

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA
Tesis Licenciatura en Sociología

**¿ Educación o simple punición? Las percepciones
recíprocas entre conductores e inspectores de tránsito
montevideanos**

Ivana Pequeño
Tutora: Adriana Marrero

1. Introducción	3
1.1. Problema de Estudio	3
1.2. Objeto de estudio	4
1.3. Objetivo general.....	4
1.4. Objetivos particulares	4
1.5. Estado Normativo	4
1.6. Antecedentes de estudio en Uruguay.....	7
2. Marco teórico	11
3. Metodología	14
4. Hallazgos y análisis.....	16
4.1. <i>Percepciones</i>	16
4.1.1. Inspectores/as de tránsito.....	16
4.1.2. Sobre sí mismos.....	16
4.1.3. Sobre la Intendencia de Montevideo	19
4.1.4. Sobre sus compañeros.....	22
4.1.5. Sobre su trabajo como educativo	23
4.2. <i>Percepciones sobre los otros</i>	24
4.2.1. Sobre los conductores/as	24
4.2.2. Sobre “los” autos	26
4.2.3. Sobre los conductores/as profesionales y motociclistas	26
4.2.4. Sobre policías de tránsito.....	28
4.3 Los conductores/as.....	29
<i>Percepciones</i>	29
4.3.2. Sobre sí mismos.....	29
4.3.3. Sobre los/as inspectores de tránsito	30
4.3.4. Sobre la Intendencia de Montevideo	32
4.3.5. Sobre el trabajo de inspectores de tránsito como educativo.....	35
4.3.6. Sobre “sus” autos.....	37
4.3.7. Sobre policías de tránsito.....	38
5. Conclusiones	40
Bibliografía.....	44



1. Introducción

Esta monografía final de grado estudia las percepciones que inspectores de tránsito (IT) y conductores de Montevideo tienen sobre ellos mismos, sobre el otro y sobre cuestiones generales del tránsito.

En este trabajo se encuentran cuestiones muy vinculadas al mundo de la vida cotidiana, mundo basado en acciones y percepciones, donde la realidad se toma como realidad establecida por los miembros de la sociedad. Se estudia aquí, una relación en particular de esta vida cotidiana, la del inspector de tránsito y el conductor. Encuentro importante comprender ciertos aspectos de esta relación en el sentido que son significativos para comprender problemas mayores como es la siniestralidad vial, por ejemplo.

La pertinencia de este trabajo radica en que existe escasa investigación académica vinculada al tránsito, la seguridad vial y la educación vial. Considero relevante aportar conocimientos para con este campo. Ileana Poloni, Técnica en Ciencias de la Comunicación y Psicóloga, especializada en Seguridad Vial, es una de las precursoras de la investigación académica en materia de tránsito. Esta especialista señala que el desarrollo de la seguridad vial en tanto disciplina científica “está en su etapa inicial, etapa en que se define su objeto de estudio y su método” (2005:33).

También se procura conocer el rol del inspector de tránsito en la seguridad vial, así como la opinión de conductores e inspectores respecto al camino más viable para reducir la siniestralidad en Uruguay.

1.1. Problema de Estudio

Según datos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) en el año 2011 hubo 24.356 siniestros de tránsito, que dejaron como consecuencia un total de 572 muertos y 28.399 lesionados. Esto significa que cada 15 horas murió una persona en Uruguay a causa de un siniestro de tránsito. Los datos arrojan que la mayor cantidad de muertes se produjo en jóvenes de entre 20 y 24 años. Estas cifras generan muchas preguntas que no

se pueden dejar de formular: ¿Los uruguayos no estamos siendo correctamente fiscalizados? ¿No estamos siendo correctamente educados en lo que a seguridad vial respecta?

1.2. Objeto de estudio

Las percepciones de los IT y conductores montevidianos entendidas como orientadoras de las acciones cotidianas de los distintos tipos de sujetos en el sistema vial inspectores de Tránsito y conductores de Montevideo.

1.3. Objetivo general

Brindar conocimiento sobre el rol de los IT en la ciudad de Montevideo e interpretar similitudes y diferencias en la percepción de conductores e IT respecto a esto, con el fin de aportar elementos para instrumentar micro-políticas de educación vial y baja de la siniestralidad.

1.4. Objetivos particulares

Conocer la percepción de inspectores/as de tránsito.

Conocer la percepción de conductores/as.

Comprender sus diferencias y semejanzas, y el modo cómo éstas se articulan en la relación recíproca entre ambos.

1.5. Estado Normativo

Es pertinente presentar un marco conceptual al lector acerca de algunos conceptos que serán importantes en este trabajo. A continuación se expone una breve reseña del estado normativo respecto a la seguridad vial en Uruguay y un abreviado resumen de las

competencias de la división de la Intendencia de Montevideo (IM) a la que pertenecen los IT. Para finalizar el capítulo se presentan algunos antecedentes de estudio en Uruguay.

El año 2007 fue significativo para Uruguay en materia de tránsito y seguridad vial, ya que fueron sancionadas dos leyes, ambas con el desafío de combatir una de las peores catástrofes sanitarias de la población uruguaya: la siniestralidad vial. La ley 18.191 denominada *Ley de Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional* proclama en su artículo N°1 que:

“Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.”

La ley 18.113 dio origen a la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) que tiene por principal cometido la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito en el territorio nacional.

Por otro lado, La Intendencia de Montevideo (IM) cuenta con la *División Tránsito y Transporte* que se rige por la *Ordenanza General de Tránsito* e imparte directivas a la *Dependencia de Vigilancia* encargada de:

“la fiscalización del tránsito por la vía pública, de personas, vehículos y animales. La planificación de la vigilancia se realiza tomando en cuenta motivos generales de seguridad; por tal motivo, la generación de datos que permita obtener un conocimiento del comportamiento de los usuarios, así como de las posibles causas que inciden en la siniestralidad vial, permitirá una gestión más efectiva. La función represiva de las infracciones que se cometan contra las disposiciones, así como la adopción de las medidas de emergencia que requiera el tránsito, son necesarias para inducir un comportamiento responsable de los usuarios”.¹

¹ <http://www.montevideo.gub.uy/tramites/dependencias/vigilancia-0>

A su vez la *Dependencia de Vigilancia* tiene su cargo la *Inspección de Tránsito* en la que desempeñan actividades aproximadamente entre 200 y 230 IT.

Existe también, dentro de la Intendencia de Montevideo el *Centro de Formación Vial* (CEVI) que realiza clases de educación vial en escuelas y liceos de Montevideo, y coordina con instituciones públicas y privadas el desarrollo de seminarios y talleres para promover intercambios de conocimientos y experiencias entre los usuarios. A través de la *Unidad Móvil de Capacitación sobre seguridad vial* los inspectores de tránsito recorren de manera itinerante los distintos barrios de Montevideo para alcanzar aquellas personas que por diferentes razones se encuentran fuera del circuito de educación formal. Se trata de un ómnibus adaptado como aula audiovisual con 28 asientos, equipamiento tecnológico y la posibilidad de anexar en pocos minutos una pequeña pista de bicicletas, posibilitando exposiciones y talleres a colectivos, organizaciones sociales, barriales y grupos que así lo demanden.²

Es pertinente para este trabajo conocer las diferentes clases de sanción existentes según El Libro IV de la *Ordenanza General de Tránsito* que se expresa sobre las sanciones como “función represiva” y expone lo siguiente:

Artículo D. 710.- Clases. Las sanciones que se aplicarán a los que contravengan las disposiciones contenidas en el presente Libro, son:

1. Advertencia.
2. Multa.
3. Suspensión o eliminación del Registro de Conductores.
4. Detención o retiro del vehículo de la circulación.

Las sanciones se impondrán de acuerdo con la naturaleza de la infracción y según corresponda.

Cuando el conductor sancionado no pudiere ser identificado o habido por las autoridades, la multa se aplicará al propietario del vehículo.

Art. D. 711.- Sustitución de multas leves. Las multas leves podrán ser sustituidas por advertencia al infractor en los siguientes casos:

- a) En la vía pública, por el agente de tránsito, municipal o policial encargado de su aplicación cuando medien a favor del infractor circunstancias especiales o atenuantes.

² <http://www.montevideo.gub.uy/tramites/dependencias/centro-de-educacion-vial>

b) En la División Tránsito y Transporte, o dependencia policial pertinente, cuando medien las circunstancias anteriores o el infractor registre buenos antecedentes.

Art. D. 712.- Observación. Será pasible de observación la contravención a lo dispuesto en el artículo D. 543 b), debiendo el peatón volver al punto desde el cual incurrió en infracción. En caso de incumplimiento se aplicará la multa correspondiente.

Art. D. 713.- Aprendizaje. Las sanciones que puedan corresponder por infracción a las normas sobre aprendizaje serán aplicadas al propietario del vehículo y al conductor instructor. Si el contraventor es a la vez propietario y conductor instructor del vehículo se aplicará una sola sanción.

Existen entonces cuatro formas distintas de fiscalización, este trabajo hará hincapié en las dos primeras: advertencia y multa. Se interpretarán las opiniones de IT y conductores acerca de la efectividad y/o la preferencia por una u otra.

1.6. Antecedentes de estudio en Uruguay

La UNASEV se encuentra permanentemente investigando y trabajando para la seguridad vial. Año a año realiza informes públicos acerca de la siniestralidad y la situación general en materia de tránsito en nuestro país. Inmediatamente después de su creación (2007), elaboró un Plan Nacional de Seguridad Vial con metas a desarrollarse entre los años 2008 y 2012. Este Plan tiene *un carácter preventivo* y no se trata de una sucesión de acciones, sino que se trata de un plan estratégico que permita cumplir las metas propuestas en los plazos fijados. Preparar estrategias y un plan de acción nacional en materia de seguridad vial es la recomendación n° 3 del Informe Mundial sobre prevención de traumatismos ocasionados por el tránsito (OMS-Banco Mundial, Ginebra 2004).

En 2009 UNASEV realizó una encuesta de educación vial para autoridades de la educación y actores del sistema educativo. La encuesta permite deducir que UNASEV apuesta fuertemente a la Educación Vial y, entre otras cosas, propone elaborar un texto que funcione como manual o guía de Educación Vial para el soporte a la formación docente, como así también la presentación de proyectos para la creación de propuestas

lúdicas asociadas a la Educación Vial con destino al uso de las XO (OLPC) en tiempo de ocio de los niños.

He encontrado algunos estudios en materia de tránsito y seguridad vial en nuestro medio desde enfoques psicológicos, comunicacionales, antropológicos y médicos.

La Psicóloga y Licenciada en Ciencias de la Comunicación Ileana Poloni en su libro *La aventura de conducir* insiste en la necesidad de investigar acerca de la Seguridad Vial como único camino para el desarrollo de estrategias preventivas. Asume un abordaje del tema de modo multidisciplinario para no quedarnos en visiones parciales del tema y abarcarlo en su totalidad. Dada su profesión de Psicóloga destaca también la relevancia del factor humano en los siniestros de tránsito. En su segundo libro referido a la temática, *El factor social y el factor personal en el tránsito*, Poloni plantea que la toma de decisiones en el tránsito está influida por aspectos emocionales, como así también valores y ética de la responsabilidad social. Postula que la siniestralidad no disminuirá mejorando las habilidades psicomotoras de los conductores sino internalizando valores pro-vida. (Ver Prólogo de Moyano).

Los antropólogos Ricardo Fraiman y Marcelo Rossal se expresan sobre las relaciones de tránsito en tanto fenómeno cultural caracterizado como micro-escena y a la siniestralidad la caracterizan como macro-drama. Parten de la base de que para analizar el mundo del tránsito desde las Ciencias Sociales se debe considerar al mismo como un intercambio social y no un mero fluir de transporte. Plantean la siguiente interrogante ¿de qué modo se explica que un espacio de interacción social productor de muerte no sea de interés para la reflexión de las Ciencias Sociales? Para comenzar sostienen que el término utilizado “accidentalidad” imposibilita el análisis sociológico neutralizando las causas y responsabilidades y, finalizando, dejan la interrogante acerca de si “la reproducción hegemónica ‘necesita’ construir un escenario donde los sujetos como semejantes se relacionen en términos de violencia para opacar las jerarquías sociales”³. Los antropólogos sostienen que el tránsito constituye un “hecho social total”, por lo tanto debe abordarse como tal, y reflexionar sobre las políticas públicas al respecto

³ “De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y ‘realidad’ social”. Trabajo enmarcado en la investigación “Cultura y violencia en el tránsito de Montevideo” financiada por la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC). Presentado en la *IV Reunión de Antropología del MERCOSUR. Métodos cualitativos y políticas públicas*.

teniendo en cuenta las desigualdades socio-económicas de quienes se relacionan en la circulación. Ellos proponen una mejor regulación laboral de los trabajadores del tránsito, e impedir la subcontratación de empresas unipersonales para la repartición, dado que son tareas de alto riesgo.

Los estudios médicos presentan un enfoque epidemiológico de acuerdo a la incidencia del alcoholismo, la edad o anomalías biológicas que afectan negativamente la conducción de un vehículo. Dentro de Presidencia de la República, La Junta Nacional de Drogas y más específicamente la Coordinadora Intersectorial de Políticas sobre Alcohol (CIPA) en 2006 elaboraron un informe denominado “Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociados a su comportamiento en el tránsito”, donde presentaron datos estadísticos y luego plantearon una serie de recomendaciones tales como, auditoria de mensajes masivos publicitarios, certificación de espirómetros, no consumo de alcohol para conducir como regla, etc.

Se han hallado dos fundaciones abocadas a problemáticas en torno a la Seguridad Vial. Por un lado, la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) es una organización no gubernamental sin fines de lucro con personería jurídica en Uruguay desde octubre de 2000, registrada en Estados Unidos desde noviembre de 2001 y en Inglaterra desde agosto de 2002. Desde sus inicios trabaja para mejorar la calidad de vida de miles de niños y jóvenes uruguayos, desarrollando programas propios que utilizan el deporte como forma de educación, de desarrollo y de inclusión social. La FGR trabajó dentro del sistema público de educación uruguayo y en barrios de nivel socioeconómico bajo, logrando estimular favorablemente a los sectores públicos y privados como partícipes de una iniciativa del gobierno al decretar la LEY N° 18.213 de enseñanza de la Educación Física, la cual declara obligatoria la enseñanza de la Educación Física en las escuelas primarias todo el país, a partir del año 2009.⁴

Por otro lado, la Fundación Alejandra Forlán se inauguró en el año 2009 con dos objetivos primordiales: reducir los elevados índices de siniestralidad de tránsito en el Uruguay y trabajar por el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidades derivadas de esta problemática. La Fundación Alejandra Forlán es una

⁴http://www.gonzalorodriguez.org/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=12&language=es

organización sin fines de lucro integrada por un grupo de personas que trabajan comprometidamente para alcanzar sus objetivos, bajo el liderazgo de su presidenta, socia y fundadora Alejandra Forlán. Alejandra es Licenciada en Psicología egresada de la Universidad Católica del Uruguay y Master en Consultoría y Recursos Humanos de la Universidad de las Islas Baleares. En 1991 sufrió un siniestro de tránsito que le provocó una lesión medular con secuelas permanentes. El deseo de prevenir situaciones como las que le tocaron vivir y a la vez ayudar a personas viviendo su misma realidad, fue lo que la impulsó a abordar esta problemática desde una organización formal, consolidando así la Fundación Alejandra Forlán.⁵

A partir de esta revisión de antecedentes, se presenta la organización de este trabajo. El mismo cuenta con otros 4 capítulos: El próximo se destina al marco teórico, es decir, a presentar los conceptos más importantes que sirven como soporte para el análisis del trabajo. En el tercer capítulo se presenta el enfoque metodológico del trabajo y su principal técnica. Los hallazgos se verán reflejados en el cuarto capítulo, y en el quinto se presentan las consideraciones finales.

⁵ <http://fundacionalejandraforlan.org/esp/quienes-somos>

2. Marco teórico

Este estudio se enmarca dentro de la corriente del Interaccionismo Simbólico (IS) que surge en la Escuela de Chicago. El IS nace en el mismo momento en que nace la sociología norteamericana, pero es en 1937 que Hebert Blumer (1900-1987) la denomina de ese modo. La corriente del IS, postula desandar aquello que aparece como dado y externo y cuestionar cómo es que se llega a una definición común de las cosas. Las definiciones de las situaciones son un trabajo conjunto de una interacción, por lo que para el IS es de relevante validez el *Teorema de Thomas* que dice que “Si los hombres definen sus situaciones como reales, son reales en sus consecuencias”. Blumer, en su libro *El Interaccionismo Simbólico: Perspectiva y Método* fundamenta el IS en tres premisas sencillas. La primera: el ser humano orienta sus actos hacia las cosas en función de lo que las cosas significan para él. La segunda: el significado de las cosas surge como consecuencia de una interacción social. La tercera: los significados se manipulan y modifican mediante un proceso interpretativo desarrollado por la persona al enfrentarse con las cosas que hallan a su paso. (1982).

Por su parte, el sociólogo canadiense Erving Goffman (1922-1982) recibió la influencia del IS y forma parte de esta corriente. El objeto de estudio de la Sociología de Goffman es la naturaleza profunda de la vida microsocial -incluso ha sido considerado el padre de la Microsociología- cuyos principios básicos se encuentran en su obra más destacada: *La presentación de la persona en la vida cotidiana* (1959). Allí el propio autor expresa el intento de que su texto sirviera como “*una especie de manual que describiese en forma detallada una perspectiva sociológica desde la cual es posible estudiar la vida social, especialmente el tipo de vida social organizada dentro de [ciertos] límites físicos...*” (1989:2). Los estudios de Goffman se enmarcan dentro del modelo de análisis dramático considerando la interacción social como representaciones teatrales y los individuos como actores. El contexto en el que se desarrolla la interacción se constituye de tres componentes. La *fachada* es la parte de la actuación que funciona en forma general prefijada a fin de definir la situación, definida por Goffman como “*la dotación expresiva de tipo corriente empleada intencional o inconscientemente por el individuo durante su actuación*” (1989: 35). Parte de la fachada son los *medios*, es decir, los arreglos escénicos y físicos que tienden a permanecer fijos. Los que usan ese medio como parte de su actuación, no comienzan su actuación hasta no encontrarse en

ese escenario y la terminan al retirarse de allí. Por último, la *fachada personal* compuesta de los elementos que identifican al actuante y esperamos lo sigan a donde quiera que vaya (expresiones faciales, porte, gestos corporales, etc.). La fachada personal se divide en dos estímulos: la apariencia y los modales. La apariencia “*se refiere a aquellos estímulos que funcionan en el momento de informarnos acerca del status social del actuante*”. Los modales “*se refieren a aquellos estímulos que funcionan en el momento de advertirnos acerca del rol de interacción que el actuante esperará desempeñar en la situación que se avecina*” (1989: 37).

La teoría de Goffman permite ver a los IT, los peatones y los conductores en tanto actores en diferentes fachadas; el espacio vial de Montevideo y aulas como medios o escenarios; y los IT en sus fachadas personales o roles específicos según su apariencia (uniformes, silbatos, etc.) y modales gestuales.

Por otro lado, Peter Berger y Thomas Luckmann, desde la Fenomenología, sostienen que la realidad es una construcción subjetiva. Dicha corriente tiene un carácter de descriptibilidad, es decir, a medida que se va construyendo algo, ese algo se va creando. Dentro de esta corriente la vida cotidiana tiene un espacio privilegiado para la investigación y la teorización. El quehacer cotidiano y la problematización del mismo son la materia básica en este contexto. Este mundo de la vida cotidiana es intersubjetivo. La fenomenología intenta desandar los caminos que llevan a hacer que algo se defina como real. La sociología del conocimiento de Berger y Luckmann no se preocupa por la forma de racionalidad científica, sino de aquello que las personas conocen como real, no importa si es verdadero desde el punto de vista epistemológico.

Este trabajo tomará este enfoque para desandar esos caminos que llevan a las personas a definir la realidad.

Finalmente, se tomarán aportes de Lewis Coser (1913- 2003) de *Las Funciones del Conflicto Social* (1956). Dentro de la definición que propone de *conflicto* “*lucha con respecto a valores, status o recursos escasos y se pretende rechazar, agraviar o eliminar a los rivales*” (1961:8) establece una distinción entre conflicto “real”, que ocurre cuando hay distintos medios para lograr un determinado fin, e “irreal”, que es el que se da por necesidad de liberar tensiones sin estar orientado a cumplir un logro específico. El conflicto que se da en las interacciones entre conductores e IT, puede ser

en algunos casos lo que Coser define como irreal, a partir de la propuesta de Parsons. Esas disputas que se dan son producto de desplazamiento de objetivo, de liberación de hostilidades (respuesta agresiva, insultos, hasta la violencia física).

Este autor insiste en que, en lugar de considerar el conflicto meramente como fenómeno negativo, el conflicto social puede ser estimado como generador de funciones decididamente positivas.

Asume la necesidad de analizar los grupos, las sociedades, tanto desde la armonía como desde el conflicto. Considera este último como un elemento vital y busca entender las consecuencias del conflicto tanto en la armonía, la cohesión, y la integración de los grupos sociales.

3. Metodología

Este trabajo tiene un enfoque metodológico cualitativo. Es decir, su fin último será comprender e interpretar lo dado. Teniendo en cuenta el enfoque teórico, puede decirse que se interpretará la realidad del mundo cotidiano de los entrevistados. Con esto se quiere decir:

“Se trata, pues, de reconstruir en la investigación social cualitativa la intención de los sujetos implicados en la investigación; no se pretende de esta manera tomar las conductas como respuestas individualizadas de carácter acumulativo y externo, sino de comprenderlas en su sentido dinámico, como movimiento desde fuera hacia adentro, como interiorización o subjetivación de esquemas que, al estar determinados por las relaciones sociales, están fuera de los individuos o, cuando menos no pertenecen al ámbito de lo individual...” (Alonso 1998:55).

Se busca comprender los motivos que llevan a los sujetos a pensar, sentir y obrar del modo en que lo hacen, por otro lado *“...esta explicación motivacional en sociología [no] debe suponer ninguna deriva psicológica o mentalista, sino la aceptación del carácter reflexivo de la actividad humana, realizado a partir de su lenguaje...” (1998:53).* Es por esto último, que la técnica fundamental para la recolección de datos en este trabajo, no es otra que la entrevista.

Se realizan entrevistas semiestructuradas, es decir, se parte de la base de un guión, pero la entrevista tiene un grado de apertura que permite al entrevistado abordar otros temas que considere pertinentes, ya que se trata, como dice José Enrique Alonso, de un *proceso comunicativo*

“por el cual un investigador extrae una información de una persona (...) que se halla contenida en la biografía de ese interlocutor; entendiéndolo aquí biografía como el conjunto de las representaciones asociadas a los acontecimientos vividos por el entrevistado. Esto implica que la información ha sido experimentada y absorbida por el entrevistado y que será proporcionada con una orientación e interpretación significativas de la experiencia del entrevistado” (1998:67).

Con esto se quiere decir que lo importante aquí es la realidad vívida por el entrevistado, impregnada por sus sensaciones, sus experiencias. Una realidad que llega al entrevistador ya tamizada por el entrevistado. En este sentido, no es perjudicial en este trabajo que la información recibida esté mediada por la subjetividad del entrevistado. Se analiza lo que el entrevistado dice, tanto como lo que calla. Si no fuese esto lo que se busca, hubiese optado por otra técnica como la observación, algo así como una foto de la realidad en un momento y lugar específico.

En resumen, puede decirse que *“la labor de la sociología cualitativa se centra precisamente en introducir reflexividad y consciencia en un espacio, en apariencia difuso y uniforme.”* (1998:52)

Se aplicaron un total de 22 entrevistas, 12 de ellas a inspectores de Tránsito y 10 a conductores, durante el mes de agosto de 2012.

Se desarrollaron para el caso de los inspectores en su lugar de trabajo y para el caso de los conductores en su propio domicilio.

En el capítulo siguiente se presenta el análisis de los principales hallazgos obtenidos de dichas entrevistas.

4. Hallazgos y análisis

4.1. Percepciones

Las percepciones son fundamentales en este trabajo ya que es a través de estas que las personas ven, crean y recrean el mundo.

“En realidad, no puedo existir en la vida cotidiana sin interactuar y comunicarme continuamente con otros. Sé que mi actitud natural para con este mundo corresponde a la actitud natural de otros, que también ellos aceptan las objetivaciones por las cuales este mundo se ordena, que también ellos organizan este mundo en torno de ‘aquí y ahora’ de su estar en él y se proponen actuar en él. También sé, por supuesto, que los otros tienen de este mundo una perspectiva que no es idéntica a la mía. Mi ‘aquí’ es su ‘allí’. Mi ‘ahora’ no se superpone del todo con el de ellos. Mis proyectos difieren y hasta pueden entrar en conflicto con los de ellos”. (Berger y Luckmannn 40:1979)

A continuación las percepciones recíprocas de conductores e inspectores de Montevideo.

4.1.1. Inspectores/as de tránsito

Se realizaron 12 entrevistas a inspectores de tránsito. 5 mujeres y 7 hombres, de entre 27 y 52 años. Fueron desarrolladas en distintos lugares: la sede sindical de ADEOM (Asociación de Empleados y Obreros Municipales), oficinas de la IM, oficina de la Región Oeste.

Se muestran interesados y colaboradores, aunque extrañados de que alguien se interese por su trabajo y su opinión.

4.1.2. Sobre sí mismos

Los IT se definen a sí mismos como “agentes de salud”. Este concepto fue nombrado por todos los entrevistados en algún momento de la entrevista. Parece ser un concepto

que ellos crearon y que es manejado por el colectivo. Se consideran agentes de salud pública porque contribuyen con la prevención de siniestros de tránsito. Ellos se sienten al servicio de la comunidad.

Opiniones similares a esta aparecen a lo largo de muchas entrevistas

“Creo que el IT en realidad es un agente de salud, un agente de salud pública, no lo veo como un agente de represión, yo lo veo como un agente de salud pública que en realidad día a día contribuye a que, al menos en la zona en la que está el IT se eviten un montón de accidentes o de transgresiones a la norma que con la sola presencia del inspector ya persuade a los conductores a cuidarse un poquito más, si bien no debería ser así, yo creo al menos que no debería ser así y que la figura del IT no debería ser necesaria para que una persona respete la norma de tránsito. Yo creo que hoy en día y en las condiciones sociales y culturales que vivimos nosotros hoy en día es necesaria la presencia del IT y cuanto más IT mejor, no tanto por la parte represiva ni coactiva sino mas bien por la parte de prevención, porque la gente al ver al IT cambia la actitud”(IT4).

Todos tienen en claro que su tarea es fiscalizar para la prevención. Sin embargo, cuando son interrogados sobre el aspecto educativo, hay discordancia al respecto. Los IT más jóvenes, de las administraciones de aproximadamente 10 años atrás hasta la fecha, se sienten también educadores. Lo que diferencia a unos de otros al momento de desempeñar su función es básicamente la posibilidad de advertir al conductor de su infracción (cabe aclarar que ellos asemejan educar a no multar). Los IT con mayor experiencia consideran que su función no es advertir, debido a que el conductor ya demostró tener conocimientos de la norma en el momento que se le otorgó su licencia de conducir. Los más jóvenes ven en la advertencia un modo válido de fiscalización y que por su parte es menos agresivo y mejor aceptado que la multa. Analizando esta situación desde la teoría de Goffman, considero que adoptar una actitud u otra es parte de la fachada personal de cada IT.

Tomando los conceptos de Goffman, hablaré de la actuación y la fachada de los inspectores de tránsito. Actuación en el sentido de *“toda actividad de un individuo que tiene lugar durante un período señalado por su presencia continua ante un conjunto particular de observadores y posee cierta influencia sobre ellos”* (1989:33). La fachada

sería la dotación expresiva que se imprime en esa actuación. Esta fachada se compone de medios, que en este caso son el uniforme, el silbato, la libreta de multas, el espirómetro, entre otros. El medio tiende a permanecer fijo, por eso, esta utilería es necesaria para comenzar la actuación y prescindible una vez que termina. Una inspectora dice: *“yo he sabido que cuando me retiro a las 13 horas me saco el uniforme y dejé la tarea de inspectora y tengo mi vida como mamá”* (IT3).

El medio, entonces, es la parte escénica de la dotación expresiva, es decir, es la parte común a todos los IT. Pero me interesa hacer hincapié en los otros elementos de esa dotación *“aquellos que debemos identificar íntimamente con el actuante mismo y que, como es natural, esperamos que lo sigan dondequiera que vaya”* (1989:35) Estos elementos son los que definen la fachada personal. Que un Inspector se sienta más a gusto en su rol de fiscalizador o educador, considero que tiene que ver con eso, más allá de que los dos cumplen la misma tarea, se acercan al conductor de un modo distinto, tienen distinta *apariencia* y distintos *modales*. Por ejemplo, una inspectora expresa:

“Mi fórmula, que me ha llevado a tener bastante éxito por llamarlo de alguna manera, es trabajar de forma seria y cuando voy a poner una sanción no hablar demasiado porque creo que si yo me sonrío con una persona y después lo voy a multar es como tomarle el pelo” (IT3).

Sin saberlo tal vez, ella considera al igual que Goffman que sus modales advertirán el rol de interacción que espera desempeñar en la actuación que se avecina con ese conductor.

“...modales arrogantes, agresivos pueden dar la impresión de que este espera ser el que inicie la interacción verbal y dirigir su curso. Modales humildes, gentiles, pueden dar la impresión de que el actuante espera seguir la dirección de otros o, por lo menos, de que puede ser inducido a hacerlo.” (1989:36)

Igualmente, como menciona Goffman la apariencia y los modales pueden contradecirse mutuamente y que el actuante de condición superior aparente, actúe de una manera inesperada, es decir, como se mencionó anteriormente con modales humildes, gentiles, etc. Este sería el caso de otra inspectora *“...yo lo trato con respeto al conductor, le*

hablo amablemente (...) me ha pasado que muchos conductores me han dicho 'es la primera vez que me hablan tan bien'..." (IT9). Siguiendo con esta idea, la coherencia entre modales y apariencia del caso anterior a este representa un tipo ideal que brinda una manera de estimular o fijar la atención de las excepciones; como es el caso de esta IT y este conductor que se extrañó de su conducta y se lo comentó.

4.1.3. Sobre la Intendencia de Montevideo

Se observa en el discurso de los IT, disconformidades en lo que respecta a la Intendencia de Montevideo, una de ellas es la falta de respaldo en varios aspectos. Por ejemplo, los IT reconocen que les gustaría tener otra imagen, ser vistos de otra manera por los conductores. Como agentes de salud, como ellos mismos se ven. En ese sentido, no sienten colaboración ni voluntad política o administrativa de colaboración.

"Hemos formado una comisión a nivel municipal que la integran el servicio de prensa, de jurídica, informática, de salud ocupacional en la cual buscamos que a través de todas esas aéreas que tienen sus respectivos profesionales se busque un encuadre para sacar la imagen del IT hacia afuera en forma en que redunde que la tarea sea mejor vista por todos. Ahora esa comisión la hemos formado hace un par de años y queremos que las autoridades le den un curso institucional.... Y bueno no hay una voluntad política del mayor grado como para iniciar esa forma de sacar la imagen del tránsito y de la vigilancia del tránsito como se hizo por ejemplo con el tema del cigarrillo". (IT6)

Con esto hacía referencia a la Ley 18.256 de Control de Tabaquismo del mandato de Tabaré Vázquez, y cómo se logró realmente reducir el número de fumadores con una ley que es generalmente, bien aceptada por los fumadores. Siguiendo por este camino, otro Inspector menciona que la IM tiene la capacidad para "formar opinión" en la gente, pero que están abocados a otros temas y el tránsito es dejado de lado. Los IT están de acuerdo en que hace falta legislación en materia de tránsito, por ejemplo, mencionan que el manejar en estado de ebriedad debe ser juzgado como un delito y no como una infracción de tránsito. En ese sentido es que no se sienten respaldados, ellos regulan con las normas que los amparan, si esas normas no se modifican, no pueden hacer nada.

También hacen referencia a trámites burocráticos lentos, y a una Intendencia que no acompaña los cambios de forma adecuada, sino que reacciona tarde. Otro IT dice:

“Yo creo que la IM se ha caracterizado por ser una institución grasosa, por reaccionar lento, y yo creo que esta sociedad va cada vez con cambios mas rápidos, los cambios son exponenciales y cada vez aceleramos a una velocidad mayor. Entonces, la institución no está sabiendo responder ante esos cambios” (IT4).

Otro de los aspectos en el que no se sienten respaldados es respecto a la metodología y las herramientas de trabajo utilizadas.

Antes que nada reclaman un aumento de personal, son 200 inspectores para fiscalizar todo Montevideo. Por otra parte materiales de trabajo como radios nuevas y espirómetros de alta tecnología que detecten solamente el nivel de alcohol en sangre de modo que no distorsione el resultado de las personas diabéticas.

En cuanto a la metodología, hablan de aumentar la exigencia del examen teórico de manejo, alegando que las preguntas son muy simples y siempre se repiten. Esto lleva a que circule mucha gente con su licencia correspondiente, pero que tiene un conocimiento muy superficial de las normas de tránsito, lo que consecuentemente aumenta su trabajo.

Por otra parte el solo hecho de pertenecer a la IM es algo que genera conflicto para ellos. Uno de los inspectores define su función así: *“... ¡complicada! Sobre todo desde el punto de vista psicológico social, ¿no? ¡Porque debemos ser de los funcionarios públicos más cuestionados de toda la administración!”*(IT6).

En las entrevistas, apareció el concepto de “chivo expiatorio”, no fue una pregunta que estuviese planeada en mi guión, sino que fue algo que espontáneamente algunos de ellos nombraron, este es un ejemplo:

“...muchas veces somos como un chivo expiatorio. La gente quiere desencadenar bronca contra la IM o la Intendenta o el Intendente de turno y es lo más fácil. ¿No estás de acuerdo con la administración y a quién tenés? A una persona uniformada que está cumpliendo una tarea que la sale a cumplir todos los días y trata de hacerlo lo mejor posible y descargás la bronca. Pero nadie

viene y le golpea la puerta a Ana Olivera y le dice: mire que yo no estoy de acuerdo con tal cosa. Es más, si la ven por la calle le dan un beso y un abrazo, que no está mal, pero..." (IT7).

Puede utilizarse aquí el concepto de *válvula de seguridad* acuñado por Simmel y reformulado luego por Coser. Se habla de válvula en el sentido de escape, un escape de liberación de hostilidad.

Coser a diferencia de Simmel, distingue entre la conducta conflictiva y los sentimientos hostiles, estos últimos no necesariamente modifican los términos tradicionales de las relaciones entre participantes. Según Coser "*1) los sentimientos hostiles pueden derivar hacia objetos sustitutos, y 2) puede obtenerse satisfacción alternativa mediante una simple liberación de tensión. En ambos casos puede facilitarse la continuidad de las relaciones tradicionales*" (1961:45).

Esto es lo que manifiesta el entrevistado. Siente que es un objeto sustitutivo, que la hostilidad que los conductores tienen para con la Institución la liberan con ellos que son unas de las caras más visibles de la IM. Esta es una clase de expresión respecto de los sentimientos hostiles, es decir el desplazamiento de la conducta hostil hacia objetos sustitutos. Pero también puede expresarse directamente contra quien o quienes causan la frustración, o de un tercer modo que es la actividad liberadora de la tensión, satisfactoria por sí misma, es decir liberar tensión como fin y no como medio de expresión. Si bien el entrevistado se posiciona desde su perspectiva como un objeto sustitutivo, considero que los conductores liberan tensión de las tres maneras mencionadas. En cuanto a lo que plantea el entrevistado, desde esta lógica podría agregarse:

"...en el caso de la agresión contra objetos sustitutos (como la hechicería o en la designación de un chivo expiatorio), aunque se protegen las relaciones tradicionales, derivando la agresión lejos de dichas relaciones, se crea una nueva situación de conflicto, esta vez, con el objeto sustitutivo" (1961:49).

Por su parte, otros entrevistados aunque no figuren un ejemplo tan claro como el anterior, mencionan la violencia como una conducta instaurada en todos los planos de la

sociedad, entre ellos, fuertemente en el tránsito. Desde esta teoría podría decirse que a su entender, los conductores consideran al tránsito como una válvula de seguridad es decir, que *“el conflicto sirve como un escape para la liberación de hostilidades”* (1961:45).

4.1.4. Sobre sus compañeros

Frente a este hostigamiento que sienten se produce una cohesión muy fuerte como grupo, como colectivo.

Teniendo en cuenta que son aproximadamente 200 es posible que todos se conozcan, y si bien dejan en claro que no todos se llevan bien o no todos tienen un vínculo mas allá de lo laboral, parece ser un colectivo ensamblado, al menos en el discurso. Como dice una inspectora:

“nosotros en ese sentido como hacemos un trabajo donde hay tanta agresión siempre repetimos una cosa: así vos salgas con un compañero con el que no te dirigís la palabra... ¡en la calle es tu hermano! Y lo vas a defender ante lo que sea. Después entrás acá a la IM y a lo mejor no te dirigís mas la palabra, pero en la calle somos hermanos, tenemos que defendernos. Te diría que más del 90% de los IT opinan lo mismo” (IT3).

Es decir, frente a “los otros” ellos reprimen los sentimientos hostiles. Coser expresa que:

“Los grupos íntimamente relacionados, que se caracterizan por una alta frecuencia de interacción y de intensa implicación personal de la totalidad de sus miembros, muestran una tendencia a evitar conflictos. En tanto que proporcionan numerosos motivos e hostilidad- puesto que los sentimientos de amor y de odio se intensifican con la frecuencia de la interacción-, la exteriorización de tales sentimientos se percibe como un peligro para esas íntimas relaciones y, en consecuencia, hay una tendencia a reprimir, en vez de permitir, la expresión de los sentimientos hostiles”(1961:174).

4.1.5. Sobre su trabajo como educativo

Cuando fueron consultados acerca de los caminos viables hacia una baja de la siniestralidad en Uruguay, mencionan a la educación como el camino ideal, pero utópico. Apuestan mucho a los niños, en educar a los niños, pero a los conductores que tiene actualmente Montevideo que van de los 18 a los 90 años aproximadamente, los consideran, podría decirse, como una generación perdida. Con estos conductores no cabría otra opción que la fiscalización más rigurosa y las multas más caras.

Una opinión similar esta es la que han hecho manifiesta la mayoría de los inspectores:

“Sin duda la solución a largo plazo, es la educación, porque solo en la medida que la gente internalice la importancia de viajar seguro, de estar seguro en el tránsito va a propender a una conducta de mayor seguridad. No veo que porque se apliquen mas sanciones la gente va a actuar mejor en el tránsito. Sin dudas, los controles tienen que existir, pro son dos patas de lo mismo” (IT6).

Esta idea de internalización de ciertas pautas de comportamiento está muy ligada a la teoría de Berger y Luckmann. Según ellos, *“...la sociedad se entiende en términos de un continuo proceso dialéctico compuesto de tres momentos: externalización, objetivación e internalización”* (1979:164). La internalización mencionada por este inspector, los autores la definen como: *“...la aprehensión o interpretación inmediata de un acontecimiento objetivo en cuanto expresa significado, o sea en cuanto es una manifestación de los procesos subjetivos de otro que, en consecuencia, se vuelven subjetivamente significativos para mi”* (1979:165).

Dicho de otra forma la internalización es la base para comprender a los propios semejantes y el mundo como realidad significativa.

Esta internalización que se produce en la socialización primaria, cuando los otros significantes del niño son prioritariamente sus padres, es difícil de revocar luego. Veamos el ejemplo que da una IT:

“... de repente va un grupo de compañeros nuestros a dar una clase a una escuela y salen, vos los ves cuando salen a las calles y las mamás los cruzan por la mitad de la cuadra y el niño le está diciendo: ¡no mamá, vamos a la esquina!

Y la mamá le dice: dale, apurate que tengo que hacer la comida, y cruzan por la mitad de la cuadra. Ese niño después va a decir: si me tengo que ir rápido cruzo por mitad de cuadra... ” (IT8).

En estos casos que se produce una discordancia entre la socialización primaria y la secundaria producida cuando el niño comienza a ir a la escuela, Berger y Luckmann dicen que:

“... presenta un problema, porque la realidad ya internalizada tiende a persistir. Cualesquiera que sean los nuevos contenidos que ahora haya que internalizar, deben en cierta manera, superponerse a esa realidad ya presente. Existe pues un problema de coherencia entre las internalizaciones originales y las nuevas, problema que puede resultar más o menos arduo de resolver en los diferentes casos” (1979:177).

En tanto que, el niño se identifica automáticamente con sus padres, no elige a sus otros significantes, entonces internaliza ese mundo que le presentan sus padres como el único posible. De esta forma, cuando los contenidos de la socialización primaria y secundaria no coincidan, seguramente se impondrán los que el niño haya internalizado en su socialización primaria.

4.2. Percepciones sobre los otros

4.2.1. Sobre los conductores/as

En cuanto a los conductores no quieren generalizar pero reconocen una gran falta de responsabilidad en varios conductores, según su experiencia. Es decir, si bien hay gente que posiblemente nunca fue multada en toda su vida como conductor/a, hay otros a los que llaman “los clientes” por su prontuario reincidente.

Dicen que los uruguayos tenemos muchos malos hábitos de manejo, que como se mencionó anteriormente son difíciles de quitar.

Son conscientes que los conductores los ven a ellos como “un mal necesario”, esto lo relacionan también a ese problema mayor que es la falta de responsabilidad. Con esto se quiere decir, los conductores respetan las normas para no ser multados, para no ser descubiertos, pero no porque sean responsables por su seguridad y la de los demás. Este inspector deja en claro ese pensamiento que parecen compartir:

“...muchas veces dicen: pa, me voy a poner el cinturón por si me multan, pero nunca yo escuché, me voy a poner el cinturón por si tengo un accidente y me doy la cabeza contra el parabrisas y nunca escuche tampoco, voy a cruzar con verde porque si cruzo con roja puedo atropellar a un niño que viene de la escuela o puedo chocar contra otro vehículo que viene circulando por la vía pública.”
(IT4).

Los IT que tienen más años en la profesión, observan que la conducta de los conductores ha cambiado en cierta medida. Ellos lo relacionan al mayor parque automotor del último tiempo, que convierte al tránsito en un lugar más estresante, más inhóspito. Esto recae nuevamente en la agresividad y la violencia que perciben los inspectores en el tránsito y que ha modificado inclusive la relación inspector-conductor. Fundamentan que hoy por hoy, los conductores conducen con poca concentración, pensando en otras cosas, porque viven apurados. Muchas veces priorizan cumplir con todas sus tareas, llegar temprano, etc. y no el hecho de manejar “a consciencia” mencionan. Esto multiplicado por todos los conductores que pueden confluir en cualquier Avenida de Montevideo en hora pico, genera una guerra de prioridades. Una inspectora lo define como “La ley de la selva”, es decir una guerra en la que se impone el más fuerte. No es la primera vez que se asocia el tránsito con esa imagen, hace algunos años una publicidad del Banco de Seguros del Estado, retrataba esto de forma muy gráfica, todos los autos estaban pintados como animales selváticos y el slogan era “en esta jungla no gana el más fuerte, gana el mejor asegurado”⁶.

Para concluir, una IT dice lo siguiente:

“Yo creo que va más allá de los conductores, creo que las personas en general en todos los ámbitos no se sienten responsables de sus acciones (...) no tienen conciencia de que tienen un arma, que pueden generar daños, y creen que tener

⁶ <http://www.youtube.com/watch?v=Z3v7FQVflQ4>

licencia de conducir es un derecho y no una responsabilidad, y yo creo que es una responsabilidad”(IT9).

4.2.2. Sobre “los” autos

Como asomó en el apartado anterior, la asociación de auto con arma estuvo muy presente en la entrevistas con los conductores. Esta fue otra de las cuestiones espontáneas que surgieron en las entrevistas con inspectores y que luego, agregué en el guión de los conductores a efectos de comparar.

Un IT menciona que el conductor *“tiene que tener conciencia de que cuando se sube a un auto se sube a un arma y que tiene que demostrar idoneidad para conducir esa arma que conduce”* (IT9).

4.2.3. Sobre los conductores/as profesionales y motociclistas

Los inspectores se han referido de forma particular a estos actores, separándolos del resto de los conductores. El tamaño y la utilidad del vehículo parecen influir. Más allá de que todos son manejados por conductores, en su discurso los apartan de los conductores de autos particulares. Cuando hablan de conductores de autos particulares se refieren a “el conductor”, en los demás casos dicen: “la moto”, “el ómnibus”, “el taxi”.

Con respecto a los ómnibus un inspector dice lo siguiente: *“...los ómnibus son muy infractores, y la gente piensa que nos los multamos, pero sí lo hacemos, solo que no los paramos para no hacer perder tiempo al pasaje, el boleto con hora...”* (IT2).

Más allá de esto los motociclistas y taxistas son catalogados como los más infractores. Los motociclistas, a su vez, también fueron mencionados como los más vulnerables. Es decir son quienes están más expuestos, ya que carecen de la carcasa protectora que tienen los autos, sin embargo parecen ser los menos responsables según el discurso de los inspectores; aquí un ejemplo: *“...las motos son un riesgo terrible, vos ves un accidente en la calle y hay una moto abajo. Y eso tiene que ver con la infracción del*

motociclista, con que hoy cualquiera se compra una moto, salen sin licencia, menores, etc.” (IT5).

En cuanto a las infracciones de los taxistas dice:

“...se nota mucho en la noche. Es impresionante, como ellos andan al palo buscando el peso, andan a toda velocidad, no respetan los semáforos, giran a media calle. Ellos andan buscando dejar viaje y agarrar otro, si no no les reditúa. Otra cosa es que ocurre que la multa la pagan los patronés entonces no se preocupan mucho. Ahora se están preocupando mas porque las multas van a la licencia de conducir; entonces si la vas a renovar y tenés multas pendientes no podés” (IT2).

Sin lugar a dudas las condiciones de trabajo afectan a la hora de conducir y no se puede, al menos en esta investigación, hablar con liviandad del asunto. Elijo para culminar este apartado la reflexión de uno de los inspectores entrevistados, estudiante avanzado de psicología:

“... son personas que trabajan bajo altos niveles de estrés y que las reacciones que tienen y la forma de conducir no son muy extrañas si las contrastás con las condiciones de trabajo que ellos tienen. Entonces uno puede decir: `pa los tacheros son... o los omnibuseros son´... ¡perfecto! ahora, hay que estudiar más a fondo cuales son las condiciones de trabajo que ellos tienen, que cuando llegan a entregar el taxi les piden kilómetros, les piden plata, le piden esto, que las personas que se suben al taxi les exigen tiempo, le exigen que vayan más rápido de lo que pueden ir. Entonces, está bien, una vez no pasa nada, dos veces, pero a la larga eso va generando un síndrome de Burnout que se llama así, yo creo que no hay que responsabilizarlos ni demonizarlos” (IT4).

Para esclarecer esta opinión he aquí una definición del Síndrome del Burnout:

“un constructo tridimensional que incluye tres específicos aspectos: Agotamiento Emocional (sensación de no poder dar más de sí en el ámbito emocional y afectivo), Despersonalización (desarrollo de sentimientos de insensibilidad y actitudes negativas hacia los destinatarios de la labor

profesional), y Reducida Realización Profesional (sentimientos de improductividad o falta de logros en el desempeño profesional). ”⁷

Una vez conocida la definición del Burnout, la afirmación de este IT se torna aún más fuerte. Este síndrome implica una afección que va mucho más allá de lo laboral ya que involucra la emocionalidad y la salud mental del padeciente. Este me parece un tema muy interesante de estudiar, si bien no pertenezco a esa disciplina.

4.2.4. Sobre policías de tránsito

Los inspectores de tránsito se diferencian y se distancian radicalmente de los policías de tránsito. Los presentan de forma muy distinta a la definición que dan de sí mismos.

Dan a entender que su misión y visión de trabajo son diferentes. No llegan a hacer claros juicios de valor, pero noto el tono peyorativo en su discurso.

A diferencia de su imagen de “agentes de salud”, hacen énfasis en que los policías de tránsito son antes que nada, policías. Formados como policías y con herramientas policiales; el porte de arma es la principal diferencia como deja claro este Inspector: “... ellos tienen algo que nosotros no tenemos y es la potencialidad de matar, es un arma, y un arma es la potencialidad de matar. Eso es mucho más fuerte, mucho más chocante, fijate que estás ante una persona que tiene el poder sobre la vida y la muerte” (IT4).

Atribuyen que el poder de esa arma se traduce en un mayor respeto hacia los policías que hacia ellos, “... nunca vi un policía escupido ni filmado” dice un inspector.

Este tema de los policías de tránsito sale a la luz cuando se les pregunta acerca de los mitos que existen respecto a la figura de los IT, como la corrupción o las multas guiadas por un interés recaudador, entre otros, allí es cuando dan a entender que es la Policía de tránsito la que trabaja de esa forma, reprobada por ellos.

⁷ Según *Maslach Burnout Inventory*, versión *Human Services Survey* – (MBI-HSS) (Maslach & Jackson, 1981)

4.3 Los conductores/as

Se entrevistaron 10 conductores, 7 hombres y 3 mujeres.

El lugar de entrevista fue en todos los casos, el domicilio del entrevistado.

Hasta que no se explicó claramente la consigna y el propósito de la entrevista se mostraron nerviosos y especulan ser interrogados acerca de sus infracciones en el tránsito.

Percepciones

4.3.2. Sobre sí mismos

Los conductores, lejos de la falta de conciencia mencionada por los inspectores, se definen como responsables, correctos y prolijos a la hora de conducir.

Su discurso no tiene ninguna coincidencia con el de los inspectores, hasta el momento en que hablan de los demás conductores. Es allí donde comienzan a aparecer todas las cuestiones mencionadas por los IT como habituales en los conductores. Es decir, existe un desplazamiento de la culpa. Cuando hablan del tránsito se extraen de la escena y se colocan en el lugar de espectadores.

Un ejemplo textual de un conductor: *"...los conductores tampoco respetan. Yo estoy todo el día en la calle y veo conductores que nunca respetan nada, cruzan con roja, doblan en cualquier lado, no te prenden el señalero"* (C7). Reconoce que él está todo el día en la calle, es decir es un actor involucrado en el tránsito, pero habla como espectador, como simple observador.

Los conductores profesionales, por su parte, reconocen en mayor medida sus imprudencias y hablan como agentes involucrados. De todos modos, estimo que son más "honestos" en su discurso porque consideran que están justificados y no sienten coerción al hablar. Suponen que porque están trabajando sus infracciones tienen menor peso que las infracciones de los demás. Esto dice un taxista: *"Entonces no puedo andar a 45 km por hora, porque si no al final del día tengo un jornal que no me alcanza para*

la comida. Entonces no se puede ser respetuoso de las normas, cuando lo que te pagan no alcanza para vivir, es así de fácil” (C4).

Es cierto que sus condiciones de trabajo no son las mejores, pero el tránsito no puede ser su espacio de lucha o de rebelarse contra eso. Plantean que no tienen otra opción que infringir las normas, como dice este taxista “es así de fácil”. Esto demuestra que hay mucho por hacer en materia de legislación laboral respecto de los trabajadores del tránsito, por así llamarlos.

4.3.3. Sobre los/as inspectores de tránsito

Los conductores/as definen a los inspectores básicamente en tres palabras: fiscalizadores, educadores y recaudadores, imponiéndose con mayor fuerza esta última a lo largo del discurso.

Se encuentran definiciones como esta: *“Supuestamente tendría que ser la persona que se encargue de organizar el tránsito y de educar al conductor” (C7)*. El conductor habla de lo que supuestamente debería hacer el inspector, como si en la realidad ejerciesen otra función y no la de organizar y educar. ¿Cuál es el verdadero propósito de los inspectores para ellos entonces?: la recaudación. Aparece en todos los discursos. Algunos dan lugar a la duda, otros no quieren generalizar y otros hablan en términos de verdad absoluta. Un ejemplo: *“... lo que no estoy de acuerdo es la forma de trabajar de los ‘chanchos’, no se corresponde. El tema de la seguridad no es lo que les preocupa, sino recaudar. Además utilizan todas estas nuevas normas para esconderse, te agarran distraído y te ponen una multa” (C2)*.

Desde la teoría de Goffman, los conductores ven al inspector como un *actuante cínico*.

“Cuando el individuo no deposita confianza en sus actos ni le interesan mayormente las creencias de su público, podemos llamarlo cínico (...) Se debería entender que el cínico, con toda su desenvoltura profesional, puede obtener placeres no profesionales de su mascarada, experimentando una especie de gozosa agresión espiritual ante la posibilidad de jugar a voluntad con algo que su público debe tomar seriamente” (29:1989).

Los conductores manifiestan algo semejante a esto, en el sentido que les parece que juegan con ellos al momento de multar. Que se esconden, que los quieren agarrar distraídos para obtener una satisfacción personal que por un lado sería el beneficio económico y por el otro el simple hecho de perjudicar al conductor. Es tan fuerte este hecho, que inclusive existe una cuenta de Twitter en la que los conductores, usuarios de dicha red social, avisan a la población (mediante un lenguaje gracioso pero despectivo) en qué lugar están fiscalizando los IT en esa fecha. La cuenta es @chanchosUY y en su encabezado dice “las chanchadas se denuncian acá”.

No es cuestión de este trabajo el análisis de la relación inspector-conductor a través del ciberespacio, pero encuentro pertinente este simple ejemplo para demostrar cuán lejos se encuentran las percepciones de conductores e inspectores, respecto a estos últimos. Ambos se jactan de dar un servicio a la comunidad.

Retomando conceptos de Coser se puede decir que “*Hay ocasiones en que la hostilidad se manifiesta efectivamente en contra del objeto primordial, pero puede expresarse en forma indirecta y aun inocente, sin malicia*” (1961:48). Este parece un ejemplo muy ilustrativo de esto. Coser cita Freud para hacer referencia a la función del chiste de la siguiente manera: “*Ciertos chistes nos permiten emplear contra nuestro enemigo el arma del ridículo, a cuyo empleo directo se oponen obstáculos insuperables.*” Y agrega que se usan “*con especialísima preferencia para hacer viable la agresión o la crítica contra superiores provistos de autoridad. Entonces los chistes son como una forma de resistencia contra esa autoridad y como un escape a sus presiones.*” (1961:48). Los chistes que los usuarios hacen en ese espacio no logran alterar la relación, ya que no se hacen de forma directa, tienen como fin simplemente el placer sustitutivo.

Por otro lado, si bien los conductores hablan de la sed de recaudación de los IT, no expresan en ningún momento la posibilidad de corromperlos mediante dinero. Esta cuestión, encuentro que es la que desata más ira e impotencia en los conductores. Si se diesen situaciones de coima, posiblemente su opinión sobre los IT sería otra.

Un conductor relata un encuentro con un inspector así:

“Yo tenía que hacer un mandado y dejé el auto debajo de un cartel de no estacionar, porque tenía que entrar y salir y cuando salí, estaban los inspectores

poniéndome la multa. Les pedí a ver si la podían dejar pasar y me dijeron que no. Yo les dije que ya me iba, pero me dijeron que no” (C1).

Desde el punto de vista de Goffman, hay aquí una *realización dramática* por parte del inspector, porque “... *si la actividad del individuo ha de llegar a ser significativa para otros, debe movilizarla de manera que exprese durante la interacción lo que él desea transmitir*” (1989:42). Esto me recuerda al discurso de la IT que dice que siempre es seria cuando pone una multa. Es decir, hay que ser y parecer. Goffman agrega que, además que el actuante exprese las capacidades que alega tener durante la interacción, debe hacerlo de forma inmediata. Y presenta el siguiente ejemplo de un árbitro de fútbol:

“Así, si un árbitro de fútbol quiere dar la impresión de que está seguro de su juicio, debe renunciar al momento de reflexión que podría conferirle seguridad acerca de su juicio; debe tomar una decisión instantánea, de manera que el público esté seguro de que él está seguro” (1989:42).

Esta situación queda manifiesta tanto en el discurso de los inspectores como en el de los conductores. No existe ese momento de reflexión, una vez puesta la multa es irrevocable.

Si bien hasta el momento la percepción sobre los inspectores no es buena, vale agregar como cierre del apartado, que igualmente consideran que su función es necesaria. El concepto de “mal necesario” aparece en muchos discursos: “*Si no hubiese inspectores, habrían más accidentes de los que hay ¡es un mal necesario!*” (C5).

Esto es algo que también tienen claro los IT. Ellos afirman que los conductores los ven de este modo.

4.3.4. Sobre la Intendencia de Montevideo

Los conductores presentan también, disconformidades respecto a la Intendencia. Sus demandas son distintas, ya que se ajustan a otras necesidades, sus necesidades como

conductores y mas generalmente como ciudadanos montevidianos. Los IT por su parte, tienen demandas más de tipo laboral.

Los conductores orientan sus demandas hacia la infraestructura vial montevidiana. Se quejan del estado de las calles, de la mala señalización, de los carritos recolectores, de gente muy mayor que sigue conduciendo, etc.

La mayoría de sus exigencias son guiadas por la máxima de no perder tiempo. Por ejemplo:

“Ir desde Punta Gorda al Centro por Av. Italia es un suplicio a las ocho de la mañana. Y si hicieran dos manos mas sacando los canteros, quizás la estética no quedaría tan buena, pero lo que se precisa es agilizar el tránsito para que la gente se mueva rápido y no que demore cuarenta y cinco minutos para hacer ese trayecto” (C4).

Esta es una de las cuestiones mencionadas por los IT. El ritmo estresante que domina las principales Avenidas que desata una guerra de prioridades.

Los canteros que “quitan espacio” parece ser una de las cuestiones que más molesta a los conductores, muy explícitamente un conductor reclama *“mas hormigón y menos flores”*.

Otro de los temas que los preocupa son los carritos recolectores. Este tema inquieta tanto a conductores como a inspectores. Los conductores dirigen su reclamo a los inspectores y los inspectores a la IM.

Los carritos recolectores se encuentran por fuera de la órbita de actuación de los inspectores, pero han trabajado con algunos programas experimentales y a su gusto han funcionado muy bien. Una inspectora habla de esta experiencia:

“ Nosotros fuimos a hacer un trabajo con carritos hurgadores y cuando recién llegamos ellos estaban súper a la defensiva, se daba como una ‘autodiscriminación’ hasta que después entendieron que nosotros en realidad lo que queríamos era darles una mano, pero al principio nos agredieron verbalmente, no? Porque fuimos a un local, un lugar donde íbamos a trabajar con ellos, y al principio estaba todo mal para con nosotros y después terminamos riéndonos, todo bárbaro. Pero nos costó muchísimo explicarles que

nosotros no íbamos a agredirlos sino a darles algunas soluciones para que a ellos les vaya mejor en la calle, que es la realidad en que están. Lamentablemente, esa experiencia no se repitió, no se repitió no por culpa de ellos ni de nosotros, sino porque a la administración no le interesó” (IT3).

Como declara esta IT, la experiencia fue positiva, pero fue eso: solo una experiencia. Esa cuestión es negativa ya que fue una población con la que les costó generar el buen vínculo. Funcionar en ese aspecto únicamente por “pilotos” repetidos esporádicamente o nunca, termina siendo algo contradictorio.

Desde la perspectiva de Coser podrían catalogarse los conflictos de conductores e inspectores para con la Intendencia de manera distinta. Podría decirse que el conflicto que los IT tienen con la IM es un *conflicto real* “*Los conflictos reales surgen cuando los hombres chocan con ocasión del reclamo de derechos basados en la frustración de sus pretensiones y expectativas de ganancias*” (1961:62). Los inspectores reclaman cuestiones vinculadas a lo laboral, herramientas de trabajo, nueva metodología. Conocen claramente a los “demandados”, saben quienes ocupan puestos jerárquicos, quienes aceptan o rechazan sus solicitudes. Realizan paros para demostrar su disconformidad si sus expectativas o ganancias están por debajo de lo esperado. Éste tipo de conflicto es considerado como un medio para el logro de fines reales, y podría ser descartado si apareciese otro más eficaz.

Por su parte, el conflicto que los conductores presentan para con la IM, podría catalogarse como *conflicto irreal* porque “*...proceden de la privación y de la frustración derivadas del proceso socializante y de las obligaciones que corresponden al adulto que (...) son el resultado de la transformación de un antagonismo, real en sus orígenes que no encontró forma de expresarse*” (1961:62). En este sentido los conductores no utilizan un medio específico persiguiendo un objetivo. Es difícil, en un grupo muy grande de tipo secundario, organizarse para dirigir sus acciones hacia un fin. Es decir, presentan quejas contra la IM como Institución en general, pero no tienen muchas posibilidades de acción; o a decir verdad sí las tienen, pero mediante el sufragio.

Por lo tanto, ocurre que la satisfacción deriva más bien del acto agresivo en sí mismo, entonces el objeto de agresión puede cambiar. Así que, para los conductores puede cambiar el objetivo, pero no los medios y para los inspectores pueden cambiar los medios pero no el fin de sus demandas.

En conclusión, desde la teoría de Goffman, puede decirse que el conflicto real de los inspectores *“se suscita con referencia a agentes frustradores, en espera de lograr resultados específicos”* (1989:62) y el conflicto irreal de los conductores *“representa el relajamiento de la tensión mediante una acción agresiva dirigida hacia objetos cambiantes”* (1989:62).

4.3.5. Sobre el trabajo de inspectores de tránsito como educativo

Los conductores, también hacen énfasis en la educación. Su percepción converge y diverge de la de los IT en determinados aspectos. La diferencia principal radica en el hecho que los conductores depositan gran parte de la responsabilidad de educar en los inspectores. Por su parte, los inspectores se desligan de esto.

Quienes conducen reconocen que hace falta más educación vial. La educación se plantea otra vez como el camino óptimo para combatir la siniestralidad. Al parecer, los conductores toman la ‘advertencia’ en el mismo sentido que los inspectores, como sinónimo de educación, como dice este conductor: *“... creo que algunos IT tienen la costumbre de no dejar pasar las multas y educar menos, también para recaudar”* (C1). Sin embargo, ambos están también de acuerdo en que mientras no exista un registro de advertencias este método no es efectivo. Un conductor relata su experiencia:

“Creo que, no sé, de repente habría que llevar un control sobre las veces que una persona fue advertida y a la segunda vez multar, o algo de eso. Porque cuando los inspectores advierten nunca se sabe si ya fue advertido. Capaz que a un mismo auto lo advirtieron 11 veces. Incluso me pasó que una vez estaba en el auto de un amigo que lo había multado porque tenía un farol roto. Lo habían multado hacía una semana y no lo arregló y lo volvieron a parar, le iban a poner una multa y vieron que ya lo habían multado por lo mismo entonces lo

dejaron ir porque ya lo habían multado. Pero el razonamiento nuestro fue: ¿qué, como ya me multaron no me van a volver a multar aunque no lo arregle nunca?” (C1).

Los conductores estarían de acuerdo con el mecanismo de advertencia, pero reconocen que estas cosas no deben pasar. De todos modos, queda claro que en este conductor la advertencia no tuvo mucho impacto, ya que pasó una semana y esta persona siguió conduciendo sin el farol. Es decir, a la hora del discurso, los conductores son pro advertencia, por así decirlo; pero en el momento de los hechos esto no se ve reflejado. Consideran a la multa económica como algo más rígido asociado a la recaudación y no a la educación, y a la advertencia como algo educativo, aunque no se evidencia en los acontecimientos. Notoriamente la multa económica es vista como un castigo, nadie paga una multa gustosamente. Y la advertencia vendría a ser “la salvación”, una vez que se lo deja ir al conductor, se olvida del hecho.

Pasando a otro tema, IT y conductores están de acuerdo en que la educación vial es algo que debería existir a nivel curricular, tanto en enseñanza primaria como secundaria. Dicen que así como existe la educación social y cívica, que forma a los adolescentes como ciudadanos, debería de existir también formación para la seguridad vial. Algunos lo proponen en forma de materia específica, y otro como algo abordado multidisciplinariamente por todas las materias.

Al igual que en el discurso de los inspectores, aparece aquí el énfasis en los niños y adolescentes, el educar para el futuro. Queda latente también la discordancia entre lo que se aprende en la escuela y lo que se reproduce en la casa. Un conductor dice lo siguiente al respecto:

“... ayuda la cultura de la escuela, pero no ayuda de la casa y si no se complementan no sirve. No sirve de nada que una maestra durante tres o cuatro horas enseñe y después en la casa hagan lo opuesto (...) esas son madres educadas de otra forma, como de otra época. En una época en la que el tránsito no era tan tupido, ni tan veloz Entonces eran mucho menos coches y como que se podía hacer esas cosas” (C4).

Como conclusión del apartado, pueden decirse dos cosas: la primera es que también los conductores manifiestan en forma latente lo que se expresó anteriormente acerca de una especie de “generación perdida”. Apuestan al futuro, pero no ven en ellos mismos la posibilidad de reeducarse. Y por otro lado destacar la “confianza” que se deposita a nivel general en la educación formal. Para el total de los entrevistados, el sistema formal de educación es el mejor camino hacia una mayor seguridad vial (como para tantos otros “problemas”). Como dice la Dra. Adriana Marrero⁸, existe una “*invariable fidelidad al proyecto vareliano, convertido desde larga data en un sagrado mito fundante de la identidad oriental*”.⁹

4.3.6. Sobre “sus” autos

Este es uno de los aspectos radicalmente más opuestos en cuanto a la percepción de conductores e inspectores. Los conductores definen a su vehículo de acuerdo a dos tipos de relacionamiento, una relación instrumental o personal.

Cuando el conductor tiene una relación instrumental con su vehículo, habla de “herramienta de trabajo”, “auto de trabajador”, “rápido”, entre otros. Este es el caso más bien de conductores profesionales. Muchas veces el auto no es suyo y eso se refleja en el hecho que no es notorio el sentido de pertenencia que sí se observa en conductores particulares.

Los conductores particulares desarrollan un vínculo más personal con su auto. Se observa una personificación de sus vehículos, por ello se escuchan cosas como: “fiel”, “compañero”, “nunca me dejó tirado”. Es decir, se están dando características de ser humano a un objeto totalmente inanimado. Generalmente, mientras más antiguo es el auto, mas se destaca esta “relación afectiva”.

⁸ Doctora en Sociología (U. de Salamanca), Magister en Educación (CIEP-IDRC), Lic. en Sociología (UdelaR).

⁹ Marrero, A. 2006 “Educación y Juventud: Problemas Actuales y Abordajes Teóricos” en: *Revista de Ciencias Sociales*, Departamento de Sociología, Año XIX, N° 23, presentación pp. 5-7.

Lejos se está de aquella asociación auto = arma de la que hablan los inspectores. Es lógico que esto pase si se ve desde su perspectiva, en este sentido se puede preguntar: ¿cómo mi compañero va a ser un arma letal? o ¿cómo mi herramienta de trabajo gracias a la que sustento a mi familia puede ser un arma letal?

El *quid* de la cuestión no es el auto sino el automovilista. Él es el que no es consciente de la responsabilidad de manejar un vehículo.

Por otra parte, ningún conductor hace referencia a la seguridad de su auto, nadie define a su auto en función de la seguridad. Es cierto también que los autos más seguros, son los más caros. Esto no debería de ser así, la seguridad del conductor no puede estar relacionada a su nivel adquisitivo.

4.3.7. Sobre policías de tránsito

Considero sobre este punto, que los conductores particulares no distinguen muy bien la diferencia entre inspectores de tránsito y policías de tránsito, incluso, puede que los consideren como lo mismo. Ninguno de los conductores entrevistados hizo mención específica a los policías de tránsito. Por el contrario nombraron a los IT tanto como “inspectores”, “chanchos” o “milicos”.

El único conductor que se refirió especialmente a la policía de tránsito fue un conductor profesional que hizo una distinción muy ceñida entre IT y los anteriores:

“Los inspectores son incorruptibles porque ganan bien, están muy bien pagos; y lamentablemente lo pagamos nosotros. No se puede decir lo mismo de la policía, porque la policía está mal paga, entonces tiene más posibilidades de ser corrompida. Yo te puedo llevar a la IM y mostrarte que todos tienen sus coches nuevos, no hay ninguno que ande en coches viejos, y eso es porque ganan muy bien. Sumado a ello montones de beneficios” (C4).

Para los inspectores la diferencia radical se encuentra en la tenencia de un arma. Sin embargo, luego de escuchar tantas opiniones acerca de inspectores, me atrevo a decir que la principal diferencia se encuentra en la posibilidad de corrupción. Lo que existe no es mayor respecto hacia la figura del policía de tránsito (como entienden algunos IT)

sino, mayor indiferencia. A los conductores no les preocupa la figura de los policías de tránsito, porque no les molesta.

5. Conclusiones

Se puede ver al tránsito como un espacio que se ha tornado violento, donde se encuentran distintos tipos de actores interpretando sus respectivos roles mediados por el vehículo, la normativa y la autoridad. Como se ve reflejado en el capítulo anterior el vehículo es significativo para el conductor al momento que determina su conducta en el tránsito, además de ser el elemento fundamental para entrar en relación con lo normativo. Esta normativa es la que intermedia las acciones de los conductores. Tiene un carácter impersonal y por lo tanto necesita de una autoridad que la represente, como en este caso los IT. Fue objeto de este trabajo conocer su postura y la de conductores respecto ante los temas propuestos y tratar de desentrañar esa relación que a primera vista no es fácil.

En la relación, el uno aprehende al otro a través de *esquemas tipificadores*, así lo expresan Berger y Luckmann. Con esto se quiere decir que la interacción cara a cara aparece pautada por estos esquemas. Estas tipificaciones son muy importantes porque significan el modo en que aprehendo a los otros, en este caso, cómo aprehendo al otro como “inspector de tránsito” o como “conductor”. Dichas tipificaciones son válidas hasta nuevo aviso y son las que guían las acciones en la interacción.

Como consideración personal, creo que existe una tipificación respecto a los IT cargada de elementos negativos. Esto predispone a una interacción del mismo carácter. De otro modo no se explica que reciban insultos por el simple hecho de caminar por la calle, o que no les permitan, mientras están trabajando, usar un baño en locales privados, como contó una IT. Incluso, al momento de comenzar las entrevistas con conductores, algunas personas (que nunca habían tenido interacción con un IT) se acercaron despotricando contra ellos y con la intención de que les realizara la entrevista. Con esto no se quiere generalizar, no todos los conductores tienen prejuicios respecto a los IT, pero en los alcances de este trabajo, la enorme mayoría, sí. Siguiendo con la idea anterior, en palabras de Berger y Luckmann se puede decir: “*La realidad social de la vida cotidiana es pues aprehendida en un continuum de tipificaciones que se vuelven progresivamente*

anónimas a medida que se alejan del 'aquí y ahora' de la situación 'cara a cara'"(1979:51).

Estas tipificaciones son las que llevan a pensar y decir a muchos conductores, cosas tales como que los IT cobran comisión por cada una de las multas que colocan, ó que multan más en las fechas cercanas a los aguinaldos o a Navidad. Esto es rotundamente falso. Todos los inspectores me explicaron detalladamente cómo funciona el sistema de recaudación por multas. Existe una bolsa común de recaudación que se reparte entre todos los funcionarios de la división, no solo los IT. Lo cobran a modo de presentismo y está topeado el máximo. Por lo que me explicaron, ellos siempre cobran lo mismo y en el caso de tener inasistencias o llegadas tarde se les descuentan de esa bonificación.

No es el fin de este trabajo victimizar a los IT, aunque algunos de ellos se colocan en ese lugar. Es decir, se observa en algunos IT que dan luz únicamente sobre los aspectos negativos que tiene su trabajo (como todos los trabajos tienen). En palabras de Goffman:

"He señalado algunos de los modos en que la actuación de un individuo acentúa ciertos asuntos y oculta otros. Si consideramos la percepción como una forma de contacto y comunión, el control sobre lo que se percibe es control sobre el contacto que se hace, y la limitación y regulación del contacto. Hay aquí una relación entre términos de información y términos rituales" (1989:78).

Para Goffman esto constituye una *mistificación*, porque el actuante puede obrar sobre los otros dando una falsa idea de sí mismo. Es curioso que el 75% de los IT entrevistados sean profesionales que no ejercen o estudiantes universitarios avanzados que abandonaron su carrera. Se quiere decir con esto que detrás de la exposición y vulnerabilidad (en sus propias palabras) que tiene su trabajo, existe algo que contribuye a que permanezcan. Algo que contribuye a que no ejerzan su título o que abandonen su carrera. Los IT no necesitan de la coima, ni de ser "multadores", su sueldo es bueno de por sí. Tengo que atreverme a preguntar qué pasaría con esta fachada moralista y prejuiciosa hacia los policías de tránsito si cobraran el mismo sueldo que ellos.

Pasando a otro tema, y retomando el título de este trabajo, no es fácil hacer afirmaciones contundentes acerca de los IT como educadores o simples fiscalizadores; la complejidad radica en qué es lo que ellos consideran como educativo.

Quienes utilizan el recurso de la advertencia, citado anteriormente en el artículo 710 de la Ordenanza General de Tránsito, se consideran educadores. Quienes no lo utilizan se asocian a una postura fiscalizadora y consideran que la educación no es una competencia de ellos.

Es cuestionable qué tanto se educa con la advertencia y qué tanto con las multas. A criterio personal, una vez finalizado este trabajo podría decir, que a diferencia de lo que algunos IT ven, las multas son un mejor recurso que la advertencia. Esto es razonable si se parte de la teoría de condicionamiento clásico o pavloviano. De acuerdo al testimonio de los entrevistados, la advertencia no impidió que volvieran a cometer la misma infracción, en cambio la multa sí lo hizo. Y mientras más cara la multa, menores son las probabilidades de repetir la infracción. La multa es un estímulo de prohibición más eficaz que la advertencia.

Por último, es bueno mencionar un aspecto en el que confluyen inspectores y conductores y es la educación vial a nivel curricular tanto en escuelas como liceos. En este aspecto se aúnan las fuerzas de los involucrados. Tanto los inspectores, como la administración municipal y la UNASEV están trabajando para lograr más cosas en este sentido.

En suma, he intentado mostrar lo siguiente: IT y conductores se perciben a sí mismos de forma muy disímil a cómo los percibe “el otro”. Esto genera ciertas rispideces en la relación. El mayor problema es que los conductores no logran ver a los IT como agentes de salud, o que éstos no logran mostrarse como tales. Por el contrario los conductores idean teorías conspirativas de los IT en su contra, cuestión que impide el desarrollo de un vínculo de colaboración para con el IT y como contrapartida genera resistencia. Considero que promover la imagen del IT como agente de salud y no como “mal necesario” sería una buena medida a favor de la seguridad vial.

Hasta aquí, lo que he trabajado sobre este tema. A partir de estas constataciones, se desataron otras cuestiones dignas de investigar en un futuro, por ejemplo, la identidad laboral de los IT, en el sentido planteado por la Dra. Geysler Margel¹⁰:

“El trabajo, entendido como relación social y no sólo como actividad concreta de producción de bienes y servicios, nos remite a un espacio y a una actividad en la cual los trabajadores dan significación a su labor y desde la cual reclaman ser reconocidos. Es precisamente, en este doble juego de construcción de significaciones y de reconocimientos por otros, donde se ubica uno de los nudos problemáticos de la construcción de las identidades laborales” (2010: 27).

Los IT se muestran comprometidos con su trabajo y buscan un reconocimiento por eso, pero más bien reciben prejuicios por parte de los usufructuarios del servicio que brindan y escaso respaldo de la institución que los contrata. Sería interesante en este sentido desentrañar la identidad laboral que construyen estos trabajadores.

¹⁰ Doctora en Ciencia Social con Especialidad en Sociología por (El Colegio de México). Licenciada en Sociología (UdelaR)

Bibliografía

Alonso, L.E. 1998 *La mirada cualitativa en sociología*, Madrid: Fundamentos.

Berger, P.; Luckmann, T. 1979 *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires: Amorrortu.

Blumer, H. 1982 *El Interaccionismo Simbólico: Perspectiva y Método*, Barcelona: Hora.

Coser, L. 1961 *Las funciones del conflicto social*, México: FCE.

Goffman, E. 2003 *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires: Amorrortu

Marrero, A. 2006 "Educación y Juventud: Problemas Actuales y Abordajes Teóricos" en: *Revista de Ciencias Sociales*, Departamento de Sociología, Año XIX, N° 23, presentación pp. 5-7.

Margel, G. 2010 *Desentrañar el sentido del trabajo: hacia la comprensión de las configuraciones identitarias laborales*, México D.F: El Colegio de México, Centro de Estudios Sociológicos.

Poloni, I. 2005 *La aventura de conducir*, Montevideo: Azul Marino.

Poloni, I. 2011 *El factor social y el factor humano en el tránsito*, Montevideo: Azul Marino.

Sitios web

Intendencia de Montevideo *Ordenanza General de Tránsito* [online]
Disponible en: < <http://normativa.montevideo.gub.uy/articulos/65111> > (acceso 20/7/2012)

OMS-BANCO MUNDIAL *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* [online]. Disponible en:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf > (acceso 26/7/2012)

UNASEV Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito (Ley N°. 18.191) [online]
Disponible en: <<http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/docs/librillo.pdf>> (acceso 26/08/2012)

UNASEV *Siniestralidad vil en Uruguay 2011* [online].

Disponible en:< <http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/news/2012/Informe2011.pdf>>
(acceso 26/08/2012)