Antropología Social de la Universidad Nacional de Misiones.

Al Dr. Brian Germán Ferrero como director de la primera parte de mi beca doctoral y luego a la Dra. Brígida Renoldi quien, con su capacidad de antropologizar la vida cotidiana y ver los fenómenos de una manera diferente, fue un pilar fundamental en la producción de esta tesis.

Al Dr. Walter Fernando Brites por su acompañamiento y asesoramiento en distintos aspectos de la investigación.

Al Dr. Oscar Luis Pyszcsek por la creación de los mapas que geo referencian los incidentes viales en la ciudad de Posadas.

A la profesora Lidia Schiavoni por su aporte bibliográfico.

A las discusiones teóricas, metodológicas sobre problemáticas de interés colectivo con foco en la etnografía, promovidas en la Zona de Etnografía Marginal, actividad coordinada por la Dra. Brígida Renoldi en el Instituto de Estudios Sociales y Humanos (CONICET-UNaM). El grupo está conformado por Mario Javier Barrios Cáceres, Carla Traglia, Ezequiel Ledesma, Marcos Nuñez, Laura Anger, Romina Brabo Guerra y otros.

A mis colegas del Postgrado y de oficina, con quienes aprendo y disfruto de compartir las horas de la tarde entre mates, estudio y chistes: Adriana Carísimo, Carolina Detke, Juan Pablo Espinoza, Miguel Ávalos, Yanina Tetzlaff y Laura Ebenau.

Por último a mi madre Etelvina Paiva por aguantarme en este proyecto.

Índice

Agradecimientos	3
Introducción	6
La mirada del observador	6
Antropologizando lo vial	9
Magnitud de los incidentes viales	16
Capítulo 1	
El campo en la Avenida	25
Primer drama social	25
Ritmo del tránsito y formas de construcción del espacio vial	30
Descripción física del lugar y dinámicas que generan colisiones y despistes	43
Entre lo legal y lo ilegal: transgresiones a las normas viales observadas	48
Capítulo 2	
Magia entre los motociclistas de la 213	57
Maquinas humanizadas y fascinación por la tecnología	60
¿Quién penetra mejor el espacio? Choque, risa y hazaña de guerra	67
Dominio de la máquina, conductas riesgosas y choques	76
Capítulo 3	
Circuito, cortes y despistes	82
Picadas en el Autódromo Rosamonte	92
Conclusiones	105
Bibliografía	110

Lista de mapas, gráficos y fotografías

Introducción

I Mapa de los hechos viales en la ciudad de Posadas	17
II Gráfico de los hechos viales según los horarios, enero-mayo 2015	18
III Gráfico 1: Tipo de colisión según casos, enero-mayo 2015	19
IV Gráfico 2: Tipo de colisión según casos, enero-mayo 2015	20
V Gráfico: Colisiones de motos según porcentajes, enero-mayo 2015	21
VI Despistes según porcentajes, enero-mayo 2015	21

Capítulo 1

VII Fotografía: Av. Alicia Moreau de Justo y calle Saavedra, 2016	25
VIII Fotografía satelital del tramo completo estudiando	27
IX Fotografías de la marcha en la Av. Alicia Moreau de Justo, agosto 2016	28
X Fotografía de Julio Werner Lutz girando en el Autódromo Rosamonte (izquierda)	36
XI Fotografía del automóvil de Julio W. L. después de la colisión (derecha)	36
XII Fotografías de la esquina de la Av. Alicia Moreau de Justo y Saavedra	36
XIII Fotografía de un motociclista que lleva a un niño sin casco	38
XIV Fotografía de la esquina Av. Alicia Moreau de Justo y la calle Las Américas	40
XV Fotografía satelital de la mitad del tramo entre la Av. Cabo de Hornos (rotonda) y la Av. Pueyrredón (Estación de servicio IPF)	43
XVI Fotografía de las huellas que dejó Volkswagen Golf de Gonzalo Slámovits (izquierda)	45
XVII Fotografía de automóvil destrozado de Gonzalo Slámovits (derecha)	45
XVIII Fotografía de un Ford Taunus sin luces traseras y un Peugeot 504 sin luz derecha trasera	53

Capítulo 2

XXIX Fotografía de la mano de Pablo luego del incidente vial	69
XX Fotografía de la espalda de Pablo luego de otro incidente vial	70

Capítulo 3

XXI Fotografía satelital del <i>circuito</i>	82
XXII Fotografía intersección entre calles 154 y 137	84
XXIII Fotografía de la moto de la novia del mecánico	85
XXIV Fotografías de diferentes jóvenes recorriendo el <i>circuito</i>	85
XXV Fotografía del mecánico girando en el karting	88
XXVI Fotografías de los jóvenes en escena	92
XXVII Fotografía en el taller mecánico de motos antes de ir al Autódromo Rosamonte	93
XXVIII Ubicación geográfica del incidente vial	95
XXVIX Fotografías de la moto de Miguel antes y después del despiste	96
XXX Seis fotografías que ilustran la actividad en el autódromo Rosamonte	100-101

Introducción

La mirada del observador

Mi madre había heredado una casita de una tía que no tuvo hijos. Ella alquiló sin contrato a una pareja que hacía nueve meses que no pagaba el alquiler. La pareja criaba cuatro perros Rottweiler al interior de la casa, que vivían solos. Tomaban agua del inodoro donde el agua circulaba sin parar. Una noche, sonó la alarma cuando llegó la pareja a darle de comer a esos perros y la vecina nos llamó por teléfono. Salimos con mi madre a la vereda donde encontramos a los inquilinos y seguimos hasta la casa para impedirles el ingreso. Este hecho fuera de lo cotidiano alteró mi estado emocional aquella noche, fines del 2004. Luego del episodio invité a un amigo a ver las *picadas* en el KM¹ para distenderme un poco y pasarla bien. Las *picadas* como “nuevo fenómeno de la vida urbana” se pueden desarrollar en cualquier calle urbana, avenida o ruta. No siempre se organizan en forma pautada ni tampoco requieren un intercambio verbal anterior, basta con que los conductores interesados circulando por la carretera se pongan a acelerar y sobrepasarse. También se da que esperando en un semáforo un conductor comience a acelerar el motor de su vehículo para desafiar al de al lado a correr. Es así como se originan y desarrollan las *picadas clandestinas*. En el caso de las *picadas ilegales* las distancias a recorrer pueden ser de 100, 200 metros, o desde un punto de la ciudad a otro; en el caso de las oficiales que tienen lugar en el autódromo de la ciudad de Posadas la distancia es de 402 metros como lo indica el reglamento y que corresponde a lo que tradicionalmente se corre en Estados Unidos, 1/4 de milla (Paiva, 2010: 95).

Bueno, nos fuimos con un Volkswagen Gol rojo modelo 1997 que pertenecía a mi madre. Tenía los vidrios polarizados en tono intermedio y estaba en muy buen estado. Cuando llegamos al lugar, estacioné el auto al lado de la ruta y miramos un par de “*tiradas*”². Los autos iban en sentido este-oeste, daban la vuelta y venían *picando* hasta el ingreso del hipódromo. Luego al volver de las *picadas clandestinas*³, veníamos en tres

¹ EL “KM” es una recta señalizada que recorre 402 metros y se encuentra sobre la Ruta Nacional 12 frente al Hipódromo de la ciudad de Posadas. Se dice el “KM” porque es el nombre que le dan los “picadores” al lugar donde se llevan a cabo las *picadas ilegales* históricamente. Lucas, picador y comerciante, comenta dónde queda el “KM”: “Ruta 12, Parque de la Ciudad, seguís hasta el hipódromo, el hipódromo es la llegada, más o menos la entrada del Hipódromo y más o menos son 400m. Hay un arbolito en la salida.” Los vehículos corren el trazado en circulación oeste-este. Véase Paiva, 2010, p.98.

² Un “*tirada*” es el nombre nativo que se le da a cada *picada* de automóvil.

³ Cuando hice trabajo de campo sobre esta temática en el 2006 algunos informantes me comentaban episodios donde caía el patrullero de la policía y todos salían corriendo hacia todos lados como una gran hazaña de valentía que causaba gracias.

autos en hilera por la Ruta Nacional 12 hacia el centro de la ciudad de Posadas. El conductor de otro Volkswagen Gol me comenzó a pasar. Pude escuchar el ruido de su motor y ver desfilarse por mi hombro izquierdo esa máquina blanca adelantándose al lado mío. Cuando circulaba por la avenida Quaranta (ex RN 12) a la altura de la avenida Lavalle llegamos a alcanzar unos 170 km/h. Los semáforos estaban intermitentes en color amarillo, era la una de la madrugada. Luego de pasarlos en cuarta velocidad con el acelerador a fondo, frené, hice un rebaje de cambios de cuarta a tercera e ingresé a la rotonda de la avenida Uruguay. El auto entró desarrapado. Y, a medida que circulaba por la rotonda, sentía como la cola del auto se quería ir hacia afuera. ¡No sé cómo no choqué y volqué! Es evidente que estaba en una situación límite de conducción. Luego transitamos a mediana velocidad hasta la zona de la bajada del ex puerto de la ciudad de Posadas. Y nos dirigimos hacia el oeste de la ciudad por Av. Roque Pérez. No había tomado ni un mililitro de bebidas alcohólicas. Nos paramos en el semáforo de la Av. Roque Pérez y Ayacucho. Me puse en el carril derecho y el joven del gol blanco en el carril izquierdo. No pautamos nada de antemano para correr o algo por el estilo, simplemente cuando dio verde el semáforo, salimos los dos acelerando a fondo. En la pendiente de los primeros 100 metros lo pasé y me puse delante de él. A los 200 metros (segunda intersección de cuadra) la avenida sube. Cuando sentí que el chasis se suspendió, vi en el medio del camino a dos personas tiradas en el medio del asfalto. Comencé a frenar, pero a la gran velocidad que venía la máquina, seguía avanzando como por inercia. Las ruedas delanteras se habían bloqueado. Escuché el chillido que hacen las cubiertas al arrastrarse por el asfalto. Luego intenté frenar con la caja de transmisión de tercera a segunda marcha, pero el cambio no entraba. Giré el volante hacia la derecha. Cuando estaba por chocar, solté el freno para que el automóvil gire hacia ese lado. Lo logré, pero uno de los jóvenes salió corriendo hacia la derecha, es decir hacia la vereda y lo golpeé con la zona del faro derecho del vehículo en sus caderas. Su cabeza chocó contra el parabrisas de mi auto y cayó al costado de automóvil. El hecho fue en milésimas de segundos, hizo un ruido muy fuerte: ¡Pum! y ¡crash! Se rompió el vidrio, quedó trincado. Me asusté mucho, en ese momento el auto seguía en movimiento lentamente por la pendiente. La esquina estaba oscura porque se había quemado el foco de la jirafa de luz. Al parecer eran dos jóvenes que iban borrachos en bicicleta. Uno lo llevaba al otro en el caño del cuadro de la bici. Al cruzar la avenida se cayeron. Uno quedó tirado, el cual lo esquivé, y al que salió corriendo lo choqué, no pude evitarlo. El susto fue tal, que en mi interior dije voy a avisarle a mi madre y vuelvo. Ya que vivía a unas tres cuadras del

lugar. Al llegar a mi casa, mi madre asustada también y sin saber que hacer llamó enseguida a mi tía, la cual su marido es abogado, como no estaba nos pasó el teléfono de su socio, el cual le dijo a mi madre que dado que me fui del lugar no era necesario volver, ya que si el accidentado moría se caratularía como abandono de persona⁴. Cuando vi el pozo y los pelos del joven en el parabrisas delantero del automóvil, me comenzó a bajar la presión, sentí mareos al punto que tuve que tirarme en el piso para no desmayarme. Mi corazón latía fuerte sin parar, escuchaba el ritmo de este órgano bombear sangre hacia a todo el cuerpo, parecía que algo estaba por estallar.

Por suerte el joven lesionado no murió, estuvo una semana en coma, y se levantó. Se había roto el maxilar superior. Pero toda esa semana, fue terrible para mi familia y seguramente la de él, la cual me llegaron noticias por contactos con el personal del hospital que estaban muy enojados, al punto de querer vengarse. Posteriormente, la compañía de seguro que aseguraba el automóvil lo indemnizó por los daños ocasionados. Este *accidente de tránsito* ocurrió cuando estaba finalizando el primer año de la carrera de antropología social, tenía 19 años. Luego de un mes y medio cuando volví a manejar, no podía circular por las avenidas a más de 45 km/h. Tenía la impresión de que si circulaba a más velocidad y aparecía alguien no podría frenar. Evidentemente estaba experimentando el famoso stress postraumático.

De algún modo esta experiencia afectó mi percepción sobre la conducción, sobre el tránsito, y me puse a mirar de una manera diferente los *accidentes*.

“Garfinkel proponía que el conocimiento científico residía en el control, la explicitación, y la puesta a prueba de la reflexividad propia, sucesivamente atravesada por las reflexividades de los sujetos de estudio a lo largo de la investigación, y también la puesta en debate e interlocución de estas reflexividades -las del sujeto y las del investigador- con la teoría social” (Guber, 2014:23-24).

Esta experiencia me llevó a pensar que los *accidentes de tránsito* no son el resultado del designio divino, es decir de Dios o una entidad superior que predestina el comportamiento de los hombres y las mujeres sino de un tipo de comportamiento vial

⁴ El abandono de persona actualmente es una figura jurídica bastante polémica, ya que generalmente en la ciudad siempre hay alguien circulando. En ese momento, no sabía nada sobre el estatus legal de este *accidente de tránsito*. Según me contaron hubieron unas personas que vieron el *accidente*.

concreto y no de otro. Probablemente si hubiera circulado a la velocidad permitida para avenidas, de 60 km/h., podría haber frenado y evitado esa colisión.

Antropologizando lo vial

Para esta tesis de maestría en antropología social me propuse abordar la urdimbre de significados que intervienen, condicionan y confluyen en la configuración del fenómeno *accidentes de tránsito* en la ciudad de Posadas. Me llamó la atención la gran cantidad de motociclistas, víctimas y victimarios, que se ven involucrados en este tipo de eventos, y me interesé en conocer más sus comportamientos, percepciones, coreografías viales, a partir de la observación participante y de entrevistas, así como del análisis de estadísticas de organismos públicos y/o privados, e información periodística. A lo largo del trabajo caracterizaré a los motociclistas, a los hechos y circunstancias en que se desarrollan los acontecimientos, y al modo en que se configuran. Describiré también los aspectos situacionales, comportamentales y subjetivos de los motociclistas en torno al riesgo (velocidad, consumo de alcohol, uso del casco y adulteración de vehículos).

Según la OMS (2013) las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias indican que, si no se toman medidas urgentes, los *accidentes de tránsito* se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte. Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por *accidentes de tránsito*, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes. De acuerdo con la Asociación Civil Luchemos por la Vida (27/12/2017), “la Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por *accidentes de tránsito*: 20 personas mueren por día; hay cerca de 7.213 víctimas fatales por año (2017) y unos 120 mil heridos de distinto grado y miles de discapacitados”, con las consecuentes pérdidas productivas, no solamente se trata números estadísticos sino de vidas humanas.

Así mismo siete motociclistas mueren cada día por siniestros viales en la Argentina. En los últimos seis años, la proporción de motociclistas lesionados en calles y rutas pasó del 26 por ciento en 2006 al 36,2 en 2012, por sobre los automovilistas, ciclistas y peatones. [...] para los acompañantes de moto, subió del 5,6 en 2006 al 9,1 por ciento en 2012. Si se considera sólo a los jóvenes de

17 a 25 años, entre 2006 y 2012 la proporción de heridos en moto, sobre el total de lesionados en siniestros viales, subió del 42,2 por ciento al 52,5 para los conductores, y del 9,7 por ciento al 14,5 para los acompañantes [...] Este vertiginoso aumento coincide con el incremento en la cantidad de motos, al ritmo de un 22 por ciento cada año (Pagina12, 12/01/2014).

A los muertos por *accidentes de tránsito* hay que sumarles los heridos, cuya discapacidad puede resultar permanente o transitoria: algunos se recuperan en un su totalidad y otros quedan discapacitados para toda la vida.

Los estudios sobre seguridad vial, comportamientos seguros en la senda peatonal, tránsito, riesgos y *accidentes*, adquirieron relevancia en los últimos tiempos. La revisión bibliográfica muestra diversidad de aportes, entre los que se destacan los documentos procedentes de las instituciones oficiales como los ministerios nacionales de salud y del interior (plan nacional), Agencia Nacional de Seguridad vial (ANSV), dependencias de vialidad nacional o provinciales (normas y recomendaciones para el tránsito seguro y propuestas educativas) de ONG's (APRAVAT), asociaciones civiles (Luchemos por la vida), empresas aseguradoras más interesadas en cómputo de los años de vida perdidos y de la discapacidad por el resarcimiento económico (MAPFRE).

Abundan los documentos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) que aportan conocimientos sobre la magnitud y la gravedad de los *accidentes de tránsito*, lineamientos para reorientar las políticas públicas Nacionales, Provinciales y Municipales en materia de seguridad vial y prescripciones para la atención de los accidentados poli-traumatizados. Por ejemplo: Glizer (1993) hace un estudio sobre Prevención de *accidentes* y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo. Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas OPS (2009), el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad vial OMS (2013) y el Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas (2015).

En el campo antropológico, se señalan los trabajos de Ferrer, González, Jasa, Suárez (2009) que abordan las interacciones en el espacio de la “cebra peatonal” desde una concepción cultural. El estudio versa sobre la puja de poder entre conductores y peatones en el espacio de cebra peatonal⁵, ya que dicho espacio no refleja el ideal funcionamiento

⁵ En la argentina se refiere generalmente a la senda peatonal.

que normativamente se busca establecer mediante las ordenanzas de tránsito. Por su parte la investigación de Oliveira y De Campos (2009), versa sobre la experiencia de los desplazamientos urbanos de trabajadores de la ciudad de Belo Horizonte, Brasil. El énfasis de la observación recayó en el acto de caminar y en los usos cotidianos del transporte de colectivo. La investigación tiene cuatro ejes de análisis fundamentales: la relación que los sujetos establecen con el tiempo y la velocidad, los accesos y apropiaciones de la ciudad, el conjunto de prácticas e interacciones realizadas en el desplazamiento cotidiano, y las sensaciones/gestualidades que son construidas por las diversas formas de desplazarse.

Por su parte, Wright (2010:1) en su investigación en antropología vial que desarrolla en el grupo Culturalia en la Facultad de Filosofía y Letras (UBA)

Parte de la idea de que los hechos viales son hechos sociales y que, como tales, son parte de la trama de representaciones colectivas que definen las múltiples dimensiones de la ocupación del espacio público por parte de los ciudadanos, en una tensa y ambigua relación entre las normas estatales y las prácticas concretas que uno puede observar en la calle. Dado que la conducta social es una acción simbólica, le interesa identificar los principales símbolos que condensan estos imaginarios viales en situaciones cotidianas, entre las que incluye objetos, lugares y acciones significativos, como por ejemplo, ¿qué es un automóvil?, ¿qué es una bocacalle?, ¿qué es la velocidad?, ¿qué hace uno cuando ve un signo vial, ¿cuáles son las coreografías más recurrentes de nuestras maniobras viales?

En última instancia Wright habla de hacer explícito la urdimbre de significados culturales que dan sentido a los principales patrones de comportamiento vial. Siguiendo el pensamiento filosófico de Paul Ricoeur⁶ acerca de la naturaleza de los símbolos,

No es posible un modo de existencia no simbólico y aún menos un tipo no simbólico de acción (...). Por eso, cualquier conducta humana a ser interpretada etnográficamente debe conocer el mundo de sentido que tiene para los actores. No hay sentidos obvios, ni siquiera aquellos asociados con lo más rotundamente biológico. Incluso éstos ya son construcciones culturales, y por ello productos

⁶ Ricoeur Paul (1994 [1986]:54) Fe y filosofía. Problemas del lenguaje religioso. Buenos Aires (Citado por Wright, 2007)

de la historia. [Por eso es necesario acercarse al comportamiento vial como una conducta simbólica.] (Wright, 2007:9).

Esto se relaciona con la interpretación que en nuestro país hacemos de las señales viales y las conductas que manifestamos en la práctica. Para el autor los signos viales en Estados Unidos con relación al comportamiento tienen una distancia cercana. El signo con un sentido transparente, pare, pare, sesenta, sesenta, cruce de siervo Wright dice:

Como modelo de análisis los argentinos transformamos los signos viales en símbolos, es decir les ponemos una dosis de arbitrariedad que justifica esa interpretación, y en esa interpretación, la distancia que hay entre signo y símbolo tiene que ver con la historia argentina. Ese proceso tiene que ver con la constitución de la sociedad, de los valores culturales y toda una serie de subvalores de género, generación, etnia, clase. En el comportamiento cotidiano todos nosotros como peatones y conductores transformamos los signos en símbolos y eso es una expresión de la historia política, la historia económica y el ejercicio de la ciudadanía (Wright 2009).

Es decir, si un cartel indica “STOP” en EEUU el conductor detiene totalmente su marcha, en cambio el conductor argentino típico frente a un cartel de “PARE” entiende que alcanza con que disminuya la velocidad, cuando en sentido estricto debería detener totalmente su vehículo. Así mismo podemos interpretar el *accidente de tránsito* como una acción simbólica y a la vez cultural. Para Gusfield:

El concepto mismo de accidental parece sugerir acontecimientos impredecibles y azarosos y se pregunta ¿cómo puede aducirse responsabilidad causal y política para explicar o controlar aquello que es impredecible e inestable? Hablar de causa o control implicaría que el acontecimiento puede comprenderse y que se cuenta con la capacidad de controlar su ocurrencia (...) Las versiones del accidente propias del sentido común son una manera de situar los acontecimientos fuera de cualquier posibilidad de análisis y atribución de responsabilidad (Gusfield 2014 [1981]:100-101).

Geldstein y Bertoncetto (2006) advierten que la palabra *accidente*, aunque describe un suceso eventual inesperado y generalmente desagradable con consecuencias negativas, asume a priori que se trata de un fenómeno imprevisible y se acepta con resignación su ocurrencia. En su reemplazo proponen el uso de la expresión “acontecimiento

traumático”, que no tiene connotación azarosa y permite hacer referencia al conjunto de situaciones que derivan en la ocurrencia de lesiones sin hacer referencia al aspecto intencional.

Desde otro punto de vista, para la ley de responsabilidad civil anglosajona los *accidentes* son distintos de la negligencia. En su exhaustivo tratado sobre el concepto de causa en los usos legales, Hart y Honoré definen así la distinción:

La expresión “accidente” tal vez se aplica estrictamente a aquellas causas en que el agente no anticipa las consecuencias y las consecuencias no son lo que razonablemente cabría esperar en esas circunstancias. Un acto negligente es no-intencional pero no accidental, porque cabría esperar que ese acto, en esas circunstancias, produzca un daño (Hart y Honoré, 1959: 143 citado por Gusfield, 2014 [1981], 103).

En relación al riesgo se considera que las nociones no están basadas en razones prácticas o en juicios empíricos. Son nociones construidas culturalmente que enfatizan algunos aspectos del peligro e ignoran otros. Se crea así una cultura del riesgo que varía según la posición social de los actores (Bestard, 1996:11). Por su parte, Montoro González (1998:216)⁷ para estudiar la percepción del riesgo prioriza el componente subjetivo en la evaluación y configuración del riesgo.

Pone énfasis en el factor humano como principal elemento explicativo de la ocurrencia de los *accidentes de tránsito*. Para esto introduce el concepto de actitud, que representa una “predisposición aprendida, relativamente estable, de valorar y de actuar, ante determinadas situaciones. Los componentes de las actitudes son cognitivos, e incluyen conceptos, creencias, procesos perceptivos y atencionales, etc.; afectivos, como emocionales, los sentimientos, conductas o actividades” (...). Siguiendo este planteo, el autor cita un trabajo de investigación que estudió las actitudes y variables psicosociales que influyen en el riesgo de accidentarse, en el cual se mencionan las siguientes actitudes relacionadas con conductas de alto riesgo en las causas de *accidentes*: atribuir “la causalidad de los *accidentes* a factores que escapan del control personal;

⁷ Citado por Geldstein y Bertocello (2006:16). En Montoro González L (1998) *El cambio de actitudes y la prevención de accidentes de tráfico*. En IV Jornadas Nacionales de Seguridad vial, Santander, 24-25 noviembre.

utilizar la conducción como medio para incrementar la percepción de auto-eficacia, estatus o poder; evaluar positivamente la velocidad; buscar en la conducción sensaciones intensas, etc.” (...). Otros factores claves a tener en cuenta al evaluar el riesgo de exposición a *accidentes de tránsito* son las actitudes hacia la velocidad en general, las actitudes hacia otros usuarios de la vía pública y hacia la policía y las relativas a la responsabilidad percibida en un *accidente*. A estos factores deben añadirse las características de la normativa vigente sobre circulación vehicular y peatonal, así como las percepciones y las actitudes de los usuarios de la vía pública respecto de su adecuación y cumplimiento (Geldstein y Bertoncello, 2006:16).

Los expertos en *accidentes de tránsito* afirman que 90% de los mismos son causados por factor humano, luego por errores técnicos y, por último, intervienen los factores del ambiente o infraestructura. Para CESVI Argentina la fallas humanas más comunes en *accidentes de tránsito* en el periodo 2004-2011 son la invasión de carril (40%) distracción (16%), velocidad inadecuada (10%), maniobra abrupta (10%), no respetar la señalización (8%), no respetar la prioridad de paso (7%), distancia de seguimiento inadecuada (5%), cansancio (3%), alcohol/drogas (1%).

Por último, sirvió como anclaje e inspiración las ideas desarrolladas por Mauss publicadas ya en 1936 (1979:337), quien se ha percatado de la importancia del estudio de las técnicas y movimientos corporales desde la antropología y la sociología. “Los hombres, sociedad por sociedad, hacen uso de su cuerpo en una forma tradicional”. Por ejemplo, Mauss sabe que el nadar como las demás cosas de este tipo, son específicas de determinadas sociedades. Sabe que los polinesios no nadan como los franceses, y que su generación no ha nadado como lo hace la generación actual. Mauss afirma que:

Se nos enseñaba a zambullirnos después de haber aprendido a nadar y cuando nos enseñaban a zambullirnos lo hacían haciéndonos cerrar los ojos, abriéndolos una vez en el agua. Hoy la técnica es diferente. El aprendizaje se inicia acostumbrando al niño a mantenerse en el agua con los ojos abiertos; así, antes de nadar, se entrena al niño a dominar los reflejos peligrosos pero instintivos de los ojos, familiarizándose sobre todo con el agua; al inhibir el miedo se crea una cierta seguridad, seleccionando los pasos y movimientos. Existe, pues, una técnica del zambullirse y una técnica de la educación del zambullirse elaborada en mi tiempo. Ustedes han podido ver que se trata de una enseñanza técnica,

que, como toda técnica, lleva en si un aprendizaje de la natación. Nuestra generación ha asistido, además a un cambio completo de la técnica, la natación a braza con la cabeza fuera del agua, se ha sustituido por los diferentes tipos de crawl. También se ha perdido la costumbre de tragar agua, expulsándola luego; los nadadores se consideraban en mi tiempo como una especie de barco a vapor. (...) Esta es, pues, una técnica corporal concreta, un arte gimnástico perfeccionado en nuestra época (Mauss, 1979: 338)

Mauss destaca los aspectos no son naturales y adquiridos de las técnicas corporales en una sociedad determinada, por medios como la trasmisión oral y la imitación.

La noción de educación podía superponerse a la idea de imitación, pues hay niños que tienen especiales facultades de imitación y aunque otros las tienen muy escasas, todos reciben la misma educación de tal manera que es fácil comprender los resultados. Lo que ocurre es que se da una imitación prestigiosa. El niño, el adulto imita los actos que han resultado certeros y que ha visto realizar con éxito por las personas en quien tiene confianza y que tienen una autoridad sobre él. El acto se impone desde fuera, desde arriba, aunque sea un acto exclusivamente biológico relativo al cuerpo. La persona adopta la serie de movimientos de que se compone el acto, ejecutado ante el o con él, por los demás (Mauss, 1979:340).

Otra dimensión señalada por Mauss es la división de las técnicas corporales según los sexos como por ejemplo “sobre la posición de los objetos en relación al cuerpo y (...) las consideraciones generales sobre las diferentes actitudes del cuerpo en movimiento en los dos sexos, respecto a objetos que están también en movimiento” (Mauss, 1979:344). Todos estos aspectos se tuvieron en cuenta a la hora de hacer trabajo de campo, de hecho se han plasmado en las descripciones. De la misma manera, la discusión en torno a cómo percibimos el ambiente, sobre las experiencias de oír y escuchar esbozada por Ingold (2002:245) también inspiró este trabajo a la hora de incluir los sonidos en el registro etnográfico. El autor rechaza la tesis que atribuye la dominación del pensamiento objetivo en el occidente a una obsesión por el ojo.

...Lo que decimos escuchar, al menos cuando hablamos sobre esos asuntos, es el golpe de una puerta, el silbido del viento, el zumbido o la explosión del motor del coche y el ruido de la locomotora. El estornudar, silbar, zumbar, entre otras,

son palabras que no describen cosas, sino acciones o movimientos que, debido a las vibraciones que causan, en realidad sentimos como ruidos de diferentes tipos (Ingold, 2002:245)⁸.

Magnitud de los incidentes viales

En los últimos quince años la ciudad de Posadas ha escenificado un proceso de expansión de la trama urbana a gran escala. Las transformaciones urbanas producidas por la finalización de las obras del emprendimiento hidroeléctrico Yacyretá produjeron el desplazamiento de poblaciones ubicadas sobre la zona norte (noreste y noroeste) hacia la zona sur (sureste y suroeste) creándose distintos barrios, así como también por el Estado a través del Instituto Provincial de Desarrollo Habitacional (IPRODHA). Por estas razones, así como la migración rural-urbana, la expansión socio-territorial urbana ha producido ciertos efectos. Cada vez un número mayor de personas debe circular por las mismas calles y avenidas para desarrollar sus actividades administrativas, económicas, educativas y culturales en el casco céntrico de la ciudad. De alguna manera el aumento del flujo vehicular y de personas en los espacios de movilidad urbana aumenta las probabilidades de colisiones y despistes.

Para elegir un lugar específico de trabajo de campo me pregunté dónde ocurrían, en qué horarios, qué chocaba contra qué. De esta manera ubiqué los puntos de colisiones y despistes en el mapa barrial de la ciudad de Posadas⁹. Así obtuve que: sobre un total de 439 hechos de tránsito en la ciudad de Posadas durante los primeros 5 meses del año 2015, el 36 % (158 hechos) correspondían a la zona sur y el 64 % (281 hechos) a la zona norte¹⁰.

⁸ Traducción propia.

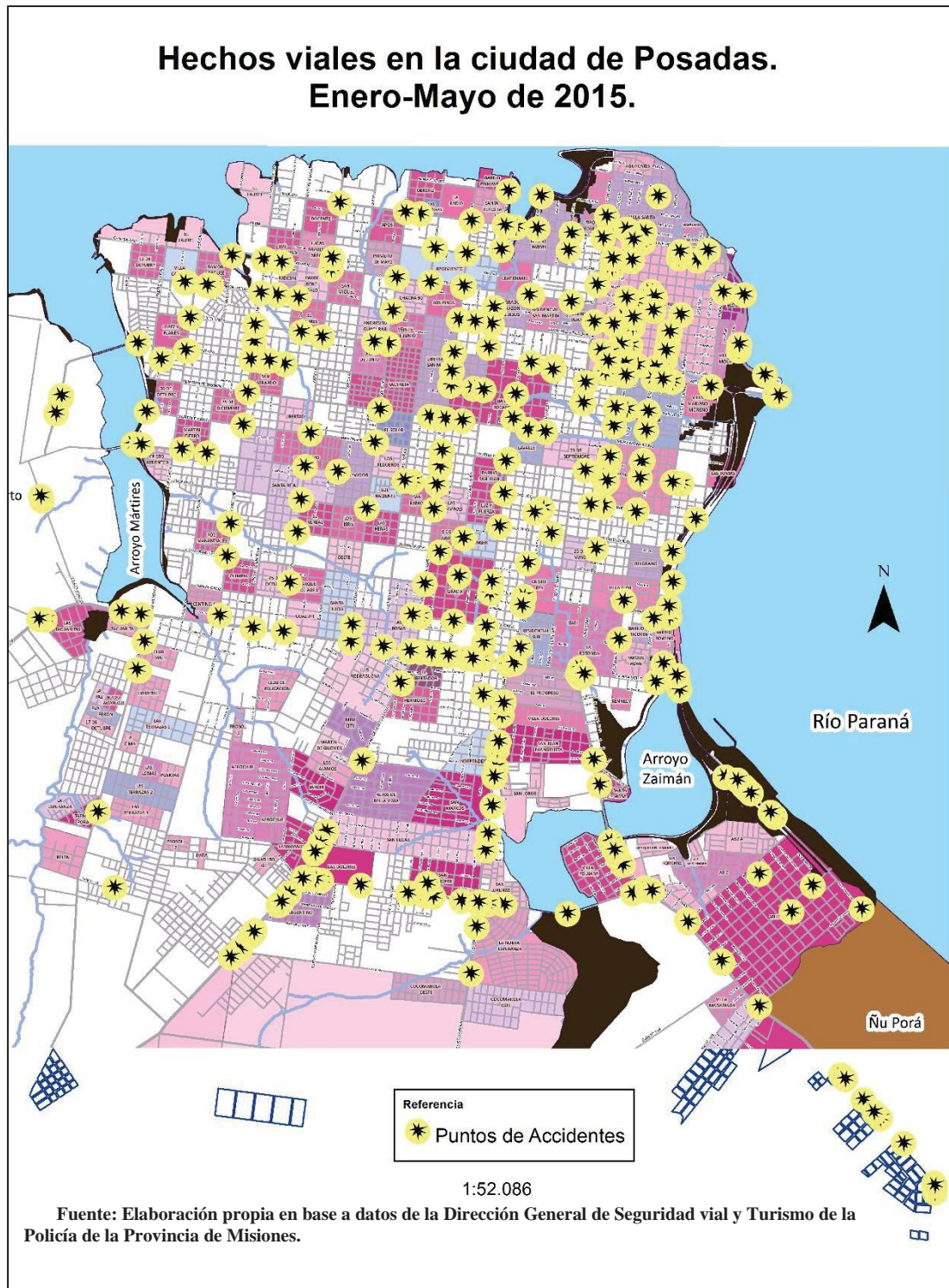
⁹ Trabajé con el mapa barrial de la ciudad de Posadas, porque era el único disponible para darle cuerpo y poder trabajar con ArcMap, el cual es el componente principal de la suite ArcGIS de programas de procesamiento geoespacial de Esri y se utiliza principalmente para ver, editar, crear y analizar datos geoespaciales. Es por eso que los polígonos de distintos colores indican los distintos barrios de la ciudad de Posadas.

¹⁰ La ciudad de Posadas se encuentra dividida jurisdiccionalmente según la Dirección General de Seguridad vial y Turismo de la Policía de la Provincia de Misiones en zona norte (unidad regional 1) y zona sur (unidad regional 10). La línea divisoria que delimita cada zona es la Av. Quaranta.

Los casos de la muestra corresponden al registro mensual de hechos viales (enero-mayo del 2015) de la Unidad Regional I perteneciente a la Policía de la Provincia de Misiones. La zona norte corresponde al casco céntrico y alrededores. Está compuesta por 8 comisarías: Primera, Segunda, Tercera, Cuarta, Sexta, Séptima, Décimo Segunda y Décimo Tercera. La Unidad Regional 10 tiene jurisdicción sobre la zona sur, suroeste y sureste de la ciudad de Posadas. La misma está compuesta también por 8 comisarías: Quinta, Octava, Novena, Décima, Décimo Primera, Décimo Cuarta, Décimo Quinta, Décimo Octava.

Observaciones: Al comienzo del estudio se trabajó con datos de la zona sur de la ciudad, debido a la dificultad para obtener la totalidad de la información estadística. Con lo cual algunas categorías de análisis

I Mapa de los hechos viales en la ciudad de Posadas

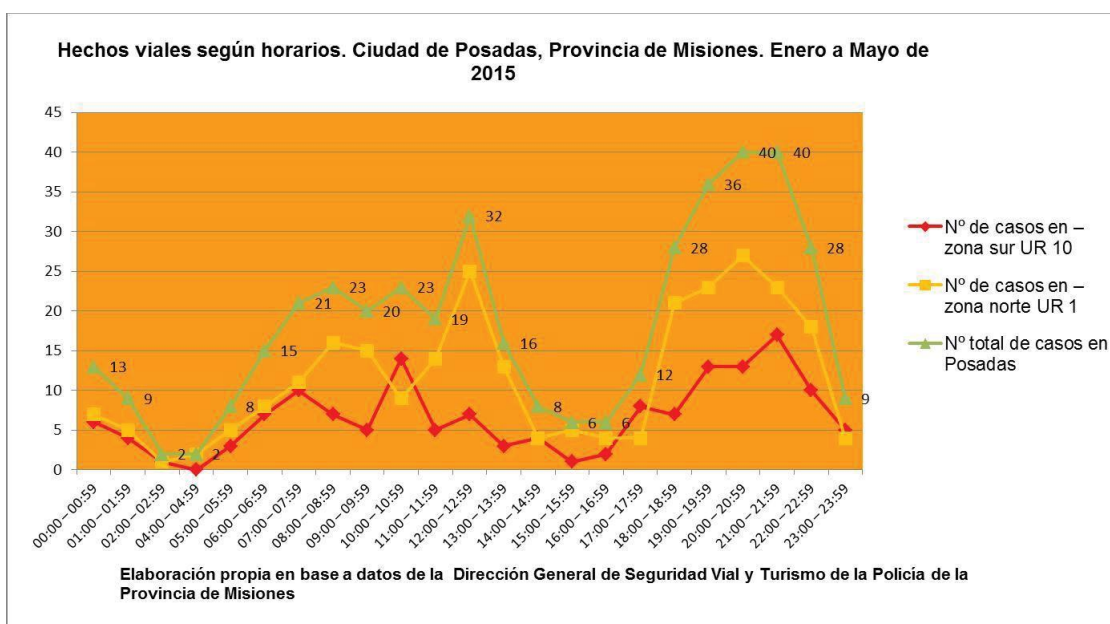


solamente se trabajaron en la zona sur (unidad regional 10). Luego no se continuó con el análisis porque no se consideró pertinente a los objetivos de la investigación.

A los hechos viales que fueron registrados por la Policía de Misiones hay que sumarle todos aquellos casos que se resuelven en la vida cotidiana de la gente, ya sea como arreglo o por diferentes motivos no llegan a ser denunciados. Por su parte la policía contabiliza aquellos hechos donde hay algún lesionado o llegado a exposición o denuncia.

En la zona sur los hechos viales se daban con más frecuencia sobre las arterias principales de ingreso y egreso de la ciudad: en la Avenida Costanera o “ruta costanera” para algunos usuarios, ocurren una gran cantidad de despistes de motos, de baja cilindra (110c.c. a 150c.c.); la Ruta Nacional 12, ambas conectan el área metropolitana del Gran Posadas¹¹. Las avenidas que unen la zona sur al centro: la Av. Cocomarola y la Av. Alicia Moreau de Justo (213) como también las avenidas transversales de la zona sur: Av. Cabo de Hornos y Av. Quaranta (ex Ruta Nacional 12). Es interesante observar que la máxima velocidad para una avenida es de 60 km/h. sin embargo la Av. Costanera en algunos tramos la máxima velocidad permitida es de 110 km/h. y a veces se circula a más de esa velocidad.

Sobre un total de 416 hechos de tránsito registrados durante los primeros 5 meses del año 2015¹², 169 se concentraron por la mañana entre las 6:00 hs. y las 13:00 hs. lo que representó el 40,63%. Por la tarde, a partir de las 17:00 hs. hasta las 23:00 hs. se produjeron la mayor cantidad de incidentes (187 hechos viales) lo que representa el 44,55%.



De alguna manera pude observar una correspondencia entre los hechos de tránsito y los datos de la Encuesta de Orígenes y Destinos (2010). La encuesta reveló que la distribución horaria de los viajes en el área metropolitana de Posadas muestra tres

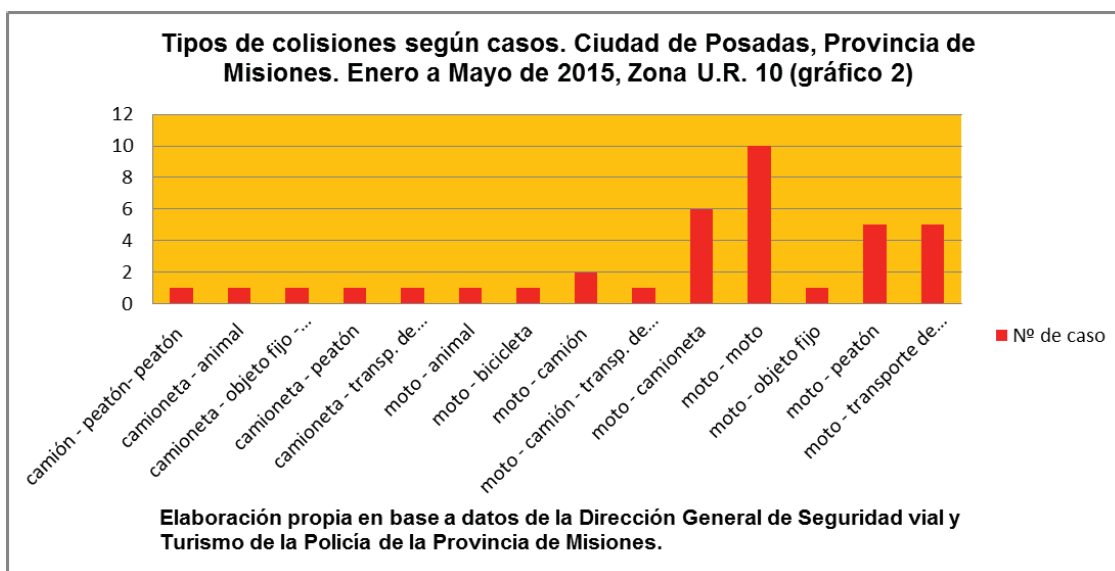
¹¹ El área metropolitana del Gran Posadas está conformada por una mancha urbana entre los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria.

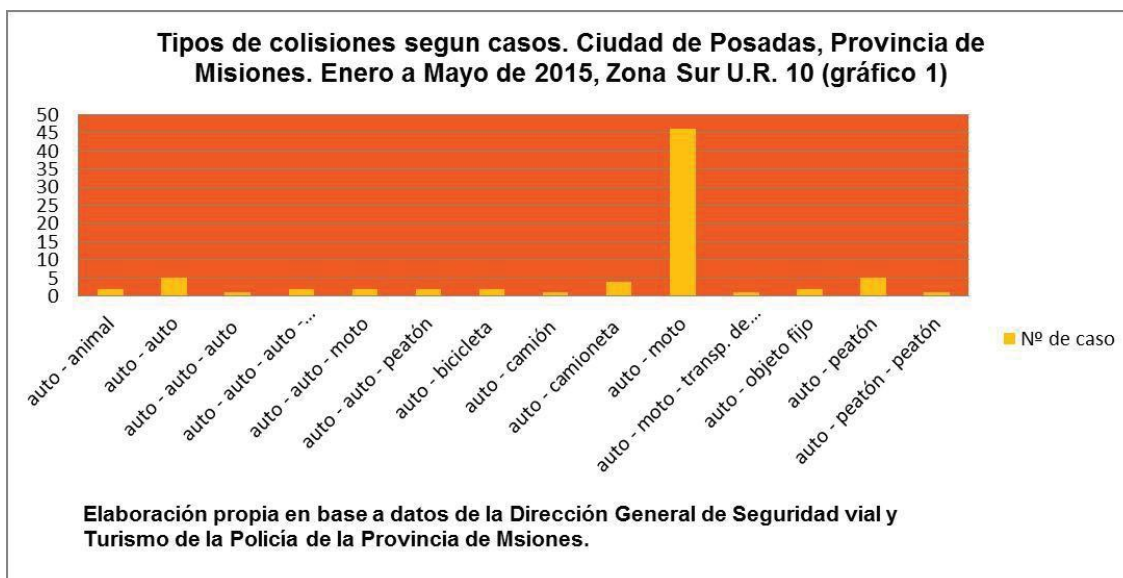
¹² A partir de junio de ese mismo año, la estadística policial incorpora la cilindrada de las motocicletas en el registro de los incidentes viales.

momentos en los que se concentran el 49% de los desplazamientos diarios: uno máximo a la mañana de 6:00 a 8:00 hs., cuando se producen 108.219 viajes (19,20%); el siguiente de 11:00 a 13:00 hs., período en el que se concretan 114.853 viajes (20,4%) y un pico más pequeño de 17:00 a 18:00 hs., con 50.476 viajes (9%).

Cuando analicé los horarios en que ocurren los hechos viales en la zona sur se registraron 152 casos. Se visualiza que aumentan a partir de las 6:00 hs. hasta las 9:00 hs. Se produce un descenso de casos y nuevamente entre las 10:00 hs. y las 11:00 hs. hay una mayor cantidad de acontecimientos. Posteriormente a partir de las 17:00 hs. comienza a darse la mayor cantidad de casos hasta las 23:00 hs., obteniéndose entre las 21:00 hs. y las 22:00 hs. el horario pico de hechos viales.

En la zona norte al analizar los horarios en que ocurren los incidentes viales (264 casos registrados). Se observa un comportamiento similar al de la zona sur a la mañana cuando los casos aumentan a partir de las 6:00 hs hasta la 9:00 hs., produciéndose una menor cantidad de casos entre las 10:00 hs. y las 11:00 hs. comparándolo con la zona sur. Entre las 12:00 hs. y las 13:00 los hechos viales suben abruptamente, al mediodía cuando hay un mayor flujo de vehículos por el centro, contrariamente a la zona sur y luego desciende hasta las 15:00 hs. Posteriormente al igual que en la zona sur, a partir de las 17:00 hs. aumentan los casos, produciéndose un pico entre las 20:00 hs. y las 21:00 hs.





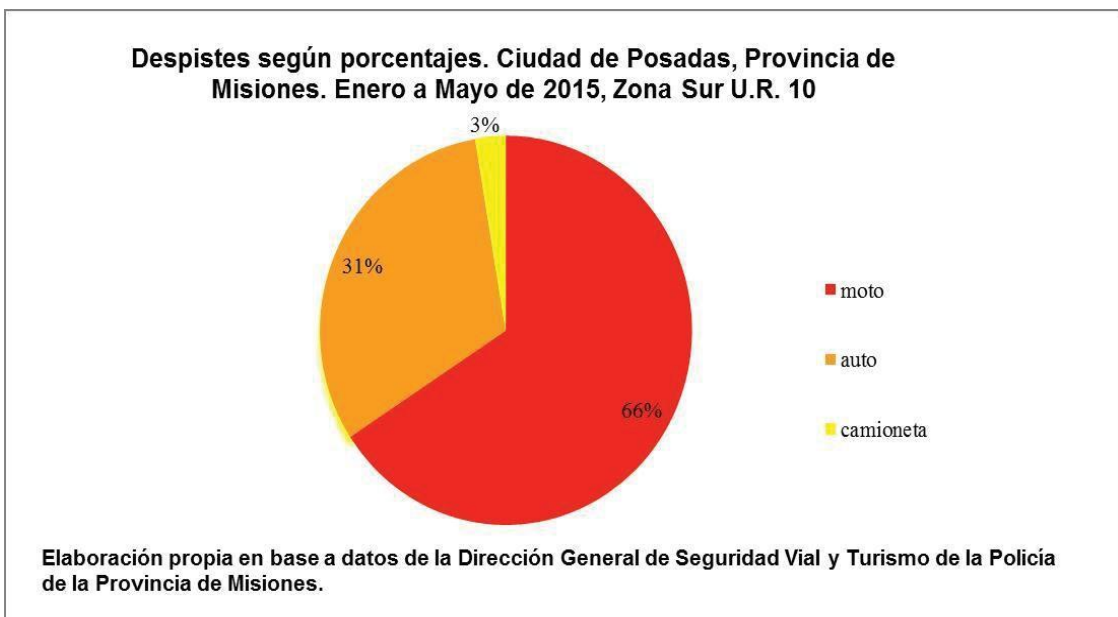
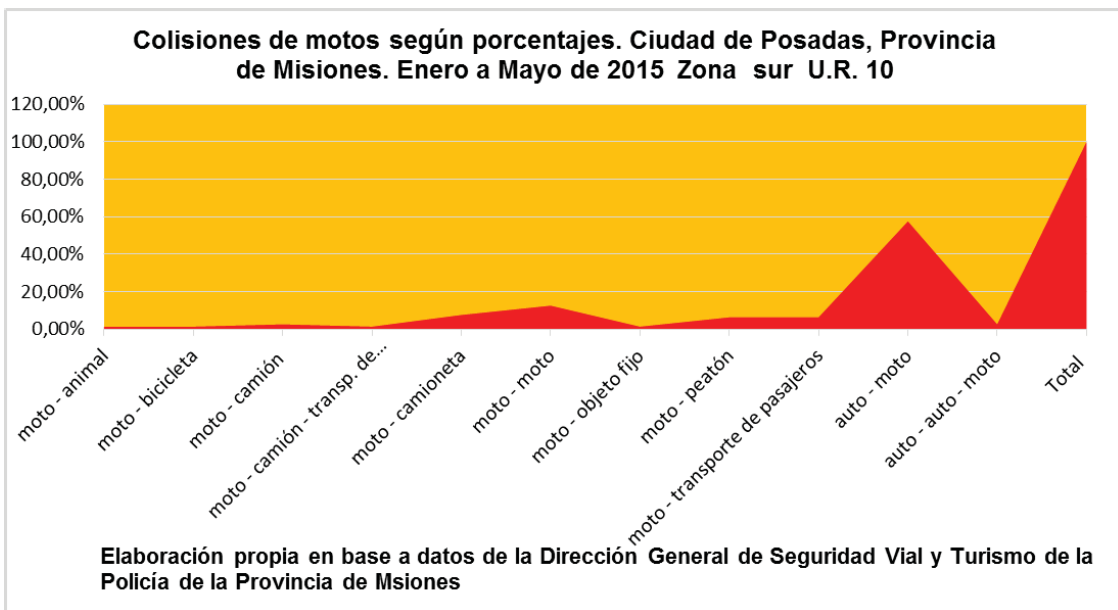
Al analizar qué choca con qué se obtuvo que sobre un total de 113 colisiones en la zona sur (U.R.10) el 40,71% corresponde a choques entre motos y autos (46 hechos viales), el 8,85% a choque de motos con motos (10 hechos viales), el 5,31% a moto con camioneta (6 hechos viales), el 4,42% a auto con auto (5 hechos viales) y el mismo porcentaje de 4,42% para las colisiones de auto con peatón, moto con peatón y moto con transporte de pasajeros. El resto de las otras colisiones oscilan entre el 0,88 % (1 hecho vial) y 3,54% (4 hechos viales).

Si analizamos a la población más vulnerable de participar en este tipo de eventos, podemos decir que son las motos. El 71% de las colisiones en la zona sur son protagonizadas por motocicletas (80 hechos viales). Y si sumamos los despistes de motos (25 eventos) se obtiene que el 84% de los hechos viales en la zona sur de Posadas intervienen motos.

Al incorporar la estadística del mes de junio del 2015 de la zona sur (U.R.10)¹³, se registra que sobre un total de 21 eventos viales donde intervienen motos, el 38,10% son de motos de 125 c.c. a 150 c.c., el 33,33% de motos de 110 c.c. a 125c.c. y el 23,81% de motos de 150 c.c a 250 c.c., el 4,76% de motos de menores a 110 c.c. y 0,00% para la motos mayores a 250 c.c. Es decir que la son motos de baja cilindradas las que participan de los hechos viales con más frecuencia, considerándose que hay motos de 1.800 c.c. como por ejemplo la Suzuki Boulevard. Estas motocicletas más baratas de baja cilindrada muchas veces pueden corresponder con trabajadores y sectores populares.

¹³ A partir de junio del 2015 la estadística policial incorpora la cilindrada de las motocicletas.

Al estudiar de qué tipo son los choques de las motos en la zona sur, se registra que el 58% son de auto con moto, el 13% de moto con moto, el 8% de moto con camioneta, 6% de moto con peatón, 6% de moto con transporte de pasajeros, el 3% donde intervienen dos autos y una moto, el 2% de moto con camión, el 1% de moto con bicicleta, al igual que moto con animal y el 1 % donde interviene la moto con camión y transporte de pasajeros. A pesar de que no se trabajó detalladamente los datos de la zona norte, 59% de los choques son de autos con motos, o sea que el comportamiento de incidentes viales entre motos y autos es similar al de la zona sur. Además se obtuvo que en el 99% de las colisiones intervienen autos y las motos en un 84% (244 colisiones registradas para Enero-mayo 2015).



Los despistes ocupan el 25% de los hechos viales en la zona sur de Posadas, frente al 75% que representan los choques. Al analizar los despistes se obtiene que el 66% intervienen motos, el 31% autos y el 3% a camionetas.

De algún modo, estas estadísticas nos dan un panorama de las características generales del campo sociocultural que estamos estudiando y aunque no nos cuentan historias ni escenifican rituales, nos indican dónde podemos encontrarlos (Turner, 1980). Es relevante mencionarlo porque mi proyecto de investigación inicial de CONICET se proponía abordar el comportamiento vial y los *accidentes de tránsito* de una manera más general teniendo un terreno tan amplio como la ciudad de Posadas con una multiplicidad de actores diversos. Sin embargo, las estadísticas guiaron mi atención hacia los motociclistas.

El capítulo 1 del presente trabajo aborda desde una perspectiva antropológica las distintas maneras en que conductores y peatones construyen los espacios de movilidad urbana, en un tramo de concentración de *accidentes de tránsito* en Avenida Alicia Moreau de Justo (ex ruta 213). En primer lugar se exponen los motivos que llevaron a investigar en ese lugar, la muerte dramática de un motociclista, con los posteriores reclamos y la movilización por parte de los lugareños. En segundo lugar se describen físicamente el entorno y las dinámicas que generan colisiones. Por último se analizan los comportamientos concretos observados con relación a las normas viales.

Mientras estaba haciendo trabajo de campo en el tramo llegué a un taller mecánico de motos a unos metros donde atropellaron a Fernando Vázquez¹⁴. Era un lugar de encuentro de jóvenes de entre 16 y 30 años aproximadamente, encantados por las motocicletas. El mecánico, un joven de 22 años, que vivía en el taller junto a su novia, reparaba las motocicletas de los lugareños y también preparaba las de sus amigos. Así me puse en contacto con un grupo de jóvenes que modificaban sus motocicletas, su estética, el motor, las limpiaban, hablaban todo el tiempo de ellas y hacían un uso bastante particular de la avenida, realizando acrobacias en la colectora, corriendo picadas, y en algunos casos hasta llegaban a ser protagonistas de algún *accidente de tránsito*.

El capítulo 2 pone el foco específicamente sobre los motociclistas para tratar de conocer más su relación con estos artefactos, es decir, estudiar la relación hombre-objeto

¹⁴ Fernando Vázquez es un motociclista joven que murió tras ser atropellado por un automovilista en la Av. Alicia Moreau de Justo, ex ruta 213.

técnico (motocicletas). Por un lado, ver cómo se humanizan estos artefactos. La cultura se ha constituido en un sistema de defensa contra las técnicas; esta defensa se presenta como una defensa del hombre, suponiendo que los objetos técnicos no contienen realidad humana. Por otro lado, ver cómo estos objetos técnicos fascinan, tienen magia, hechizan a la gente. De alguna manera hay un encantamiento de la tecnología que produce ciertos efectos, ejerce seducción. Los hombres viven cotidianamente hablando de sus motocicletas, las preparan, modifican su estética, y de algún modo esperan cierta respuesta del objeto. En términos de Gell (2016) el agente (motociclista) ejerce agencia sobre el paciente (motocicleta) pero a la vez esta se puede transformar en agente produciendo un efecto.

El capítulo tres aborda dos escenarios en el margen de la ciudad, donde se expresan la construcción de identidades masculinas en torno a la velocidad, a la ilegalidad, la alcoholización y la modificación de las motocicletas. Uno de los escenarios es el *circuito*, un recorrido de tierra que se encuentra al sur del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Posadas donde se generan enfrentamientos en la pista entre todos los motociclistas. Cuando llega la policía secuestra motocicletas, que en algunos casos son robadas y detienen a los jóvenes. A veces existen algunos *accidentes* en la pista y a los alrededores. El otro escenario son las picadas oficiales de motocicletas que se corren en el *Autódromo Rosamonte* de la ciudad de Posadas. Finalmente puede ponerse en relación el modo en que los incidentes viales están imbricados a estos escenarios en la construcción de masculinidades atravesadas por el consumo excesivo de bebidas alcohólicas y la circulación a altas velocidades.

De algún modo los incidentes viales se vinculan a procesos de una construcción de identidades masculinas específicas. Se trata de jóvenes motociclistas que circulan por los márgenes de la ciudad. Estos jóvenes habitan en barrios periféricos y tratan de no circular por la centralidad urbana para evitar los controles. Pero el modo de ejercer sus identidades masculinas influye fuertemente en la conformación de estos héroes culturales que salen a guerrear (correr) en los espacios de movilidad urbana para transformarse en protagonistas de incidentes viales.

Comencé el trabajo de campo en el año 2015 con la recolección, procesamiento y posterior análisis de los datos de la Dirección General de Seguridad vial y Turismo de la Policía de la Provincia de Misiones. De agosto a octubre del 2016 hice trabajo de campo intensivo en el tramo de la Av. Alicia Moreu de Justo yendo dos a tres veces por semana

y volviendo al gabinete a escribir los registros de campo. Fui a campo con la teoría expuesta brevemente en la introducción de esta tesis, para ir al terreno y ver qué pasaba con la intención de buscar nuevas categorías (nativas) y ponerlas en discusión con las teorías antropológicas. Otro dato a mencionar sobre mi reflexividad como investigador, es que desde el año 2014 formo parte de un grupo de moteros, *Gauchos del Asfalto* de la ciudad de Posadas, condición que también se pone en juego en la mirada sobre la relación entre hombres y objetos técnicos, es decir entre yo y mi moto.

Al día siguiente uno de los diarios digitales locales describía así la noticia:

Un joven de 24 años perdió la vida anoche al ser embestido por un automóvil en la ex ruta provincial 213, en Posadas. El siniestro fatal fue identificado como Fernando Vázquez, quien al momento del hecho iba hacia su puesto de trabajo. El hecho ocurrió después de las 21 hs., frente al predio del Club Centro de Cazadores, a la altura de la calle Saavedra¹⁶. De acuerdo a los primeros datos, el vehículo mayor impactó en la parte trasera a la moto y la habría arrastrado por media cuadra. Testigos ocasionales afirmaron que recién 200 metros después del lugar del choque, habría detenido su marcha el Ford Fiesta, conducido en ese momento por Julio W.L¹⁷ (23), quien circulaba de Sur a Norte. Una vez que se detuvo, los ocupantes del coche habrían intentado sacar del rodado una conservadora de bebidas alcohólicas, situación por la que fueron duramente recriminados por las personas que pasaban por el lugar. Una versión que investigan los uniformados afectados al caso indica que el Ford venía corriendo una picada cuando dio contra el motociclista. Para los compañeros de trabajo de Fernando, no hay dudas de que el chofer del auto estaba alcoholizado (Misionesonline, 21/08/2016).

El drama, la muerte trágica, este tipo de eventos hay que leerlos en términos de productos de procesos sociales más amplios. Turner (1974) veía frecuente el conflicto en los grupos de una docena o más o menos de parientes en la vida social de los Ndembu. Los estudiaba como “dramas sociales”, se manifestaban en episodios públicos de irrupción tensional. Cuando los intereses y actitudes de los grupos e individuos quedaban en obvia oposición, le parecía que los dramas sociales constituían unidades de los procesos sociales aislables y susceptibles de descripción minuciosa. No todo drama social alcanzaba una resolución clara, pero muchos de ellos lo hacían, los suficientes como para hacer posible determinar lo que llamó la “forma procesional” del drama (Turner 1974:10).

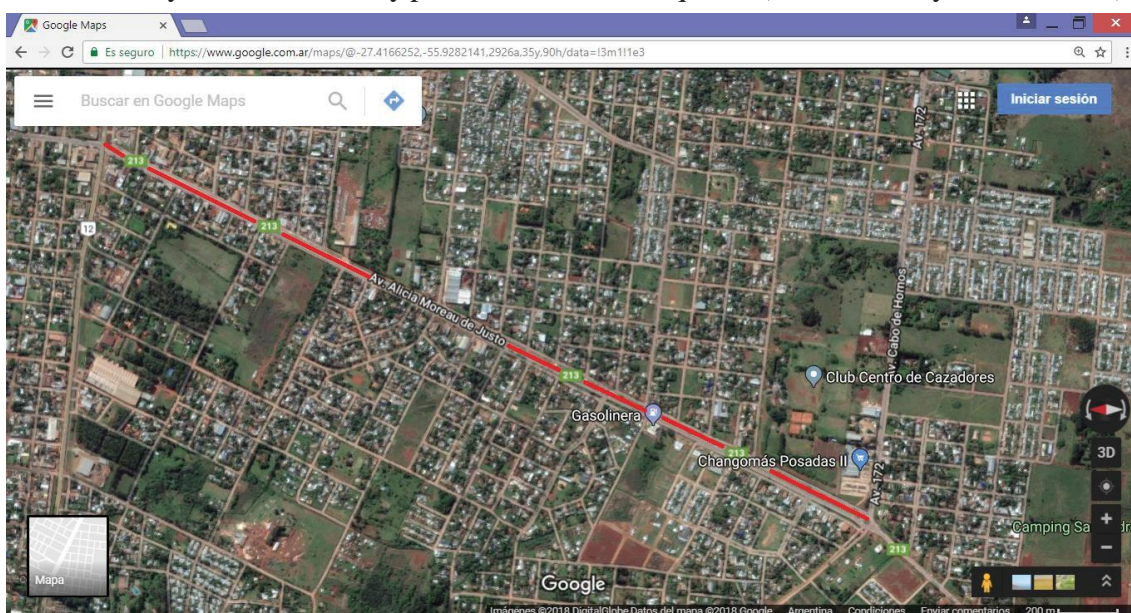
Turner asume entonces como modelo la metáfora del drama. Advierte, asimismo que, a diferencia de los funcionalistas -quienes habían tomado metáforas orgánicas, es decir, de la naturaleza para intentar explicar ciertos cambios en las sociedades-, él aplica la metáfora del drama como un producto dinámico de la cultura (Turner, 1974:9). Para

¹⁶ En realidad fue esperando a la altura de la calle Las Américas.

¹⁷ Julio Werner Lutz.

Turner el conflicto parece colocar aspectos fundamentales de la sociedad, normalmente cubiertos por los hábitos y las costumbres del intercambio cotidiano, en una prominencia estremecedora. La gente tiene que tomar partido en términos de imperativos morales y constricciones profundamente arraigadas, a menudo en contra de sus propias preferencias personales. La elección es subyugada por el deber (Turner 1974:12). Para el autor los “dramas sociales son unidades de procesos inarmónicos o a-armónicos que surgen en situaciones de conflicto” (Turner, 1974:14).

De algún modo este incidente dramático pone en evidencia el estado de la cuestión de la problemática estudiada en el que es difícil ponerse las máscaras. Captó mi atención indagar aquellos procesos de la vida social humana, que producen y son productos de estos dramas sociales. Vinculando cuando la gente se comporta de una manera excesiva. Cuando consume bebidas alcohólicas en exceso, circula a este tipo de velocidades, así también con otros procesos sociales de la vida humana como los duelos callejeros entre conductores y una relación muy particular con las máquinas (automóviles y motocicletas).



VIII Fotografía satelital del tramo completo estudiando. Fuente Google Maps¹⁸

Una semana posterior al drama social fui hacia la Av. Alicia Moreau de Justo entre la Av. Quaranta (ex ruta Nacional 12) y la Av. Cabo de hornos¹⁹. La tarde soleada y de mucho viento no era como todas las tardes, estaba planificada una manifestación por la justicia de Fernando Fabián Vázquez, de 24 años, quien fue atropellado el sábado anterior,

¹⁸ Recuperado en: <https://www.google.com.ar/maps/@-27.4166252,-55.9282141,2926a,35y,90h/data=!3m1!1e3>

¹⁹ Eran las 16:00 horas del 27 de agosto del 2016.

por otro joven de 23 años con un Ford Fiesta kinetic Titanium. Al ingresar al tramo de la Av. Alicia Moreau de Justo en su intersección con la Av. Quaranta en moto, pude observar a un joven de aproximadamente treinta años, en una moto de 110 c.c. en ojotas. Luego una pareja de aproximadamente 28 años en una moto 125 c.c. con un niño de aproximadamente 6 años entre ambos jóvenes. Los tres circulaban con cascos, incluso el más pequeño llevaba uno tamaño XS, adecuado a su cabeza.

Realicé una vez el tramo en moto y me sumé a la movilización. La marcha estaba constituida en primer lugar por los familiares, vecinos que pedían justicia por Fernando como familiares de otros casos de *accidentes de tránsito*, por ejemplo el de Slámovits²⁰ que en febrero del 2015 había matado con un Volkswagen Golf a dos mujeres, una de 20 y la otra de 27 años a metros de donde ocurrió esta colisión. Se estimó que iba a una velocidad de entre 120 y 140 km/h con 1,13 de alcohol en sangre. Las personas de las primeras filas de la marcha llevaban consigo pasacalles, carteles, fotos con nombre de las víctimas, con mensajes como: “Justicia por Fernando Vázquez”, “¡no! a la impunidad”, “basta de asesinos al volante”, “No obliguen al pueblo a hacer justicia”, “mañana puede ser tu hijo”.



IX Fotografías de la marcha en la Av. Alicia Moreau de Justo.

Fuente: propia

Fuente: diario digital El Territorio²¹ 28/08/2016

En segundo lugar, le seguían motociclistas hombres y mujeres en su mayoría de entre 18 a 30 años, con motos desde 110 c.c. a 250 c.c. La movilización formaba una masa humana de motociclistas que llegaba a ocupar aproximadamente dos cuadras en algunos momentos. También llevaban algunos carteles y fotos de la víctima en sus autos y camionetas. Los motociclistas usaban ropa cómoda y acorde a los 30° C de temperatura

²⁰ Diario digital Misiones online, recuperado de: <http://misionesonline.net/2015/02/09/Slámovits-tenia-113-de-alcohol-en-sangre-y-estiman-que-iba-a-una-velocidad-de-entre-120-y-140-kilometros-por-hora/>

²¹ Recuperado de: <http://www.eltterritorio.com.ar/nota4.aspx?c=4373877868012059>

del ambiente. Algunos llevaban el casco puesto, otros no. Algunos tenían sus motos originales, otros modificadas con la suspensión baja, sin retrovisores. Un motociclista de aproximadamente 18 años tenía su moto deteriorada con bastante desgaste en sus cubiertas y la cadena se encontraba floja. Me acerqué, yo iba con mi moto y le dije lo que observaba. Me miró y me dijo: “sí ya sé, la tengo que arreglar” y se reía. Hay que tener en cuenta que gracias a mi experiencia como motero²² sé que las cubiertas gastadas en los días lluviosos aumenta las posibilidades de una colisión, por aumentar la distancia de frenado, o porque el agua hace que la cubierta pierda la adherencia al asfalto. Asimismo, una cadena floja puede provocar que se trabe la rueda trasera de la moto o le pegue por el hombro al conductor. La risa en este contexto podría interpretarse como desinterés, es decir lo sé pero no me interesa. Si pensamos de modo contrario, está poniendo en riesgo su vida y no tendría por qué reírse.

A las 17:00 me senté en la esquina de Av. Alicia Moreau de Justo y Calle 158, frente a la entrada del Barrio Jardín. Hay que mencionar que la Av. Alicia Moreau de Justo está constituida por dos vías (ida y vuelta) de doble carril dividida por un bulevar. Además de cada lado se encuentra una calle colectora. En ese momento, no había tantos vehículos con relación a otros horarios, quizás tenía que ver con que era sábado a la tarde, un día en que las actividades educativas y laborales cesan un poco. Y además se vivía un clima de “silencio” por lo que había sucedido. La marcha se encontraba en ese momento por Av. Quaranta cuando me encontré con una profesora de la carrera de comunicación social de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales (UNaM), que vivía sobre la Av. Alicia Moreau de Justo. Comenzamos a charlar sobre los *accidentes de tránsito* y me comentó: “esta zona es una entrada a la ciudad, hay tránsito pesado y antes era un área rural, era una ruta esto” (27/08/2016). Automáticamente se me vino a la cabeza las experiencias que viví cuando tenía 13 años. Era en 1997 cuando mi padre me llevaba a las *picadas* de autos en el Autódromo Rosamonte de la ciudad de Posadas por la Ruta Provincial 213 que era el trayecto obligatorio que se encontraba asfaltado en ese momento. La ruta era bastante angosta, llena de baches²³ donde algunos *picadores* o el público en general volvían acelerando, corriendo picadas en algunos casos. En ese momento no estaban

²² Un motero es un aficionado al mundo de las motos, le encanta viajar en moto, compartir esa pasión con sus pares, además sabe que puede tener un incidente vial y se cuida, usa una vestimenta acorde a la situación, y a la motocicleta que va a utilizar.

²³ No había solo baches, al circular se escuchaba los distintos sonidos que emitían los neumáticos en contacto con el asfaltado irregular. Recuerdo una zona donde el asfaltado se ponía bastante poroso y el sonido cambiaba como si se transitara por un empedrado.

todos los semáforos que existen hoy, salvo el que estaba en la intersección de esta arteria con una Ruta Nacional 12, hoy transformada avenida Quaranta. Este cambio en la nomenclatura de las rutas en avenidas implica en términos prácticos la circulación a 60 km/h. como velocidad máxima y no de 110 km/h. para motocicletas, automóviles y camionetas²⁴.

Ritmo del tránsito y formas de construcción del espacio vial

El *ritmo* (del griego ῥυθμός: movimiento regulado por tiempos, medida, regularidad)²⁵ en el tránsito tiene que ver con la regularidad de objetos técnicos en movimientos sobre los espacios viales. Los espacios viales son socialmente construidos siguiendo la tradición de la geografía crítica de Henri Lefebvre y desde la antropología social a Edward Hall²⁶, donde la transformación de cualquier espacio en un lugar o sea una habitación humana de la práctica humana es un ejercicio activo y práctico y a la vez tiene una historia. Y eso modela y es modelado por la cultura generando “habitus” (Bourdieu, 1980b: 88-89)²⁷, “aquellas disposiciones a actuar, percibir, valorar, sentir y pensar de una cierta manera más que de otra, disposiciones que han sido interiorizadas por el individuo en el curso de su historia.” (Gutiérrez, 1997: 65)

La expansión urbana ha densificado la cantidad de vehículos que circulan hacia el centro o la periferia de la ciudad. Un hombre de aproximadamente 63 años, que vive sobre la Av. Alicia Moreau de Justo, a unos cincuenta metros donde el motociclista fue atropellado por el Julio Werner Lutz afirma:

²⁴ Véase Ley Nacional de Tránsito 24.449, artículo 51.

²⁵ Pabón de Urbina J.M. (1995) Diccionario Manual Griego – Español (Decimoséptima edición). España, Vox.

²⁶ De acuerdo a datos biográficos sobre el autor, difundidos por internet, Hall fue el primero en identificar el concepto de proxémica, o espacios interpersonales. En su libro, *The Hidden Dimension*, describe las dimensiones subjetivas que rodean a alguien y las distancias físicas que uno trata de mantener con otras personas de acuerdo a reglas culturales muy sutiles. En *The Silent Language* (1959), Hall desarrolló el término de “policronía”, para describir la habilidad de atender múltiples eventos simultáneamente, en contraposición a los individuos y culturas “monicronos” que tienden a manejar eventos secuencialmente. En *Beyond Culture* (1976), Hall desarrolló su modelo contextual para explicar cómo afecta el contexto, la administración del tiempo y el espacio en la comunicación intercultural, es decir, la comunicación entre culturas. El Modelo contextual de Edward T. Hall pretende explicar cómo nuestra cultura actúa de filtro para seleccionar a que debemos o no debemos prestar atención.

²⁷ El *Habitus* se define: “...como sistema de disposiciones durables y transferibles, estructuras estructuradas predispuestas a funcionar como estructuras estructurantes, es decir como principios generadores y organizadores de prácticas y de representaciones que pueden estar objetivamente adaptadas a su fin sin suponer la búsqueda consciente de fines ni el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos, objetivamente regladas y regulares sin ser en nada el producto de la obediencia a reglas y , siendo todo esto, colectivamente orquestadas sin ser el producto de la acción organizadora de un director de orquesta” (Bourdieu, 1980:86).

El tránsito ha aumentado mucho. Antes no se veían tantos autos. Yo por ejemplo la otra vez estaba en el centro y tenía que buscar a mis hijas en el Campus (UNaM). Vine por Francisco de Haro y todo bien, pero después en la zona que va desde la Rotonda de Uruguay hasta el Campus fue terrible. Un auto a lado del otro. Después de eso me quedó todo el hombro duro (27/08/2016)²⁸.

Un encargado de la delegación municipal de la zona comentaba sobre el ritmo del tránsito en los horarios diurnos:

Comienza a las siete de la mañana cuando la gente se va a llevar a los chicos al colegio. Porque un 30 por ciento de la gente lleva a sus hijos a los colegio del centro, por más que hagan escuelas por acá. Después al medio día cuando la gente vuelve de su trabajo y a la noche a partir de las 7 de la tarde (...) Y los semáforos están en determinado horario, no todo el tiempo. Desde las 7 de la mañana hasta las 11 o 12 de la noche (12/09/2016).

A las 19:45 p.m. cuando ya se ponía oscuro pude notar que la gente en sus vehículos circulaba a una velocidad mayor con respecto a cuando era de día, a unos 70 km/h promedio²⁹ (15/09/2016). Otro día, a primeras horas de la media noche de un sábado me instalé sobre la calle colectora de la Av. Alicia Moreau de Justo y la calle Saavedra. Me puse a observar el tránsito. Pensé que no encontraría nada nuevo. Sin embargo, en general, la gente en sus vehículos circulaba más lento, entre 40 y 50 km/h., contrariamente a como lo hacían de tarde cuando vuelven de sus actividades al centro. Al estar intermitente los semáforos los automovilistas pasaban lentamente, en forma precavida observando todo. El flujo de tránsito era bastante pausado en comparación a cuando se arman hileras de vehículos transitando (24/09/2016)³⁰.

También había excepciones a este tipo de comportamiento de circular conforme a la norma establecida. Un motociclista con una moto sin patente, con un escape ruidoso circulaba a unos 70 u 80 km/h. en sentido sur-norte. También pasó otro motociclista pero sin luces con el escape con silenciador deportivo. La mayoría de los motociclistas llevaban cascos, pero había algunos que no lo llevaban. En cuanto a los automóviles pasó un conductor con un Fiat Palio a unos 90 km/h. en sentido sur norte (00:30 hs.) y luego a

²⁸ El hombre por sus gestos se manifestaba muy cansado. A lo mejor tenía que ver con que eran las 8 y media de la noche aproximadamente. De todos modos el hombro duro es una manifestación corporal de la tensión que genera el tránsito para esta persona.

²⁹ La velocidad máxima permitida para las avenidas es de 60 km/h. (artículo 51, Ley de Tránsito N° 24.449)

³⁰ Inicio del registro de campo: 00:00 a.m. finalización: 01:00 a.m.

los 20 minutos pasó nuevamente en sentido contrario. También pasó un automovilista con un Volkswagen Gol de color negro, con vidrios polarizados y escapes ruidoso (deportivo) también a alta velocidad (24/09/2016).

Un vendedor de hamburguesas³¹ que estaba con su carrito sobre la colectora frente el ingreso a la empresa de transporte de cargas FJW con un semáforo. Mientras estaba sentado en un pequeño muro que sostenía el alambrado de la casa de una esquina, me narró su experiencia sobre el tránsito y sobre las carreras prohibidas, en particular las motocicletas de baja cilindrada de 110 c.c. a 200 c.c.:

Después de las 11 de la noche, cuando los semáforos dejan de funcionar esto es una autopista y no te metas porque te pasan por arriba (...) Y sí, cuando no hay semáforos esto es una pista de carreras. Y los días que hay picadas en el autódromo, las motos hacen picadas hasta seis juntas (22/09/2016).

En cuanto a las formas de construcción de este espacio vial y las coreografías típicas me comentó:

Es un desastre, vienen en contramano por colectora y se meten a la avenida. Algunos siguen en contramano. Como cuando da el rojo para los que vienen del centro siempre pasan en rojo, por lo menos dos o tres autos, hasta cinco pasan en rojo. Vos mirás y vas a ver. Los que salen de esta calle que les da el semáforo verde, tiene que tocar bocina para que los que vienen por la avenida les dejen pasar, porque siguen pasando... (22/09/2016).

Sería interesante para futuras investigaciones saber si estos mismos conductores realizan las mismas maniobras en otras zonas de la ciudad con la misma recurrencia como en el casco céntrico donde la autoridad se encuentra diariamente controlando en la calle. Mientras conversábamos e iba anotado, miraba el tránsito. Pude ver 7 motos sin luces, todas de baja cilindrada, entre 110 c.c. y 150 c.c. 3 vehículos y 3 bicicletas también sin luces. Me llamó la atención un motociclista con una moto de baja cilindrada pero con un motor de 2 tiempos haciendo zigzag entre los autos a gran velocidad³². El motociclista

³¹ Pedro de 61 años, trabaja en ese lugar hace 12 años, es decir cuando la Av. Alicia Moreau de Justo era la Ruta Provincial 213.

³² Existen motores a combustión de gasolina de dos y cuatro tiempo. La mayoría de las motos que se utilizan cotidianamente son de cuatro tiempos en cambio las de dos tiempos tienen la fama de ser más consumidoras de combustible, y tienen un mayor desgaste. Los motores de 2 tiempos suenan de una manera particular y hacen que las motos sean bastantes nerviosas, es decir al acelerarlas salgan muy rápido. En Europa es

iba sobre la línea blanca punteada e imaginaria (porque no se encontraba pintada) entre el carril izquierdo y el derecho adelantando a los autos que circulaban, llegando a acostar a la motocicleta de manera similar a las maniobras de los pilotos del MotoGP³³. De alguna manera esta coreografía de los motociclistas podemos compararla con la de los futbolistas y bailarines de tango argentinos. La coreografía era similar a la gambeta típica de los futbolistas argentinos descritas por Archetti (2016) donde Maradona era el ícono de estas masculinidades nacionales que se exportan al mundo. Pero esta vez el motociclista gambeteaba los automóviles que se anteponían. “Durante este siglo, una sociedad moderna periférica ha estado exportando al resto de mundo cuerpos en acción: jugadores de fútbol, de polo y en el caso del tango, músicos y bailarines tanto mujeres como hombres” (Archetti, 2016:25). Borocotó- periodista de la Revista *El Gráfico* observó que “las milonguitas –mujeres que amaban bailar el tango- percibieron luego que los pasos del hombre en el tango se asemejaban a las gambetas de los mejores jugadores de la época” (El Gráfico no. 467, 1928:8, citado por Archetti, 2016:180). Existe una connotación bastante masculina en esto de gambetear entre los automóviles y meter la motocicleta en los huecos que podemos relacionarla con las coreografías del fútbol y el tango argentino.

Luego, siguiendo con la descripción una vez que daba el rojo, el promedio de autos que pasaban el semáforo en rojo que estaba enfrente mío, en sentido norte-sur y con una pequeña pendiente ascendente era de entre 4 a 5. Para los motociclistas pareciera ser que no existía el semáforo en rojo. Algunos frenaban un poco y pasaban, otros directamente pasaban a la misma velocidad que venía. Un Peugeot 504 de la década de 1980 frenó un poco antes del semáforo en rojo y después pasó despacito. Luego prendió la baliza y avanzaba lentamente con la baliza prendida³⁴. El hombre comentaba: “muchos pasan en rojo porque tiene miedo de que les choquen de atrás”. Sin embargo, también pude ver a un automovilista que circulaba sin vehículos alrededor, es decir solo, y pasó en rojo (22/09/2016).

Los ciclistas tampoco eran una excepción a respetar la luz roja del semáforo, que en cualquier parte del mundo significa detener el vehículo. Es interesante mencionar

probable que desaparezca la producción este tipo de motores debido a su alta contaminación ambiental y consumo tanto de gasolina como aceite.

³³ Campeonato del Mundo de Motociclismo.

³⁴ La baliza es una señal que significa precaución, cuidado. Sin embargo como conductor que soy no pude interpretar bien la señal de ese conductor.

dos escenas. Por un lado dos vehículos esperaban el semáforo verde en la colectora. Un Dodge Polara de la década de 1970 principio del 1980 conducido por un joven de aproximadamente 26 años y un Ford Escort de la década de 1990 con vidrios polarizados, lo cual no podía ver a su conductor. Momentos antes de que el semáforo cambie a luz verde, dos ciclistas pasaron en rojo, uno circulaba por la mano derecha de la colectora y el otro por la mano izquierda de la misma. Cuando el semáforo cambió a verde los dos vehículos tuvieron que circular lentamente porque los ciclistas no le daban paso (22/09/2016).

Un sábado a la media noche, me instalé dentro de mi auto Ford Fiesta Kinetic Titanium³⁵ nuevamente sobre la colectora en la Av. Alicia Moreau de Justo en intersección con la calle Saavedra para observar el tránsito. El cual no era muy denso, era similar al viernes en el mismo horario. Me esperaba que hubiera más tránsito, porque esta avenida es un lugar de paso para la gente que asiste a las *picadas* que se corren en el autódromo. Luego me enteré que se suspendieron por mal tiempo para el domingo por la tarde (25/09/2016).

Esa noche pude mirar dos motociclistas jóvenes con motos Honda 125 c.c. con escape ruidoso (deportivo). Sus cascos eran más grandes a los que usualmente utiliza la gente en el barrio³⁶, que son más pequeños. Pasaron corriendo a una velocidad de 95 km/h. en sentido sur-norte. Luego aminoraron la velocidad al llegar a la estación de servicio IPF, o sea casi Av. Pueyrredón. También pude ver un conductor con un Fiat Uno de la década de 1990 circulando por colectora en sentido norte-sur, sin luces delanteras, ni traseras, con los vidrios polarizados. El hombre circulaba por colectora, frenó un poco en el semáforo que estaba con la luz intermitente. Sacó un poco la cabeza para ver si no venía nadie por la avenida, y se incorporó lentamente. Por último vi una camioneta Toyota Hilux de la policía de la Provincia de Misiones transitando en sentido sur-norte con la luz de la baliza encendida a unos 30 km/h. aproximadamente (25/09/2016). En dos meses de observaciones intensivas, solamente de esta manera vi a las autoridades controlar o gestionar el tránsito.

Ese mismo día domingo a las 20:45, en la misma esquina vi algunos autos preparados que venían de las *picadas* del autódromo, como por ejemplo el conductor de un Ford

³⁵ Modelo 2012.

³⁶ Cascos de fabricación Argentina marca Halcon.

Falcon Sprint color naranja que hacía un ruido similar al de un auto de Turismo Carretera. También pasaban algunos *dragster*³⁷ enganchados sobre tráileres. Todos circulaban a una velocidad de 60 km/h. aproximadamente. Aunque el tránsito estaba bastante cargado, los vehículos circulaban en hileras ordenadamente con cierta armonía (25/09/2016). Con esto quiero decir que no todo el público que asiste a las picadas tanto de autos como de motos, u otros eventos en el autódromo Rosamonte como el *Time Attack*³⁸ o el *Legal Street Meeting*³⁹ necesariamente sale a la calle y corren picadas.

Sin embargo, el caso de Julio Werner Lutz⁴⁰ sí es un contraejemplo y se puede visualizar como un incidente dramático vinculado a otros procesos sociales. El joven que atropelló y mató al motociclista, según una vecina que lo conoce había estado en el Encuentro/Expo multimarcas, *Legal Street Meeting* en el Autódromo Rosamonte bebiendo toda la tarde antes de que sucediera el incidente. Un trabajador de un colegio secundario donde el joven asistía, me comentó que no solo consumía mucho alcohol si no también se drogaba y tenía problemas cuando iba a esta institución, muchas veces fue expulsado. Según otro joven que lo conocía también, corría en el Time Attack como se puede observar en la foto de la izquierda girando en el autódromo⁴¹. La foto de la derecha corresponde al mismo auto después del incidente vial⁴². (Ver en pág. 36)

Otro día por la mañana temprano⁴³ me instale en la otra esquina de Saavedra y la Av. Alicia Moreau de Justo. El día estaba parcialmente nublado. Pude ver constantemente adultos mayores caminando, tanto por las veredas de la Av. Alicia Moreau de Justo como

³⁷ Un *dragster* es un automóvil sin techo, preparado especialmente para correr picadas *picadas*.

³⁸ El *Time Attack*: “es un deporte automotor, en donde los aficionados se disputan el título de tener la vuelta más rápida en el circuito [...] Busca que vengas a pasar un día genial al autódromo y seas un piloto, en donde vas a poder divertirte con tu auto o moto y acelerar, ponerte el casco, abrocharte el cinto, y poder salir a fondo... dejando de lado los límites de velocidad, pozos, y tránsito y junto a todas las medidas de seguridad.” Recuperado en: <http://timeattackargentina.weebly.com/iquestqueacute-es-time-attack.html>

³⁹ El *Legal Street Meeting* reúne a personas fascinadas a los automóviles y motocicletas que modifican la estética de sus vehículos, el motor, le ponen equipos de sonido con más potencia. El primer evento se llevó a cabo en el Autódromo Rosamonte de la ciudad de Posadas. Merecería toda una etnografía para describir este nuevo fenómeno urbano. La página oficial en Facebook invita a los aficionados a esta actividad donde afirma que es un “Encuentro con autos de 1/4 de milla, Track Cars, Show Cars, Audio Cars, Motos, Concursos, Sorteos, Stands de Ventas, Cantina, un evento para todo público. Vení con tu auto o moto. Nosotros tenemos un lugar para vos!” Recuperado en: <https://www.facebook.com/LegalStreetMeeting/?fref=ts>.

⁴⁰ Quien manejaba su Ford Fiesta Kinetic Titanium.

⁴¹ Disponible en el sitio web del Time Attack:

<https://www.facebook.com/timeattackarg/photos/a.847010285401109.1073741837.284314498337360/847010698734401/?type=3&theater>

⁴² Disponible en: <http://misionesonline.net/2016/08/21/habria-estado-corriendo-una-picada-el-que-choco-y-mato-al-motociclista-en-la-ex-ruta-213/>

⁴³ Inicio del registro de campo: 06:00 a.m. Finalización: 8:45 a.m. Fecha: 05/10/2016

por la calle colector. También en las paradas de transportes de pasajeros, se encontraban alumnos de distintos colegios céntricos de la ciudad de Posadas como el Instituto Adventista mariano Moreno y el Roque González.



X Fotografía



XI Fotografía



XII Fotografías de la esquina de la Av. Alicia Moreau de Justo y Saavedra. Fuente: propia

Entre las 6:50 y las 7:05 a.m. el ritmo del tránsito aumentó considerablemente⁴⁴. Se escuchaba la aceleración brusca de los motores al salir desde los semáforos. La mayoría

⁴⁴ En Posadas Misiones los horarios de ingreso a la administración pública son generalmente cerca de las 7:00 de las mañana como el de los colegios mientras que los comercios abren a las 8:00 a.m. normalmente.

de los motociclistas pasaba entre medio de las dos hileras que forman los automóviles al esperar la luz verde del semáforo. Y se agrupaban momentáneamente por delante hasta que le habilitara el semáforo donde salían más rápido que la mayoría de los autos. Algunos motociclistas transitaban por el medio de la columna metálica de automóviles, en el medio de ambos carriles. Por el horario se podría inferir que los motociclistas eran personas que se dirigían a sus trabajos. Un motociclista por ejemplo llevaba puesto el típico uniforme para trabajar en una carnicería: guardapolvo, pantalón y botas blancas. En general todos usaban cascos y sus motos eran de modelos nuevos, con retrovisores y escapes originales. ¡No! como se percibía en otros horarios cuando observaba motos modificadas en su estética y en su motorización⁴⁵.

Pude percibir un estilo de conducción más bien deportiva. Aproximadamente a las 6:40 a.m. un motociclista en una Honda CBR 900 c.c. RR⁴⁶ con escape deportivo venía circulando por la Av. Alicia Moreau de Justo. Frenó, paso a los autos que estaban esperando en el semáforo por el lado del bulevar. Luego casi se detuvo debajo del semáforo, miró y pasó en rojo. Luego aceleró suavemente. Hay que tener en cuenta que la aceleración “suave” de esta unidad indivisa hombre-objeto técnico⁴⁷, con 900 c.c. de cilindrada y cuatro cilindros en línea, se asemeja en movimiento a la velocidad desarrollo de una aceleración brusca y al límite de una moto de 110 c.c. o 125c.c. con solamente un cilindro. El jinete de esta motocicleta no llevaba un casco integral con la cara cubierta sino uno clásico⁴⁸.

En otro momento nuevamente, otro motociclista realizó el mismo estilo de etnoconducción deportivo y agresivo. Primero escuché la desaceleración y rebajes de cambio de la moto. Luego comencé a verlo cuando estaba en el semáforo esperando la luz verde. Cuando el conductor, más o menos calculó que el semáforo se estaba por poner en verde. Comenzó a acelerar y desacelerar el motor en punto muerto. Se puso el rojo y el jinete, un joven con cabello rubio y sin casco salió acelerando. Cuando puso la segunda marcha comenzó a hacer weely. La rueda delantera se levantó casi hasta a la altura donde se logra el equilibrio para que la moto se mantenga en esa posición, pero luego volvió a caer a su posición normal. Siguió acelerando al máximo de la prestación de esa máquina. La moto

⁴⁵ Profundizaremos sobre esta cuestión en el siguiente capítulo.

⁴⁶ La moto era del año 1998 aproximadamente.

⁴⁷ Se abordará más específicamente esta relación en el siguiente capítulo.

⁴⁸ El nivel de protección del casco clásico es muy pequeño, actualmente se usan estos sobre todo por motivos estéticos o, sencillamente, para evitar las multas. No protegen la cara ni la nuca, solamente la parte más alta de la cabeza, es de decir el hueso frontal y el parietal.

era una 110 c.c., roja, estilo Scooter con un escape “deportivo”. Hay que considerar que para que una moto de estas haga weely en segunda marcha es necesario que el motor esté muy bien preparado por un lado, por el otro es posible que el conductor haya jugado con el embrague hasta que el motor aumentara las revoluciones para realizar dicha maniobra. No pude percibir en ese momento, todo fue muy rápido. Pero era muy probable que la moto estuviera preparada.

Otro motociclista pero en el semáforo de la Saavedra en sentido norte-sur con una 110 c.c. negra del mismo estilo a la anterior. Antes de dar verde el semáforo, comenzó a acelerar la moto. Cuando salió lo hizo acelerando bruscamente al límite de lo que la máquina le permitía, pero con una posición agazapada. Con el casco muy cerca del manubrio. De algún modo su postura corporal era similar a la de los motociclistas que andan en motos pisteras⁴⁹ en la cual el pecho del conductor va muy cerca al tanque de combustible. Esta posición brinda una mejor aerodinámica para cortar el aire rápidamente y lograr una mayor velocidad en menor tiempo.

Luego estaban los motociclistas, hombres de 30 a 50 años que llevan a niños sin casco. Pude ver a uno que lo llevaba hasta la parada. Otro iba con una mujer que tenía casco, pero niño que iba en el medio no lo llevaba, como se puede apreciar en la siguiente fotografía.



XIII Fotografía de un motociclista que lleva a un niño sin casco. Fuente: propia

Otros casos observados donde se superaba la cantidad de personas (2) permitida por la Ley de Tránsito 24.449 fue un joven de aproximadamente 23 años, rubio sin casco, que

⁴⁹Las motos pisteras son motocicletas generalmente con un motor de alta cilindrada y muchos caballos de fuerza o de potencia (HP). Estas motocicletas tienen un carenado, es decir, un revestimiento exterior de fibra de vidrio, fibra de carbono o plástico que la cubre para lograr una mejor aerodinámica. Estas motos desarrollan velocidades que superan los 200 kilómetros por hora hasta los 350 km./h. inclusive.

llevaba a dos chicas con el casco puesto. Circulaban en sentido norte-sur. También una “familia” circulaba en sentido sur-norte: el hombre manejaba, detrás iba una mujer con un niño de 2 años en sus brazos. Y detrás de la mujer iba un niño de 8 años aproximadamente agarrado de la cintura de la mujer. De algún modo podríamos decir que se observaron dos tipos de conductores transgresores: el que tiene un modo de conducción agresivo, o deportivo, el cual transgrede en las velocidades de circulación y otro tipo de transgresor que no tiene en cuenta los elementos de seguridad vial, como ser el casco, llevar a más personas de las permitidas, o no mantener la motocicleta en condiciones de circulación. Estos tipos de comportamientos no son puros y pueden darse situaciones intermedias, como el joven que salía fuerte del semáforo pero sin casco.

En la misma esquina de la Avenida Alicia Moreau de Justo y calle Saavedra⁵⁰ había una rotisería. Subí por la escalera hasta donde estaban las mesas en la vereda que se encontraba al metro y medio sobre el nivel de la calle colectora. Había dos mujeres de aproximadamente 33 años. Le dije que era de la Facultad de Humanidades y que estaba haciendo un estudio sobre el tránsito. La dueña de la rotisería me contestó:

Ah, (silencio) acá vas a ver todos los días autos que pasan en rojo. Fijate ese semáforo un ratito y vas a ver como cuando da el rojo, los autos pasan en rojo. Todo el tiempo es así. Mirá ahí tenés un loquito de esos, como ese todo los días tenés.

En ese momento vimos salir a un joven de aproximadamente 20 años de la calle Saavedra en una moto de 110 c.c. con el cuadro de la moto pintada de blanco, con escape sin silenciador y sin casco. Se dirigía por la calle colectora hacia el sur. Al ratito una camioneta blanca salía desde la calle Saavedra en contramano por la colectora en sentido norte-sur. Luego me siguió contando su experiencia sobre el tránsito, el modo en que la gente construye el espacio vial:

Yo en el semáforo no le *primereo*⁵¹ a los autos en el semáforo. Pongo el auto en primera y salgo despacio. Pero los autos salen rápido y si no salís a tiempo te tocan bocina. Para mí el corte de las callecitas las sacaría, para eso están la

⁵⁰ Inicio del registro de campo: 06:00 p.m. Finalización: 9:45 p.m. Fecha: 08/10/2016.

⁵¹ *Primereo* no es un término que se encuentre en el Diccionario de la Real Academia Española, pero en este contexto interpreto que en realidad lo que me quiere decir, es que ella no participa en los duelos callejeros para ver quien sale primero, de alguna manera ella tiene una identidad femenina en oposición a una identidad masculina. La veremos en el capítulo 3.

colectoras. Después otra cosa, el que va por colectoras (en sentido norte-sur) y cruza en rojo le toca bocina al que sale por Saavedra (calle que corta a la Av.). Y eso que los que salen por esa calle tienen el semáforo. Pero cuando les da el verde salen despacito porque saben que siempre pasan en rojo, inclusive en la misma avenida para ir al centro. Después cuando pones el guiño así de grande (me hace un gesto con sus dos manos) para doblar te tocan bocina. El semáforo que más cruzan en rojo es el de la Saavedra (en sentido norte-sur), porque vienen en onda verde pero no les da para cruzar (silencio). (...) Después un hombre con una camioneta salió de esta calle (Saavedra) y pasó por arriba de la vereda y se fue en contramano por la avenida, porque viste que está cerrada la calle Las Américas de salida a la avenida (en ese momento la estaban empedrando).

Este comportamiento vial de los automovilistas y motociclistas, bastante transgresor por pasar en rojo y andar en contramano cotidianamente. Da cuenta de cómo se van construyendo socialmente los espacios viales o los espacios de movilidad urbana en relación a la normativa vial existente. Luego volví al taller mecánico de motos⁵², como el mecánico estaba ocupado, me fui a sacar algunas fotos en la intersección de la Av. Alicia Moreau de Justo (sentido sur- norte) y la calle Las Américas, donde ocurrió el “incidente dramático” del Ford Fiesta y el motociclista (Fernando) muerto.



XIV Fotografía de la esquina Av. Alicia Moreau de Justo y la calle Las Américas. Fuente propia. (Al fondo se encuentra el taller mecánico, se observa que está clausurado el acceso a la calle, hora 20:55 p.m.)

⁵² El taller mecánico de motos lo desarrollaré en un capítulo siguiente.

El patrón de circulación era que tanto los conductores de automóviles como de motociclistas esperaban al verde del semáforo. Luego el verde comenzaba a titilar unas 5 veces, prendía el amarillo y luego el rojo. Ambos tipos de vehículos, tanto autos como motos pasaban en rojo, a unos 60 km/h. inclusive cuando levanté la cámara fotográfica para ver qué hacían los conductores. Igualmente pasaban con el semáforo en rojo. Habré estado unos 15 minutos sobre el bulevar mirando el tránsito y el comportamiento se repetía constantemente.

El mecánico de motos⁵³, un joven de aproximadamente 23 años me narró su experiencia en uno de los semáforos del tramo:

La otra vez a la noche yo estaba esperando con mi moto y mi novia en el semáforo después de la empresa de transporte FJW y pasa un compinche en moto a toda. Y me dice salí rápido que viene uno a toda raja. Puse primera y salí volando. Después en el semáforo de la Av. Quaranta casi me bajé a pegarle al vaguito, tenía un golcito de los cuadraditos. Si yo no salía rápido me chocaba (me mostró una cara de indignación).

Desde mi experiencia como conductor de moto y automóvil en este tramo me dice que tenés que estar atento mirando los retrovisores cuando esperas la luz verde del semáforo, porque vienen muy fuerte y da la sensación que te pueden chocar. Quizás tenga que ver con la historia de la zona vista como ruta, o también para recorrer el máximo de distancia en el menor tiempo. El problema de hacer este tipo de preguntas a los conductores es que nadie lo quiere reconocer. Hay una teoría extrínseca de la culpa, siempre el otro tiene la culpa, nadie reconoce la transgresión (Paiva, 2010). Lo concreto que se puede observar es esta dinámica. Que a veces es difícil respetar el semáforo en rojo por miedo a ser colisionado por detrás. La luz del semáforo prende y siguen pasando los autos. Podría decirse que puede ser por seguridad ante un posible robo, pero en el periodo de campo nunca escuche un caso de este tipo de atracos. Lo ideal en otros tramos como este, es que disminuyan los accesos a la avenida, quitando semáforos y habilitando el uso de la colectora. Posibilitando la fluidez de tránsito sin interrupciones.

⁵³ Roberto el mecánico de motos tiene su taller en la esquina de Av. Alicia Moreau de Justo y la calle Las Américas frente al semáforo donde Julio Werner Lutz en un Ford Fiesta kinetic Titanium atropelló a Fernando Vázquez mientras esperaba en el semáforo en su Yamaha IBR 125c.c. provocándole la muerte.

Mientras tomábamos mate con el mecánico me seguía hablando del tránsito y ponía el acento en el comportamiento de las autoridades de control alejados de la normativa vial, quienes deberían dar el ejemplo en la manera de construir el espacio vial:

Viste que acá está cerrada la calle. Bueno, la otra vez los policías en la Falcon pasan todo por la vereda (se refiere a la motocicleta Honda Falcon 400 c.c.) También en esos Renault Megane, la otra vez pasaron porque había muchos autos. Prendieron la sirena e iban por la vereda. Después las ambulancias prenden las sirenas cuando vienen del barrio San Isidro. Los autos se corren, y cuando pasan el semáforo apagan las sirenas.

Por último, en relación a las coreografías llevadas a cabo por los motociclistas, pude observar dos patrones. Por un lado estaban quienes salen primero del semáforo y se distanciaban del pelotón de automóviles. Por otro lado, estaban quienes van entre medio del pelotón (15/09/2016). En cada carril, los motociclistas que circulaban despacio iban por el carril derecho, tirados a la derecha. Generalmente eran motos de 110 c.c. A mi modo de ver estos motociclistas se exponían a un choque producto de que cualquier automovilista que se salga de la línea de circulación. Porque resulta típico que los automovilistas intentan sobrepasar sobre el mismo carril y al momento del sobre paso la distancia que los separa es mínima de unos 20 o 30 centímetros. Hay que tener en cuenta que desde los cursos que se hacen desde la Municipalidad de Posadas para sacar el carnet. Se les enseña a los conductores que la moto es un vehículo más y por lo tanto deben ir por el medio del carril y no a un costado a la derecha, de algún modo ejerciendo su derecho de ser un vehículo más en el tránsito. El automovilista cree que porque tiene un vehículo de mayor tamaño, el motociclista con moto de cilindrada pequeña no tiene derecho, sin embargo cuando andan en una moto grande, por lo general lo respetan.

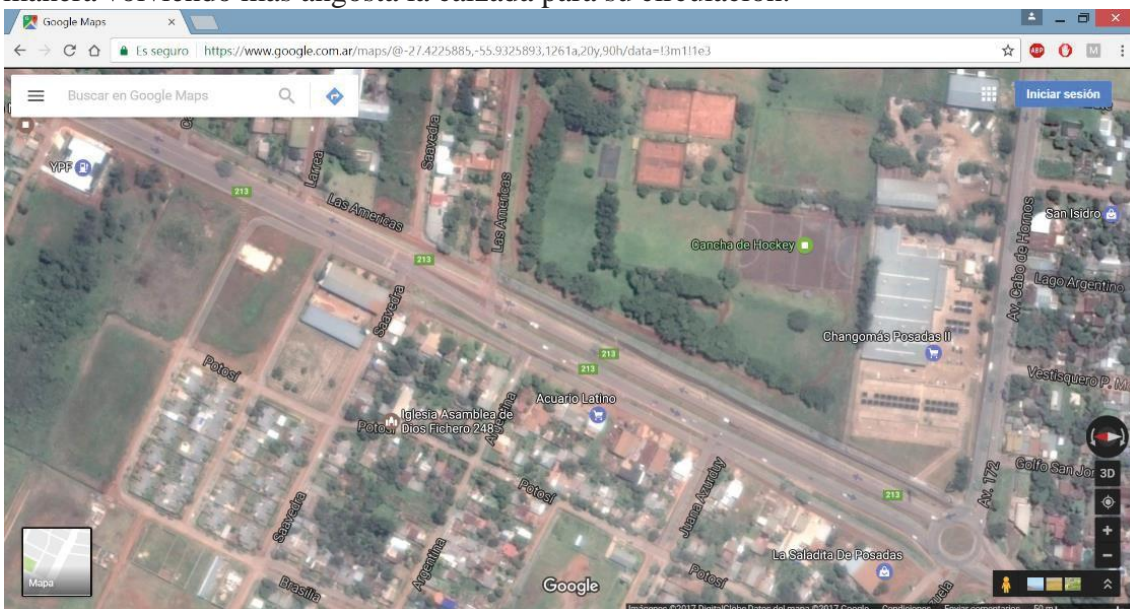
Las motos que circulaban a más velocidad iban por el carril izquierdo, tirados a la izquierda o bien por el medio con la capacidad de sobre paso entre medio de los vehículos (27/08/2016). Un enfermero que transita todos los días por la Av. Alicia Moreau de justo comentó: “Luego que le mataron al chico ese de la estación de servicio, los de las motitos es como que tomaron más poder. Ahora se juntan y van todos juntos por el carril izquierdo. Y te frenan todo el tránsito”.

Por último, cualquier conductor debería saber que si aminora la velocidad excesivamente a unos 30 km/h. debería ir por el carril derecho, “tirado hacia la derecha”

para no obstaculizar el tránsito. Como he observado algunas veces. Así mismo este concepto de “tirarse a la derecha” propio del sentido común, sugiere que hay un flujo del tránsito con un ritmo. Y el que quiere salirse de ese flujo debe “tirarse”, sino probablemente tendrá consecuencias, como una colisión y posterior despiste, o despiste solamente si pensamos en una motocicleta. Si fuera un automóvil probablemente tendría una colisión.

Descripción física del tramo y dinámicas que generan colisiones y despistes

La avenida Alicia Moreau de Justo actualmente tiene 4 carriles, dos de ida y dos de vuelta. Divididos por un bulevar que a lo largo del trayecto va cambiando su espesor sin señalización alguna. Se suma a este espacio vial las colectoras de ida y de vuelta, también divididas por bulevares de distintas medidas de espesor. A lo largo del tramo las colectoras en algunos espacios están terradas, pero en la mayor parte fueron empedradas y posteriormente se le tiró el asfalto arriba. Esto hace que la superficie sea bastante rugosa, con agujeritos, llenas de imperfecciones. Los cordones cunetas se encuentran prácticamente del mismo color que el asfalto, lo que dificulta mantenerse en carril en horarios nocturnos. Se suma además la tierra colorada que cae de los canteros de los bulevares que llega a acumularse sobre el asfalto hasta medio metro de espesor, de alguna manera volviendo más angosta la calzada para su circulación.



XV Fotografía satelital de la mitad del tramo entre la Av. Cabo de Hornos (rotonda) y la Av. Pueyrredón (Estación de servicio IPF). Fuente: Google Maps⁵⁴.

⁵⁴ Recuperado en: <https://www.google.com.ar/maps/@-27.4225885,-55.9325893,1261a,20y,90h/data=!3m1!1e3>

Si un observador mira detenidamente las últimas tres cuadras de la Av. Alicia Moreau de Justo casi Av. Cabo de Hornos del carril en sentido norte-sur⁵⁵ desde la calle Saavedra, la calzada sufre una pendiente y un pequeño desvío hacia la derecha. Un conductor que circule a la velocidad permitida de 60 km/h para las avenidas, probablemente no tenga problemas. Pero en cambio, un conductor que circule a más de 100 km/h, con otras variables como oscuridad, consumo excesivo de alcohol, podría tener un incidente vial.

Un caso que se encuadraría dentro de este escenario fue la colisión y despiste que protagonizó Gonzalo Slámovitz en un Volkswagen Golf GTI⁵⁶ en febrero del 2015, el cual al momento del choque conducía con exceso de velocidad, de alcohol en sangre, y probablemente venía de alguna fiesta o del boliche al amanecer del domingo. Un conocido de Slámovitz me contaba que “hacía poco había terminado de armar su motor, le había cambiado los pistones, y tenía motor nuevo”. Su auto siempre se lo veía detrás de las casillas de control de Migraciones del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz⁵⁷, siempre limpio y lustrado, rojo con llantas blancas OZ⁵⁸. Los siguientes párrafos sintetizan el evento dramático.

Dos mujeres fueron literalmente partidas al medio por un conductor que perdió el control de su vehículo, un auto preparado para correr picadas, en el amanecer de este domingo. La tragedia ocurrió a las 6 de (la mañana) en la ex Ruta 213 casi, calle Paraguay, cerca de la avenida Cabo de Hornos, de Posadas. Según el relato de testigos, las chicas estaban a punto de abordar un taxi cuando fueron sorprendidas por el Volkswagen Golf color rojo, conducido por Gonzalo Slámovitz, de 32 años. Las víctimas fatales fueron identificadas como Yanina Claribel Galarza de 20 años y Gladys Mabel González, de 30 años. En esa ocasión un vehículo Volkswagen Golf, guiado por Gonzalo S. (32), circulaba por la ex 213 en sentido Norte-Sur, cuando en un momento dado y por causas que se tratan de establecer y a metros de trasponer la calle Paraguay, embistió

⁵⁵ Ver la primera foto del acápite.

⁵⁶ El Volkswagen Golf GTI es la versión deportiva y más cara de esta línea de automóviles. Incorpora un turbocompresor haciéndolo aumentar su potencia considerablemente

⁵⁷ Este puente internacional une las ciudades fronterizas de Posadas-Argentina y Encarnación-Paraguay.

⁵⁸ OZ es una marca de llantas de aleación italiana fundada en 1971. La empresa produce estos artículos para las carreras de Fórmula 1, para el Campeonato Mundial de Rally y para el Campeonato Alemán de Turismos entre otras competencias automovilísticas.

la parte lateral de un taxi Fiat, al mando de Hugo B. (42)” (Misionesonline,07/02/2015).

“El test lo practicó una bioquímica de la fuerza de seguridad provincial el mismo día del accidente. Trascendió que el examen determinó que tenía 1,13 de alcohol en sangre al momento del estudio. La normativa vigente establece que el máximo es de 0,5. Slámovits es inspector de la Dirección de Migraciones y trabaja en el puente internacional San Roque González de Santa Cruz. En su cuenta de Instagram suele publicar fotos de las bebidas que toma y del VW Golf rojo con el que atropelló a las dos jóvenes que vivían en el barrio San Isidro. Y estiman que iba a una velocidad de entre 120 y 140 kilómetros por hora” (Misionesonline, 02/09/2015).

Si uno se pone a pensar como pudo haber sido el choque. Probablemente circulaba a alta velocidad, agarra la pendiente, “choca a la izquierda contra el bulevar que se ensancha” comentaba un vecino del lugar. Luego trata de acomodar el vehículo a su carril, pero el auto se va contra la vereda de enfrente. Sube y atropella a las dos mujeres que se estaban por subir al taxi.



XVI Fotografía de las huellas que dejó Volkswagen Golf de Gonzalo Slámovits (izquierda) XVII Fotografía de automóvil destrozado de Gonzalo Slámovits (derecha). Fuente: Diario Digital *Misionesonline*⁵⁹.

Otro vecino que vive en cercanías a la avenida Alicia Moreau de justo y la calle Saavedra le pregunté si por acá fue el *accidente* de Slámovits y me dijo: “Sí, el problema de acá es como que se abre la avenida. Y si venís muy fuerte podes tener problemas. La otra vez vino uno en un Fiat uno, pegó contra el cordón y después volcó ahí arriba del bulevar” (27/08/2016). Podríamos decir que este tramo, por ser “recto” genera “exceso de confianza en la vía” (Puig, 2005). Pero un vehículo que circula a altas velocidades y

⁵⁹ Recuperado en: <http://misionesonline.net/2015/02/07/posadas-dos-mujeres-murieron-atropelladas-por-un-vehiculo-fuera-de-control-a-la-madrugada/>

se encuentra con una pendiente brusca, pierde adherencia al asfalto y consecuentemente maniobrabilidad. En términos de Gell (2016 [1998]), el agente (conductor) ejerce su agencia sobre el objeto técnico (vehículo) al manejarlo. Pero dada esta situación de exceso de velocidad, y pendiente el agente se transforma en paciente del objeto técnico.

Otra dimensión interesante para analizar es el diseño de la avenida Alicia Moreau de Justo con las calles laterales que ingresan y egresan a los distintos barrios con el uso que hacen los distintos conductores. Por ejemplo un motociclista que quiere ir hacia el centro (en sentido sur-norte) sale de la calle (Juana Uzurduy), y como no puede salir directamente a la avenida porque se encuentra el bulevar que divide la colectora de la avenida. Entonces en vez de irse por colectora en el sentido correspondiente (norte-sur) hasta la rotonda donde se encuentra la avenida Cabo de Horno y desde allí incorporarse a la avenida de circulación más rápida. El motociclista sale en contra mano por colectora hasta Saavedra y se incorpora a la avenida, disminuyendo la distancia recorrida, gastando menos combustible y tiempo. Pero poniendo en riesgo a los demás conductores ante una posible colisión. Otro caso similar es comentado por la dueña la rotisería que observa cotidianamente el comportamiento de los automovilistas y motociclistas: "...También hay vehículos que vienen por la Alicia Moreau de Justo (en sentido norte sur) hasta el semáforo de la calle Saavedra, ahí doblan hacia la izquierda y vienen en contramano por la avenida hasta la calle Las Américas, e ingresan a esta calle (Saavedra)" (08/10/2016).

Esta manera de construir los espacios de movilidad es típico. Como conductor uno puede tener la intención de adecuarse a las normas viales, haciendo un recorrido más largo inclusive. Pero cuando uno observa cotidianamente a un automovilista que hipotéticamente mira que no venga nadie por la avenida e ingresa contramano por dicha arteria tan significativa. Hace sentir a otros conductores que respetan las normas como un gil. Y el que transgrede las normas es el ganador, propio de la viveza criolla argentina. Sumado a eso las mismas transgresiones que las autoridades realizan en el campo. Si lo comparamos con otros países de Europa, o Estados Unidos donde hace décadas anteriores ya estaban luchando contra el problema de los *accidentes de tránsito* la sanción por parte de la autoridad de control es mucho más dura y contundente. Como se pudo observar a través del comportamiento cotidiano en la ciudad de Posadas todavía existe una mayor elasticidad con respecto al cumplimiento de las normas viales. De esta manera vemos cómo se conjugan los problemas de la infraestructura vial, es decir las características físicas del tramo con los comportamientos concretos de automovilistas y motociclistas en

el lugar. Un taxista quien transita este tramo cotidianamente. Le pregunté: ¿qué me pueden decir del tránsito? mientras este esperaba clientes en el estacionamiento del supermercado Changomas, me dijo:

¡Un desastre! En cualquier lugar del mundo los colectivos van por la colectoras, solamente acá van por la avenida juntando gente y obstaculizando el tránsito. Pero el que tiene gran parte de la culpa es una empresa constructora “EMSIM”. Ellos se dedicaban a la construcción de vivienda y edificios. Pero nunca a la construcción de avenidas. Ellos construyeron el hospital nuevo. La empresa es de un tal Tito Molina que lo conozco bien. Ya trabajaba para el gobierno en la época de Humanada (ex gobernador de la Provincia de Misiones). Además hay calles que para salir a la avenida tenes que salir en contramano.

Este hombre destaca la construcción de este tramo por profesionales no especializados para este tipo de obras. Si lo comparamos con el Acceso sur de la ciudad de Posadas. Que fue construido por la Entidad Binacional Yacyretá. Donde el asfalto está bien liso, se encuentra bien señalizado, los cordones cunetas están pintados, constantemente cortan el paso de los bulevares, también hubieron hechos viales en el periodo analizado 2015. Inclusive hechos dramáticos seguidos de muerte⁶⁰. Con esto quiero señalar que es difícil trazar la fuerza del variable espacio físico como productora de *accidentes de tránsito*. Si no hay que pensarla cómo es el uso que la gente hace del espacio físico, y a la vez como lo interpreta, es decir cómo se va construyendo el espacio vial.

En cuanto a la circulación de los transportes de pasajeros, la gente sugiere que tendrían que ir por la colectoras porque obstaculizan el tránsito de los automovilistas y motociclistas, es decir van parando y obstaculizando a los que vienen por el carril derecho. Cuando en realidad siguiendo las recomendaciones de Vasconcellos (2015), especialista en temas de movilidad y transporte, afirma que *hay que priorizar el transporte público sobre el privado*. Es decir el colectivo tendría que ir por el carril izquierdo como en las grandes metrópolis de Latinoamérica, como es el caso de Medellín, innovadora y ciudad modelo con su sistema de transporte público. El espacio utilizado por el transporte de pasajeros es mucho menor para llevar la misma cantidad de personas

⁶⁰ Ver muerte de Teresa Warenycia. *Manejaba borracha un lujoso auto: chocó, mató y huyó del hospital* (27/11/2015) Recuperado en: http://www.clarin.com/sociedad/borracha-lujoso-choco-reconocida-artista_0_BkGVpkYvXe.html

que si se transportara en automóvil. De algún modo, se evidencia un comportamiento egoísta frente a otro que vele por la comunidad, o sea cooperativo (Dreys: 2009).

Al circular en automóvil por la Av. Alicia Moreau de Justo en sentido norte-sur pasando el ingreso al barrio Los Álamos pude ver dos baches en el asfalto, uno en el carril derecho, por donde debería circular las ruedas derechas de los vehículos. El otro bache se encontraba a unos 15 metros hacia adelante, en el lado derecho de la línea blanca punteada que divide cada carril, la cual no se encontraba pintada (05/10/2016). La Av. Alicia Moreau de Justo se encuentra con muchos desniveles en la calzada, con baches, que al no tener un mantenimiento adecuado por parte del Estado muchas veces intervienen en la producción de *accidentes de tránsito*⁶¹.

La esquina de Av. Alicia Moreau de Justo y Av. Pueyrredón frente a la estación de servicio IPF resulta problemática también. Cuando caminé hacia un taller de autos que estaba cercano a la IPF, un hombre rubio⁶², de aproximadamente 40 años, quien se encontraba recostado sobre una Gilera 110 c.c. que estaba estacionada sobre la vereda, le dije que era de la universidad y que estaba haciendo un estudio sobre el tránsito y los “accidentes de tránsito”. El hombre, me narró su experiencia sobre el tramo en la zona de la IPF:

Y acá todos los días hay un accidente, porque vienen en bajada a toda velocidad (se refiere a la avenida Alicia Moreau de Justo en sentido norte-sur casi Av. Pueyrredón). Cuando da el rojo, no quieren frenar. Entonces siempre pasa alguno en rojo. Así, cuando da el rojo en este semáforo, habilita el verde del carril contrario. Y por ahí alguno dobla para entrar a la IPF y se pegan. El otro día el colectivo de la línea 11 le choco a un Ford Escort que frenó... (15/09/2016).

Entre lo legal y lo ilegal: transgresiones a las normas viales observadas

Hay ley porque la gente lo quiere hacer
Lo que nos gusta casi siempre está prohibido, es ilegal o engorda

Dr. Leopoldo José Bartolomé⁶³

⁶¹ Sobre los baches y desniveles se abordará en el próximo capítulo viendo cómo afecta en la circulación de los motociclistas.

⁶² Era el mecánico del taller.

⁶³ Leopoldo José Bartolomé fue investigador, profesor emérito y fundador de la carrera de Antropología Social y del Programa de Postgrado en antropología Social de la Facultad de Humanidades y Ciencias

La transgresión⁶⁴ deriva del verbo transgredir, que significa quebrantar, violar un precepto, ley o estatuto⁶⁵. El Estado propone una Ley Nacional de tránsito (N° 24.449), y sus artículos para un funcionamiento ideal del tránsito pero en las calles y avenidas se da un comportamiento concreto, con una mayor o menor adecuación a la norma vial escrita. Por ejemplo, la ley regula el uso de motocicletas y ciclomotores: se debe circular con la documentación obligatoria, con la licencia correspondiente, sus ocupantes deben usar cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor debe tener anteojos. Sin embargo las condiciones en las que se conduce este vehículo no siempre son las prescriptas por la normativa.

También existen elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos. Algunos son de uso obligatorio y otros no. Los elementos de seguridad activa son aquellos que tienen como objetivo evitar que se produzca el “accidente”, tales como los frenos ABS, espejos retrovisores y de visión angular, el ESP control electrónico de estabilidad, y los amortiguadores para lograr una mayor adherencia al asfalto y estabilidad.

En cuanto a la seguridad pasiva, se define como el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen durante y después de un “accidente” con el objetivo de reducir sus consecuencias, es decir las lesiones sufridas por ocupantes, los peatones, los ciclistas, motociclistas. Entran dentro de esta categoría el cinturón de seguridad, reposacabezas, airbag⁶⁶, el cascos, botas, guantes y campera de cuero⁶⁷ (MAPFRE, 2014 y Márquez, 2015).

Durante la mañana⁶⁸ caminaba por la Av. Alicia Moreau de Justo hacia la calle Saavedra en sentido norte-sur por la vereda en sentido contrario al que circulaban los vehículos. Pude ver ciertas transgresiones a las normas viales de tránsito: 1) un motociclista con el acompañante que llevaba el casco integral como sombrero, es decir sin

Sociales de la Universidad Nacional de Misiones (UNaM). Véase <http://leopoldobartolome.blogspot.com.ar/>

⁶⁴ El uso de los términos y conceptos en muchos casos acciona perspectivas. si uno habla de transgresión pone al investigador en la posición de acusador, desde la normativa, y el mismo término imprime valoraciones en la descripción de los fenómenos.

⁶⁵ Diccionario de la Real Academia. Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=aK1FmOQ>

⁶⁶ En automóviles se incluye el SRI (Sistemas de Retención Infantil); los paragolpes, y especialmente los diseñados recientemente para minimizar daños a los peatones atropellados; deformación controlada de la carrocería y refuerzos para que el habitáculo no se deforme (barras laterales, antivuelco, etc.); formas redondeadas de las carrocerías (evitando aristas), pensando principalmente en posibles atropellos de peatones y ciclistas.

⁶⁷ En el caso de las motos se incluye casco con airbag, chaqueta airbag, monos, protecciones (rodilla, cadera, espalda, hombros, codos...), pantalones, y el *neck-brace* (collar cervical) que suelen usarse en competiciones.

⁶⁸ Inicio del registro de campo: 8:45 a.m. Finalización: 13:05 p.m. 12/09/2016

cubrir su rostro. El protector mandibular en vez de proteger esa zona, estaba sobre la parte frontal del cráneo, lo cual desde la mirada de la seguridad vial un casco que no esté anclado debajo de la barbilla por la correa de sujeción, al momento de un choque, vuela. Este tipo de comportamiento es típico en el periodo que hice trabajo de campo. Podría pensarse que responde a las altas temperaturas de las tierras misioneras, sin embargo pude ver a un hombre de aproximadamente de 40 años circulando a la seis y cuarto de la mañana cuando la temperatura de mi auto marcaba 15°C con una motocicleta 110 c.c. con la cara descubierta y su casco colocado a medias. El hombre circulaba desde la Av. Quaranta hacia la Av. San Martín (05/10/2016).

Siguiendo con la descripción pude ver: 2) a un hombre con un automóvil Citroën C4 con polarizados negros, circulando hacia el centro con una mano en el volante y la otra hablaba por teléfono. 3) Dos hombres en una Gilera Smash 110 c.c. circulando en contramano por la colectora en dirección sur-norte. El acompañante, de contextura física obesa, iba con el casco en la mano y al ver los dos conos naranjas a 50 metros (normalmente utilizados en los controles de tránsito) se puso rápidamente el casco. Los conos eran de un obrero que estaba trabajando sobre la calle colectora. 4) Un motociclista en una 110 c.c. circulaba por la colectora en sentido norte-sur con el casco integral como sombrero hablando por celular y además no tenía la patente. 5) Otro motociclista de piel oscura con la remera de Crucero del Norte⁶⁹ que circulaba sin casco en sentido sur-norte ingresó en contramano por la colectora. 6) Otro motociclista con una moto 110 c.c. con escape sin silenciador salió acelerando agresivamente en sentido sur-norte (12/09/2016).

Mientras estábamos bajo el alero de chapa zinc del taller de moto⁷⁰, pudimos ver a un motociclista que paso a una velocidad bastante excesiva, 80 km./h. aproximadamente. Lo acompañaba una mujer sin casco. Los jóvenes del taller dijeron “¡uh! ese es loco que vive al lado del lavadero”⁷¹. Luego ese mismo motociclista, pegó la vuelta, y pasó entre medio de las dos filas de vehículos que estaban esperando que dé el verde del semáforo. El hombre de aproximadamente 50 años pasó en rojo y giro a la derecha enfrente nuestro, donde casi se cayó por el desnivel de la calle que había entre la tierra y el empedrado. El

⁶⁹ Crucero del Norte es una empresa dedicada al transporte de pasajeros de mediana y larga distancia. Además tiene su propio equipo de futbol que juega actualmente en la segunda categoría de futbol argentino. Probablemente este motociclista era un hincha de ese equipo.

⁷⁰ Volveré sobre el taller de motos en el siguiente capítulo.

⁷¹ El lavadero se encuentra a lado del taller por la calle Las Américas.

mecánico de motos dijo: “ese siempre hace lo mismo, es medio loquito” (risa) (12/09/2016).

En una tarde soleada y de mucho viento, al ingresar con mi moto⁷² al tramo de la Av. Alicia Moreau de Justo en su intersección con la Av. Quaranta, pude observar a un joven de aproximadamente treinta años, en una moto de 110 c.c. en ojotas. El uso de ojotas no es considerado por la ley de tránsito como una transgresión pero su uso podría ser causa de alguna colisión o despiste ya que el conductor podría enganchar sus pies con los pedales de freno o el cambio de velocidades. Al momento de un choque el conductor podría sufrir alguna raspadura o lesión mayor a que si utilizaría zapatillas o botas. Hay que tener en cuenta que los pilotos de Moto GP muchas veces se caen en las curvas circulando a 200 km./h. y luego se levantan como si no ocurriera nada. Utilizan el *mono* que es un traje para montar en moto de una sola pieza: campera y pantalón. Está hecho de cuero para que ante una caída la vestimenta no se rompa ante la fricción contra el asfalto. Alrededor de las rodillas, codos y hombros tiene una protección especial de material termoplástico. También utilizan botas especiales. Pero como es sabido en el mundo de estos artefactos de movilidad hay muchos estilos y calidades.

Me senté durante una hora en la intersección de la Av. Alicia Moreau de Justo y calle 152 cerca de la vereda del carril que va al centro de la ciudad. Pude registrar que en general las motos que pasaban hacia el norte, eran de baja cilindrada, entre 110cc y 150 c.c. Y visibilicé algunas transgresiones a la normativa vial:

- 2 motociclistas que iban con sus parejas y un menor de entre 5 y 6 años en el medio.
- 14 motociclistas con sus motos sin retrovisores,
- 1 motociclista que tenía un solo retrovisor,
- 6 motociclistas con retrovisores cambiados, por lo general más chiquititos a los originales.
- 3 motociclistas con la cadena floja de la moto.
- 3 motociclistas sin la luz trasera
- 1 motociclista pasó en rojo
- 2 motociclistas con acompañante, ambos sin cascos.

⁷² Kawasaki Ninja 250 c.c. color verde.

- 1 motociclista llevando las piernas hacia adelante (motocross Honda 125)
(27/08/2016)

También registré la transgresión de un conductor con un Fiat 147 que no tenía la patente trasera y un conductor con un Renault 9 con un tráiler sin ningún tipo de luz. Entre las 19:30 p.m. y las 20:00 p.m. pude visualizar 4 motociclistas sin luces delanteras y otros 4 motociclistas sin luces traseras. Un conductor con un Volkswagen Gol que circulaba por la Av. Alicia Moreau de Justo, pasó un semáforo en rojo y dobló por una calle de tierra (27/08/2016).

Otro día ingresé a las 17:45 p.m. conduciendo al tramo de la Av. Alicia Moreau de Justo desde la Av. Quaranta en sentido norte-sur. Junto a mí, circulaban dos camiones articulados. Al detenerme en el semáforo que está enfrente de la empresa de transporte FJW, pude ver que uno de los camiones que estaba a lado mío a la espera de la luz verde, no llevaba la patente trasera, y la mica de la óptica trasera derecha estaba rota. Solamente estaban los foquitos de las luces. Al instante un motociclista con un escape ruidoso (deportivo), hizo unos rebajes de cambio de velocidades, freno un poco y paso por mi mano derecha con la luz del semáforo en rojo y giró hacia la colectora de la mano derecha para continuar su recorrido (15/09/2016).

A las 19:45 p.m. cuando ya se ponía oscuro, pude notar automóviles en pésimas condiciones. El primero era un Peugeot 504 de la década de 1980, todo repintado de una manera bastante precaria. Su conductor, un joven de 24 años aproximadamente, que llevaba de acompañante a una adulta mayor me pidió si le podía ayudar a empujar su auto, porque no arrancaba. Había venido a cargar combustible a la estación IPF. Aparentemente el uso que le dan a este tipo de vehículos, es para andar por la calle colectora y adentro de los barrios por la calles terradas y de empedrado. Asimismo, pude ver a otro Peugeot 504 (amarillo) con la luz derecha trasera quemada, un Ford Taunus cargando nafta sin luces traseras y un Renault 12 también sin luces trasera, con una sola luz delantera (15/09/2016).(ver en pág.52)

Las motos tampoco son una excepción, pude ver dos motos circulando sin luces, una de 50 cc y la otra de 110 c.c. por la Av. Alicia Moreau de Justo frente al taller de motos. Y también hay motociclistas sin carnet de conducir, la dueña de la rotisería me dijo: “Si

vos estudias más a los motociclistas, tenés que ir al barrio san Isidro⁷³ frente al tanque de agua ahí hay gente de 8 años manejando moto” (08/10/2016).



XVIII Fotografía de un Ford Taunus sin luces traseras y un Peugeot 504 sin luz derecha trasera. Fuente: propia

Todas estas imágenes que vengo narrando van ilustrando el comportamiento vial cotidiano en el tramo la avenida Alicia Moreau de Justo en relación a la ley de tránsito vigente. Esta realidad construida a partir de mi presencia en el campo pone en evidencia como transcurre la movilidad de la gente cotidianamente y como ciertos comportamientos aumentan las probabilidades de producción de colisiones y despistes. Pero también de lesiones que se agravan por la manera en que ocupa los cascos la gente, no utilizan zapatillas o botas adecuadas. Las autoridades y funcionarios públicos tampoco son una excepción a estos comportamientos observados. El joven del taller de moto me comentaba mientras tomábamos mate mirando el tránsito:

...Conozco a un inspector de tránsito que trabaja ahí donde sacan carnet en el autódromo. El tipo tiene un cuatriciclo, viste que está prohibido andar en cuatriciclo. Bueno el tipo anda sin casco por acá en frente, por los barrios. Y a veces me comenta que eso camiones que llevan los autos y las motos de la municipalidad ni seguro tienen, y si tienen luces es porque tenes suerte (08/10/2016).

Cuando me comentaba esto sobre el comportamiento de las autoridades transgrediendo, pensaba que de algún modo justificaba sus transgresiones en motocicleta. Si el que maneja la ambulancia, el policía, el inspector transgrede, incluso la misma

⁷³ El barrio San Isidro queda un unos 1000 metros al sur del tramo estudiando por la avenida Alicia Moreau de Justo.

municipalidad con sus camionetas sin luces, sin seguro, ni patente. Qué me van a decir a mí que cumpla con las normas. Lo mismo cuando la gente entra en contramano por una avenida tan importante como la Alicia Moreau de Justo, para no ir hasta la rotonda. Yo soy el único que estúpido que cumple las normas, si nadie las cumple, ni las autoridades.

En otros países más desarrollados como Alemania, EEUU en la década de 1930 ya comenzaron a luchar contra las grandes tasas de muertes por “accidentes de tránsito” y tuvieron problemas con el ordenamiento de la circulación mucho antes que en la Argentina. La ley cae con mayor fuerza sobre el individuo, hay una menor tolerancia. Un posadeño que vivió un tiempo en Alemania me comentó:

...Tuve que sacar mi carnet de conducir y me compre dos autos: un Volkswagen Passat y un Golf. ¡Escucha esta! Mi amigo me decía, ni se te ocurra manejar alcoholizado, acá, no es la Argentina, vas a ir preso. A mí, ahí ya me comenzó a dar miedo conducir en Alemania. Mi amigo me hizo un seguro cuando compré el auto. Cuando alguien no paga el seguro, este notifica al municipio. Ahí entras en la lista negra de conductores. Un policía ve tu patente y te detiene. Tienen un software que registran cuales son los conductores que más transgredieron, los que anduvieron alcoholizados, los que chocaron. Las patentes tienen sellos y escudos. Adelante van los escudos del municipio y la provincia. Y atrás los sellos de verificación técnica y de control de gases. También están los precintos para que no cambien las patentes. Allí todas las direcciones deben coincidir, la residencia, la del carnet de conducir. En cuanto a las motos, en Alemania existe un sello de agua para que la gente no pueda modificar el cilindro o el caño de escape de las motos (09/02/2017).

Merecería todo un capítulo abordar la cultura vial de los alemanes o la de los estadounidenses. Pero cabe pensar la construcción del orden por parte de cada Estado en relación a los comportamientos viales. De algún modo se evidencia una construcción social de la ciudadanía diferente a la que existe en Posadas y en la Argentina, que tiene que ver con una historia también diferente. En esta relación al cumplimiento de las leyes y preceptos morales, en todas la sociedades hay transgresiones o violaciones a las normas, el tema es que no se hagan público. Justamente Malinowski en *Crimen y costumbre en la sociedad salvaje* (1986 [1926]) discute la idea por la cual el comportamiento de los nativos responden automáticamente a las costumbres y a la tradición. Para él la idea de

que la ley es “un conjunto de reglas que una autoridad independiente de lazos personales se encarga de hacer cumplir” le parece bastante estrecha (Malinowski, 1986:25). Como los antropólogos anteriores a él como Lowie y otros, no veía en las sociedades salvajes una autoridad independiente que ejerciera la obligatoriedad de la ley en el comportamiento, atribuían la adecuación a las normas de los nativos a la costumbre y a las tradiciones.

Malinowski a partir de su trabajo de campo en el noroeste de Melanesia va a decir que los nativos cumplen las normas porque esas normas responden a necesidades. Es decir a una serie de deberes y contraprestaciones económicas, matrimoniales, ceremoniales, y mágicas. Una parte del poblado de los trobriandeses se dedica a la pesca y otra parte, en el medio de la isla a la producción de ñame. Esto hace que los pescadores estén en obligaciones con para recibir el cultivo de ñame. A la vez un hombre que sea tacaño con su pescado es muy mal visto. Malinowski afirma que si un hombre da menos de su pescado del que debería dar, perdería rango y prestigio. Pero como cualquier hombre del planeta si pudiera entregar menos pescado sin poner en riesgo su rango y su prestigio, lo haría.

Cuando Malinowski estaba en su tienda, un joven de 16 años se tiró de un cocotero y murió. El muchacho se había suicidado. Mucho más tarde pudo descubrir que había quebrantado las reglas de exogamia y su compañera de delito era su prima materna, la hija de una hermana de su madre. Esto era sabido desde hacía cierto tiempo y generalmente desaprobado, pero no se había hecho nada hasta que un pretendiente despreciado por la muchacha, y que por lo tanto se consideraba personalmente agraviado, tomó la iniciativa. Este rival había amenazado con usar magia negra contra el joven culpable, pero esto no había surtido ningún efecto. Entonces, una noche insultó al rival en público y lo acusó de incesto ante la colectividad, lanzándole ciertos epítetos intolerables para un nativo (Malinowski, 1986:94)

Es decir, Malinowski afirma que existe la transgresión, pero esos preceptos morales se cumplen fundamentalmente cuando hay mayor presión social y se hacen público como son los casos de suicidios. En Alemania, el dios en seguridad vial existe un mecanismo de presión social similar o se podría decir un estereotipo social. El término “assi”, es un insulto y su traducción denota un animal o incivilizado. Se lo utiliza en forma general

para maleducados, gente que no piensa en el otro, que no se sabe comportarse de manera cívica, digamos.

Podríamos decir para el tramo estudiado que circular en contramano, a altas velocidades, cruzar un semáforo en rojo es una práctica cotidiana, pero al no haber una cultura vial que obligue a los conductores a ser cooperativos, cumplir la norma, se sigue transgrediendo. Existe una relación bastante tensa y ambigua entre el comportamiento de automovilistas y motociclistas en relación a la normativa vial, como decir “respeto el semáforo pero me pueden chocar por detrás”. En el siguiente capítulo seguiremos incorporando otros elementos al estudio del comportamiento vial, esta vez con los motociclistas específicamente para explicar desde un abordaje antropológico el comportamiento vial y la producción de incidentes viales en un tramo de la ciudad de Posadas.

Capítulo 2

Magia entre los motociclistas de la 213

Los hombres pueden ser conductores de varios objetos técnicos, artefactos, máquinas. En este capítulo me ocuparé del mundo de los motociclistas, una unidad indivisa entre hombres y objetos técnicos. No se puede separar al motociclista de su moto ya que dejaría de ser motociclista. Al igual que el soldado sin sus armas, sin sus minas y sin su uniforme, tal como sostiene Gell (2016 [1998], 52), dejaría de ser soldado y sería simplemente un hombre. ¿Sería posible romper con la visión que separa a los hombres de las motocicletas? Para ello, quizás sea necesario ver al motociclista no solamente como “persona que conduce una motocicleta”⁷⁴ sino ver a las motocicletas en forma humanizada. De alguna manera es lo que plantea Simondón (2007) para quien:

La cultura se ha constituido en sistema de defensa contra las técnicas; ahora bien, esta defensa se presenta como una defensa del hombre, suponiendo que los objetos técnicos no contienen realidad humana. Querríamos mostrar que la cultura ignora en la realidad técnica una realidad humana y que, para cumplir su rol completo, la cultura debe incorporar los seres técnicos bajo la forma de conocimiento y de sentido de los valores [...] La oposición que se ha erigido entre la cultura y la técnica, entre el hombre y la máquina, es falsa y sin fundamentos; sólo recubre ignorancia o resentimiento. Enmascara detrás de un humanismo fácil una realidad rica en esfuerzos humanos y en fuerzas naturales, y que constituye el mundo de los objetos técnicos, mediadores entre la naturaleza y el hombre (Simondón, 2007:31).

Como dije en la introducción de esta tesis, mi preocupación inicial estuvo dada por las causas socioculturales que intervienen en la producción de los “accidentes de tránsito”. La muerte dramática del joven motociclista Fernando Vázquez, llamó mi atención y me impulsó a hacer trabajo de campo en el tramo de la Av. Alicia Moreau de Justo (ex ruta provincial 213) donde ocurren una alta cantidad de “accidentes de tránsito”. No me interesó todo el abanico de motociclistas de la ciudad de Posadas, sino motociclistas con motos “chicas”, es decir de baja cilindrada (110 c.c. a 150 c.c.), que son los principales víctimas y victimarios de los incidentes viales.

⁷⁴ Motociclista (s.d.) *Diccionario de la Lengua Española*, 23.ª edición (2014). Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=PwMATOG>

Pero ¿qué nos quiere decir esto? Por un lado, son vehículos de fácil acceso que usan los sectores populares como medio de transporte. Por otro, se trata de vehículos de baja resistencia a la velocidad y al impacto. También son conducidos en su mayoría por personas jóvenes. Las edades de los protagonistas de los siniestros viales en motos varías según las fuentes. Para el coordinador de la red de traslado de la Provincia de Misiones del Ministerio de Salud Pública (Guerrero, 2012)⁷⁵ “se da entre motociclistas de 20 y 24 años”, para el diario nacional (Página12, 12/01/2014) “en su mayoría son jóvenes de 19 a 26 años”.

Mientras estaba haciendo trabajo de campo en el tramo llegué a un taller mecánico de motos a unos metros donde atropellaron a Fernando Vázquez. Era un lugar de encuentro de jóvenes de entre 16 y 30 años aproximadamente, encantados por las motocicletas. El mecánico, un joven de 22 años, que vive en el taller junto a su novia, arregla las motocicletas de los lugareños y también prepara las de sus amigos. Así me puse en contacto con un grupo de jóvenes que modifican sus motocicletas, su estética, el motor, las limpian, hablan todo el tiempo de ellas y construyen el espacio vial de una manera bastante particular, realizando acrobacias en la calle, corriendo *picadas*, y en algunos casos son protagonistas de *accidentes de tránsito*. De alguna manera ellos son también las motos.

Al llegar por primera vez había tres jóvenes en la puerta, dos sentados en unas sillas de plástico blancas y otro parado. Les pregunté si el lugar era efectivamente una “despensa”, tal como decía la pared frontal del local. El que estaba parado me dijo “no, es un taller de moto”, y se rio (posiblemente el local habría sido una despensa anteriormente). Fui varias veces al taller, que resultó ser un lugar clave donde llegan motociclistas lugareños. Allí podía conversar con ellos en un ambiente de cordialidad y no en el marco de un control policial donde se pudieran sentir perseguidos. Los jóvenes eran tres en ese momento, todos tenían entre 19 y 22 años de edad. Juan, un joven del ejército que vivía al lado del taller, se había accidentado un pie con una pieza metálica y se encontraba allí pasando el tiempo. Estaban allí también Roberto, el mecánico, un joven delgado, esbelto, de unos 60kg, que hacía dos años se encontraba al frente del taller. Además, estaba Sergio, joven bien predispuesto a la conversación, que se encontraba de visita, algo excedido de peso, cargando tal vez unos 80 kilos o más, y que trabajaba en el

⁷⁵ Alejandro Guerrero Kampf.

lavadero⁷⁶ junto a otro chico, Víctor, que se sumó después a la charla. Me ofrecieron una silla plástica y me quedé con ellos. En un momento Juan, que estaba con el yeso en la pierna, le pidió a Sergio que fuera a cargarle crédito a su celular, y para el mandado le ofreció prestarle su motocicleta Honda CG Titan 150 c.c. Ya su contextura física sumada a su motricidad, frente a esa demanda, desataron risas en el grupo.

Mientras Juan arrancaba con dificultad la moto, los demás se reían. Cuando lo consiguió, se desplazó sin casco y se fue lentamente en primera marcha por la Av. Alicia Moreau de Justo. Luego, al volver dijo: “cuesta hacer entrar la segunda”, refiriéndose a la segunda marcha. El dueño de la moto que estaba a lado mío dijo: “pasa que es para entendidos” (risa)⁷⁷. Que no entren los cambios podría ser un indicio del uso inadecuado de la moto, como por ejemplo hacer picadas, no utilizar el embrague para hacer los cambios, o desgaste del sistema de transmisión. En ningún momento vi que le diera los papeles de la moto (cédula verde, seguro, y verificación técnica) o que le preguntara si tenía carnet de conducir. Simplemente le dio la moto.

Era casi el medio día. A los cinco minutos que salió Juan, el mecánico tomó su propia moto, la que utiliza para ir a girar en el *circuito* de tierra que está al lado del Parque de la Ciudad de Posadas y salió acelerando sin casco cruzando la avenida Alicia Moreau de Justo. Iba a comprar una gaseosa para el tereré... La moto se encontraba entonces sin ningún tipo de luz, con el motor preparado⁷⁸, un sistema de escape deportivo⁷⁹ y una cubierta trasera de motocross con sus tacos bien profundos para los caminos de tierra. Incluso tenía un tanque de nafta más chico y liviano. Al regresar exhibió sus destrezas como conductor, acelerando y haciendo escarbar la tierra con la rueda trasera. Luego de estacionar, comentó que intencionalmente le había desconectado el cable de la bujía a la moto de Juan, mientras se reía, por lo cual el joven vino empujándola. El olor que se respiraba era de mucha amistad, risas y solidaridad, un tanto cómica. Las motocicletas circulaban en este grupo de amigos como si no existieran cédulas verdes, pólizas de

⁷⁶Sergio comentó: “que apenas había terminado el secundario, optó por comenzar a trabajar. Y su hermano que hizo las cosas bien, estudia, le estaban por regalar un auto”.

⁷⁷Habitualmente la gente que está vinculada a la pasión por los autos y motos, modificados de su composición original, utilizan esta terminología para destacar su conocimiento personal sobre los objetos mecánicos.

⁷⁸La moto tenía otro carburador en su motor, tenía agrandado el cilindro y no tenía filtro de aire.

⁷⁹Forma parte de los conocimientos mecánicos que quien quiera darle más potencia a un motor de 4 tiempos como al de una motocicleta o un automóvil, se le puede poner un escape deportivo que libere más rápido los gases y pueda lograr así mayor aceleración.

seguro ni carnet de conducir⁸⁰. Algo que a mí me chocaba mucho porque si yo no tengo esas tres cosas directamente no conduzco un vehículo. De algún modo se estaba poniendo en juego mi *cultura vial* con la de ellos. Por *cultura vial* entiendo aquellos modos pautados y recurrentes de pensar, sentir y actuar los espacios de movilidad y desplazamiento humanos. Incluyendo la apreciación y vivencia de los objetos técnicos de desplazamiento.

Maquinas humanizadas y fascinación por la tecnología

Eran las 20:45 p.m. cuando volvía circulando en mi motocicleta Kawasaki Ninja 250⁸¹ por la Av. Centenario en sentido oeste-este hacia el casco céntrico de la ciudad, junto a los autos estacionados. Un motociclista me pasó bastante rápido por la izquierda. Luego se adelantó también por izquierda a la hilera de autos que circulaban a una velocidad de 50 km/h. Se perdió de mí vista, entonces aceleré para ver a qué velocidad circulaba este motociclista y llegué a unos 80 km/h aproximadamente. Cuando llegamos al semáforo de la Av. Centenario casi Av. Corrientes estacioné a su lado, un poco más atrás. Mi rueda delantera quedó al lado de su pierna derecha. El joven miró hacia su derecha, vio mi moto y me dijo: “¿Qué hay que darle de tomar a ésta para que crezca como la tuya?” (risa)⁸². Podríamos decir que esta narrativa es indicio de tratar a las motos como gente. ¿Acaso la motocicleta es un animal o persona que hay que darle de comer y de tomar para que crezca?

De acuerdo con la experiencia de varias de las personas con las que he interactuado, las motocicletas parecieran tener magia, hechizar, producir ciertos efectos, pareciera que poseen atributos de seducción, en última instancia, que tienen propiedades humanas. Al llegar al taller mecánico de motos, el mecánico estaba armando su motor. Me preguntó si quería tomar mate, a lo que respondí que sí. Al instante llegó una chica de aproximadamente 28 años de edad, de contextura obesa en una Gilera Smash automática⁸³

⁸⁰ Tampoco la verificación técnica de cada motocicleta.

⁸¹ El color de la moto es verde manzana, un color bastante llamativo.

⁸² El motociclista también es malabarista, Tenía aproximadamente 35 años y conducía una Zanella 110 c.c.

⁸³ En el 2006 cuando llevé a hacer mantenimiento a mi motocicleta Appia Vectra 110 c.c. a un taller mecánico de confianza, con curiosidad le pregunté al mecánico cuál era la moto que más se rompía. Y me respondió: “Fijate las que hay acá, la mayoría son todas Gileritas” (risa). ¿Quién podría hablar mejor de un artefacto sino es quien los repara? Obviamente se refería a las Gileras Smash y algunas cross 200 c.c. Según información disponible en internet, actualmente la Gilera Smash automática es el modelo más barato de las ocho que se comercializan en la Argentina. “Gilera es una compañía italiana, fundada en Arcore en 1909 por Giuseppe Gilera. En la década de 1950 instala una fábrica en Argentina. En el año 1953 se limitaba a

de 110 c.c. La moto estaba prácticamente nueva, con el aspecto de recién salida de una concesionaria, tenía la patente nueva del 2016. La chica llegó al taller con otra joven para solicitarle al mecánico que cambiara el foco delantero de luz baja y alta que se le había quemado. La otra chica de aproximadamente 24 años, de contextura física atlética, se acercó a mi moto y se puso a mirarla detenidamente. El mecánico miró a la chica y luego me miro y se rio. Esa risa cómplice del mecánico conmigo, me dio a entender que la chica quedó fascinada con la motocicleta y que solo bastaba que le invitara a pasear para llevarla.⁸⁴

Una experiencia similar sucedió un día cuando el mecánico me invitó a ir a las *picadas*⁸⁵ de motos que se corren en el Autódromo Rosamonte de la Ciudad de Posadas. Nos fuimos con todo el grupo de amigos del taller. Mientras estábamos en el sector de boxes, la hermanita del mecánico, una jovencita muy bonita de 16 años, me miró a los ojos y con una sonrisa me dijo: “qué moto eh”. Comenzamos a hablar, le dije que estaba estudiando el tránsito y los *accidentes de tránsito*. Y me dijo: “allá hay un chico que tuvo

ensamblar motos de procedencia italiana. En el año 1955 adquiere los primeros equipos productivos y en 1957 se constituye la firma Gilera Argentina y se inicia la fabricación de las primeras piezas bajo licencia de Gilera de Italia siguiendo sus procesos de fabricación y sus normas de calidad. Se partía de materias primas básicas para llegar a la fabricación en forma completa de las motos en un proceso que abarcaba desde la fundición inicial de los metales hasta el armado final de cada una de sus piezas. La planta industrial está localizada en la ciudad de Carlos Spegazzini, partido de Ezeiza, Provincia de Buenos Aires. Luego de diferentes circunstancias la empresa llega a manos del estado y en el año 1978 se decide licitarla. Durante el transcurso de ese año la planta fue adjudicada a Libertador Motors S.A., que compró la fábrica completa, incluyendo toda la maquinaria, la tecnología, la marca y lo más importante: el personal que estaba trabajando hacía varios años con la antigua compañía. En 1989 Libertador Motors es nombrada Distribuidora Oficial de las motos Japonesas marca Suzuki. Durante esa época Gilera Argentina se dedica a la fabricación de dos ciclomotores nacionales. Para el autor de la nota publicada: la historia oficial de Gilera Argentina encubre de una forma sutil que dejan de ser parte de Gilera Italia es decir, no seguir con los estándares de calidad. Gilera tras la Segunda Guerra Mundial, dominó el Campeonato del Mundo de Motociclismo, ganando en la categoría de 500c.c.seis veces en ocho años. Actualmente produce motocicletas de primera calidad bajo el Grupo Piaggio que en la actualidad dispone de seis marcas italianas (Aprilia, Gilera, Moto Guzzi, Piaggio, Vespa y Laverda) y una española (Derbi). Gilera motors Argentina en una época fue representante, armador y fabricante de Gilera en Argentina, luego fue de Suzuki. Es una empresa que tiene registrado el nombre Gilera en Argentina, como pasa con otras empresas de motocicletas (Jawa). Aparentemente no tienen nada que ver con casas de afuera, la ley argentina le permite registrar una marca en el país sin defender la denominación controlada de origen. Si uno ingresa al sitio oficial de Gilera: www.gilera.com y usa el selector de países, notará que en los países sudamericanos, Argentina no se encuentra incluida”. Disponible en <http://www.taringa.net/posts/info/7035853/Sabias-que-Gilera-no-es-Gilera.html>

⁸⁴El mecánico le cambió el foco, las chicas se fueron y volvieron a los 15 minutos, porque se le había quemado de vuelta. La real causa era el porta foco de la moto que recalentaba y lo volvía a quemar.

⁸⁵Las *picadas* de motos en el Autódromo Rosamonte de la Ciudad de Posadas, tienen un recorrido de 270 metros. Los competidores pagan una inscripción y un seguro médico y pueden participar de la actividad. En la largada se encuentra un semáforo y al final del recorrido hay un censor para determinar el ganador de cada tirada, es decir cada carrera.

un accidente hace poco. ¿Viste el flaquito que estaba charlando conmigo? Bueno, él tenía una moto re linda y chocó. Tenía la moto con las llantas pintadas de rosa fosforescente”. Como el joven estaba charlando con otro chico, no quise interrumpirlo bruscamente para hablar con él. Esperé otro momento que fuera más adecuado. Luego fuimos a mirar las picadas en largada mientras tomábamos tereré sentados a lado de la salida. La hermanita me comentó: “a mí me encanta la combinación de colores entre la moto y el piloto” (risa). Justo en la largada había un joven que combinaba el color de las llantas de su moto, rosado fosforescente, con unas líneas en los brazaletes de su campera con el mismo color. Le dije ¡a vos te gusta el rosado fosforescente! y se rio nomás (24/10/2016).

Esta experiencia de campo me hizo recordar el pensamiento de Alfred Gell (1992) sobre las “tecnologías del encantamiento”. Gell trabaja con los artefactos visuales como son las proas de las canoas de las islas Trobriand, donde el objeto adquiere agencia. Es decir que el objeto en cuestión logre cierto efecto sobre el anfitrión, es decir, que éste reciba al propietario de la canoa de forma más solidaria y entregue más collares y brazaletes. Su propuesta teórica metodológica es ver a las obras de arte como un componente de la tecnología. Gell afirma:

Reconocemos obras de arte, como categoría, porque son el resultado del proceso técnico, el tipo de proceso técnico en el que los artistas son expertos [...] Al hablar de «encantamiento», utilizo un término de cubierta para expresar la premisa general de que las sociedades humanas dependen de la aquiescencia de individuos debidamente socializados en una red de intencionalidades por la cual, aunque cada individuo persigue (lo que cada individuo se persigue) su propio interés, todos ellos, en última instancia, pretenden servir a necesidades que no pueden comprenderse a nivel del ser humano individual, sino sólo a nivel de las colectividades y de su dinámica. [...] Como sistema técnico, el arte se orienta hacia la producción de las consecuencias sociales que se derivan de la producción de estos objetos. El poder de los objetos de arte proviene de los procesos técnicos que encarnan objetivamente: la tecnología del encantamiento se basa en el encantamiento de la tecnología. El encantamiento de la tecnología es el poder que tienen los procesos técnicos de lanzar un hechizo sobre nosotros para que veamos el mundo real en una forma encantada. (Gell, 1992b: 43-44)⁸⁶.

⁸⁶Traducción propia.

Ahora bien, la eficacia del objeto no reside solamente en sus características físicas y en los efectos visuales que produce. A pesar de que la piragua es una potente arma psicológica, se interpreta que disturbios suaves en sí mismos evidencian el poder mágico que emana de la junta y pueden anular la razón del espectador. Si éste se comporta con generosidad inesperada, se interpreta que lo ha hecho. Pero sin las ideas mágicas asociadas el deslumbramiento de la proa se pierde. De alguna manera, la piragua es un símbolo físico de la destreza mágica por parte del propietario de la canoa que es importante, como es el hecho de que tiene acceso a los servicios de un tallador cuya proeza artística es también resultado de su acceso a la magia de talla superior (Gell, 1992:46)⁸⁷.

Guillermo Wilde, en la presentación que hace de *Arte y agencia* en su versión en habla hispana, dice que más allá de que consideremos artísticos o no a los objetos en cuestión lo que importa es insertarlos en la red de relaciones sociales que los originó y, dentro de la misma red, identificar los efectos o respuestas que estos objetos producen en el receptor (Gell, 2016: 24). Para el propio Gell hay que “estudiar el dominio en que los ‘objetos’ se funden con las personas a causa de las relaciones sociales entre las personas y las cosas, y entre las ‘personas’ y otras personas por medio de las cosas” (Gell, 2016:43). Para Wilde:

Gell busca superar la oposición clásica entre objeto de arte occidental estetizado y el artefacto no occidental funcional apelando a la noción de “tecnología del encantamiento” [...] El encantamiento de la magia es equiparable al encantamiento estético de la obra en el museo. Los objetos producidos a través de la tecnología encantada del arte (la destreza y el virtuosismo del artista) equivalen a los objetos producidos por la tecnología encantada de la magia, que también impacta en el destinatario produciéndole una respuesta emocional. Esta idea supone que el objeto de arte ejerce una seducción o encantamiento a través de la eficacia técnica requerida en su producción. El artista sería una suerte de técnico oculto cuya fuerza ante el espectador se manifiesta a través del abrumador y seductor poder del virtuosismo. El poder de la pintura reside en la incapacidad del espectador para determinar la técnica en su fabricación (Wilde, 2016:26).

⁸⁷Idem.

De la misma manera estoy pensando a las motocicletas como objetos técnicos de encantamiento, que producen ciertos efectos. Particularmente, en estos casos narrados, me refiero a la seducción que ejercen sobre las jovencitas a través de los procesos técnicos, una moto pistera como la estética en la combinación de colores. Pero también en los hombres cuando viven cotidianamente hablando de las motos, las modificaciones de los motores, su estética, interviniendo en los colores, bajándole la suspensión, utilizando un perfil más bajo de las cubiertas. A la vez no solo es seducción y encantamiento, de algún modo las motocicletas pasan a formar gran parte de su vida cotidiana. En un sentido similar, podríamos decir que el antropólogo cuenta las obras antropológicas que está leyendo, con un cuidado y pasión particular. Y que sin sus libros, sin sus constantes alusiones a las teorías antropológicas, tal vez no sería antropólogo. Así también, estos motociclistas sin sus motos no serían lo que son.

De algún modo, los jóvenes del taller tratan a las motos como gente. Interactúan todo el tiempo con ellas, las limpian, las modifican, las pintan. A la vez estas motos representa la identidad de estos motociclistas. Las motos se funden con ellos. En el tránsito de la Av. Alicia Moreau de Justo se ven algunos motociclistas que modifican las luces de sus máquinas, les ponen otro faro de luz roja adelante y otra luz azul atrás. Los motociclistas se manifiestan de diferentes maneras, con sus objetos técnicos, quizás muy alejados del deber ser vial propuesto por la normativa vial, pero de esta manera se ve *la humanidad en las máquinas*.

Esto anterior nos lleva a otra cuestión. ¿Se está priorizando la máquina sobre lo humano? Mientras tomaba unos tererés con los jóvenes del taller mecánico me puse a charlar con Víctor que trabajan en un lavadero de autos y motos a lado del taller. Víctor, de 19 años, me mostró su Yamaha Crypton 110 c.c.⁸⁸ que estaba con la suspensión baja, con neumáticos con un perfil⁸⁹ más bajo y llantas de color dorado, diferente al original.

⁸⁸Yamaha Motor Argentina es una empresa transnacional consolidada en 1995 en el mercado argentino con el respaldo y desarrollo de todas las compañías del Grupo Yamaha en el mundo. Yamaha Motor Argentina, luego de varios cambios en su establecimiento inauguró su planta en la localidad de General Rodríguez, Provincia de Buenos Aires el 23 de julio de 2014. *Yamaha* (28/07/2017) Disponible en: <https://www.yamaha-motor.com.ar/empresa>

Yamaha Motor Argentina cuenta con las certificaciones internacionales ISO 9001 y 14001. La Yamaha Crypton es la motocicleta más económica que ofrece la marca. Dentro del mundo motero, una motocicleta de esta marca como de otras: Honda, Kawasaki, Suzuki tiene un buen prestigio.

⁸⁹ El perfil de un neumático es su altura. El perfil es un porcentaje que toma como referencia la anchura de la rueda. Por ejemplo el perfil 70 del neumático equivale al 70% de su anchura. Cuando se baja el perfil del neumático se logra una conducción más deportiva. Se percibe que la moto tiene una mayor adherencia al

Me dijo: “yo le bajo porque queda más manejable, queda más linda, más cómoda” en ese momento ambos jóvenes se rieron. Y siguió diciendo:

Yo sé que por ahí los de tránsito no les gusta, lo prohíben, pero a mí me gusta y hay que andar con cuidado nomás. En las avenidas y en la ruta anda muy bien, pero en las calle de empedrado tenés que andar bien despacito, sino rompés todo. Además, te tengo que contar algo, la cubierta de atrás pinché como cuatro veces por eso tengo la cubierta con la medida original. Porque con la cubierta de perfil bajo, como no viene cámara para esa medida de cubierta, se ve que se pincha porque queda apretada (12/09/2016).

Víctor ejerce su agencia sobre su moto modificándola y la vez se transforma en paciente de ella, esperando que la motocicleta la responda de cierta manera. Víctor es un joven que cuida mucho su moto, siempre ocupa casco, de hecho tiene uno bastante robusto aparentemente de buena calidad⁹⁰ y da cuenta de una teoría nativa para modificar la suspensión de su moto y el perfil de las cubiertas. Me comentó que tuvo dos incidentes viales: uno fue antes del ingreso al acceso oeste, por Av. Quaranta⁹¹, yendo hacia Aeropuerto⁹² de la ciudad de Posadas. Víctor iba con una Zanella⁹³ 200 c.c. circulando detrás de un auto por el carril derecho, y otro auto que venía más rápido por el carril izquierdo le cierra al auto que iba delante de Víctor para ingresar al acceso que queda hacia la derecha. El auto frenó, pero Víctor no pudo hacerlo. Cuando tocó la manija del freno delantero, la rueda delantera se le fue (al arrastrar la rueda delantera la moto perdió su posición normal y comenzó a derrapar). Luego de ese instante Víctor se cayó en el asfalto. Como consecuencia, le quedó una cicatriz en el codo, que se veía el hueso. Víctor

asfalto para hacer maniobras, pero ante cualquier pozo se corre el riesgo de cortar los flancos de la cubierta, ya que son muy angostos.

⁹⁰Los cascos más populares en la ciudad de Posadas asociados al uso de ciclomotores y motocicletas de baja cilindrada son los Halcon, de fabricación Argentina. Su precio son los más económicos, rondan en 390 pesos (21 dólares). En varias oportunidades la Agencia Nacional de Seguridad Vial los entregó a la gente como parte de su política social. Su tamaño es más bien chiquito siguiendo las líneas de la cabeza de un hombre (siguen las certificaciones argentinas como CHAS, IRAM-AITA, INTI). En cambio otros cascos tiene un tamaño más grande y en la zona del maxilar son más anchos. Estos son similares a los que están homologados con certificaciones internacionales como *ECE/ONU R22* (Europa) Dot (USA) y Sharp (inglesa). Un ejemplo de estos cascos es el de marca AGV, el cual uno estándar cuesta en la argentina aproximadamente 5000 pesos (277 dólares).

⁹¹Actualmente la avenida Quaranta es la ex Ruta Nacional 12. En la zona del incidente la ruta tiene dos carriles.

⁹²Aeropuerto Internacional Libertador General José de San Martín.

⁹³Zanella es una fábrica Argentina de motocicletas fundada en 1948. En la actualidad se dedica casi en un cien por ciento al ensamblado de las partes que importa directamente de China, país con el cual se posee un acuerdo de importación de motocicletas y moto partes. Disponible en: <https://es.wikipedia.org/wiki/Zanella>

también tuvo un segundo *accidente*, que en ese momento me lo narró así: “Después venía con una 150 c.c. que tenía y se me apareció un perro. Cuando frené no apreté el embrague y se me bloqueó la rueda trasera y me fui al piso. Yo si veo un perro siempre trato de esquivarlo. Y ahí me fui contra un auto, me lastimé la pierna, estuve como un mes para recuperarme” (10/09/2016).

Por un lado Víctor se transformó en paciente de su motocicleta, al no apretar el embrague de la moto frenando bruscamente, ella ejerció agencia sobre él, derrapando y tirándole al piso. Por otro lado se contrapusieron mi teoría nativa como motociclista. Había escuchado que en esas circunstancias hay que frenar la moto todo lo que uno puede y cuando uno está enfrente del perro soltar el freno, de modo contrario al desviar bruscamente puedes perder la agencia sobre la moto, puedes caerte o colisionar con algo. Recuerdo un motociclista amigo que en la ruta había cortado a un perro por la mitad a 100 km/h en una Honda Falcon 400 c.c., que es una moto bastante alta, estilo *cross*, para todo terreno y no le había pasado nada. No pude evitar hacer el comentario, fue impulsivo. Luego Víctor me dijo: “yo siempre trato de esquivar, lo importante es que no le pase nada a la moto”(silencio)“A pesar de todo lo que me paso sigo andado en moto y no tengo miedo”(12/09/2016). En dos episodios más aparece nuevamente el privilegio de la máquina por sobre lo humano, que se convirtió en un hallazgo para mí, y una vía de indagación. El primero fue el incidente del Julio Werner Lutz cuando colisionó con su Ford Fiesta al motociclista Fernando Vázquez. Un testigo presente comentó que Julio luego del choque:

“Se bajó y miró su auto, estaba dando vueltas alrededor del auto, desesperado y realizó un llamado y dijo choqué y maté a un tipo”. “Nunca se arrimó a ver el daño que había provocado. La desesperación creo que era por las cosas materiales de él más que por la persona”, manifestó. “El único momento que pasó por al lado del cuerpo fue cuando la policía lo llevó al patrullero”, dijo. El joven sostuvo que ya se acercó a la policía a contar lo que vio. “Es la primera vez que me comprometo directamente y espero que no quede impune, si es así, será la primera y única vez que voy a colaborar”, manifestó al tiempo que reflexionó que pudo haberle ocurrido a él, “tranquilamente pude haber sido yo”, finalizó (Misionesonline, 22/08/2016).

Los vecinos estaban indignados porque cuando Julio se bajó del auto se lo veía más preocupado por esconder la nevera con bebidas alcohólicas y verificar los daños que había

sufrido su auto que ir a socorrer a la persona que estaba tirada en el piso (Martín, 2016). Otro episodio similar sucedió a principios del 2017 y fue comentado por una colega, referido a otro automovilista que, con una Fiat Punto, colisionó a un motociclista en la Av. Alicia Moreau de Justo y Av. Quaranta (ex Ruta Nacional 12). El hombre del auto se bajó y en vez de socorrer al motociclista, se fue hacia la parte delantera de su auto para ver los daños ocurridos. De esta manera vemos cómo se evidencia la importancia de la máquina sobre la vida humana. ¿Podríamos decir que hay una deshumanización de lo humano y una humanización de la máquina?

¿Quién penetra mejor el espacio? Choque, risa y hazaña de guerra

En un tono muy cómico el mecánico me narró algunos choques que ocurrieron por la Av. Alicia Moreau de Justo en la calzada en sentido norte-sur. Mecánico:

“...Fíjate ahí hay una tapa metálica. Siempre se escucha cuando los autos la pisan. La otra vez a la dos de la mañana yo estaba durmiendo y escucho un ruido ¡puff!, salgo y un flaco con una moto se había desparramado (risa). La tapa se había corrido y el flaco se comió el poso...” “...Si cada tanto se sale la tapa y la gente para en su auto y acomoda la tapa. Después la otra vez un vaguito compinche mío comenzó a acelerar por el carril izquierdo y como está lleno de baches también se pegó una pelada” (risa) (08/10/2016).

Le pregunté al mecánico si su compinche tenía la moto preparada. Me contestó: “si tenía la suspensión fija”. Por lo tanto al no tener ninguna suspensión, cualquier bache que agarre lo puede hacer volar, es decir que su cuerpo se desprende de la motocicleta y más cuando se circula a altas velocidades. Este joven es clave para interpretar varios aspectos. Entraría en la franja etaria con mayores probabilidades de incidentes viales. Le encanta modificar la potencia de las motos y jugar en las avenidas con otros motociclistas a ver quien anda más fuerte. Inclusive narra sus choques de una forma bastante particular.

Mientras estábamos en uno de los boxes en las picadas de motos en el Autódromo Rosamonte, llegó Pablo, un joven de 22 años que vive en el barrio Mini City de la ciudad de Posadas, a unos 3 kilómetros del tramo estudiado. Pablo trabaja en un local comercial dedicado a la venta y compra de motocicletas como artículos para el motociclista sobre la Av. Alicia Moreau de Justo. Mientras charlábamos comentaba lo que le hizo a su moto.

Y está original, con escape nomas (risa), pero tenía una moto que armamos con Roberto (mecánico) que se fundió, esa igual era una guasada lo que consumía (risa). Imagínate que le llene el tanque de combustible en la YPF de la 213⁹⁴ y me iba a llevarle a un amigo hasta Garupá⁹⁵, y a la altura de Fátima (zona de la Ruta Nacional 12), me pasa una Twister⁹⁶, yo me chupo atrás⁹⁷ y lo comienzo a pasar. El vago me quedo mirando. Luego nos encontramos en el semáforo y el vago me dice: “weeee lo que anda tu moto, te felicito anda muy bien”. Entonces levante la pierna y le mostré el carburador que tenía en el motor, y el vago de la Twister me dice: “weee qué zarpado que sos” (24/10/2016).

En un tono de alarde, Pablo me contaba la historia como una gran hazaña, se lo notaba con mucha alegría, un poco eufórico, ya que de fondo se escuchaban las motos que picaban en la recta del autódromo. Luego continuó narrando otro duelo callejero:

Luego en la avenida Quaranta me encuentro con un flaco que tenía una Titán (Honda Titán 150 cc), le digo ¡qué buena está tu moto! ¿Anda bien? “Si”, me respondió, pero más o menos, (en un tono de voz alarde ante). Dio verde el semáforo y el vago salió primero despacito y luego acelero mal (fuerte). Después nos encontramos en el semáforo siguiente y le digo: ¡wow! Qué bien que anda tu moto. Yo en realidad no aceleraba mucho para que no se escuche mi motor. Entonces cuando dio verde nuevamente, le paso y le saque una cantidad mal de ventaja (risa). En el próximo semáforo el vago me dice: ¡weee! que zarpado ¿qué le hiciste a tu moto?” Y yo le respondí: ¡no!, anda más o menos nomas. Si querés que ande así ponele esto. Levanté mi pierna y le mostré el carburador. El vago dijo: “¡weee! qué zarpado” (risa, como devolviéndole el alarde que le hizo anteriormente) (24/10/2016).

En aquel momento Pablo me miró y me dijo: “¡y sí!”, mientras levanta los hombros como diciendo qué me importa. Lo miré y agregó: “y bueno él se hizo el pesado y yo

⁹⁴Se refiere a la Av. Alicia Moreau de Justo. Es interesante observar la percepción del espacio de esta avenida, lo cual anteriormente era una ruta provincial y suponría velocidades de hasta 110 km/h. permitidas. En general esta arteria es conocida como la 213.

⁹⁵Garupá es el municipio aledaño a la localidad de Posadas

⁹⁶Honda Twister 250 c.c.

⁹⁷Como motociclista sé que el joven se “*chupa atrás*” para lograr una mejor aerodinámica. De algún modo se genera un efecto de succión del objeto que está adelante. Y luego de la succión la moto de uno se acerca más a la otra moto y puede pasarlo con menores dificultades. Podemos hablar de que Pablo maneja ciertas técnicas corporales para la conducción.

también. Después el vago me siguió hasta el barrio Mini City, yo le miré y me fui nomás, porque era re pesado el vago”. El recorrido de desafíos fue por la av. Quaranta desde la Av. Francisco de Haro hasta Av. San Martín. Podría interpretarse al carburador como signo de hombría para Pablo en este duelo callejero. De alguna manera como parte de su cuerpo que puso en juego en esta disputa.

Luego de contarme sobre estos retos callejeros le pregunté si tuvo algún choque. “Sí”, me dijo entre risas, y comenzó a narrarlo:

En uno me fui a cargar nafta a la YPF de la avenida Chacabuco. ¿Y viste el estacionamiento de la empresa Águila Dorada que esta sobre la avenida San Martín? Si, le dije. Bueno ahí en Chacabuco y San Martín largamos a toda raja (risa) cuando iba corriendo, veo un colectivo (transporte de pasajeros de larga distancia) Águila Dorada de dos pisos que salía hacia atrás en la avenida. Entonces freno. Viste yo tengo freno en la rueda delantera nomás (me señala con el índice dicha rueda). Bueno, comenzó bloquearse y se me empezó a ir la moto. Entonces la largo y la moto se va debajo del colectivo. No sé cómo hice (risa) que me caí y me levante. Me raspé toda la muñeca. Encima cuando veo que colectivo comenzó a irse, le pegué un par de piñas a la chapa del colectivo para que pare (24/10/2016).

Le pregunté a Pablo qué se había lastimado y, riéndose, dijo “la muñeca nomás, pero lo que me dio más rabia fue que la moto quedó hecha pedazos y el colectivo se quería ir”. Luego le pregunté qué le había pasado a su moto y me contestó: “Se rompió el faro, el tablero y se aboyó todo el tanque de nafta” (24/10/2016). Mientras conversábamos Pablo me mostró cómo le había quedado su mano después de esa colisión.



XVIX Fotografía de la mano de Pablo luego del incidente vial

Luego me contó otro choque en diagonal al taller mecánico de Roberto. También riéndose.

Salimos acelerando (en sentido norte-sur) y tomé el carril izquierdo. Y como estaba bacheado el manubrio comenzó a moverse hacia todos lados y me tiró. No entendía nada (risa) cuando me levanté la moto estaba por un lado y yo ya me había levantado y estaba en otro lado (24/10/2016).

La zona de asfalto que señala Pablo se encuentra con ondulaciones, por lo tanto, al circular a altas velocidades, la motocicleta comienza a volverse inestable. Presumiendo cómo había sido el choque le pregunté si tenía la suspensión de la moto baja. Pablo me contestó: “Sí, (risa) pero ya me acostumbré. Siempre la moto al piso” (risa). Pablo estaba arriba de su moto mientras me hablaba⁹⁸. Luego me comentó de la preparación de su moto:

Y le puse otro motor, uno de una 200 c.c. Tenía toda la selectora y los engranajes de la 200 c.c. Tenía el carburador de una 250 c.c. Los cilindros estaban agrandados a 220 c.c. era un desastre (risa). Impresionante como andaba se paraba en todos los cambios (se refiere a que hacía weely en todos los cambios por la potencia que tenía ese motor). Y me gustaría armar una con el motor de la Twister (Honda Twister 250 c.c.) (risa) (24/10/2016).

El motor original de la moto era de 150 cc. Y la aumentó a 220 c.c. más la potencia que le daría el carburador de una 250 c.c. Al finalizar el encuentro Pablo me mostró en su celular cómo le había quedado la espalda después de la caída.



XX

Fotografía de la espalda de Pablo luego de otro incidente vial

⁹⁸ Este incidente vial es el mismo narrado por el mecánico, Roberto.

Podría interpretarse la manera en que relata los hechos Pablo con una memoria ancestral de salir al campo de batalla, penetrar el espacio con su moto, dominar esa moto como una fiera, un caballo salvaje para luego volver vivo y alardear de las marcas de la batalla, narrándolas como hazañas de guerra. También entender la relación hombre máquina. En ese pasado la relación era con el caballo, objeto animado y ahora la motocicleta es un objeto inanimado pero hay que animarlo, es decir darle vida y alimentarlo a través de la modificación de su estética, más potencia, “dándole de comer cosas buenas”. Hay que ver a la moto no solo como prolongación de virilidad masculina (Kreimer, 2006) sino como parte constitutiva de la masculinidad que se manifiesta en la penetración del espacio, en esos duelos callejeros. A ver quién lo hace de la mejor manera, escenificando las disputas en el campo de batalla. Así mismo el carburador de la motocicleta sería una marca que evidencia mayor masculinidad.

Para reforzar la hipótesis de considerar los choques como una hazaña de guerra. Merecería explicitar la actitud de otro motociclista que llegó al taller. El joven de aproximadamente 26 años⁹⁹, tenía una Yamaha Fazer 250 c.c. Al llegar, el mecánico fue a ayudarlo llevándole la muleta de Juan, el joven que trabajaba en el ejército. Mientras subía la escalera de ingreso al taller todos se reían, incluido el mismo mecánico, resultado quizás de que había dos lesionados en el mismo lugar. El joven entró y se sentó en una reposera. El mecánico siguió arreglando la moto de un colombiano¹⁰⁰, que también le iba a aumentar la potencia de 125 c.c. a 150 c.c.

Mientras el mecánico seguía trabajando en la moto del colombiano y tomábamos mates le pregunté a Jorge ¿qué le había pasado? Jorge me respondió: “Un auto me cerró y lo choque. Ahí por la Av. Santa catalina en frente a la IPF. Una vieja chota entró de una a la estación de servicio.” Yo: ¿no puso guiño? Él: “¡No!”. El joven se quejaba de que su pie estaba muy hinchado. Comentó que venía del Hospital, que le había inmovilizado el pie, pero no enyesado. Su pierna izquierda estaba vendada desde el pie hasta las rodillas. Sin embargo, el joven en vez de irse hacer reposo y levantar su pierna para bajar la hinchazón, vino hacia el taller. Luego cuando se fue, subió a su motocicleta y salió acelerando bruscamente desde el semáforo en dirección al centro de la ciudad. Con el escape deportivo que tenía se escuchaban todos los cambios que iba haciendo. Antes de que se

⁹⁹ Trabajaba en una carnicería.

¹⁰⁰ Hay muchos colombianos circulando por estos barrios. Su moto tenía problemas de embrague producto de acarrear muebles con un trailer.

vaya pude observar su moto. Estaba modificada. No tenía retrovisores, el manubrio estaba más bajo de lo normal, semejante al de una moto pistera. Y le había cambiado el silenciador original de la moto por un silenciador deportivo. De algún modo, a pesar de las quejas de hinchazón, lo que para otra persona este incidente podría ser un acontecimiento traumático, Jorge no lo estaba viviendo de esta manera, seguía sin embargo yendo al taller y mostrando su hombría y destrezas acelerando su motocicleta.

En contraste con este motociclistas (Pablo) que pertenece al grupo de amigos del taller mecánico. En el estacionamiento del supermercado Changomas¹⁰¹ me encontré con Jorge (29 años) que tenía una motocicleta Appia Harwind¹⁰² 200 c.c. estilo chopper/custom. Nos pusimos a hablar y me comento que tuvo dos choques. Jorge: “Uno fue acá cerca, pasando el tanque de agua (el lugar queda por Av. Alicia Moreau de Justo, pasando el ingreso al Barrio San Isidro) Un tipo en una Renault Trafic no puso guiño y giró en un U. Yo venía en una Gilera 150 c.c. y no pude frenar” (30/09/2016). Le pregunté ¿a qué velocidad venía? Y me respondió riéndose “Y a unos 80 km/h”. Como me pareció bastante rápido para una avenida donde la máxima velocidad permitida es de 60 km/h. Le dije bastante rápido ¡Eh! Y sentado en su moto me miró a los ojos y me dijo: “si (risa) me gusta la velocidad.”. Le volví a preguntar: ¿pero sabes que la máxima es 60 km/h. en las avenidas? Jorge: “Si, (risa), y la primera vez que choqué fue un perro, pero con una 110 c.c.”

Antes de irse, me mostró su moto. Como vi que no se puso la cinta de seguridad del casco le sugerí que se ponga. Me miró y se rio y me dijo: “después me voy a compra uno estilo Chopper” (risa). El casco que tenía era uno integral que cubría toda su cabeza y no el estilo clásico donde el rostro queda al descubierto. Pero caben dos interpretaciones para esa afirmación. La primera es que Jorge quiera usar un casco de acuerdo al estilo estético de su moto. La otra, aparentemente no le interesa tener un choque ya que en ese momento se rio y pegó unas aceleradas a su moto. Lo percibí de una manera alarde ante, expresando su masculinidad junto a su motocicleta y desde luego como una gran hazaña, por lo tanto no cabe preocuparse.

Antes de ingresar al terreno propiamente dicho en la Av. Alicia Moreau de Justo para ir a hacer trabajo de campo. Fui a hacer el cambio de aceite de mi auto a una estación de

¹⁰¹Este supermercado queda sobre el tramo estudiado sobre las avenidas Cabo de Hornos y Alicia Moreau de Justo.

¹⁰²Appia Motors Argentina.

servicio cercana al tramo. Como soy un conductor que no se desentiende de los vehículos me puse a charlar con el personal del servicio. Era un joven de 30 años, rubio, de 1,83 cm aproximadamente. Charlamos sobre el precio de los productos y repuestos que había que reemplazar, luego seguimos hablando sobre las prestaciones de los vehículos. Fue ahí cuando me dijo que tuvo algunas motos. Me dijo: “Yo ahora tengo un gol, un gol modelo 1998, lo vendí porque choqué” y se reía. Nuevamente otro choque que me lo narra riéndose.

El joven tuvo dos choques. El primero cuando tenía 19 años con una Appia Vectra¹⁰³ 110 c.c.: “yo iba por la Av. López y planes, paso la avenida la Av. Vivanco y una vieja sale de golpe desde un garaje con un Fiat Palio Weekend y le doy con toda”. Le pregunté a ¿qué velocidad circulaba? Me dijo: “Como a 80 km. /h., Ahí rompí todo (risa), me golpeé bastante. Esa tenía un escape deportivo, pero para mí no andaba muy bien, hacía mucho quilombo nomas. Después le conseguí el escape original de la moto y andaba mucho mejor (15/09/2016). Al igual que el caso anterior de Jorge con la Gilera 150 c.c., se presenta otra colisión en una avenida con una motocicleta pequeña, es decir de baja cilindrada circulando a ochenta kilómetros por hora. Además con motos de segundas marcas¹⁰⁴. Su segundo choque me lo contó así.

Fue en el acceso oeste, estaban construyendo el puente de la continuación de la avenida Chacabuco. Había unos pedazos de tierra por los camiones. Y bueno yo había ido a cobrar al cajero del aeropuerto. Venía con mi CBX a unos 60 km/h (Honda Twister, 250 c.c.) e iba manejando con una mano en el manubrio y con la otra iba mirando el ticket del banco. Cuando en un momento se me cruzó la rueda delantera y me fui contra el cordón y volé arriba de la rotonda. Me salvé porque tenía un buen casco y porque caí arriba del pasto, sino me mataba. Bueno y ahí como me salía muy caro el arreglo me compré el auto. La moto es muy

¹⁰³En el 2007 tuve una Appia Vectra 110 c.c. Aunque se ensamblan en la Provincia de Córdoba, me resultó de muy buena calidad.

¹⁰⁴ Podría decirse que para la cultura motera existen las motos de primera línea reconocidas a nivel mundial y de calidad garantizada, tales como: Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Ducati, Triumph, Harley Davidson y las de segundas marcas. En una presentación de lubricantes de la línea Elaion Motos de YPF, el periodista y técnico especialista en motociclismo Gustavo Morea se refirió a las motos de origen chino ensambladas en la Argentina de “fabricación dudosa”. Primero porque no tienen el manual de servicio o de taller, indispensable para el mantenimiento de las motocicletas donde se especifica por ejemplo la presión de ajuste de las tapas de cilindro. En segundo lugar, las mismas piezas del motor que deberían ser las mismas para la serie de una moto en particular de cada partida, no suelen tener las mismas medidas al reemplazarlas, en contraposición a las motos de primeras marcas (Honda, Yamaha, Suzuki y Kawasaki). La presentación se realizó en la Tienda de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) en el municipio de Candelaria, Misiones el 28/11/2017.

linda pero es muy peligrosa, tu cuerpo es el paragolpes, si te caes o chocas (15/09/2015).

Se podría pensar que la prevención usualmente se limita a trabajar en el plano cognitivo, lo que se puede conocer, imaginar cómo riesgo posible, no está en el plano de la experiencia física. Nadie sabe lo que es el cuerpo como paragolpes hasta que no lo tiene que usar como tal. De alguna manera, estos choques aluden directa e indirectamente, con mayor y menor fuerza a los procesos sociales que estamos analizando. Esta lucha cuerpo a cuerpo por ver quién penetra más rápido el espacio y a la vez quién se banca el desafío que aparentemente nadie quiere quedar fuera del juego. Un incidente vial, una colisión, o un *accidente de tránsito* podría considerarse para cualquier mortal un acontecimiento traumático. Que la gente querría poder evitarlo, sin embargo se observa lo contrario. Podría interpretarse la risa como Freud interpretó en su momento, como un mecanismo defensa, es decir para no llorar de lo ocurrido. O Bergson la gente se ríe de sí misma, de algo que va en contra de su voluntad como cuando un transeúnte se resbala y los demás se ríen. Pero no se ríen de la persona en cuestión sino de lo involuntario de ese cambio, de la torpeza (Bergson, 2013:16).

Estos duelos callejeros son formas de enfrentamientos principalmente entre motociclistas de sexo masculino. Generalmente se da entre iguales. Es decir de motociclistas que tengan más o menos las mismas motos. Son raros los casos donde estos motociclistas se enfrenten a un motociclista con una moto pistera de alta cilindrada, aunque puede ocurrir. El enfrentamiento se da por quién llega primero al otro semáforo, quien sale corriendo más rápido y logra adelantar sobre el otro. Como dice Rivers: “la fuerza de una afrenta radica en el hecho de que es un intento de establecer superioridad sobre la persona enfrentada. Si no es así, entonces no hay un desafío” (Rivers, 1979:62).

Como se dijo anteriormente el duelo es entre personas físicas, de modo contrario no tendría sentido. Un motociclista que diga a su grupo de amigos, yo le gano a “Juan Pérez” no es lo mismo que si le dice en la cara vamos a correr o si se pone a lado en un semáforo y comienza a acelerar provocándole.

En relación a la moralidad de las autoridades, esto estaría prohibido por la ley Nacional de tránsito N° 24.449. Pues como afirma Rivers “recurrir a la ley en busca de desagravio es confesar públicamente que te han agraviado y la demostración de vulnerabilidad pone en peligro tu honor, peligro del que no le salva en absoluto la ‘satisfacción’ de la

compensación legal de manos de una autoridad secular” (Rivers, 1979:29) Es un duelo que se mantiene en lo privado aunque ocurra en un espacio público. No se pretende ir a la autoridad competente para denunciarlo.

Podríamos decir que los duelos se dan en gran parte de las sociedades humanas. Cuando Rivers trabaja las leyes de hospitalidad hace referencia a los duelos llevados a cabo por los esquimales descritos por F. Boas. En una de sus primeras monografías Boas describe la costumbre por la cual las tribus esquimales centrales reciben a un extraño y el curioso combate a que lo desafían después:

Si un forastero desconocido para los habitantes de un poblado llega de visita, se le da la bienvenida con la celebración de una gran fiesta. Entre las tribus del sureste los nativos se disponen en fila y un hombre se queda parado delante de ella. El forastero se acerca lentamente, con los brazos cruzados y la cabeza inclinada hacia el lado derecho. Entonces el nativo le golpea con toda su fuerza en la mejilla derecha [sic] y, a su vez, inclina la cabeza en espera del golpe del forastero (tigluqidjung). Mientras eso está sucediendo, los otros hombres están divirtiéndose y cantando (igdlukitaqtung). Así siguen hasta que uno de los combatientes queda derrotado [...] Según los propios nativos el significado del duelo, es el que los hombres que intervienen en la pelea desean saber cuál es el mejor¹⁰⁵ (Rivers, 1979:145-146).

Otra referencia es el duelo criollo argentino que podríamos incluirlo como un antecedente de la zona y por qué no con rasgos similares. Es indudable que la persistencia en el tiempo del duelo tiene que ver con la costumbre de nuestros gauchos de llevar el cuchillo, la faca o la daga como prendas indispensables e insustituibles de sus atavíos comunes y generales.

Era en los bailes en donde aparecía el improvisador (a quien los gauchos llamaban payador) en toda su gloria; respunteando la guitarra, cantaba sus coplas en falsete delgado, prolongando la última nota de cada verso para darse tiempo de comenzar el siguiente con un nuevo epigrama. Si por mala suerte se presentaba otro payador, éste aprovechaba la ocasión para contestar en

¹⁰⁵ Boas F. *The Central Eskimo, Washington*, 1887, p.609. En muchas partes del mundo se acoge a los forasteros con una fiesta y también se los somete con frecuencia a una prueba de habilidad o de fuerza. Citado por Rivers, 1979: 146

competencia, hasta que, como a veces sucedía, el que agotaba primero su inspiración, rasgueaba de un golpe todas las cuerdas de su guitarra, y poniéndola en el suelo, se incorporaba, diciendo: “Ya basta, ahora vamos a ver quién toca mejor con el cuchillo”, y sacando el facón con un revés de muñeca, se ponía en guardia [...] El contrincante, por supuesto, no se quedaba atrás, e imitando a quien le presentaba pelea también desenfundaba su cuchillo con suma rapidez. Existía, para el caso, un elemento más, y era la envoltura con el poncho bien apretado del “ante-brazo izquierdo que mantenían al nivel del pecho para proteger las partes vitales”. La técnica de los pies en el duelo criollo también tenía sus reglas generales, pues los participantes “adelantaban el pie izquierdo, cargándose con todo el cuerpo sobre el derecho”. Recién entonces iniciaban la lucha (Revisionistas, 2016).

Mientras tomábamos mate con el mecánico que trabajaba con la moto del colombiano, le pregunté: ¿por qué no prefieren comprar una moto más grande antes que andar aumentando la cilindrada? Roberto me decía: “pasa que yo con mi motito 150 c.c. (Honda CG Titan) le gano una Honda Twister 250 c.c. que vale mucho más y los vagos quedan locos o a una 110 c.c.” (risa) (15/09/2016). Hay otra cuestión que se juega en el duelo, es mostrar algo. La motocicleta de determinada marca con ciertas características técnicas que aparenta tener ciertas características, pero en realidad es otra.

Dominio de la máquina, conductas riesgosas y choques

Las nociones de riesgo no están basadas en razones prácticas o en juicios empíricos. Son nociones construidas culturalmente que enfatizan algunos aspectos del peligro e ignoran otros. Se crea así una cultura del riesgo que varía según la posición social de los actores (Bestard, 1996:11).

En este acápite se pretende abordar cuestiones relacionadas a la percepción del riesgo y maniobras consideradas peligrosas desde mi perspectiva con motociclistas que transitan la 213. Al llegar al taller de motos de la Av. Alicia Moreau de Justo el mecánico estaba arreglando la moto de un colombiano, que se había gastado el embrague porque acarrea muebles. Roberto, me preguntó: “¿che pero en qué consiste tu tesis?” Le dije que me interesaba la percepción que tienen los motociclistas del riesgo. Como por ejemplo ¿Por qué no utilizan casco? ¿Cuáles son los límites? Me contestó:

Yo nunca tuve un choque. Desde los cinco años que manejo camiones. Mi papá trabajaba en obras públicas de la Municipalidad de Posadas y ahí teníamos los camiones. Era muy bueno para enseñar. Y bueno ahí aprendí. Pero igual yo sé bien los límites. Si vos sabes frenar bien, no te va a pasar nada. Yo venía con mi moto (Honda CG 125 c.c.) por la Av. Cocomarola con mi novia atrás y un auto se mandó para la izquierda sin poner guiño. Entonces yo clave los frenos hasta que detuve la moto. Se me cruzó la moto, me caí desde parado porque no tuve tiempo a sacar el pie del freno. Pero no me pasó nada. Ahí fui y le quería romper el auto al flaco. Me dijo: ‘¡Vos no tenés ni seguro!’. Le dije: ‘Sí y se lo mostré’. Al final el que no tenía seguro era el tipo y se fue rápido. (15/09/2016)

En ese momento me vi identificado con mi experiencia de aprendizaje de manejo de auto con mi padre a los 13 años. Aunque a los 7 años con mis primos de 12 años ya le sacábamos el auto a mi padre en las siestas posadeñas y circulábamos en un barrio posadeño que tenía sus calles de tierra y prácticamente no circulaba nadie. La Ley de Tránsito Nacional prescribe que para manejar un vehículo se necesita carnet de conducir, pero no hay ningún lugar oficial estipulado para practicar. Roberto al aprender de chico, manifiesta un dominio bastante ampliado sobre la máquina, teniendo en cuenta que su moto es de primera marca, una Honda.

Sin embargo, en el estacionamiento del supermercado Changomas, vi a una mujer (40 años) que salía del local con una niña de 9 años aproximadamente. Comenzaron a cargar su moto. La mujer llevaba una bolsa de alimentos para perros con otras dos bolsas entre el manubrio de la moto y ella. Luego la hija cargó otra bolsa de alimentos para perros en el asiento, detrás de su madre, y se subió a la moto. Además llevaba dos escobas con su mano derecha. Me acerqué y le pregunté: ¿no tenes miedo de andar así? La mujer se rio, hizo un silencio, miro hacia el piso y dijo: “pasa que vivo acá cerca, detrás del tanque de agua. Y voy por las calles, no por la avenida”. Disculpa que te pregunte así, no soy policía, pero pasa que soy de la Facultad de Humanidades y estoy haciendo un estudio sobre el tránsito y los *accidentes*. “Ah, si yo tuve dos accidentes de tránsito (puso una cara de tristeza). En uno me romí la pierna y en otro el tobillo.”

Le pregunté ¿dónde fueron? Y me contestó: “uno en la Av. San Martín y Av. Chacabuco, frente a la IPF. Y el otro cerca de mi casa, en el chino (se refiere al supermercado). Un auto puso el guiño para doblar y no dobló. Y yo me lo comí, ahí me

rompí la pierna, me lastimé toda la cara y estuve como tres meses para recuperarme”. Le pregunté: ¿Desde cuándo andaba en moto? y me dijo:

Y desde que mi marido me regaló, desde los 18 años. Desde ahí fue un desastre (risa). Él sí maneja bien, tenía una Honda Twister (250 c.c.), tiene las botas, la campera de cuero. Y una vez casi se metió debajo de un camión, porque tiro la moto, no se lastimó mucho, gracias a que tenía un buen casco. Pero yo ahora no me quedaba otra, tenía que hacer las compras. Para mí la moto es una herramienta de trabajo, ando por todos lados, visito a mis clientes, porque hago corte y confección y trabajo con un grupo de mujeres que venden de todo. (30/09/2016)

Mientras hablaba con la mujer, la niña miraba para otro lado. La mujer se veía predispuesta a charlar conmigo. En este caso tenemos a una mujer que montó su motocicleta recién a los 18 años. La moto que manejaba era una 110 c.c. de segunda marca toda despintada. Lo interesante de destacar de esta narrativa es la percepción del riesgo: “si ando por acá cerca no pasa nada”. Teniendo en cuenta que los incidentes viales ocurren cercanos al hogar¹⁰⁶. La misma situación se presentó mientras conversaba con un joven que le estaba arreglando su moto (IMSA 200 c.c.) en la vereda del taller. Lo miré y le pregunté ¿che y por el retrovisor no te dicen nada? Me respondió: “No, pasa que ando por acá nomás”. Es decir que ve al retrovisor como algo que tiene que tener para cumplir, pero no como un elemento de seguridad. También si es para circular cerca, tampoco es necesario (25/09/2016). La amenaza está lejos, tanto el control como los incidentes viales. Según las diferentes campañas de seguridad vial llevadas a cabo en España, por lo general existe la creencia de que el *accidente* siempre es para el otro, es decir va a ocurrirle a otra persona.

Por su parte otro joven de 29 años¹⁰⁷ que también se encontraba en el estacionamiento del supermercado Changomas, después que fue la mujer, detrás estaba Mario, el cual se acercó a mí. Le dije que era de la Facultad de Humanidades y que estaba haciendo mi

¹⁰⁶ Un estudio de una aseguradoras más grandes de EEUU, de Progressive Insurance en 2002, por ejemplo, consultó a más de once mil conductores que habían presentado un parte de accidente en 2001, reveló que el 52 por ciento de los siniestros se producían a 8 kilómetros o menos del hogar del conductor, y el 77 por ciento sucedían a 25 kilómetros o menos. Extraído de 17 de octubre de 2007 de <https://www.progressive.com/newsroom/article/2002/may/fivemiles/>

¹⁰⁷ Mario me comentó que manejaba la moto de su papá cuando tenía 16 años. Y conducía bicicleta desde muy chiquito.

tesis sobre el tránsito y los *accidentes de tránsito*. Mario miró para abajo y en voz baja, (tímida) dijo:

Yo tuve un accidente, con una Appia City 110 c.c. venía desde Garupá hacia Posadas. Cuando salí primero que todos los autos del semáforo, de enfrente a Crucero del Norte. Llegué a la altura del Casino y una camioneta salió de la colectora sin el guiño para girar. Y bueno, entré adentro de la camioneta (Mario, 30/09/2016).

Mario a pesar de conducir bicicleta desde muy pequeño, y conducir desde los 16 años no pudo evitar la colisión con su motocicleta Appia City. Quizá por la particularidad del evento. La camioneta habrá salido bruscamente sin señalar su maniobra.

Mientras observaba el tránsito en el tramo de la avenida Alicia Moreau de Justo me puse a conversar con unos obreros, *changarines*¹⁰⁸ que esperaban a su jefe para trabajar en una obra en el tramo. Ellos andaban en una moto repintada de color celeste, la cual tenía una cubierta nueva atrás y otra lisa, producto del desgaste (05/10/2016). Le dije: ¿Tú cubierta de adelante está lisa? Y el joven de unos 28 años me respondió: “Si la tengo que cambiar, porque si llueve me puedo caer” (risa)¹⁰⁹.

Me pareció bastante precavido por esa observación que hizo. Hay motociclistas que no tienen este detalle en cuenta. Que no es un detalle menor. En el mes de julio aproximadamente, conocí a un paraguayo de la vecina ciudad de Encarnación. Un hombre de contextura física robusta, hombros grandes, brazos y pectorales bien fornidos, con una edad aproximada de 50 años. Estaba frente a un consultorio odontológico. Me contó que le dolía el hombro. Le pregunté ¿por qué? Me respondió: “pasa que choqué a un auto y me caí”. Como estábamos en la vereda miré su cubierta delantera. Y estaba lisa. Le expliqué que si anda con las cubiertas en esas condiciones, los días de lluvia no van a poder frenar. Luego el hombre me dijo: “la verdad que tenes razón amigo, la vez que me caí había una llovizna.” El hombre tenía una motocicleta negra relativamente nueva de

¹⁰⁸ Changarín es una categoría local que designa a un trabajador informal que vive de pequeñas contrataciones laborales.

¹⁰⁹ El joven era del Barrio A-3-2 perteneciente a un conjunto habitacional de poblaciones relocalizadas por la Entidad Binacional Yacyretá - EBY.

150 c.c. marca Leopart¹¹⁰. El ejemplo del *changarín* podría ser un contraejemplo para aquellos postulados que “los sectores populares carecen de conocimiento” o “no tienen cultura vial”. Pienso que cuando los expertos en temática de seguridad vial hablan de falta de educación, o no tienen cultura vial, en realidad lo que quieren decir es que no tienen un conocimiento en seguridad vial, como ser los efectos de circular con una cubierta gastada.

Luego vino el capataz y les dijo que vayan frente a la empresa de transporte FJW, que un camión había pasado y roto todo el empedrado. Pude observar que tenían unos cascos finitos, similares a los entregados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El hombre más joven manejaba y el más viejo se subió atrás. Ya los dos sentados sobre la moto, le hice una seña moviendo mi mano por debajo de mi cuello al señor adulto para que se prenda la cinta de casco. Le dije: “¡la cinta!” Pero el señor me miró y la moto comenzó a circular. Supongo que no entendió que le quise decir, pero probablemente no la utiliza, porque de modo contrario entendería rápido y se la prendería (05/10/2016).

Por último con respecto a la luces un señor de contextura física obesa de aproximadamente 40 años llegó al taller, con una motocicleta IMSA 150 c.c. con problemas de luces. A simple vista se notaba el descuido y falta de mantenimiento de la moto. El plástico del faro delantero se encontraba en una tonalidad amarilla, curtido, producto de largas exposiciones al sol. Me acerqué y mientras hablaba con él, miraba como la bujía de su motor estaba conectada por un cable de luz eléctrica, no era el original con la cubierta protectora acorde a las altas temperaturas del motor. La pintura del motor como la del tanque de nafta estaba gastada llena de rayones. Me dijo que fue a buscar unas cosas a su hijo a San Isidro cerca de la escuela N°346 a lado del destacamento policial. El lugar queda a unos 5.3 km del taller mecánico con un paisaje rural y el 50% del recorrido está terrado, es la Ruta Provincial 213. Le pregunté si siempre anda sin luces y me contestó que ahora nomás se le había apagado, que no sabía lo que ocurrió. Le pregunté si vivía cerca del taller. Y me respondió: “Si, me fui para allá a buscar unas cosas nomas y en el camino se me apago la luz”. Como el mecánico le dijo que no tenía focos para su moto, el hombre continuó con su camino.

¹¹⁰ La marca Leopart es típica en la ciudad de Encarnación. La experiencia que tengo con esa moto es que son muy veloces. Una noche cuando transitaba por una avenida encarnación en moto, me paso un paraguayo, la preparan para correr.

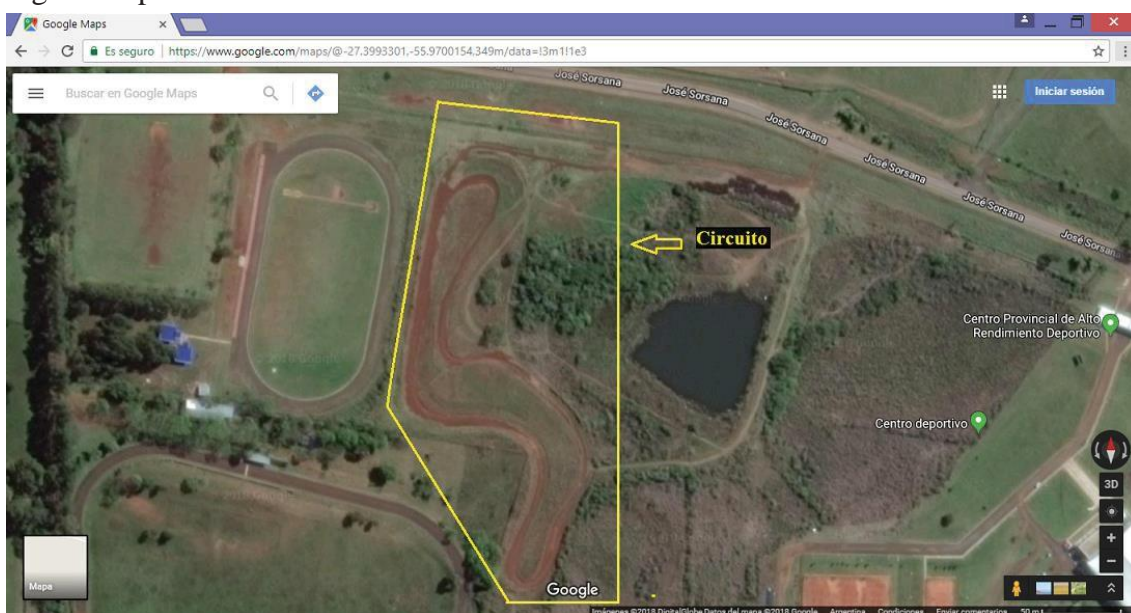
A partir de este último acápite y el segundo capítulo en general se puede decir que la variable tener destrezas y dominio pleno sobre la máquina te puede ayudar a salvar de un incidente vial, o disminuir los efectos. Como el marido de la mujer supo caerse y largar la moto para no terminar debajo de un camión. Pero si el conductor que tiene destrezas en el manejo de su moto, como Pablo, se excede en el uso de velocidades en una avenida como ser un lugar no adecuado para circular de ese modo (duelos callejeros) puede ser victimario de un incidente vial. La mujer del estacionamiento ya de antemano asume su falta de dominio sobre la motocicleta. Afirma que aprendió de grande, 18 años, “dentro de lo que la ley permite”. Sin embargo ha protagonizado dos incidentes viales con lesiones bastantes graves. Sumado a ello que tiene una percepción del riesgo bastante errónea de acuerdo a las estadísticas, que cerca no le va a pasar nada. Y entonces no usa el casco. Además su moto se encontraba en pésimas condiciones, quizás no frene.

La mayoría de los choques que escuché durante mi trabajo de campo fueron a 80 km/h. en esas motos de baja cilindrada como el joven de la estación de servicio que una “vieja” le salió del garaje de su casa. Y Pablo (Appia Hardwing 200 c.c.) que circulaba con una Gilera 150 c.c. a unos 80 km/h, y un automovilista en una Renault Trafic no puso guiño, giró en un u y Pablo no pudo frenar. En mi experiencia de conducción con una Gilera Smash 110 c.c. la sensación que me trasmite a 80 km/h es bastante inestable. Me da la sensación que si me aparece un obstáculo de repente, probablemente no la pueda frenar, en comparación a otras motos de más peso, donde la superficie de la cubierta es más ancha. Esto favorece que una superficie mayor esté en contacto entre la motocicleta y la calzada.

Capítulo 3

Circuito, cortes y despistes

El trabajo de campo con los jóvenes motociclistas del taller me fue llevando hacia dos escenarios a partir de sucesivas invitaciones de estos jóvenes. El *circuito* y el Autódromo Rosamonte de la ciudad de Posadas quedan en zonas marginales de la ciudad de Posadas. Ambos lugares podrían considerarse espacios de recreación para estos chicos de barrios populares que circulan entre los márgenes de la ciudad. Los jóvenes motociclistas no solo hacían algunas acrobacias y mostraban sus destrezas en frente al taller sino que preparaban sus motos para ir al *circuito*. El *circuito*, nombre con que designan estos jóvenes a este lugar, es un recorrido de tierra con 4 curvas a la izquierda y 2 a la derecha. Se encuentra sobre un terreno municipal al sur del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Posadas¹¹¹, por la calle José Sorsana que va al ex aeropuerto de la ciudad de Posadas, a unos 300 metros antes de su ingreso. La entrada de 3 metros de ancho aproximadamente atraviesa el tejido de alambre, al cual le falta una sección por donde circula la gente que ingresa al predio.



XXI

Fotografía satelital del *circuito*. Fuente: Google Maps¹¹²

Podría decirse que esta zona es un espacio de recreación y distensión. Por un lado, se aprecia la pista de aterrizaje del aeropuerto con su césped verde y lustroso. Hacia el oeste del circuito se encuentran una cancha de futbol, una pista de atletismo, al suroeste un

¹¹¹ Aeropuerto Internacional de Posadas Libertador General José de San Martín.

¹¹² Recuperado de: <https://www.google.com/maps/@-27.3993301,-55.9700154,349m/data=!3m1!1e3>

velódromo, al sureste, el Parque De La Ciudad destinados para los niños y un Polideportivo de alto rendimiento (CEPARD) al este. En el circuito hay secciones de pastos sin cortar donde los yuyos crecen a la altura de una persona y otras partes donde se nota que alguien los corta con una máquina.

Los motociclistas comienzan a girar por el circuito y así se van generando enfrentamientos y duelos en la pista para ver quien gira más rápido, dando lugar así a lo que en el capítulo anterior he tratado de entender bajo la idea de duelos callejeros, esta vez en un lugar cerrado. Uno de los jóvenes me decía: “se corre entre todos nomás” y se reía. Un día, Roberto, el mecánico de motos con quien alcanzamos un contacto amistoso me había invitado para que lo acompañe. Me había dicho que vaya a las tres de la tarde. Pero recién pude llegar a las cuatro. Al ir por Ruta Nacional 12 en mi moto Kawasaki Ninja 250 c.c. e ingresar a la calle hasta el circuito. Noté que me saludaban, alguien me levantó la mano: era la novia del mecánico. Estaba con él y dos chicos más con sus respectivas motocicletas. Cruzamos la ruta y se detienen en una calle de tierra. El mecánico me miró y se rio. Se lo veía muy contento, su remera negra estaba con tierra colorada en su espalda. Su moto también, y se notaba el polvo rojo de la tierra en el asiento. Le pregunté si se iba y me dijo: “Sí, pasa que se me terminó la nafta. Vine a las dos de la tarde ya” y se rió. En ese momento con una manguera le sacaba nafta al tanque de la moto de su novia y la ponía en una botella plástica. Luego continuó: “También se me pinchó la rueda”.

Este episodio me hizo recordar cuando estábamos en el taller mecánico en un clima de alegría, compartiendo unos mates e intercambiando experiencias y conocimientos sobre motocicletas. Roberto me comentaba que los jóvenes circulaban a toda velocidad por las calles de tierra. Un vecino había hecho un lomo de burro frente a su casa. Sin embargo un vaguito conocido como el loquito pasaba el lomo de burro haciendo wheelie, a pesar de que el joven había tenido anteriormente un choque donde se rompió la boca y perdió algunos dientes. El mecánico me comentaba que “iban al *circuito* cortando por los barrios” para no ser interceptados por los controles policiales. Algunas motos no tenían una empresa de seguro contratada, y estaban en situación irregular para circular. Algunas no tenían los espejos retrovisores, tenían un escape que no se adecuaba a los decibeles de sonidos reglamentarios. Fue entonces que decidí seguirlos para conocer cómo se movían del *circuito* al taller mecánico de motocicletas y viceversa.

Continuamos por esa misma calle de tierra, bastante finita con un paisaje rural, lleno de verde hacia los costados. Pasamos por un puente donde se encuentra el arroyo Mártires hasta desembocar en la calle 152. Seguimos por esa calle hasta la calle 147. Esta calle es el principal ingreso al Barrio Itaimbé Miní, su aspecto es el de una avenida con sus dos carriles de ida y de vuelta. Cuando la novia del mecánico comenzó a circular por esta calle, hizo unos intentos de wheelie. La gente que caminaba por las veredas se detenía a mirar el desfile moto ciclístico producto de los ruidos que hacían las motos al circular. El mecánico iba a una velocidad moderada porque tenía la rueda media desinflada.



XXII Intersección entre calles 154 y 137 (09/10/2016) Fuente propia

Luego seguimos por distintas calles adoquinadas, de empedrado y de tierra hasta desembocar en la intersección de la calle 178 y Av. Alicia Moreau de Justo en cercanías al ingreso del barrio San Isidro. En la colectora de la Av. Alicia Moreau de Justo hasta el taller mecánico la novia del mecánico nuevamente iba haciendo algunos intentos de wheelies. Su moto, una Honda CG Titán 150c.c¹¹³, tenía una estructura metálica para no darse vuelta cuando los practicaba. Las llantas pintadas en rosado hacían juego con la tapa de válvulas del motor. No eran las originales ya que ese modelo traía llantas a rayos y no de aleación como se ilustra en la siguiente fotografía. La motocicleta no tenía el tablero original ni el faro de luz, tenía uno más pequeño. (Ver pág. 86)

Como las motocicletas se encuentran modificadas y no se adecúan a la normativa vial vigente, estos jóvenes en vez de ir al circuito de motos por las avenidas principales de acceso (Av. Quaranta) van por las calles de los barrios para evitar el control policial. En algunos casos los jóvenes son menores de edad sin su carnet de conducir habilitado. Luego volví al *circuito* de motos. Se escuchaban los ruidos de las motos acelerando, semejante a una carrera profesional. La entrada era libre y gratuita. Cualquiera puede entra a girar por el circuito terrado. Los jóvenes que participaban tenían entre 17 y 25

¹¹³ Esta moto tiene una muy buena reputación en el mundo motero. Generalmente no se rompen nunca.

años. Algunos con una motocicleta 110 c.c. estilo scooter con escape deportivo. La mayoría le sacaba las luces a las motos por las posibles caídas. También había algunos jóvenes que usaban casco integral, como el que tenía una Honda CG Titán 150 c.c. con un sonido fuerte y grave. En cambio, había otros motociclistas que no usaban casco como por ejemplo el que tenían una Honda 125 c.c. de los años 1990.



XXIII Moto de la novia del mecánico. Fuentes: propia



XXIV

Fotografías de diferentes jóvenes recorriendo el circuito. Fuente: propia.

Alrededor de una de las curvas principales del circuito se encontraban distintos grupos de hombres y mujeres jóvenes escuchando música alrededor de los autos, mirando cómo giraban los jinetes. Se percibía un ambiente de diversión y felicidad. Constantemente entraban y salían motos desde la pista hasta donde estaba el público. Un joven sin casco en una moto 110 c.c. pasaba, miraba a uno de los grupos donde también había un piloto con una moto. Lo provocaba acelerando la moto y *tirando cortes*. De esta forma lo desafiaba y mostraba el poder de su máquina. *Tirar cortes* es un término nativo que significa acelerar el motor de la motocicleta al máximo de revoluciones por minuto hasta que el motor corta por medio de un sistema electrónico donde la bobina deja de mandar energía a las bujías y no se produce la combustión dentro del cilindro. La mayoría de las motocicletas tiene un sistema de estos para que el motor no se pase de vueltas. Hay otros motociclistas que cortan manualmente la electricidad con la llave de encendido produciendo una contra explosión. En algunos casos esta contra explosión hace salir fuego por el caño de escape y la mayoría de las veces produce un gran ruido. Cuando le pregunté a Miguel¹¹⁴ (22 años) ¿Qué significaba hacer cortes? Se rio y me dijo:

Pasa que todos comienzan a hacer cortes y vos comenzas. Yo la llevé al MotoFest¹¹⁵ y no sabes cómo *tiraba cortes*. Estábamos en el encuentro ahí en el Brete¹¹⁶ y los vagos comenzaron a hacer cortes. Y luego encendí la moto y empecé a *tirar cortes*. El ruido de mi moto comenzó a tapar el ruido de las demás motos, y por eso los de la organización vinieron. Nos dijeron que si seguíamos haciendo cortes nos iban a echar.

Mientras me hablaba, buscaba en su teléfono celular un video donde estaba haciendo cortes, y salía fuego por el caño escape. Melhuus y Stølen resumieron valiosísimos descubrimientos etnográficos y lo publicaron en su libro, para ellas existen proyectos de evaluación diferentes para hombres y mujeres.

Los hombres se clasifican de acuerdo a los grados de masculinidad; las mujeres se clasifican discretamente, según su carácter moral. Mientras la masculinidad puede ser continua- uno es más o menos hombre- las mujeres se

¹¹⁴ Miguel tiene una Yamaha FZ negra modificada en su estética y en la preparación del motor. La suspensión la tiene baja, y las llantas pintadas en rosa fosforescente.

¹¹⁵ El MotoFest es un encuentro de motos que se lleva a cabo desde hace 4 años consecutivos en la avenida Costanera de la ciudad de Posadas por el moto-grupo *Gauchos del Asfalto*.

¹¹⁶ El Brete es una zona ubicada en la Av. Costanera con su balneario mirando hacia la bahía de *El Brete* en el río Paraná, donde además se encuentra un gran predio de espacio verde para realizar distintas actividades de recreación y esparcimiento.

dividen en dos clases: la mujer es buena (decente) o mala (indecente). Estas bases de apreciación diferentes para los hombres y para las mujeres, probablemente se encuentran en el núcleo de las relaciones de género y hacen que las caracterizaciones de género sean complejas y ambiguas (Melhuus y Stølen, 1996:27, citado por Archetti, 1916:170).

En relación al género femenino, no percibí ninguna pilota femenina en el *circuito*, solamente dos chicas del público que estaban con la vestimenta de jugar al fútbol. Con el típico pantalón flojo hasta las rodillas y unas camisetas. El polvo que levantaban las motos al pasar era constante. Había un hombre de aproximadamente 40 años cargando un cuadriciclo Yamaha Banshee 350 c.c. a un tráiler. Me acerqué y le pregunté por la potencia de su cuatriciclo, me dijo: “La verdad no sé pero acá en Posadas son más de las motos, más que de los cuadriciclos. Igual yo no lo uso para correr sino para hacer trilla, por eso tengo estas cubiertas”. Le pregunté si andaba rápido, como los motociclistas y me contesto que sí, pero riéndose. De algún modo para no verse humillado y decir que andaba despacio.

No quise sacar ninguna fotografía en ese momento a la gente porque me pareció muy intrusivo. Pero había aproximadamente unas 80 personas. Me acerqué a un joven que tenía una remera de fotografía y eventos. Me miraba porque yo estaba sacando fotos y se reía. Lo miré y me dijo: “Hoy a las 2 había más gente. Ahora está más lisa la pista, nada más que hay mucho polvo. A veces no hay tanto polvo pero está lleno de pozos. Yo de vez en cuando vengo a girar. No sabes cómo se divierten los vagos acá”. Este relato da cuenta cómo este lugar es un espacio de esparcimiento

Otro día fui nuevamente al circuito, pasé por enfrente pero no estaba el mecánico. Así que fui a una arbolada que se encontraba cerca para refugiarme de sol. El calor era tal que a los 5 minutos de estar bajo el sol ya se comenzaba a transpirar. A los 5 minutos pasó el mecánico con su novia y Juan su amigo que trabaja en el ejército. Pero en vez de ir al circuito de motos fuimos a una pista de atletismo que estaba a lado del *circuito*. Dejamos las motos afuera y entramos por debajo del alambre de púa, en una parte donde hay un hueco de unos 50 cm. En el lugar se encontraba Agustín, quien es compinche del mecánico y el dueño de un karting de color amarillo. El joven tenía aproximadamente 30 años y le había llevado a su hijo. Además se encontraba Marcos, su amigo, un joven de contextura musculosa que estaba girando en el karting. Cuando llegamos Agustín le ofreció al mecánico para realizar unas vueltas. El joven realizó unas vueltas y luego Juan

también realizó otras. Cuando éste quería subirse al karting, el mecánico le decía, “¡no vos no!” y se reía. Luego llevaron el karting empujando hasta una sombra. En ese momento me di cuenta que había una recta de color roja. Era una alfombra para correr. Uno de ellos me dijo: “si este lugar es para correr, está prohibido circular en moto, en auto, en cualquier vehículo. Fijate el cartel.” Ahí me di cuenta que era una pista de atletismo.



XXV Fotografía del mecánico girando en el karting. Fuente: propia.

Luego, pregunté si era cierto que había estado la policía como me había comentado el mecánico en otros momentos. “¡Sí!” dijeron tanto el mecánico como el dueño del karting. El segundo dijo: “si hubo como 12 detenidos y 19 motos incautadas. Pasa que nosotros fuimos y le dijimos a los vaguitos que no hagan picadas en la calle. Casi nos agarramos a las piñas. Y bueno, después llegó la policía. Pero son grupitos que quieren hacer quilombo nomas”.

Es interesante observar cómo existen ciertos grupos de jóvenes que no ingresan al circuito pero buscan visibilizarse a través de hacer “quilombo” en la calle, desafiando a la autoridad, realizando picadas en la vía pública, consideradas ilegales por la ley de tránsito. Un policía que vive en la zona le pregunté ¿qué pasaba en el *circuito*? Como me miró y no sabía bien lo que yo quería saber. Le dije que estaba haciendo un trabajo sobre seguridad vial y *accidentes de tránsito* con motociclistas de la 213. Y que los jóvenes me habían llevado a ese lugar. Me comento que:

Es un lugar muy *under*¹¹⁷, que van a fumar a la tarde y después vienen re loquitos. De 10 motos, 9 son robadas. Hay un par de pibes que son del barrio

¹¹⁷ La traducción de la palabra del inglés *under* significa debajo. Entendí que se refería a un lugar donde asiste gente de un nivel económico social bajo.

Cruz del Sur¹¹⁸. Hay varias familias que se dedican al robo, la policía ya los tiene bastante marcados. Hay un padre que tiene siete hijos que se dedican a eso. Cuando aumentan mucho los robos, la policía les cae, entran dos o tres meses (se refiere a la cárcel) y luego salen. Pero siempre es así. Antes, el cambio era una moto por un paquete de tiza (cocaína) con los paraguayos¹¹⁹. Pero ahí en el *circuito* se dan con cualquier cosa barata, paco (pasta base de cocaína), con lo que venga, por el nivel socio económico que hay.

En cuanto a los incidentes viales me comentó que:

Hay una persona que hace de campana para avisar si llega la policía y después se ponen a picar por esa calle. La otra vez un lagosiano pasó a un camión por el carril contrario y luego chocó de frente con otro camión de la cantera de la empresa Carlos Enrique, el joven murió. Ahí dejaron de joder por un tiempo y luego volvieron. Después en la recta frente a los controles de fuerza aérea vienen los autos de Rally a probar, como las cámaras de estos los detectan, llaman a la policía y vienen. Pero en el *circuito* también se lastiman, la otra vez hubo un chico con una fractura expuesta, con su mano me mostraba el peroné y la tibia afuera, lo llevaron al aeropuerto viejo para que lo asistan. Pero muchas veces se quedan en el circuito porque no se pueden mover.

Este escenario bastante pintoresco de puesta en escena de la construcción de masculinidad que se mezcla con la ilegalidad, forma parte de una expresión marginal urbana de creatividad masculina. Donde se recrean los espacios de movilidad urbana para expresar este ser masculino urbano marginal. Marginal porque son jóvenes excluidos del sector formal de la economía, marginal porque estos lugares están al margen del centro de la ciudad. Además existe un desafío a la autoridad de control que de algún modo expresa una forma de medir también su masculinidad.

Este fenómeno se vincula a otro fenómeno similar: el de hacer “cortes” en los barrios aledaños al tramo estudiado de la 213. Todo el tiempo se escuchan los *cortes* y contra explosiones de las motos, principalmente los sábados por la tarde. Esta fascinación por

¹¹⁸ Este barrio se encuentra bastante al margen de mancha urbana de la ciudad. Tiene nueve manzanas y queda pasando el aeropuerto viejo de la ciudad de Posadas.

¹¹⁹ Si uno sigue por esa calle, la misma se conecta con el río Paraná, el cual es un límite fronterizo con territorio paraguayo. Es posible que haya intercambios en esta zona.

los sonidos de las motocicletas entra en conflicto con los distintos vecinos que se quejan de los “insoportables” ruidos de las motos.

Estos *cortes* a lo largo de todo el día en los barrios, agravado por la cantidad de motos cada vez mayor reflejan ciertos aspectos que Guillermo O’ Donnell (1983) resalta en su ensayo sobre la sociabilidad y política en Argentina y Brasil. Argentina es una sociedad muy individualista con respecto a su vecino país, Brasil. Estos jóvenes por más que les fascinen esos ruidos no se ponen a pensar en las demás personas con quienes conviven. Quizás no son específicamente los jóvenes del taller mecánico que van al circuito a divertirse, sino a los jóvenes que se encuentran en los distintos barrios aledaños diariamente y circulan por la 213.

Basado en las ideas de Roberto Da Matta (1978)¹²⁰ sobre la manera tan popular de dirigirse entre los brasileros, e implantado en el corazón cultural de esta nación, donde la sociedad es altamente jerarquizada y se asume esa jerarquía O’ Donnell (1983:5-6) desarrolla algunas ideas con respecto al modo de dirigirse en Buenos Aires. En el rito autoritario brasiler, ante la pregunta “Você sabe com quem está falando?” el interlocutor responde con un silencio, disculpas, o una acción sumisa y encierra su ritual de actualización de las jerarquías sociales. En cambio en la Argentina, sociedad también jerarquizada, pero bastante menos que el Brasil, el autor ha oído muchas veces una pregunta típica: “¿quién se cree que soy yo?” donde el interlocutor devuelve con un: ¿Y a mí, que me importa? y no pocas veces un ¿Y a mí, que mierda me importa? De la misma manera que en el caso brasiler se está ante un ritual de refuerzo.

‘El que está hablando’ en Buenos Aires cumple ese ritual como una forma de ‘traer a la conciencia de los actores aquellas diferencias necesarias a las rutinas sociales en situaciones de intolerable igualdad’¹²¹ (Da Matta, 1978:165). Es, en el hablante carioca y el porteño un acto de violencia, ‘utilizado cuando los otros medios de jerarquizar una situación dada fallan irremediabilmente’ (op. cit.165). Pero, en contraste con los cariocas de Da Matta, el interlocutor porteño es, precisamente un interlocutor: encuentra frente a sí a otro hablante. Este, sin ceremonias, suele mandar, redonda y explícitamente, a la mierda al otro y, junto con él, a la jerarquía social sobre la cual quiso montarse. Lo interesante es que,

¹²⁰ Roberto Da Matta (1978) *Carnavais, malandros e herois*, Zahar, Rio de Janeiro.

¹²¹ Traducción propia.

igual que en Río, en Buenos Aires la jerarquía social, aunque impugnada, también queda ratificada en el mismo acto (citado por O' Donnell, 1983:6).

Sugiero que hay una analogía en este modo de orientarse típico de la relaciones cara a cara con el de los motociclistas con respecto a los demás vecinos del barrio. Considerando que estos barrios existe una composición social bastante heterogénea, desde asentamientos precarios hasta grandes casas con pileta de natación y cancha de paddle. Hay un mensaje no verbalizado pero desde lo actitudinal y comportamental de *¿Y a mí, que me importa?* yo hago lo que quiero. En el caso posadeño, quien se atreve a instaurar la jerarquía, pero desde abajo hacia arriba en estos modos de dirigirse son estos motociclistas. Existe una especie de provocación.

Por otra parte, se podría pensar esta competencia por ver quién tapa con su ruido a quien, quién tiene el ruido más potente, como duelos de cortes. Poniendo en el mismo plano a los duelos callejeros que eran estos enfrentamientos entre motociclistas para ver quién anda más rápido y penetra mejor el espacio. De algún modo la motocicleta en estos casos es un objeto técnico transformado por los motociclistas para ejercer y demostrar de distintas maneras sus masculinidades en los espacios de movilidad urbana. A su vez los sonidos están representado a alguien en particular, su identidad que puede ser reconocida a través de éstos.

Mientras seguíamos en la pista de atletismo, Agustín el dueño del karting y Marcos su amigo, me ofrecieron una silla. Estábamos al costado de la pista debajo de la sombra de un árbol refugiándonos del sol sofocante. Agustín me ofreció si quería dar unas vueltas y le dije que sí. Cuando giré unas 6 o 7 vueltas saliendo de una curva, el motor se apagó, y no prendió más. Vino uno de los jóvenes, y empujamos el karting hasta donde estaban todos. En ese momento dije: “¡uh! que macana ahora voy a tener que pagar lo roto”. El dueño del karting comenzó a decir: “puta ese polaco de mierda, no es la primera vez que pasa esto ya la otra vez se clavó el motor”. Luego llegó otro joven de contextura musculosa de aproximadamente 1.90 m. de altura, acompañado de su novia. El dueño del karting comenzó a desarmar el motor para ver qué había sucedido. El joven de contextura musculosa me dijo “vos quédate tranquilo esto ya nos pasó una vez. Ahora le vamos a llevar al polaco, que es él, el que nos vendió el karting y armó el motor”. Yo estaba con temor de que tuviera que pagar por todo el daño ocasionado.

Luego nos fuimos al circuito de motocicletas. Me llamó la atención que al igual que compartían el karting, también compartían las motocicletas, existía una especie de solidaridad generalizada, que se oponía a la mía como conductor de motocicleta. Roberto, el mecánico de motos andaba girando en una Honda 150 c.c. estilo Cross de principios de 1990, sin patente que había comprado hacía poco tiempo, era su segunda máquina. Luego Alberto su amigo, como su motocross marca Corven 200 c.c. había calentado mucho su motor, entonces le pidió la Honda a Roberto. Y luego de girar unas 20 vueltas al quedar desocupada, Marcos también le pidió la moto para girar. La moto largaba humo blanco por el escape, signo del desgaste y también se había roto la palanca del embrague. El humo blanco de Honda indicaba la muerte lenta de su motor y el calentamiento de la Corven indicaba el uso excesivo de la motocicleta.



Foto del mecánico en la moto roja



Foto de jóvenes en motos 110 cc y 150 c.c.



Foto Alberto amigo del mecánico



Foto de pequeños grupos a lado del circuito

XXVI Fotografías de los jóvenes en escena. Fuente: propia

Picadas en el Autódromo Rosamonte

Los jóvenes del taller no solo van al *circuito* sino que van a correr picadas en el autódromo de la ciudad Posadas. Las picadas de motos consisten en recorrer un tramo de

270 metros en la recta principal del autódromo. Habilita la largada un semáforo semejante a un árbol de navidad a 6 metros aproximadamente de la línea de largada. Primero los pilotos están detenidos con la luz roja que está en la base de la copa del árbol. Si se adelantan de la posición se enciende una luz blanca arriba del árbol. Luego encienden las luces amarillas de las puntas del árbol y se van prendiendo sucesivamente los tres focos amarillos de cada lado. Esto se da aumentando la velocidad hasta que se encienden las luces verdes para dar inicio a cada *tirada*¹²². Las categorías que competían van desde los 16 segundos hasta a 10 segundos para recorrer el tramo y la categoría libre. Se realizaban dos *tiradas* entre cada participante. Para que un competidor le gane a otro tienen que ser superior en dos *tiradas*. En el caso de que haya un empate se corre una tercera para desempatar.

El mecánico me invitó a ir a ver con su grupo de amigos. Llegué a las 13:50 aproximadamente al taller mecánico de motos. Podría decirse que me sentía como uno más de ellos. Estaba la novia de Roberto, Juan el amigo del ejército, Fabián (Yamaha Fazer 250 c.c.) que había protagonizado un choque, otro chico con una motocicleta IMSA 200 cc (22 años) y luego llegó un señor de aproximadamente 30 años con una Honda CG Titan 150 c.c. Además había dos jóvenes más de aproximadamente 22 años y también Camila (15 años) la hermana del mecánico que se sumó. Cuando Fabián vio mi motocicleta, Kawasaki Ninja 250 c.c. dijo “¡qué moto!” mientras me miraba y sereía.



XVII Fotografía en el taller mecánico de motos antes de ir al Autódromo Rosamonte. Fuente propia.

¹²² Una *tirada* es un término nativo para designar una *picada*.

El primer tema de conversación fue si había algún control. Roberto dijo igual vamos a cortar por los barrios. Salimos del taller por la Av. Alicia Moreau de Justo, doblamos hacia el este por la Av. Cabo de Hornos e ingresamos a una calle barrial. La atravesamos hasta desembocar en la avenida Juan Manuel Fangio donde se encuentra el Autódromo Rosamonte. Como el portón estaba cerrado, quedamos unos 15 minutos afuera esperando a que lo abran.

Entramos al predio del sector boxes y nos ubicamos en uno de ellos. En el momento en que llegamos se encontraban 5 grupos¹²³. Uno era de Encarnación, Paraguay con el nombre de “*Cuchara*”, otros de Ituzaingo-Corrientes, de Leandro N. Alem y Posadas Misiones. Mientras algunos hacían los últimos retoques para poner a punto sus motos, otros probaban cómo salir en velocidad en el predio del estacionamiento donde se realizan las pruebas de manejo para sacar el carnet de conducir en la ciudad. Una o dos veces el personal del autódromo les llamó la atención a los motociclistas para que no prueben en ese lugar. Sin embargo, los motociclistas giraban por toda el área del aparcamiento, hacían wheelies, circulaban en todos los sentidos desde el norte hacia el sur, de sur a norte, de este a oeste y de oeste a este. La mayoría circulaba sin casco, algunos con lentes oscuros. Ponía al *corte* a sus motos. A modo de paseo llevaban a sus hijos arriba del tanque de la moto. Circulaban dos o tres motociclistas encima de la moto. Era una especie de anarquía ordenada.

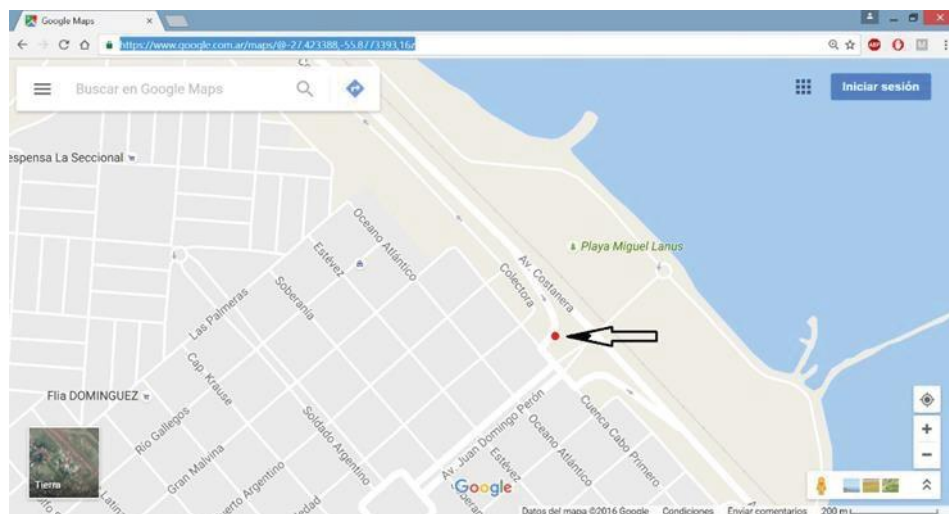
Estuve dos horas escuchando la aceleración de esas motos con escapes sin silenciadores, comencé a saturarme y a sentir un cierto mareo. Comencé a hablar con Camila, la hermana del mecánico en uno de los boxes del autódromo y le dije lo que estaba estudiando. Fue ahí cuando me indicó al joven con las llantas de su moto pintadas en rosa fosforescente, quien había protagonizado un despiste. En ese momento no fui hablar con él porque estaba hablando con otro joven, esperé a un momento más oportuno. Miguel trabajaba en una carnicería y tenía 22 años. Su motocicleta, una Yamaha FZ (150.c.c.), estaba modificada en su estética con la suspensión más baja que lo original.

Mientras mirábamos las primeras *picadas* de motos, aproximadamente 5 de la tarde. Al salir a algunos motociclistas se les levantaba la rueda delantera de la moto y a otros no. Fue interesante a hablar con Camila que decía que “el que sabe manejar la moto no hace wheelie.” Es decir quien tiene un control efectivo sobre la máquina puede ser

¹²³ Generalmente cada grupo se forma en base a la amistad que surge de cada taller mecánico.

victorioso, de modo contrario si hace wheelie tiene que dejar de acelerar hasta que la rueda delantera se baje, sino corre riesgo de irse para atrás. La posición corporal de la mayoría de los motociclistas era ir agazapados arriba del tanque de nafta para lograr una mejor aerodinámica y largar sin que la rueda delantera se desprege del asfalto. De esta manera no perder el control de la moto y no tener que dejar de acelerar. Estaba prohibido y era motivo de descalificación ir acostado sobre el tanque de nafta, dejando los pies en el aire, haciendo los cambios de velocidad con la mano izquierda¹²⁴, al estilo superman para lograr una mayor aerodinámica.

Mientras miraba las picadas miré el brazo izquierdo de Miguel y luego su cara, le pregunté: ¿qué le había pasado? Y me respondió: “Iba a 130 (km/h.) por la colectora del acceso sur y choqué, me quedé sin camino”. Y ¿cómo fue? le pregunte. Me dijo: “íbamos corriendo una picada con unos amigos. Yo venía primero, entramos a la colectora que es un lugar que yo no conocía. Iba acostado arriba del tanque mirando el velocímetro y cuando miro adelante veo el cordón cuneta y volé” (24/10/2016).



XXVIII Ubicación geográfica del incidente vial. Fuente: Google Maps¹²⁵

Miguel (22 años) me comentó que habían tomado 4 botellas de vino entre 8 amigos. Salieron por la avenida tierra del Fuego hacia la Av. Costanera¹²⁶. Iban corriendo a unos 130 km/h por el acceso sur cuando entró a la avenida colectora. Su posición corporal¹²⁷ consistía en acostarse sobre del tanque con las piernas estiradas, similar a posición del

¹²⁴ Los cambios en la mayoría de las motos del mundo se hace con el pie izquierdo.

¹²⁵ Edición propia. Recuperado en: <https://www.google.com.ar/maps/@-27.423388,-55.8773393,16z>

¹²⁶ Acceso sur de la ciudad de Posadas. Tramo donde pude contabilizar muchos despistes de motos según la estadística de la Dirección de Seguridad Vial y Turismo de la Policía de la Provincia de Misiones.

¹²⁷ Se podría hablar de una técnica corporal.

superhéroe Superman. Al levantar la cabeza vio el cordón cuneta y era tarde para hacer alguna maniobra y frenar. Como se puede observar en la foto, la moto de Miguel estaba modificada, la suspensión estaba baja casi *al piso* y el escape era uno deportivo con el silenciador más chico. Al preguntarle a Miguel por la preparación de su moto le dije: ¿y qué le hiciste a tu moto? Él: “Y una tapa¹²⁸, carburador, una levita.”



XXVIX Fotografías de la moto de Miguel antes y después del despiste. Fuente: Miguel

Mientras seguíamos mirando las picadas de motos, le seguí preguntando sobre su vida. Me dijo que trabajaba en una carnicería, que le ofrecieron un auto para comprar, pero él prefirió una moto. Su padre era topógrafo y le estaba por conseguir un trabajo con él. Una semana antes de que ocurriera el *accidente*, había renunciado a su trabajo en el que estaba contratado con relación de dependencia. Por tal motivo estaba sin cobertura médica al momento del choque.

El trabajo de campo me llevó a estos escenarios (*circuito* y autódromo) por donde transitan los jóvenes del taller mecánico de motos como otros motociclistas. Cada escenario podría ser quizás una investigación en particular. Pero la idea en esta tesis fue conectarlos con la producción de incidentes viales y ver cómo en estos espacios se expresan y construyen valores asociados a los duelos, a la competencia, incluso a la

¹²⁸ El joven se refiere a la tapa de cilindro la cual se la prepara, generalmente se liman los conductos de admisión y escape.

alcoholización propios del comportamiento masculino. Además del caso del motociclista narrado anteriormente, tenemos el caso de Fernando Werner Lutz, quien venía de un evento donde se le modifica la estética y los equipos de sonidos a los automóviles (Street Legal Meeting) en el autódromo de la ciudad de Posadas, había tomado toda la tarde y además corría en el Time Attack. El otro caso comentado en el primer capítulo de esta tesis, fue el de Gonzalo Slámovits¹²⁹. Estos casos de incidentes viales bastante dramáticos ponen en el tapete ejemplos de que no son producidos por personas que tomaron una cerveza o un vino en un restaurant, sino que bebieron durante varias horas y en grandes cantidades.

La experiencia de un amigo, Ricardo, peluquero (37 años), es relevante para ilustrar una situación en que el consumo excesivo de bebidas alcohólicas afecta la conducción. Me encontré cuando estaba cenando en un bar de la Av. Costanera con otro amigo de aproximadamente 50 años. Comenzamos a hablar de bueyes perdidos hasta que me preguntó en qué andaba. Le dije: trabajando mucho con mi tesis. Ricardo ya sabe que soy antropólogo, lo conozco hace 25 años desde cuando él tenía 13 años de edad. Me preguntó sobre qué era mi tesis. Le dije sobre *accidentes de tránsito*, sobre la percepción del riesgo de los motociclistas, cuestiones sobre el aprendizaje de los motociclistas. Luego de un breve intercambio de palabras me narró su experiencia en un despiste y posterior colisión que tuvo con su motocicleta (Suzuki 100 c.c.) cuando tenía 20 años, ya había tomado 3 o 4 cervezas de litro en ese momento mientras comenzó a narrarme:

El whisky es traicionero, cuando tomas no te pasa nada pero después es el tema (risa). Nosotros chupamos toda la tarde en el encuentro de motos de San Ignacio. Nos tomamos una botella de whisky entre los dos. Lo que tiene el alcohol es que no te permite medir el riesgo (risa). O sea yo no medí la distancia que tenía que recorrer desde San Ignacio a Posadas. En un momento paramos y Javier agarro la botella de whisky y la reventó contra el piso. Bueno, veníamos los dos en la moto, Javier se dormía por mí, yo le hacía ¡así! para que se levante

¹²⁹ Se suma el caso de la artista posadeña Teresa Warencia muerta luego de ser colisionada bruscamente por Belén Michalec en una cupé BMW que circulaba a altas velocidades y después de haber consumido bebidas alcohólicas en exceso. El día anterior Belén había estado en el Time Attack y luego se fueron a una fiesta en el interior de Provincia de Misiones. Al volver el domingo alrededor de las 11:15 chocaron. Para ver más detalles ver en: https://www.clarin.com/sociedad/borracha-lujoso-choco-reconocida-artista_0_BkGVpkYvXe.html Otro caso similar es el de Gastón Brunner quien también circulaba a altas velocidades en su Volkswagen Vento y alcoholizado. Disponible en: <http://misionesonline.net/2016/02/13/este-es-gaston-brunner-detenido-por-el-triple-choque-frente-a-transferencia-por-estar-alcoholizado/>

(Ricardo movía su brazo izquierdo hacia delante y hacia atrás como simulando que despertaba a su compañero con su codo). Y en un momento veo la Garita (ex control policial sobre la Ruta Nacional 12 al sur de la ciudad de Posadas), en mi mente dije ¡ah! mi cama, (me hizo una seña con los ojos como que se durmió y con la mano derecha como si estuviera agarrando el acelerador de la moto, acelerando y doblando hacia la derecha. También acompañaba su cabeza sobre su hombro derecho simulando lo acontecido) y ahí me levanté en el hospital (risa) (16/10/2016).

Ricardo se salió de la calzada, bajó al pasto y chocó contra una palmera. En ese despiste se rompió el fémur de la pierna derecha con la pérdida de unos centímetros de hueso. Estuvo 6 meses internado en el Hospital para recuperarse. El padre de Ricardo era reconocido por los vecinos como una persona que tenía “problemas con el alcohol”. De esta manera se puede observar cómo un incidente vial está vinculado a otros procesos sociales, como el consumo excesivo de alcohol. Además Ricardo venía de un encuentro de motos donde es otro espacio donde se expresan y construyen valores asociados a la masculinidad en relación con las motocicletas.

Enrique Miralles¹³⁰ en una conferencia en el Simposio de la Red Académica en Seguridad Vial¹³¹ afirma que:

Hay que distinguir entre causas reales y las aparentes, son ignorancias sabidas. Piensen en un conductor que va por la noche con carretera húmeda, o en una carretera donde el límite de velocidad genérico se extiende pero una curva concreta es de 80 km/h. y él va a 110 km/h. y en esa curva se sale, no hay barrera se choca con un obstáculo y fallece. ¿Cuál es la causa del *accidente*? Si les pregunto ¿cuál es la causa del *accidente*? No el tipo de *accidente*. El tipo, es una salida de la calzada, pero ¿la causa cuál es? O sea hay quien diría calzada mojada, hay quien diría exceso de velocidad. La mayoría diría exceso de velocidad, si hubiera ido a una velocidad más prudente no se habría salido. Pero eso es una causa real o aparente de la siniestralidad? ¿Cuál sería la causa real? La pregunta que tenemos que hacer para llegar al origen es ¿por qué corría esa

¹³⁰ Director Técnico en Asociación Española de la Carretera. Profesor de Ingeniería de Tráfico y Seguridad Vial en Universidad Alfonso X el Sabio, Madrid, España.

¹³¹ Llevada cabo en la ciudad de Buenos Aires, el 7 de noviembre del 2017 por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Argentina.

persona? y las distintas respuestas a esa pregunta nos dan las distintas soluciones que necesitamos. Si la persona corre porque le gusta el riesgo, no le podemos aplicar la misma solución a un persona que corre porque tiene prisa o a una persona que no ha entendido la consistencia del trazado, porque él creía que la carretera lo iba a agarrar a esa velocidad. Lo iba a sujetar en esa curva. Entonces no podemos aplicar las mismas baterías de medidas a las distintas causas. Lo que estamos trabajando entonces es sintomatologías o sea causas aparentes. No podemos ir a preguntarle a todo el mundo tu porqué corres. En Suecia se encuentran los estudios en profundidad donde se llega a preguntar a las familias si tenían algún problema, en el trabajo, algún problema familiar.

Con este fragmento del Ingeniero Miralles quiero reflexionar un poco sobre los distintos niveles explicativos para entender un incidente vial. Cómo a pesar de que la mayoría de los manuales en seguridad vial ponen el acento en “el 90% de los accidentes de tránsito son por causas humanas”, al analizar cada caso las variables están muy *imbricadas o fundidas*. Se podría decir, por ejemplo, que la real causa de muerte de este conductor fue una cuestión ambiental, no había un guardarraíl que lo contuviera dentro de la carretera. De todos modos el fenómeno de los incidentes viales tiene una multiplicidad de aristas y niveles que entran en juego. Se podría decir que las cubiertas del automóvil estaban resacas y no se adhirieron a la calzada. Pero como la mayoría de los manuales en seguridad vial ponen el acento en las causas humanas, se esconden dentro de estas las variables que inciden fuertemente en los casos altamente dramáticos que analizamos y que ocasionaron daños graves, el exceso de velocidad como también el consumo excesivo de bebidas alcohólicas. El caso de Miguel quien tuvo una fuerte lesión en la muñeca derecha; Julio Werner Lutz quien atropelló y mató al joven motociclista y también Gonzalo Slámovits con sus dos víctimas muertas.

Por último, las picadas de motocicletas en el autódromo son eminentemente de participación de hombres, lo que denota su rasgo masculino. Algunas mujeres se suman poco a poco como la novia del mecánico que ganó en dos oportunidades a otro motociclista. Fue a uno de los amigos de su novio, luego no faltó la cargada de los amigos por perder con una mujer (humillación). Casi al final del espectáculo, me dirigí hacia el sector de boxes. Miramos la categoría libre con Alberto desde la calle de boxes. Alberto también corrió. Pero como sabe que su moto cross 200 c.c. no tenía suficiente potencia

para ganar. En una de las “tiradas” perdió. Y luego al volver hizo un wheelie, para demostrar sus habilidades masculinas. Constantemente durante toda la tarde Alberto jugaba con su moto. Iba y venía por calles de boxes haciendo wheelies.

XXX Seis fotografías que ilustran la actividad en el autódromo Rosamonte



Fotografía de un joven con ojotas y lentes de sol, paseando con un niño antes de competir. Lugar: Parque de estacionamiento. Fuente: propia.



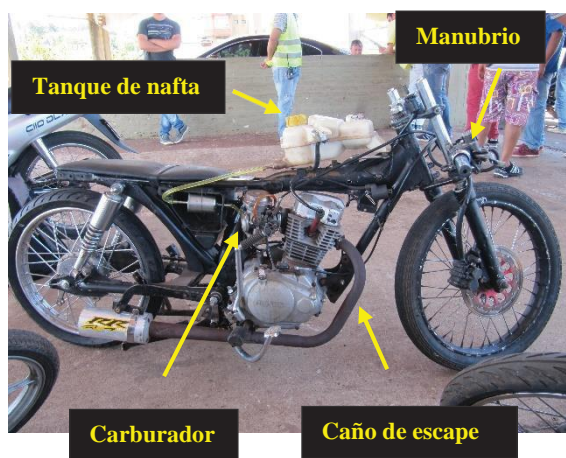
Fotografía de la motocicleta de la categoría más rápidas. ¡Moto ganadora! Su dueño era de la localidad de Leandro N. Alem, Misiones. Su piloto fue el principal adversario de los motociclistas paraguayos que vinieron bastante preparados. El cuadro de la motocicleta era de fabricación casera, totalmente modificada. Fuente: propia.



Fotografía de la recta principal del Autódromo Rosamonte antes del desarrollo de la competencia. Fuente: propia.



Fotografía de los boxes donde se encontraban los distintos grupitos de los talleres mecánicos. Fuente: Propia.



Fotografía de una motocicleta bastante modificada. Tanque de nafta de plástico, cambiado para disminuir el peso. Silla alivianada, sin luces ni tablero. Altura del manubrio más baja para que el piloto pueda acostarse arriba del tanque de nafta. Escape deportivo para lograr una mayor liberación de los gases y carburador agrandado¹³². Fuente: propia.



Fotografía del señor de aproximadamente 30 años con una Honda CG Titan 150 c.c. (moto celeste) corriendo con otro joven. Al salir a ambos pilotos se le levantó la rueda delantera de la motocicleta. Fuente: propia.

Es interesante mencionar cómo a pesar de que los protagonistas en estos espacios son principalmente hombres, poco a poco las mujeres se van sumando a esta pasión motociclística en los barrios periféricos de la ciudad de Posadas. Lo hacen como formando parte del público en general. Salvando las distancias espacio temporales para principios del siglo XX, Archetti (2016) narra los estilos de masculinidades que surgen del fútbol,

¹³² Se podría decir que la motocicleta presenta un estado desarrollado de modificación. Es decir las motos van pasando por un proceso de cambios hasta en algunos casos llegar a esto.

el polo y el tango en la Argentina. El fútbol y el tango van a aparecer en los barrios marginales de la ciudad porteña de Buenos Aires. El autor narra cómo surgen nuevas identidades femeninas no tradicionales que van a salir de la casa para sumarse a la pasión futbolera como también las mujeres van a aparecer como artistas y milongueras de los cabarets porteños. Borocotó –periodista de la Revista Gráfico- observó que:

La pasión por el fútbol no era únicamente masculina. Dado que el amor por el tango y la práctica de mismo convocaba a ambos sexos, tanto hombres como mujeres, esto permitió que los hombres introdujeran a las mujeres en el mundo del fútbol. Ellas conocieron a los grandes jugadores e ingresaron al mundo de los hombres, sus clubes y sus placeres, además del tango...” (El Gráfico no. 467,1928:28 citado por Archetti, 2016:180).

Para Archetti los hombres de bien pertenecientes a una clase media-media alta van compartir con sus esposas e ir al teatro o a la ópera algún día, pero al otro día irán con sus amantes milongueras a los cabarets. Así “el cabaret porteño se percibió como una amenaza para el orden burgués, en cuanto representaba un espacio sofisticado para las fantasías eróticas y la excitación” (Archetti, 2016:197). De algún modo esta masculinidad desatada en su máxima expresión en estos escenarios analizados es amenazante en la medida que estos motociclistas de barrios periféricos de la ciudad de Posadas, lleven sus batallas motociclistas, sus acrobacias, y excesos a las calles y avenidas, pero también lo es en estos escenarios.

Los componentes de las masculinidades tejen muchos aspectos de la explicación de la producción de los incidentes viales en la ciudad de Posadas. Aunque no haré un recuento bibliográfico sobre la literatura antropológica en torno a las masculinidades, merece apropiado señalar que no existe una sola forma de ser hombre, la masculinidad no es algo estable e universal aunque pueden existir masculinidades hegemónicas (Archetti, 2016:165). Figueroa al analizar procesos de salud enfermedad en varones a partir de varios estudios realizados en México y Buenos Aires afirma que:

De acuerdo a las causas de morbilidad y muerte de los varones de muchos grupos sociales y diferentes contextos nacionales (Bonino, 1989 y de Keijzer, 1992, entre otros), a partir de la adolescencia emergen como principales causas de muerte de los varones los accidentes, los homicidios, la cirrosis hepática, el VIH/sida en algunos contextos, y en otros, también los suicidios. Las causas de

muerte son distintas en las mujeres y ello no se explica por diferencias fisiológicas sino por procesos de aprendizaje social diferenciados (Burin y Meller, 2000a). De Keijzer (1992)¹³³ señala que si los accidentes y los homicidios se clasificaran en función de su vínculo con el alcohol y se agruparan con la cirrosis hepática, resultaría que la alcoholización es una de las principales causas de muerte de la mayor parte de varones en países como México. El alcoholismo no es natural en los varones ni se asocia ‘obviamente’ a los mismos (...) los varones aprenden y aceptan que sólo mediante la alcoholización pueden vivir situaciones de riesgo que los legitiman como varones, aunque en el proceso puedan encontrar su propia muerte (de Keijzer, 1992). El mismo autor (1995) habla de la masculinidad como factor de riesgo, ya que la forma de vivir de muchos varones es un riesgo para el mismo hombre, para los otros hombres, para la mujeres y para los niños y niñas (citado por Figueroa, 2005:56-57).

Figueroa pone de relieve el aspecto no natural y a la vez social en la formación de las identidades de género para legitimar la exposición a riesgos por parte de los varones. Existen investigaciones que han tratado de comprender por qué los varones se relacionan con sus cuerpos desde ese “no autocuidado de los mismos” (Fagundes 1995¹³⁴ y Gastaldo, 1995¹³⁵, citado por Figueroa 2005:57) Para interpretar estos comportamientos Riquer (1997, citado por Figueroa 2005:57)¹³⁶ alude al “mito del héroe” según el cual muchos varones aprenden que para poder legitimarse como tales deber ser héroes y tener historias que contar. Una de las formas de contar historias es exponerse a peligros y luego conversar de “aquellos que se sobreviven”. De manera similar a cómo algunos motociclistas en el capítulo 2 me narraban los incidentes viales como una hazaña de guerra. Es decir, los procesos de construcción de una identidad masculina en los jóvenes atraviesan varios aspectos que explicarían los incidentes viales donde circular a altas velocidades, alcoholizarse, pero también circular en el margen de la ciudad, al límite de

¹³³ Para un análisis más detallado ver: de Keijzer, B (1992) *Morir como hombres: la enfermedad y la muerte masculina desde una perspectiva de género*. En *Seminario de Masculinidad*, México, Mimeo.

¹³⁴ Para un análisis más detallado se sugiere ver: Fagundes, D. (1995): *Performances, reprodução e produção dos corpos masculinos*. En Fachel, O. (comp), *Corpo e significado*. Rio Grande do Sul, Universidade Federal do Rio Grande Do Sul, pág. 193-205.

¹³⁵ Para un análisis más detallado se sugiere ver: Gastaldo, E. (1995) *A forja do homem de ferro: a corporalidade nos esporte de combate*. En Fachel, O. (comp), *Corpo e significado*. Rio Grande do Sul, Universidade Federal do Rio Grande Do Sul, pág. 207-225.

¹³⁶ Disponible en: Riquer, F (1997) *Algunos elementos de la identidad de género de los hombres*. presentación hecha en el Encuentro *Hombres y Mujeres por una nueva Humanidad*, celebrado en la Universidad Iberoamericana, México, D.F.

lo legal, entre lo legal y lo ilegal con respecto a las normas viales, evitando los controles policiales formaría parte de estas masculinidades en los barrios marginales de la ciudad de Posadas. Se crea así una especie de héroes culturales de la masculinidad.

Conclusiones

Esta tesis en antropología social parte del corazón que movió esta investigación. El choque del etnógrafo al mando de un Volkswagen Gol con un peatón por exceso de velocidad y cierta negligencia de las víctimas. Dos jóvenes circulaban en una bicicleta con su conductor alcoholizado, se cayeron en el medio de la avenida, quedándose desparramados por unos segundos. El automovilista intentó esquivarlos, pero al hacerlo, uno salió corriendo hacia la acera y fue impactado por el automóvil. Este evento lleva a dos tipos de análisis, por un lado, un cambio cualitativo en la experiencia y percepción del investigador al “*Ser afectado*” como medio de conocimiento en el trabajo de campo antropológico haciendo alusión a texto de Favret-Saada (2013) en el que la autora para entender la brujería con los campesinos del Bocage, noroeste francés, tuvo que mostrarse ser víctima de brujería para que los campesinos compartieran las informaciones en torno a este campo de estudio. En mi caso me afectó el espíritu, mi reflexividad. Siempre estuve interesado en indagar las causas de los *accidentes de tránsito*. Me di cuenta que si no hubiera ido tan rápido o a tan alta velocidad podría haber evitado el choque. Por eso el reemplazo del concepto *accidente de tránsito* por el de incidente vial, para evitar la alusión a aspectos simplemente azarosos. Generalmente este tipo de experiencias no se transmiten en la enseñanza en seguridad vial. La experiencia de la velocidad en esas situaciones es única, el no poder frenar a tiempo.

En la introducción vimos la relevancia de las estadísticas para caracterizar la magnitud, y distribución espacio-temporal de los incidentes viales en la ciudad de Posadas para dirigir la mirada hacia los espacios de movilidad urbana en la zona sur de la capital misionera. De esta manera los números nos indican que las historias que nos interesan se encontraban en determinados espacios. La muerte dramática de Fernando Vázquez en plena 213 fue lo primero que me llevó a hacer trabajo de campo en ese terreno específico.

Podemos hilvanar este evento dramático, junto con el de Gonzalo Slámovits y otros casos similares, con otros elementos de la cultura vial posadeña. Entre ellos la inclinación a valores asociados a los excesos de velocidad, al consumo exagerado de bebidas alcohólicas, a los duelos callejeros y una relación particular con los objetos técnicos (automóviles y motocicletas) que confluyen en el desarrollo de eventos dramáticos con un final trágico. Obviamente la relación entre el evento y estos aspectos no es de ningún modo automática pero se puede observar a lo largo del trabajo como se conectan estas

dimensiones del fenómeno, es decir, en cada caso se va combinado y están muy imbricados unos a los otros.

Ambos conductores de automóviles, Julio Werner Lutz y Gonzalo Slámovits tenían una fascinación por sus objetos técnicos, los limpiaban, los mantenían en estado impecable. El primero participaba de eventos donde se exponen automóviles con la estética vehicular modificada (Street Legal Meeting) y otros de velocidad como el Time Attack llevados a cabo en el autódromo de la Ciudad de Posadas. El segundo tenía modificada la estética de su auto con llantas blancas y el motor del vehículo estaba hecho a nuevo con toda su potencia correspondiente. Estos elementos de la vida social en proceso combinados en un día donde circulaban a más de 120 km/h en una avenida donde la máxima es 60 km/h., donde habían tomado exageradamente bebidas alcohólicas. Estos jóvenes no se fueron a un restaurante y tomaron un vino y volvieron a su casa, o un vaso de cerveza. Estos jóvenes tomaron durante varias horas. Una vecina comentaba que Lutz estuvo tomando toda la tarde antes del incidente vial, y Slámovits tenía 1.3 de alcohol en sangre.

En función de este historial buscamos reconstruir la coreografía del tránsito, analizando el comportamiento de automovilistas y motociclistas en distintos horarios del día, mirando cómo salían de los semáforos y qué tipo de movimientos realizaban sobre la calzada. Luego la descripción física del tramo y la dinámica entre conductores y el entorno que generan colisiones. Es habitual ver a conductores circulando en contramano por la colectora e incluso por la avenida para salir o ingresar a una calle. De algún modo el tipo de diseño material del tramo posibilita ciertos comportamientos y no otros. Por ejemplo, al no estar completamente terminada la colectora, donde algunas zonas son de empedrado y otras directamente no se puede circular porque no hay calle. Esto, sumado a que las medidas de las veredas no siguen una misma línea provoca que la colectora esté cortada por todas partes y los automovilistas ingresen directamente a la avenida Alicia Moreau de Justo. De algún modo estos comportamientos concretos reflejan la cultura vial posadeña en relación a los espacios de movilidad construidos y en relación a la normativa vial escrita. Se percibe un comportamiento bastante individualista con relación a las normas, y desafiante ante la autoridad impersonal como los semáforos y sentidos de circulación.

En el capítulo 2 estudiamos el mundo de los motociclistas, notando que existe una unidad indivisa entre hombres y objetos técnicos. No se puede separar al motociclista de su moto ya que dejaría de ser motociclista. Vimos la relación hombre-objeto técnico

(motocicletas) observando cómo se humanizan estos artefactos. La cultura se ha constituido en un sistema de defensa contra las técnicas; esta defensa se presenta como una defensa del hombre, suponiendo que los objetos técnicos no contienen realidad humana siguiendo la propuesta teórica de Simondón (2007). Estas motocicletas tienen un diseño ingenieril, siguiendo normativas de seguridad nacionales e internacionales. Sin embargo los jóvenes las personalizan, le sacan los retrovisores, le cambian los colores de la luces, de las llantas, del motor, le cambian el escape, el carburador para darle más potencia. De algún modo las motos son la gente: tienen una personalidad propia y son tratadas como gente. Resulta interesante que la motocicleta se perciba como formando parte de la persona, que se muestren como dos componentes fundidos que en realidad así lo están porque la misma sociedad los une. Incluso, una persona que no tenga los documentos de su motocicleta al transitar puede tener problemas.

Por otro lado, estos objetos técnicos fascinan, tienen magia, hechizan a la gente. De alguna manera hay un encantamiento de la tecnología que produce ciertos efectos, ejerce seducción. Los hombres viven cotidianamente hablando de sus motocicletas, las preparan, modifican su estética, y de algún modo esperan cierta respuesta del objeto. En términos de Gell (2016: 53-54) el agente (motociclista) ejerce agencia sobre el paciente (motocicleta) modificándola, conduciendo de cierta manera y no de otra, pero a la vez esta se puede transformar en agente produciendo un efecto, es decir ejerciendo un despiste. Es el caso de los motociclistas que bajan la suspensión para lograr una mejor conducción en rutas y avenidas, pero al pisar baches y/o ondulaciones en la calzada se caen. La motocicleta da sensaciones de estabilidad y mayor agarre con la suspensión baja pero se corre el riesgo de despistar.

También vimos el privilegio de la máquina sobre lo humano, en el caso de Víctor que intenta esquivar al perro para salvar su moto, y al hacerlo colisiona. El joven Julio Werner Lutz con su Ford Fiesta que al bajar del auto después de haber arrollado a Fernando Vázquez en vez de ir a socorrer al joven atropellado, solamente bajó a mirar su automóvil. De alguna manera estos son indicios de una humanización de las máquinas y una deshumanización de lo humano.

Uno de los hallazgos fundamentales de esta tesis es la reacción de los motociclistas ante los incidentes viales. Para cualquier persona, un *accidente de tránsito* es un acontecimiento traumático al que nadie le gustaría ser protagonista. Sin embargo, los motociclistas lo narran como una *hazaña de guerra*. Ligado a un pasado ancestral de ir a la batalla y volver vivo, digno de un guerrero. Los raspones en la piel pasan a hacer huellas

de guerra y hay que mostrarlas propios de un comportamiento masculino. En cierto sentido, son los trofeos del duelo moto ciclístico.

En cuanto a la relación hombre-máquina, a partir de los duelos callejeros y cómo se juegan, podría decirse que estamos ante una nueva forma de relacionamiento con la motocicleta. Durante el trabajo de campo se escenifica a través de la narrativa de uno de los motociclistas cómo la modificación de un carburador está mostrando mayor hombría, mayor potencia, para penetrar el espacio lo más rápido posible, y de la mejor manera. Pudimos ver nuevas técnicas corporales como recostarse arriba del tanque de nafta para lograr una mayor aerodinámica como una nueva forma de relación con la máquina. De alguna manera estamos ante un nuevo estilo de masculinidad en relación a los objetos técnicos.

Siguiendo las pistas del trabajo de campo en el capítulo tres abordamos dos escenarios, donde se expresan y se construyen valores asociados a la velocidad, la competencia, la modificación de las motocicletas y en cierto modo la ilegalidad, como el desafío a la autoridad de control a través de realizar picadas en la vía pública como expresiones de una nuevas masculinidades en los barrios periféricos y marginales de la ciudad de Posadas. Sugerimos que hay una conexión entre los duelos de *cortes* como expresiones masculinas y las transgresiones observadas cotidianamente en el tramo estudiado, como cruzar en rojo, andar en contramano. Hay un mensaje no verbalizado pero desde lo actitudinal y comportamental de “¿Y a mí, que me importa? yo hago lo que quiero”, propio de la sociedad Argentina altamente individualista, que desafía las jerarquías sociales (O’ Donnell 1983). Pero a la vez este modo de ser en lo vial, esta permeado por estas nuevas expresiones masculinas donde el desafío es medirse quién es más o menos hombre a través de quién hace más ruido.

El segundo escenario son las picadas de motos oficiales que se corren en el *Autódromo Rosamonte* de la ciudad de Posadas. La actividad es un lugar más del proceso social donde se escenifican y se van construyendo masculinidades, la inclinación por circular a altas velocidades, la competencia y el dominio de la máquina. Se conecta a algunos incidentes viales como el caso Miguel quien despistó de su motocicleta cuando circulaba a unos 130 km/h después de haber consumido alcohol en exceso, sumando al exceso de velocidad en un lugar que no conocía en pleno duelo callejero. Aunque la actividad en el autódromo no es determinante en la producción de un incidente vial, vimos cómo este joven transita

por estos ámbitos de socialización protagonizando un incidente vial al igual que otros jóvenes que asisten al taller mecánico como el caso de Pablo.

De algún modo, estos jóvenes de barrios periféricos de la ciudad de Posadas, que circulan por los márgenes, sabiendo evitar los controles de tránsito, incluso desafiándolos, corriendo en los espacios de movilidad urbana, circulando a altas velocidades poniendo en riesgo sus vidas y las de los otros, contando los *accidentes de tránsito* como hazañas de guerra, alcoholizándose, incluso modificando sus motocicletas, legitiman así nuevas formas de ejercer su masculinidad, siendo protagonistas de numerosos incidentes viales.

Como epifenómeno de todos los comportamientos viales observados, intencionados o no como: circular en contramano, circular a altas velocidades y alcoholizado, cruzar con los semáforos en rojo, modificar la motocicleta, zigzaguear entre medios de los automóviles, hacer acrobacias en las calles, correr picadas, no cumplir con los requisitos básicos de circulación, se deriva el desarrollo de una contra cultura vial a la estipulada en las normas viales propuestas por la ley de tránsito.

Por último, se evidencia a partir de esta investigación, el papel protagónico que han adquirido en los últimos tiempos los nuevos modelos de identidades masculinas o masculinidades con relación al incremento de incidentes viales y en consecuencia la necesidad de considerar estas dimensiones puestas de relieve a partir de esta investigación y otros estudios de que las políticas sociales de seguridad vial tengan en cuenta los aspectos de las construcciones masculinas en el tránsito.

Bibliografía

Archetti P. Eduardo (1916) *Masculinidades: fútbol, tango y polo en la argentina*. Buenos Aires, Club House Publishers. Edición original publicada en 1999. *Masculinities. Football, Tango and Polo in Argentina*. Oxford-New York.

Asociación Luchemos por la vida (27/12/2017) *Accidentes de tránsito: tragedias cotidianas que pueden evitarse*. Recuperado en: <http://www.luchemos.org.ar/es/accidentes-argentina>

Bergson Henri (2013) *La risa, Ensayo sobre el significado de lo cómico*. Buenos Aires, Losada (Traducción de: Amalia HaydéeRaggio).

Bestard Joan (1996), Prólogo en Douglas M (1996) *La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales*. Barcelona, Paidós.

Bourdieu Pierre (1980) *Le sens pratique*. Ed. de Minuit, Paris. (Traducción en español: El sentido práctico, Taurus, Madrid, 1991)

CESVI Argentina (2011) *Centro de experimentación y seguridad vial*. Recuperado en: https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Estadisticas/2011/fallas_humanas.htm

Favret Saada, Jeanne (2014) “*Ser afectado*” como medio de conocimiento en el trabajo de campo antropológico. Presentación y Traducción: Laura Zapata y Mariela Genovesi. Revista Avá, no. 23.

Ferrer Mariana et al., (2009) *La cebra ¿una mera señalización?*, Universidad de la República, Facultad de C.S. RAM 2009, GT74.

Figueroa Perea Juan Guillermo (2005) *Elementos para el estudio de la sexualidad y la salud de los varones integrantes de las Fuerzas Armadas*. En Pantelides Edith Alejandra y López Elsa (comp.) *Varones Latinoamericanos: Estudios sobre sexualidad y reproducción*. Buenos Aires, Paidós

Gell Alfred (2016) *Arte y agencia: una teoría antropológica*. Buenos Aires, sB. (Traducción de: Ramsés Cabrera) Edición original publicada en 1998. *Art and Agency. An Anthropological Theory*. Oxford, Oxford University Press, Great Clarendon Street.

Gell Alfred, 1992b *The Technology of Enchantment and the Enchantment of Technology*. In *Anthropology, Art and Aesthetics*. J. Coote and A. Shelton, eds. pp. 40–66. Oxford: Clarendon.

Gelstein, Rosa y Bertoncello, Rodolfo (2006) *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina*. (Compiladores). Argentina + Salud. Plan Federal de salud. Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación. Buenos Aires.

Glizer Isaac (1993) *Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*. En: Organización Panamericana de la salud. No 29.

Guber Rosana (comp.) (2014) *Prácticas etnográficas, Ejercicios de reflexividad de antropólogas en campo*. Buenos Aires, Miño y Dávila.

Gusfield Joseph R. (2014 [1981]) *La cultura de los problemas públicos: el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. 1ed. Buenos Aires, Siglo Veintiuno.

Gutiérrez Alicia, Pierre Bourdieu (1997) *Las Prácticas Sociales*. Misiones, Editorial Universitaria.

Ingold, Tim, (2002) *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skills*, Routledge, London and New York.

Jóvenes Revisionistas (09/08/2016) *El duelo criollo, una cita de honor*. Disponible en: <http://jovenesrevisionistas.org/el-duelo-criollo-una-cita-de-honor>

Kreimer, Roxana (2006) *La tiranía del automóvil* - 1a ed. - Buenos Aires: Anarres.
Malinowski Bronislaw (1986) *Crimen y costumbre en la sociedad salvaje*. México, Editorial Artemisa, colección Obras Maestras del Pensamiento Contemporáneo, Libro No 45, Planeta.

MAPFRE Fundación (23/04/2014) *Seguridad activa y pasiva*. Disponible de: <http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/seguridad-vial-activa-y-pasiva-2.jsp>

Marisa Dreys da Silva Xavier (2009), *El tránsito como un sistema: competición y cooperación en el espacio público ciudadano*, Uff –Universidad Federal Fluminense, GT 74 RAM.

Márquez Antonio (21-10-2015) *Seguridad activa y pasiva en moto*. Recuperado de: <http://blogs.hoy.es/motosdehoy/2015/10/21/seguridad-activa-y-pasiva-en-moto/>

Mauss, Marcel, (1979) *Sociología y Antropología*, Tecnos, Madrid, España.

Misionesonline (07/02/2015) *Dos mujeres murieron destrozadas por un auto de picadas en Posadas*. Recuperado de: <http://misionesonline.net/2015/02/07/posadas-dos-mujeres-murieron-atropelladas-por-un-vehiculo-fuera-de-control-a-la-madrugada/>

Misionesonline (09/02/2015) *Slámovits tenía 1,13 de alcohol en sangre y estiman que iba a una velocidad de entre 120 y 140 kilómetros por hora*. Recuperado de: <http://misionesonline.net/2015/02/09/Slámovits-tenia-113-de-alcohol-en-sangre-y-estiman-que-iba-a-una-velocidad-de-entre-120-y-140-kilometros-por-hora/>

Misionesonline (21/08/2016). *Habría estado corriendo una picada el que chocó y mató al motociclista en la ex ruta 213*. Recuperado de: <http://misionesonline.net/2016/08/21/habria-estado-corriendo-una-picada-el-que-choco-y-mato-al-motociclista-en-la-ex-ruta-213/>

Misionesonline (22/08/2016) *El joven que chocó en la ex 213 nunca se preocupó por la víctima, sino por cómo había quedado su auto*. Recuperado en: <http://misionesonline.net/2016/08/22/el-joven-que-choco-en-la-ex-213-nunca-se-preocupo-por-la-victima-sino-por-como-habia-quedaado-su-auto/>

Moreira, María Verónica (2007) *Una etnografía sobre el honor y la violencia de una hinchada de fútbol en la Argentina*. Revista Austral de Ciencias Sociales, número 013, Universidad Austral de Chile, Recuperado en: http://perio.unlp.edu.ar/catedras/system/files/p.3_moreira_v._etnografia_sobre_el_honor_y_la_violencia.pdf

O' Donnell Guillermo (1983) *¿Y a mí, que me importa? Notas sobre sociabilidad y política en Argentina y Brasil*. El autor comenta que la versión original la preparó para el

seminario “Oportunidades e límites Da Sociedade Industrial Perférica: o caso do Brasil”, (IUPERRJ-Berkeley-Stanford), Nova Friburgo, Julio 18-20, 1983.

Oliveira Cláudio Márcio y De Campos Rogério Cunha (2009) *Notas sobre la experiencia de los desplazamiento urbanos de trabajadores en la Ciudad de Belo Horizonte* (Mina Gerais, Brasil). Facultad de educación-Universidad federal de Minas Gerais. RAM GT74.

OMS-Organización Mundial de la Salud (2013) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Apoyo al decenio de acción*. Recuperado en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf?ua=1

OPS-Organización Panamericana de la Salud (2009) *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*. Washington, D.C. Recuperado en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/gsrss_paho.pdf

OPS-Organización Panamericana de la Salud (2015) *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington, D.C. Recuperado en: file:///C:/Users/Admin/Downloads/Paho_Roadsafetymanual_spanish_040815.pdf

Página12 (12/01/2014) *Diarios de víctimas en motocicleta*. Recuperado en: <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-237545-2014-01-12.html#!>

Paiva Hernán Ramón (2010) *Cruzar la calle, respetar las normas, valorar la vida. Una etnografía del comportamiento vial en Posadas Misiones*. Biblioteca FHycS-UNaM, tesis inédita.

Pitt-Rivers Julian (1979) *Antropología del Honor o política de los sexos. Ensayos de antropología mediterranea*. Barcelona, Editorial Crítica.

Puig José Olives (2005) *Antropología Vial: una propuesta humanista*. España, Universidad Internacional de Catalunya, Ponencia. Disponible en: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd51/olives.pdf>

Simondón Gilbert (2007) *El modo de existencia de los objetos técnicos*. Buenos Aires. Prometeo.

Turner Victor (1974) *Drama Sociales y Metáforas Rituales*. Dramas, Fields, and Metaphors, Ithaca, Cornell University Press, pags. 23-59. Disponible en: <http://carlosreynoso.com.ar/archivos/turner-dramas-sociales.pdf> Traducción de Carlos Reynoso, para circulación interna.

Turner Victor (1980) *Social dramas and stories about them*. Critical Inquiry: Volume 7, Number 1.

Vasconcellos Eduardo de alcántara de (2015) *Transporte Urbano y movilidad: Reflexiones y propuestas para países en desarrollo*. Buenos Aires, UNSAM EDITA.

Wilde Guillermo (2016), “Presentación. Arte y agencia: Más allá de Alfred Gell” en *Arte y agencia*, Gell, (2016) Buenos Aires, sB.

Wright Pablo (2007) *Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires*. Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, UNSAM, 23 abril.

Wright Pablo (2009) *La Problemática del Tránsito en las Ciencias Sociales y Humanas*. Disponible en: <http://jornadasdetransitouba.blogspot.com/2009/05/dr-pablo-wright.html>,

Wright, Pablo (2010) *Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica*. Buenos Aires, II Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial.