

Anomia cultural en el tráfico urbano cruceño

Introducción

En los últimos años Santa Cruz de la Sierra está viviendo cambios dentro del cambio. Un proceso de modernización que comenzó hace unos 60 años atraviesa, a su vez, etapas de las cuales cada una supone un nuevo reto de adaptación de la sociedad cruceña a los cambios drásticos que la misma está experimentando. Todos estos cambios tienen desde sus comienzos en los años 1950 algunos rasgos en común: aumento de la población, crecimiento de la ciudad, transformación de una sociedad, basada en el principio de comunidad donde todos tienen la posibilidad de conocer a todos, en un conglomerado de personas que, en la mayoría, se desconocen y que forman parte de un anonimato urbano. Cambios que vienen además acompañados por el crecimiento de las posibilidades de consumo que son cada vez más diversas tanto en lo que se refiere a la gama de productos y servicios ofrecidos como a los precios y costos de los mismos y cuyo margen se ha ampliado sobre todo hacia arriba.

El presente trabajo enfoca una faceta de cambios recientes en particular: el tráfico en las calles de Santa Cruz. Prefiero definir el fenómeno a ser estudiado como "tráfico urbano" a "tráfico vehicular", ya que no se refiere solamente a vehículos sino a todos los actores que procuran trasladarse de un punto "A" a un punto "B" en la ciudad, es decir: conductores de vehículos, grandes y chicos, ciclistas y también peatones.

La fase de cambio que analizamos aquí se refiere aproximadamente a los últimos 10 años. La elección de este marco de tiempo no se apoya en cifras ni reclama la definición de un momento específico en el cual se empezaron a perfilar las transformaciones que queremos analizar. Se trata de una metamorfosis paulatina que todos los que hemos vivido en este período en Santa Cruz podemos confirmar con nuestras experiencias: el hecho de que el número de vehículos que circulan por las calles cruceñas ha aumentado considerablemente y que junto con ello el carácter de las relaciones y de interacción entre los actores en las calles ha vivido un cambio cualitativo. De haberse basado el tráfico urbano hasta finales de los años 90 en un ambiente de interacción relativamente pacífico, relajado y con soluciones fáciles a la mano, las relaciones entre los actores

Adrián Waldmann
Antropólogo.

vehiculares y no-vehiculares han aumentado en cuanto a conflictividad y falta de eficacia. En horas pico se tarda hoy en día a veces el doble, el triple y hasta el cuádruple del tiempo que se necesitaba hace 10 años para cubrir la misma distancia. Al igual, el nivel de stress que se sufre en estas actividades es mucho mayor que antes. En este sentido podemos hablar de una nueva fase dentro del marco de un cambio global que transformó el traslado en carretón, a caballo, y sobre todo a pie en un pequeño pueblo en el transporte motorizado en cada vez mayor escala.

Los fenómenos aquí son frecuentemente analizados desde un punto de vista de ingeniería urbanística, de educación acerca de las reglas de tráfico así como de capacidad de las instancias públicas de ejercer un control efectivo sobre el cumplimiento de las reglas de circulación urbana. En este ensayo elijo un enfoque diferente tratando de rescatar el aspecto cultural de estos cambios. En concreto procuro realizar una reflexión sobre la relevancia que tiene la evolución de la mentalidad cruceña o de las actitudes de comportamiento cruceñas para adecuarse a estos cambios de modernización mencionados. La hipótesis es que la mentalidad cruceña experimenta actualmente una cierta incapacidad de responder a los cambios de forma constructiva, ya que está atrapada entre esquemas de comportamiento tradicionales y modernos. Este empate en cuanto a los códigos de comportamiento genera soluciones provisorias sin ofrecer una estrategia constructiva en lo que concierne las pautas de comportamiento en la calle.

El presente trabajo tiene el carácter de un ensayo que procura brindar algunas reflexiones sobre estas contradicciones y ofrecer algunas ideas acerca de posibles formas de abordar el problema. Se nutre de observaciones personales y de un trabajo de investigación que realicé recientemente sobre la cultura de

consumo en Santa Cruz de la Sierra.¹

Un problema establecido

Es poco probable que encontremos en Santa Cruz a alguien que se articule de forma positiva sobre el tráfico. El balance general es negativo y las explicaciones que se suelen dar apuntan a una misma dirección. Se destaca generalmente el creciente número de vehículos, la falta de conocimiento de las reglas de tránsito por parte de los conductores y el hecho de que la ciudad no está construida para digerir tanto tráfico.

Yo puedo añadir a ello mis propias experiencias acumuladas como ciclista en Santa Cruz. Utilizo desde hace más de 10 años la bicicleta como medio de transporte principal en esta ciudad. De esa forma dispongo como observador participante de una perspectiva privilegiada sobre el tráfico urbano que se caracteriza por compartir con la del peatón una situación de extrema vulnerabilidad. El mero hecho de haber sido atropellado tres veces el año pasado, mientras que en años anteriores nunca me había sucedido nada, puede ser casual o producto de mis propios errores. No obstante, veo en ello un indicador de la creciente falta de funcionalidad del tráfico urbano.

La mentalidad cruceña y su pertinencia para el caso aquí planteado

El enfoque a la temática aquí planteada dirige su atención al ámbito de las mentalidades culturales y procura identificar la importancia que las mismas pueden tener para el desarrollo de facultades que generalmente son percibidas como "sociales", es decir ancladas en el desempeño de individuos y de instituciones.

¹ Se trató de una investigación, llevada a cabo en 2009, para el Informe Nacional de Desarrollo Humano del Programa de Las Naciones Unidas para El Desarrollo (PNUD) que tenía como tema las transformaciones en la Pirámide social boliviana y la relevancia de la cultura de consumo en Santa Cruz en este contexto.

Mentalidades se mueven en una dimensión cultural, diferente a lo que es generalmente considerado "social" y se desarrollan en un ritmo propio y difícil, pero probablemente no imposible, de influenciar de forma voluntaria.

He tratado la relevancia de mentalidades colectivas para el desarrollo de la sociedad cruceña en un trabajo previo. Ahí he procurado demostrar que en Santa Cruz está vigente una mentalidad colectiva y dominante con características típicas de esta ciudad. Basándome en el concepto de hábitus establecido por el antropólogo francés Pierre Bourdieu, al hablar de mentalidades me refiero a pautas de comportamiento compartidas por los miembros de una sociedad y que hay en todas partes del mundo. Así también en Santa Cruz se manifiesta la existencia de patrones de comportamiento compartidos por aquellos que se identifican con la cultura cruceña. Estos patrones son adquiridos por los individuos a través de la socialización y tienen el carácter de una gramática cultural que guía a las personas en el desarrollo de estilos de vida y de comportamiento ofreciendo pautas directrices para todos los ámbitos de la vida, ya sean estos privados o públicos, de trabajo o de ocio, de hombres o de mujeres. Al igual que la gramática de un idioma la gramática cultural cruceña no debe ser entendida como un catálogo rígido de pautas de conducta. Más bien se trata de una guía que ofrece a cada individuo la libertad de expresar su idiosincrasia personal a través de aplicaciones individuales de las pautas y de modificación o rechazo total de las mismas. Pese a que estas opciones de distanciamiento estén disponibles al individuo, resulta difícil ignorar en Santa Cruz la existencia de estas pautas directrices, no escritas pero omnipresentes, que inciden en la vida cotidiana de la gente. Dentro del contexto boliviano y latinoamericano estas pautas de comportamiento existentes en Santa Cruz pueden ser entendidas como la expresión de un dialecto local de un lenguaje

cultural difundido en toda América Latina.

Como he argumentado anteriormente, esta mentalidad dominante en Santa Cruz puede ser descrita como premoderna y estamental. Sus rasgos premodernos parten del hecho de que las relaciones humanas son o debieran ser básicamente de tipo personal dentro de un mundo dominado por relaciones personales donde todos conocen, potencialmente, a todos. Esto era el caso en Santa Cruz de la Sierra antes de que comenzara su crecimiento vertiginoso que la convirtió en el anonimato urbano que es hoy en día.

El carácter estamental de la mentalidad debe ser interpretado como una variante entre diferentes posibles mentalidades premodernas, gobernadas éstas por la idea de que todas las relaciones debieran ser personales. El carácter estamental es una herencia de la colonia española y se refiere al hecho de que la distinción entre una clase alta y el resto de la sociedad sigue siendo de central importancia para las percepciones y para el actuar de las personas que se consideran parte de esta cultura. He argumentado anteriormente que esta mentalidad sigue vigente en Santa Cruz y que se reproduce en un plano simbólico pese a que las condiciones de vida se hayan democratizado y haya sido eliminada la división explícita en estamentos. En muchos casos la mentalidad estamental ha logrado persistir y se reproduce gracias a su adaptación a los estilos de vida modernos sin atentar contra la igualdad formal y reconocida entre los ciudadanos. Por ejemplo, la persistencia de una visión estamental se manifiesta en la distinción entre productos y servicios "vip" y los de otras personas, agregándole de esta forma un atractivo adicional y decisivo a lo ofrecido en la cultura de consumo. De esa manera y mediante muchas otras formas el elemento estamental en la cultura cruceña logra cumplir una función integradora para esta cultura y su sociedad, ya que fortalece un sentimiento de identidad compartido.

La mentalidad tradicional en el contexto de la modernización

A partir de los años 1950, Santa Cruz comenzó a incorporarse a los procesos sociales de modernización que están produciéndose en el mundo entero. Junto con el crecimiento demográfico de la ciudad se producen una serie de cambios sustanciales que fomentan la despersonalización de las relaciones humanas. Nos referimos a la introducción y a la presencia cada vez más notoria de los llamados sistemas de función: sistemas con una especie de vida propia que hace que estos sistemas crezcan y se mantengan vigentes y dentro de los cuales el ser humano no está más presente como persona sino como función, limitado en su relevancia a lo que puede aportar al sistema. Los sistemas de función más importantes, la economía del capitalismo y el poder de las burocracias, nos ilustran esa despersonalización del ser humano que lo coarta a rasgos funcionales, tales como el del 'cliente', 'profesional', 'televidente', 'escolar', etc.

La problemática del tráfico urbano es una ilustración paradigmática de los desafíos modernizadores que Santa Cruz está experimentando. De haber estado el tráfico urbano sujeto a reglas generales de tráfico con un fuerte componente de negociación personal, éste se ha burocratizado transformando progresivamente al ser humano en un "usuario de la vía pública". Esta burocratización del tráfico en la calle viene acompañada por la tendencia a la despersonalización de las relaciones entre los usuarios. Esto es, por un lado, producto del aumento del número de vehículos que circulan en la ciudad y que reducen las posibilidades de los conductores de relacionarse personalmente entre ellos. Por el otro, se debe a las características generales de los vehículos de ser cajas metálicas en las cuales el individuo tiende a aislarse de los demás estando relegado a comunicarse, en

gran medida, a través de guiños, bocinazos o mediante el estilo de conducir. Si bien persisten también elementos de contacto personal a través de la mirada, de señales con la mano o con la voz, éstos muchas veces ya no tienen la oportunidad de articularse porque los espacios físicos y temporales ya no ofrecen las oportunidades adecuadas para ello. A eso se suma la existencia de vidrios negros, presentes en muchos vehículos y que aumentan el aislamiento del conductor en el tráfico urbano. La mayoría de estos rasgos son inherentes a estas formas de transporte, y, en gran medida, reflejo y expresión de los procesos de modernización en general y de su tendencia a generar situaciones despersonalizadas de relacionamiento humano.

Si bien estos procesos han venido desarrollándose en Santa Cruz de forma paulatina desde la mitad del siglo XX, podemos constatar que se ha dado un cambio cualitativo recientemente: hasta hace unos 10 años el volumen de tráfico daba aún amplio margen a la negociación personal de espacios en la calle sin perturbar el desarrollo del tráfico en general. Hoy en día, 10 años después, ese margen se ha reducido considerablemente, sobre todo en horas pico y saca a la luz la necesidad de redefinir las formas de relacionamiento entre los actores viales.

La pregunta es, cómo se resuelven estas nuevas situaciones de convivencia en la calle a nivel de mentalidades. Junto con los cambios sociales debieran modificarse también las actitudes y pautas de comportamiento de las personas en su trato mutuo. Esas actitudes debieran tener en cuenta y también frenar la tendencia hacia la despersonalización de las relaciones entre los usuarios de la vía pública. El desafío parece consistir, por lo menos en parte, en adecuar la mentalidad tradicional de comportamiento cruceño en la calle a estas nuevas prácticas y circunstancias. La mentalidad, concebida como un actor independiente, debiera encontrar estilos y

códigos de comportamiento que se adecuen a esta situación de convivencia y que tiende a apartarse de forma cada vez más radical de los modos de convivencia en la calle que se practicaban en el pasado. Si bien la mentalidad cruceña y los cruceños han encontrado en muchos espacios de la vida de Santa Cruz formas innovadoras de adaptar su cultura tradicional y propia a las nuevas condiciones de vida, en el caso del tráfico urbano podemos observar una cierta carencia de adecuación de la mentalidad tradicional a estas nuevas circunstancias.

Anomia en el tráfico urbano

La teoría de que los cambios sociales, es decir prácticos y de estilos de vida, de lo tradicional a estilos de vida modernos requieren cambios correspondientes en el ámbito de las mentalidades - es decir a lo que aquí nos referimos en términos de "cultura" - no es nueva. Tampoco es nueva la observación de que, a veces, se produce una incoherencia entre los cambios en la dimensión social y la cultural: resulta del hecho de que los cambios a nivel social se adelantan y se imponen mientras que a nivel cultural ese desarrollo se retrasa o, más bien, toma un rumbo que no da soluciones adecuadas a los cambios de las prácticas a nivel social.

El primero en observar estos hechos ha sido el sociólogo francés Emile Durkheim (1858-1917) y se refiere a ellos con el término de "anomia". En una de sus principales obras "La división del trabajo social" analiza la relación entre la cultura, o el "carácter moral" de las "reglas de comportamiento"² por un lado y los hechos sociales por el otro. Si bien Durkheim utiliza un vocabulario muy diferente al nuestro y alude a la vida laboral en la época de la industrialización en Europa del siglo XIX encontramos en su análisis similitudes interesantes con la problemática aquí planteada. Pues, el sociólogo francés señala los desafíos inherentes a las transformaciones

2 Durkheim 1980 [1930]: 466

de sociedades tradicionales en sociedades modernas, que en Europa se manifestaron a nivel laboral en la medida que se volvieron más complejos los procesos de producción: según Durkheim requirieron nuevas formas de "solidaridad" más "orgánicas", es decir nuevas formas de comportamiento y de moralidad que tenían que adaptarse a las nuevas circunstancias de prácticas sociales que involucraban a muchas personas en un contexto laboral. A veces el cambio de 'moralidad' o de 'solidaridad' no estaba a la altura de los cambios sociales de organización de trabajo: "Debido a que estas transformaciones se produjeron con una velocidad extraordinaria, los intereses en conflicto aún no han tenido tiempo para equilibrarse."³ Durkheim explica que si los cambios de la moral, es decir de los hábitos o de la mentalidad, no están a la altura de los cambios de prácticas sociales, se genera una situación de "anomia". Resumiendo, según Durkheim, las situaciones de anomia se producen cuando surgen nuevas funciones y formas de organización social sin que se hayan podido establecer en la medida correspondiente formas de cooperación y lazos culturales adecuados a estas nuevas funciones. Esas formas de cooperación pueden tener un componente formal, como por ejemplo las reglas, pero su fundamento es, en gran medida moral y subjetivo, es decir una cuestión de actitud y de mentalidad.

El término "anomia" se presta para describir la situación cruceña en cuanto al tráfico urbano. Hay algo que no funciona en la coordinación de las prácticas de los usuarios de la vía pública y que tiene que ver con el hecho de que las actitudes de los actores en ella no responden a las necesidades que surgen de las nuevas circunstancias. Si bien hay también otros factores como las condiciones en las que se encuentran las

3 Durkheim 1980 [1930]: 439 (traducción realizada por el autor al castellano de la versión alemana de esta obra)

calles, nos podemos imaginar que, contando con un comportamiento más coordinado por parte de los actores, el tráfico sería menos estresante y probablemente más eficaz para todos. Sin embargo, nos falta entender cómo se manifiesta concretamente esta anomia y cómo se podría remediarla.

Dos ejemplos de anomia en el tráfico urbano cruceño

Quiero presentar dos ejemplos concretos de anomia en el tráfico urbano cruceño para ilustrar las inconsistencias entre las predisposiciones culturales y las prácticas de desplazamiento por las calles cruceñas. Ambos ejemplos se refieren a experiencias mías, hechas a partir de una perspectiva de ciclista y de peatón. Como argumentaré en ambos casos se trata de actores que tienden a ser tratados como participantes de segunda categoría, actores marginales dentro del tráfico urbano.

El primer ejemplo se refiere a una experiencia que he hecho varias veces como ciclista. Manejo a lo largo de una avenida principal o de un anillo a una velocidad moderada, de 15 km. por hora. Me encuentro del lado derecho de la avenida y atravieso a lo largo de mi viaje periódicamente las entradas o desembocaduras de las calles perpendiculares que cruzan la avenida. En el momento de tener que atravesar una calle perpendicular a la avenida me ha sucedido varias veces lo siguiente. Empiezo a cruzar la calle siguiendo mi camino recto y veo que detrás de mí, o a mi costado izquierdo, se acerca o ya se encuentra un coche. Este coche me manifiesta mediante bocinazos que tiene la intención de doblar a la derecha para entrar a la calle perpendicular que ya estoy atravesando. Luego sucede lo característico de estas situaciones: en vez de frenar y esperar que yo pase para poder doblar, el coche acelera su marcha y con una maniobra acrobática gira frente a mí para entrar a la calle lateral. Yo paro y lo dejo pasar.

El giro del coche sucede ya casi llegando a la otra acera de la calle lateral.

El segundo ejemplo refleja experiencias que todos hemos tenido como peatones: el hecho de no ser respetados cuando tratamos de cruzar la calle. Los únicos momentos en los que un conductor de vehículo manifiesta un cierto respeto hacia el peatón es en los semáforos. Sin embargo, ese respeto está más dirigido hacia el semáforo que hacia el peatón. Cuando un peatón intenta cruzar la calle en un espacio marcado por rayas de cebra, generalmente los conductores de vehículos no frenan, aunque ese sea el sentido de esas rayas. De la misma manera podemos observar que cuando una movilidad tiene que cruzar la acera para acceder a un espacio de estacionamiento en un terreno privado es rara la vez que el conductor manifieste una predisposición explícita a ceder el paso al peatón que podría ser afectado por esta maniobra.

Por lo general, los conductores de vehículos tratan a los peatones como un obstáculo que debiera retirarse ante su presencia en cualquier momento en que el peatón pise la calle. El uso de la bocina, el hecho de mantener e incluso a veces, de aumentar la velocidad al divisar un peatón son expresiones típicas de esta actitud que manifiesta poca voluntad de tomar en cuenta a peatones como participantes del tráfico urbano.

Los dos ejemplos reflejan, a mi parecer, una actitud estamental en el trato del prójimo en el tráfico vehicular. Se distingue entre usuarios de la vía pública que son de primera y aquellos que son de segunda clase. Peatones y ciclistas son, en ese sentido, representantes de una segunda clase que, a diferencia con la primera clase representada por los automovilistas, no disponen de derechos. Son, en el fondo, inexistentes como actores en el tráfico urbano, y si existen no son dignos de concesiones por parte de los conductores de vehículos motorizados, a no ser que esas concesiones sean indispensables por motivos prácticos.

Al expresar esta afirmación quiero poner en claro dos cosas: primero, se trata de una generalización que no tiene en cuenta actitudes más consideradas con peatones y ciclistas por parte de individuos que se apartan de esta tendencia general. Segundo, existen medidas urbanísticas para mejorar las condiciones de peatones y ciclistas, como por ejemplo los puentes peatonales o los semáforos en el segundo anillo que señalan los segundos que una persona tiene todavía a disposición para cruzar la avenida. Sin embargo, estamos hablando en estos casos de excepciones o de medidas urbanísticas que no inciden, necesariamente, en la mentalidad general que existe en Santa Cruz hacia el peatón o el ciclista.

La regla como característica de las mentalidades modernas

En este capítulo quiero explicar cuál podría ser el desafío que tiene que enfrentar la mentalidad tradicional cruceña en el relacionamiento de los actores en la calle para integrar los aspectos modernos que estas nuevas prácticas de convivencia exigen. Quiero argumentar que las exigencias se refieren a la convivencia bajo reglas.

Reglas, a diferencia con pautas de comportamiento tradicionales, son más estrictas. Dejan poco margen de negociación e interpretación individual. Reglas son restrictivas y colocan a todos aquellos que se encuentran dentro de un sistema de reglas teóricamente en una posición de igualdad frente a estas reglas. Reglas son un elemento esencial de la convivencia en el mundo moderno: leyes en el sistema de relaciones entre ciudadanos en un Estado, reglamentos en un condominio, condiciones de trabajo y contratos en relaciones laborales, deportes competitivos, donde, como hemos visto claramente en el último campeonato mundial de fútbol, la infracción o no de reglas y el desempeño de los árbitros juegan un rol central en la apreciación

del desarrollo de estos acontecimientos; y, finalmente también las reglas del tráfico urbano que coordinan el desarrollo del traslado de un infinito número de personas en la ciudad de un punto a otro.

En sociedades tradicionales en lugar de las reglas, son generalmente los tabúes, los privilegios y las convicciones y convenciones compartidas por todos, los que coordinan la convivencia regulada entre las personas. Así, podemos suponer, ha sido también el caso en Santa Cruz de la Sierra antes de 1950 donde, en la mayoría de los casos, en lugar de reglas han existido sobre todo convenciones más o menos flexibles que regulaban la convivencia. A diferencia con reglas, la infracción de estas pautas directrices tradicionales no suponía un riesgo vital en un sentido inmediato. Implicaba más bien riesgos en términos de reputación y de aceptación social. Reglas en cambio son mucho menos flexibles que convenciones, tabúes y tradiciones. El margen de negociación individual se reduce a un espacio mucho más limitado. Asimismo, las infracciones de reglas pueden tener consecuencias mucho más dramáticas.

El tráfico urbano es un buen ejemplo para ello: el conductor que no respeta la luz roja de un semáforo puede provocar caos y muertes por el mínimo detalle de no haber tenido en cuenta las señales de una luz. Es ahí donde está, según mi criterio, uno de los desafíos inherentes a la reglamentación en el mundo moderno: el de adaptar la mentalidad de comportamiento tradicional al margen de negociación mucho más reducido que la lógica de reglas exige.

El cambio de una mentalidad tradicional vial a una moderna se vislumbra con mayor claridad si nos trasladamos en nuestra imaginación a Europa central, a un típico escenario de convivencia moderna en la calle: la autopista. Ahí el cumplimiento respetuoso de las reglas de tráfico sumamente matizadas permite mantener las tasas de accidente

relativamente bajas a la vez de posibilitar a grandes cantidades de movi­lidades su desplazamiento por estas carreteras especiales. Esto sucede en un contexto donde los actores involucrados se encuentran en una situación de alta vulnerabilidad, debido a las altas velocidades de hasta 250 km. por hora que se suelen alcanzar en estos espacios. El alto nivel de funcionalidad de esta "moral" o mentalidad moderna de convivencia en la calle, es, sobre todo, evidente en situaciones de lluvia de noche cuando el entorno del vehículo se convierte en algo casi abstracto para el conductor y donde solamente el uso de los guiños y de las luces permite la coordinación relativamente fluida de un tráfico que aún en esas situaciones mantiene un alto nivel de velocidad.

Un aspecto central de cambio de formas tradicionales de convivencia a estilos de vida modernos, es, como hemos señalado anteriormente, la transformación de un espacio personalizado en uno despersonalizado. El arte de adaptar la mentalidad tradicional al contexto moderno consiste en apropiar esos requisitos de reglamentación a la vez de mantener un mínimo nivel de relación personal entre los actores en el tráfico urbano. Una mirada, un gesto con la mano, una frenada que tiene en cuenta a otro vehículo reintroducen el aspecto personalizado en el trato entre los individuos que también es importante para la cultura cruceña y para la cultura de cualquier sociedad, ya que reafirma que uno no es solamente objeto de las reglas sino también sujeto, es decir una persona que respeta las reglas a la vez de estar en control de ellas.

Un segundo aspecto de la convivencia moderna es el hecho de que todos los actores que participan del tráfico urbano tienen derechos por igual, cada uno dentro del espacio y las limitaciones que le corresponden. No existen jerarquías absolutas como en sociedades tradicionales donde una persona

que es de segunda clase lo es en todas las circunstancias de la vida. Esto se hace notar sobre todo cuando comparamos diferentes tipos de usuarios de la calle, como ser vehículos, ciclistas y peatones. Los vehículos ocupan frente a los otros tipos de usuarios, en la mayoría de las situaciones, esa posición superior en la jerarquía de los derechos. Sin embargo, existen ciertos espacios donde los peatones tienen o debieran tener prioridad frente a los vehículos. Zonas de tiempo y de espacio, que contrarrestan la preponderancia del vehículo, como las rayas cebra o los cruces peatonales en las calles. El respeto al cambio de las relaciones de jerarquía, que ocasionalmente dan preferencia a los peatones en estos espacios especiales es un importante requisito para facilitar la convivencia de los diferentes tipos de usuarios de la vía pública. Los ciclistas se encuentran en una posición intermedia entre el peatón y el automovilista, ya que son medios de transporte que marchan sobre ruedas por un lado, pero que por el otro funcionan en base a tracción a sangre. Esta es su ventaja y su desdicha al mismo tiempo: ventaja porque pueden sustraerse a las reglas del tráfico vehicular y, si les conviene, transformarse en peatones cuando se bajan de la bicicleta y la empujan por la vereda; desdicha, porque tienden a no ser tomados en cuenta ni por los conductores de vehículos ni por los peatones como integrantes del tráfico vehicular urbano.

Parece imponerse en Santa Cruz una noción de jerarquía superficial y generalizadora que asigna mucha importancia a la magnitud física del usuario de la vía pública sin tener en cuenta los matices recién mencionados: cuanto más grande y voluminoso es el vehículo tanto mayor es la importancia simbólica y práctica que se le da y el respeto que el conductor del mismo puede reclamar de los demás.

Teniendo en cuenta que las diferenciaciones jerárquicas son un rasgo antropológico general, presente en todas las sociedades y

no solamente en la cruceña, es recomendable partir del hecho de que el desafío no consiste en eliminar las jerarquías entre los diferentes tipos de usuarios de la vía pública sino en adecuar las diferenciaciones jerárquicas a las necesidades de convivencia bajo un conjunto de reglas en la calle. Para ello las diferenciaciones jerárquicas debieran traducirse en distinciones más matizadas que puedan moverse dentro de los límites más restringidos que la convivencia bajo reglas en el mundo moderno exige. Es pues así que las necesidades culturales evolucionan adaptándose a los nuevos contextos.

Atrapado entre dos códigos

Retomando el concepto de la anomia, no se haría justicia a la realidad cruceña si se pretendiese que la anomia es simplemente el resultado de la ausencia de reglas. Por supuesto, el tráfico urbano se desarrolla debido a la aplicación de una serie de reglas que son generalmente básicas. En muchos casos pueden existir deficiencias de conocimiento que dificultan la coordinación entre los diferentes actores. No obstante, parece existir además una dificultad que no se refiere a la ausencia sino a la ambigüedad sobre la aplicación de los dos códigos de comportamiento, es decir el tradicional y personal por un lado y el moderno y abstracto por el otro. Esta ambigüedad hace que la cultura vial y las personas que la aplican queden muchas veces atrapadas entre los dos códigos, generándose de esa forma la fuente principal de la anomia en Santa Cruz.

No existe una integración lograda de los códigos tradicionales con las reglas modernas. Ambos son frecuentemente tratados como conjuntos de normas separados que se confrontan en vez de ser compatibilizados. Es decir, en algunas situaciones y en ciertos aspectos los actores viales sí respetan las reglas de circulación, en otras no, recayendo en códigos tradicionales de interacción.

Dependiendo de la situación, parecen recurrir en un momento más a un tipo de código de comportamiento, más bien tradicional, en otro, se atienden más bien a las reglas, de acuerdo a la conveniencia personal. Así puede darse el caso, de que dos usuarios de la vía pública juzguen una misma situación de tráfico recurriendo a una combinación diferente de criterios tradicionales y modernos, de acuerdo a su percepción personal. Esta falta de claridad sobre las reglas da pie a malos entendidos y a confusiones vinculadas al hecho de que las reglas de tráfico no son solamente reglas de comportamiento sino también reglas de comunicación para la permanentemente cambiante negociación individual del uso y la ocupación de espacios públicos en la calle. Si las reglas de comunicación no son claras, la comunicación tampoco puede funcionar.

Al parecer, todo esto es posible porque los códigos de comportamiento no se han fusionado y amalgamado en un solo código que reúna aspectos tradicionales de comportamiento en espacios públicos con los códigos de comportamiento modernos, sujetos a una mentalidad de reglas. Como he tratado de mostrar en otros trabajos, sí existen espacios culturales en Santa Cruz, donde se dan estas soluciones de códigos fusionados. Las he denominado "feudernas" aludiendo a la fusión entre códigos estamentales (o feudales) y modernos. He podido constatar que muchas de estas soluciones se desarrollan dentro del ámbito empresarial que parece dar oportunidades más propicias que, por ejemplo el tráfico, para compatibilizar la mentalidad tradicional con las exigencias de la modernidad.

En otras palabras, la cultura vial parece encontrarse en un limbo, en un estancamiento que resulta de las ambigüedades que surgen de la falta de compatibilidad y complementariedad de los códigos tradicionales con los códigos modernos de comportamiento y de comunicación

en la calle. Se trata de una situación de funcionalidad precaria, y es en ello que reside su peligro, ya que a veces las soluciones precarias tienden a instalarse como soluciones perpetuamente provisionales que condicionan un estancamiento de evolución cultural, en determinados aspectos.

Quiero agregar una observación sobre la cultura callejera cruceña, hecha por un ciudadano argentino de Tucumán después de haber permanecido varias semanas en Santa Cruz. Esta persona me señaló que pese al caos vehicular que existe en Santa Cruz le había llamado la atención que la solución de conflictos de interés suele ser mucho menos agresiva que en su ciudad, pese a que el volumen del tráfico es menor en Tucumán que en Santa Cruz. Sobre todo había quedado impresionada por la capacidad que existía en Santa Cruz de resolver de forma espontánea y pacífica situaciones caóticas de embotellamiento, situaciones que en su ciudad se abordaban con mucho menor facilidad y haciendo uso extenso de agresiones verbales.

Según mi parecer, esta observación no contradice, más bien confirma la teoría de que la cultura vial en Santa Cruz se caracteriza por estar, por lo general, atrapada en un limbo de contradicciones entre los códigos tradicional y moderno de comportamiento en la calle, ya que el caso citado se refiere a situaciones que son una excepción a la regla. Cuando se genera un embotellamiento se impone aparentemente el código tradicional de negociación de intereses, ya que en estas situaciones los conductores de vehículos pueden establecer un contacto más directo y personal con los conductores de otros vehículos. Esto es posible porque todos se mueven lentamente y porque a través de pequeñas maniobras pueden señalar y negociar su intención de ceder o de querer ocupar un determinado espacio. Si le quitamos en nuestra imaginación a cada

conductor su coche nos encontramos en una típica situación de interacción directa que, como sabemos de muchas experiencias, se suele resolver con facilidad en esta ciudad. Pensemos por ejemplo en las típicas situaciones que se dan al interior de los micros en horas pico. El que ha experimentado el desafío de tener que trasladarse del fondo de un micro hacia la puerta, con la intención de bajar del bus, buscándose un camino entre los demás pasajeros que se encuentran parados y apretados en el pasillo como sardinas sabe que generalmente estas situaciones se resuelven con asombrosa armonía. De la misma manera se puede observar que en concentraciones multitudinarias que se dan en fiestas electrónicas o en manifestaciones políticas como los Cabildos Abiertos existe una predisposición generalizada a ponerse de acuerdo sobre el uso de los espacios sin mayores conflictos. Situaciones de embotellamiento parecen beneficiarse de esa misma ventaja que consiste en que todos los afectados están de acuerdo con que tiene prioridad el código de relacionamiento personal frente a las reglas formales de tráfico.

Tres propuestas finales

Tomando en cuenta que para las jornadas de INVESTIGACRUZ 2010 se plantea que a partir de un análisis de los procesos históricos y de los desafíos actuales “la investigación debería dar pistas claves de explicación de los fenómenos sociales y aportar en la construcción de nuevas estructuras y representaciones políticas y sociales y nuevos modelos económicos participativos”, yo quisiera hacer tres propuestas con respecto al tema aquí tratado.

La primera propuesta se refiere a la realización de una investigación sobre la psicología de comportamiento de los usuarios de la vía pública. El estudio tendría como objetivo profundizar y matizar las observaciones aquí realizadas con la finalidad de establecer

pautas para la implementación de una campaña de concientización urbana sobre la cultura vial. Dos criterios básicos serían de importancia principal para el desarrollo de estas pautas directrices: primero, la necesidad de buscar formas de compatibilizar la cultura tradicional de negociación de espacios, existente en Santa Cruz, con las reglas de circulación modernas. Segundo, la identificación de problemas o situaciones típicas y de importancia neurálgica para ilustrar y dirigir la atención de los ciudadanos cruceños a los problemas básicos que subyacen a un sinfín de situaciones. El respeto hacia los participantes del tráfico urbano más débiles parece ser, por ejemplo, un tema neurálgico. A través de campañas de concientización y de regulación que apunten a fortalecer la consideración hacia los peatones se podría generar una actitud de mayor respeto, incluso entre los mismos conductores de vehículos. Para optimizar los resultados, una investigación de esta índole debiera ser realizada en equipo, con apoyo académico y de otras instituciones públicas o privadas y debiera tener la finalidad práctica y concreta de generar estrategias para mejorar la cultura vial en Santa Cruz.

La segunda propuesta se refiere a la creación de una zona peatonal en el Casco Viejo y/o en otra zona céntrica de la ciudad. La idea de esta propuesta radica en la observación de que para los cruceños la existencia de espacios que permitan el encuentro y la interacción personal con los demás es de suma importancia para la celebración de la cultura urbana. Además de eso se puede decir que en general, espacios peatonales en zonas céntricas constituyen un elemento urbanístico importantísimo para preservar el alma cultural de una ciudad, cualquiera que sea la ciudad. En Santa Cruz, la fascinación que emana de los espacios temporales y geográficos exclusivamente reservados para peatones, como la Feria Exposición y el carnaval se alimenta entre

otras cosas del deseo cultural de poder encontrarse, saludarse con otros individuos en un contexto que posibilite la interacción personal. Tradicionalmente la plaza 24 de Septiembre ha cumplido esta función y la sigue desempeñando, sobre todo desde que ha sido ampliada e incorporada la Manzana 1 a la misma. También ciertos emprendimientos privados como el centro comercial Cine Center responden a esta necesidad y se benefician precisamente de este deseo llevándolo al espacio privado. Sin embargo, estas medidas, así como los parques de recreación recientemente inaugurados o en proceso de creación no parecen contrarrestar lo suficientemente la tendencia general hacia la “despeatonalización” de Santa Cruz.

Este fenómeno no es exclusivamente característico de Santa Cruz sino que también ha sido observado en otras ciudades latinoamericanas como Buenos Aires. Tanto aquí como allá la privatización del espacio público, por ejemplo, a través de la creación de condominios privados alimenta a nivel urbanístico las fuerzas de desintegración de la cultura urbana. Ante estas tendencias que promueven la segregación cada vez más acentuada entre los espacios público y privado el vehículo se convierte en un baluarte móvil de la privacidad que es utilizado para conectar diferentes espacios privados (hogar, oficina, supermercado, mall, club, etc.) haciendo posible que uno pueda evitar casi por completo el contacto con espacios públicos si uno se lo puede permitir desde un punto de vista económico. Todas estas tendencias contribuyen a dificultar más y más que una persona pueda desempeñarse simplemente como peatón en un espacio público y sin miedo de quedar mal (es decir como un ciudadano de segunda clase) o de ser tratado mal (es decir, de ser asaltado o de sufrir algún otro problema que se refiera a su seguridad personal).

¿Dónde y cómo realizar un proyecto de "re-peatonalización" en Santa Cruz? En Argentina por ejemplo, tradicionalmente las zonas exclusivamente peatonales como la calle Florida y la calle de cines, Lavalle, en el centro de la ciudad de Buenos Aires o las pequeñas calles alrededor de la plaza principal de la ciudad de Córdoba han cumplido esta función de brindar al ciudadano la posibilidad de ser una persona que se traslada libremente a pie para disfrutar en cualquier momento del día, pero sobre todo los fines de semana, el encuentro con los demás, ver espectáculos de calle y elegir posibilidades de recreación basadas en el consumo, divididas éstas entre el ocio en restaurantes o cafés y el comercio en tiendas y boutiques. Hoy en día son los malls como las "Galerías Pacífico" sobre la calle Florida y el "Unicenter" en Buenos Aires los que cumplen en cada vez mayor medida esta función de consumo y que representan el fenómeno característico de zonas peatonales privadas. Mientras que las Galerías Pacífico y otros centros comerciales parecidos se encuentran sobre zonas peatonales o cerca de ellas, y por ello aún forman parte de una infraestructura peatonal ya existente, el Unicenter se asemeja más al modelo de un mall al estilo norteamericano: un enorme complejo comercial de varios pisos, dotado de un gran estacionamiento para coches y que funciona como una unidad peatonal totalmente desconectada de su entorno urbanístico ofreciendo un sinfín de servicios y de facilidades para realizar compras de todo tipo y combinar esta actividad con algún programa de ocio y de entretenimiento.

En Santa Cruz de la Sierra podría considerarse la implementación de una zona peatonal, por ejemplo en el tramo de la avenida San Martín que se encuentra entre el segundo y el tercer anillo, incorporando elementos de mall y combinándolos con un espacio tradicional peatonal en el cual la calle se convertiría. A diferencia con el Casco Viejo en el centro,

la ubicación de la avenida San Martín entre dos anillos posibilitaría a los vehículos el fácil acceso a los entornos de esta zona peatonal y permitiría desviar el tráfico entre el centro y la periferia de esta zona a las avenidas paralelas. Las condiciones de clima y de vegetación podrían brindar la infraestructura ecológica para transformar la avenida en un espacio arbolado, sombroso y ameno, además de que ayudarían a fortalecer la identidad e imagen de una ciudad verde que Santa Cruz de la Sierra posee potencialmente.

La última propuesta se refiere a la ampliación y consolidación de una red de ciclovías en las avenidas y en los anillos principales de Santa Cruz. Si bien se han construido ciclovías, por ejemplo, en el Primer Anillo así como en la avenida (Av. Grigotá) Doble Vía La Guardia, en ambos casos se trata de espacios peatonales que han sido habilitados para ciclistas y que por diferentes motivos no son prácticos y adecuados para transportarse en bicicleta si no es a modo de paseo. De hecho, no son utilizados con mucha frecuencia por ciclistas. Desde un punto de vista del usuario de este medio de transporte, la apertura de espacios para ciclistas en las mismas avenidas sería la opción más apropiada: carriles exclusivamente reservados a este medio de transporte, ubicados entre la calle y la vereda que sean respetados tanto por los peatones como por los automovilistas.

Bibliografía

- Boschetti, Alejandra/ Peña, Claudia (comps.). *Los cruceños según sus intelectuales*. Santa Cruz: El País. 2009.
- Bourdieu, Pierre. "Ehre und Ehrgefühl". En: *Entwurf einer Theorie der Praxis*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1979. p. 11-48.
- Bourdieu, Pierre. *Struktur, Habitus, Praxis*. En: *Entwurf einer Theorie der Praxis*. Frankfurt a.

- M.: Suhrkamp, 1979. p.139-202.
- Douglas, Mary; Isherwood, Baron. *El mundo de los bienes. Hacia una antropología del consumo*. México. Grijalbo-CNCA. 1990
- Durkheim, Emile. *Über soziale Arbeitsteilung*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1980 [1930]
- Kirshner, Joshua; Traverso Ana Carola. "Santa Cruz de la Sierra en la era de la globalización:
- informalidad, inmigración y visión política del espacio público". En: *Los cruceños según sus intelectuales*. Santa Cruz: El País. 2009. p. 105-144.
- Prado, Fernando (comp.). Determinantes sociales, políticas y culturales del desarrollo humano en Santa Cruz. En: *Elay Santa Cruz, Informe del Desarrollo Humano en Santa Cruz de la Sierra*. Santa Cruz de la Sierra, 1995. p. 29-67.
- Seleme, Susana; Prado, Fernando; Zanini Isabella; Ledo, Carmen (comps.). *Santa Cruz y su gente. Una visión crítica de su evolución y sus principales tendencias*. Centro de Estudios para el Desarrollo Urbano y Regional. 2005
- Waldmann, Adrian; *El hábitus cambia*. El País. 2008