

El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural

Pedestrian-Vehicle Transit from a Psychocultural Point of View

Gilbert Ulloa Brenes

Universidad Estatal a Distancia

Resumen

El objetivo de este artículo es proponer una serie de insumos epistemológicos y teóricos, como aproximación psicocultural, desde la cual se entienda el tránsito de vehículos y peatones en calidad de campo cultural propio de la sociedad moderna industrializada. Dicha propuesta sintetiza parte de los resultados de una investigación básica previa. La idea central de este trabajo supone que, en el tránsito vehículo-peatonal, se expresan aspectos como el ideal del maquinismo, algunos elementos de la ideología capitalista y una forma particular de constitución de los sujetos que participan en él. La construcción teórica se basa en las tesis de Max Horkheimer sobre las determinaciones sociales en procesos como la percepción y la formación de conceptos, las formulaciones de Pierre Bourdieu respecto a la constitución de los campos sociales y la perspectiva de Jacques Lacan en torno a lo simbólico y la identificación. A partir de esta propuesta, se concluye que una perspectiva psicocultural del tránsito de vehículos y peatones se basaría en la indagación sobre la racionalidad y la ideología imperante en los fenómenos asociados al tránsito vehículo-peatonal, en la consideración de la estructura particular de este campo y en la forma como lo simbólico ubica a los sujetos participantes en él.

Palabras clave: Psicología, cultura, subjetividad, tránsito, Max Horkheimer, Pierre Bourdieu, Jacques Lacan

Abstract

This article proposes a series of epistemological and theoretical elements through a psychocultural perspective in which pedestrian and vehicle transit are considered a cultural field that is inherent to modern industrial society. The present work synthesizes some of the results of a previous research project on how pedestrian-vehicle transit embodies the ideal of mechanization, some elements of capitalist ideology, and a particular pattern in the subjects that are part of it. Theory construction is based on Max Horkheimer's thesis that social determinations affect perception and concept construction, Pierre Bourdieu's formulations on the structure of social fields, and Jacques Lacan's view of symbolic order and subject identification processes. Derived from this premise, it may be concluded that a psychocultural view of pedestrian and vehicle traffic is based on inquiry into prevailing rationality and ideology, the particular structure of this field, and ways in which the subjects that participate in it are symbolically situated.

Keywords: psychology, culture, subjectivity, transit, Max Horkheimer, Pierre Bourdieu, Jacques Lacan

Gilbert Ulloa Brenes, Programa de Producción de Material Didáctico Escrito, Universidad Estatal a Distancia.

Dirigir correspondencia a Gilbert Ulloa Brenes, dirección electrónica: gilbertodalier@hotmail.com

Este artículo recupera algunas de las ideas expuestas en una ponencia inédita (Ulloa, 2007a) presentada en octubre del 2007 durante la Semana de Psicología organizada por la Escuela de Psicología de la Universidad Nacional de Costa Rica.

La seguridad vial y el tránsito de vehículos y peatones, en general, son hoy temas prioritarios para organizaciones internacionales y gobiernos nacionales, debido al alarmante crecimiento en las cifras de muertes y lesiones en carreteras alrededor del mundo (Organización Panamericana de la Salud, 2004).

Dentro de este escenario, la psicología del tránsito (o psicología del tráfico como se estila en otros países) se ha desarrollado desde una perspectiva predominantemente cognitivo-conductual como un área definida, tal como indica de manera sintética Rothengatter (1997), por el estudio de la conducta de los usuarios de carreteras y los procesos psicológicos que subyacen a esa conducta “*the study of the behaviour of road users and the psychological processes underlying that behaviour*” (p. 223).

En otro lugar, Ulloa (2007a) señaló cómo una concepción de la psicología del tránsito así abstrae el comportamiento de los usuarios de los aspectos históricos y culturales en que se enmarca el uso de las carreteras. Según esta crítica, por ejemplo, un problema como la actitud hacia el comportamiento infractor no se puede reducir a ciertas inclinaciones de la personalidad de peatones o conductores para cometer ilícitos, sino que se deben considerar factores de orden cultural (estereotipos hacia otros usuarios, imagen del espacio, conocimiento de la legislación, etc.) e histórico (aumento de la flota vehicular, horarios de entrada y salida de los lugares de trabajo, etc.) respecto a la manera en que peatones, pasajeros y conductores participan dentro de las carreteras.

Tener en cuenta estos factores supone, entonces, una primera tarea: la necesidad de ampliar las perspectivas epistemológicas y teóricas de un área como la psicología del tránsito al incluir en su estudio aspectos sociales, históricos y culturales.

Esta sería una tarea perentoria para la psicología costarricense pues, si bien a nivel internacional, la psicología del tránsito es ya un área de estudios reconocida y de un amplio historial, en Costa Rica se carece aún de formulaciones sistemáticas que gocen del aval de las instancias académicas y gubernamentales para un trabajo más amplio. Existen, eso sí, algunos documentos (Arias y Navarro, 2010; Ávila, 2010; Hernández, 2003; Leandro, s.f.; Moreno y Monge, 2009; Ortiz, 2007; Sánchez, 2009; Ulloa, 2007a; Umaña, 2010) e iniciativas de organismos como el Colegio Profesional de Psicólogos de Costa Rica o la Dirección General de Educación Vial, que son valiosos antecedentes para la construcción de esta área a nivel nacional.

De manera esquemática, se puede afirmar que en otros países, el desarrollo de la psicología del tránsito presenta dos tendencias principales: (a) en términos teóricos hay un fuerte énfasis en enfoques de tipo cognitivo-conductual y, (b) en términos metodológicos, predomina la realización de estudios de corte cuantitativo (cuyo énfasis es la medición estadística de variables) y experimentales (al someter hipótesis a prueba).

Dentro de estas tendencias, de acuerdo con los antecedentes presentados por Ulloa (2007a), es posible hallar estudios referidos a temáticas como (a) la influencia de la realimentación o la autorregulación en los estilos de manejo, (b) el procesamiento de la información en términos de representaciones mentales, (c) percepciones sobre la seguridad y el riesgo asumido, (d) la comprensión de las señales de tránsito entre conductores y peatones, (e) la formulación de propuestas metodológicas en torno al uso de determinados instrumentos, para la evaluación de diferentes variables asociadas a fenómenos cognitivo-conductuales en el tránsito, (f) la influencia de factores culturales en el comportamiento de conductores al emplear instrumentos estandarizados con los que se pretende predecir el comportamiento infractor y (g) la aplicación del Psicoanálisis a la interpretación de los accidentes de tránsito en relación con contenidos inconscientes.

Weinsenthal (2012), por su parte, ha señalado otros temas enfocados en el comportamiento del chofer que se estudian desde la Psicología del tránsito, entre ellos se pueden destacar los siguientes: el impacto del consumo de alcohol o drogas en la conducción, el manejo agresivo, la educación de conductores y su aptitud para manejar vehículos, situaciones asociadas a factores biológicos como el adormecimiento, el envejecimiento o la reducción del estrés, así como la influencia de los medios de comunicación en la conducta de manejo y el apoyo a programas de evaluación para conductores.

Sin embargo, en esos estudios, la consideración de los factores culturales es tangencial, o se limita a comparaciones entre grupos de usuarios de carreteras en diferentes países alrededor de un mismo problema de investigación y a través de instrumentos estandarizados.

Tomando en cuenta ese panorama, este artículo busca aportar algunos elementos epistemológicos y teóricos que, quizá, permitan construir una psicología cultural del tránsito vehículo-peatonal como área de estudio emergente en la psicología costarricense.

Para ello, es fundamental observar cómo, en primer lugar, el tránsito vehículo-peatonal emerge históricamente con la evolución de las sociedades modernas e industrializadas, hasta llegar a constituirse en un campo cultural en donde el dominio de la movilidad se estructura según ciertas reglas específicas, para luego tender algunas líneas teóricas que permitan sustentar epistemológicamente esta aproximación.

El tránsito vehículo-peatonal como fenómeno de la sociedad moderna industrializada

Históricamente, los productos del desarrollo técnico, que llegan a formar parte del diario vivir, como es el caso de los automóviles, y se convierten en herramientas necesarias, impelen a los usuarios a organizar buena parte de sus actividades cotidianas alrededor suyo y dentro de sus condiciones sociales de uso. Así, la locomoción humana, el transporte de mercancías y la

infraestructura para el tránsito terrestre han estado sujetos a las características particulares de un campo como el del tránsito vehículo-peatonal; campo que a su vez está cultural e históricamente estructurado y que hoy forma parte de manera insoslayable en las más variadas actividades humanas relacionadas con la movilidad de personas y mercancías.

En primera instancia, por tratarse de un campo cultural e históricamente estructurado, se debe tener en cuenta la racionalidad social imperante que opera a modo de marco ideológico en la administración de la movilidad humana y mercantil que acontecen en su interior. Ello implica una aproximación histórica al surgimiento del fenómeno del tránsito vehículo-peatonal que permita reconstruir, al menos hipotéticamente, la entronización de ciertas pautas habitualizadas, que rigen actualmente la movilización mecanizada.

En ese sentido, la tesis básica desde la cual se parte es que el tránsito vehículo-peatonal constituye un campo cultural en el que participan diferentes categorías de agentes-usuarios (peatones, conductores, pasajeros) y en donde hay una estructura de administración de la movilidad (entendida de manera amplia como locomoción, transporte e infraestructura), que nació como requerimiento de una sociedad económica y culturalmente industrializada. En este campo, siguiendo a Kuczynski (1979), se pueden reconocer a la vez ciertas estructuras de relaciones sociales a las que los estilos de movilidad individuales tienden a adaptarse.

Culturalmente, la adaptación a esas relaciones expresa el sentido social que tiene para los sujetos formar parte de un fenómeno, cuyo significado guarda relación con la forma como históricamente se implantó una determinada concepción del movimiento masivo.

Desde la Revolución Industrial (siglos XVIII al XIX), con su evolución científico-tecnológica proclive a la mecanización del trabajo y al dominio de la naturaleza, emergieron artefactos técnicos como la máquina de vapor primero y el automóvil después que respondían a las necesidades sociales de la producción capitalista. Por ello, no resulta extraño advertir que, a partir de entonces, la mecanización de la locomoción humana y del transporte redundaron en el surgimiento de un campo cultural, cuyas repercusiones afectarían de modo creciente las formas sociales de movilidad.

En efecto, la creación de la máquina a vapor, como antecedente técnico del automóvil, trajo consigo nuevas perspectivas sobre el transporte de personas y mercancías (Burns, 1978; Efimov, Galkine y Zoubok, 1964). Por ejemplo, estas permitieron incrementar la producción y la salida al mercado de las mercancías, así como el traslado de grandes cantidades de obreros hacia los lugares de trabajo, lo cual aceleró la producción y abarató la mano de obra. De este modo, la aplicación del vapor a los transportes transformó parte sustancial de la sociedad a partir de la Revolución Industrial, pues, desde entonces, en muchas ciudades se empezaron a construir vías de comunicación apropiadas para los nuevos medios de transporte (Efimov, Galkine y Zoubok, 1964).

Además, el maquinismo industrial trajo consigo una mayor experiencia de alienación del ser humano respecto a las formas de organización y producción, pues, en ellas el eficiente empleo de las máquinas devino un fin en sí mismo, y se incrementó no solo la dependencia humana a las máquinas para la realización de las más cotidianas tareas, sino también la mutación de la persona en una especie de apéndice mecánico.

El transporte mecanizado, la masificación y el ideal de la racionalización de la movilidad

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, los primeros intentos por crear automóviles no pasaron de ser en principio invenciones de máquinas enormes, de costosa fabricación y baja rentabilidad. En 1886, con la invención del motor de combustión interna por Gottlieb Daimler, que se contó con la tecnología básica necesaria para la construcción de los automotores modernos.

Sin embargo, fue hasta 1909 cuando inició propiamente la era de la fabricación masiva y expansión popular del automóvil, gracias a la salida al mercado de los primeros modelos *T* ideados por Henry Ford, que constituía el prototipo de automóvil producido en serie y cuyo precio lo tornaba accesible a una vasta cantidad de compradores (Pell, 1968). Así, desde los días de Ford, el mundo ha sido literalmente atropellado por la boyante industria automotriz y por el creciente consumo de vehículos.

Por ejemplo, en el año 1948 la producción mundial de automóviles fue de 4,590,423 vehículos (Roca, s.f.), mientras tanto, ya en el 2010 esa cifra había aumentado 12 veces a 58,478,810 de autos producidos en todo el mundo (Huynh, 2011).

Esta histórica “explosión automotriz” trajo consigo serias interrogantes sobre la situación de los seres humanos en tanto que peatones, pasajeros y conductores. Así, para Cal (1972), en poco más de cien años de evolución de la tecnología automovilística, los usuarios no han logrado adaptarse al medio motorizado, pese a que tal inadaptación funcional se podría oponer a una adaptación subjetiva a las determinaciones sociales, culturales e históricas que han configurado el fenómeno del tránsito vehículo-peatonal hasta hoy.

Si se considera la producción en masa de automóviles y el desarrollo de la infraestructura para la circulación de vehículos motorizados como expresiones de un cierto tipo de desarrollo social, ello supone que en el tránsito vehículo-peatonal las formas de participación de los usuarios han sido históricamente permeadas, al menos, por los criterios de una ideología del desarrollo de cuño liberal-capitalista y por su propensión a la instrumentalización de la vida. Por ello, según sugiere Veraza (2008), el automóvil y la participación de peatones, pasajeros y conductores en el tránsito cotidiano históricamente dejó de ser un simple problema de locomoción funcional para

devenir en una pieza clave dentro del engranaje de la producción capitalista, por lo que resulta primordial observar el tránsito dentro de la lógica general de producción maximizada y obtención de plusvalía propia del capitalismo.

Además, los valores del pensamiento moderno apuntalados por el ingente progreso científico y técnico experimentado a partir de la Revolución Industrial, fueron determinantes en el devenir del tránsito vehicular y peatonal.

Siguiendo estos planteamientos, llama la atención cómo el usuario de carreteras derivó en una especie de participante anónimo dentro del campo cultural del tránsito vehículo-peatonal (el cual aparecería como un “no lugar” antropológico, según el término de Augé, 2006), en donde la administración de la movilidad se regiría por el criterio del libre movimiento individual y bajo el ideal de la maximización de recursos y la generación de ganancias.

El anonimato del usuario de carreteras correspondería, pues, a una tendencia antropológica en donde el sujeto (en su rol de peatón, conductor o pasajero) se diluye dentro del sistema y resulta abstraído de sus condicionamientos sociales, culturales y económicos, es decir, se masifica dentro de los criterios de la racionalidad instrumental, propia del capitalismo, para ofrecerle a través del consumo ostentoso de vehículos, de la puesta a su disposición de medios de transporte más seguros y veloces, de la posibilidad de llegar más rápido a su destino (que generalmente es el lugar de trabajo), o de los análisis ahistóricos de las ciencias encargadas de estudiar los problemas del tránsito (incluida, claro está, la Psicología), la ilusión de una libertad individual que oculta la sujeción instrumentalizada de su movilidad.

Incluso, en la sociedad industrial moderna, el anonimato del usuario de carreteras deriva en la promoción de ciertos clisés analíticos de tipo moral cuya ponderación se asocia a la productividad o improductividad del evento: el accidente de tránsito aparece como un problema propio de la general falibilidad humana, mientras el conductor o el peatón en su respectiva imprudencia, aparecerá como responsable directo de la fatalidad. Nunca podrá achacarse la temeridad o la irresponsabilidad al conducirse por las vías públicas, a la influencia de una racionalidad cultural que impulsa a la velocidad o al riesgo como respuesta a un criterio social de productividad.

Pero ¿cómo se produce la adaptación o inadaptación histórica de los sujetos dentro del campo del tránsito vehículo-peatonal?, ¿cuáles características presenta el poder social que enmarca el actual aspecto del campo del tránsito vehículo-peatonal?, ¿cuáles síntomas de este campo simbolizan problemáticas sociales, culturales y hasta económicas?

Las respuestas, que se puedan ensayar en torno a problemas como estos, deben partir de una perspectiva epistemológica y teórica que tome en cuenta las características culturales e históricas en que se ubica el campo.

Elementos epistemológicos y teóricos para el estudio psicocultural del tránsito vehículo-peatonal

En la línea de argumentos que se han venido ofreciendo, concebir epistemológicamente una psicología cultural del tránsito vehículo-peatonal, supone entender de manera estructural los fenómenos asociados a este campo distinguiendo sus relaciones, las normas estructurantes de esas relaciones y los sujetos que se relacionan a partir de esas normas.

En esos términos, es plausible considerar que si desde un énfasis en lo cultural la Psicología se ocupa de indagar, cómo los procesos de estructuración significativa (que dan sentido al mundo) repercuten en la subjetividad, según la perspectiva que ya se ha expuesto en otro lugar (Ulloa, 2007). Su óptica ofrece un marco para el análisis sobre cómo la estructuración significativa del sujeto informa de la ideología, las relaciones, los hábitos y los agentes del campo del tránsito vehículo-peatonal.

Para el desarrollo investigativo de esta perspectiva, se partió de una versión teórica tripartita elaborada desde algunos aportes de la teoría crítica de Horkheimer, la sociología de Bourdieu y el estructuralismo psicoanalítico de Lacan, en relación con tres caras de un mismo fenómeno: (a) las determinaciones que marcan al sujeto en su forma de conceptualizar su participación en el campo cultural del tránsito vehículo-peatonal, (b) la habitualización de esas determinaciones transformadas en disposiciones lógicas y prácticas respecto a esa participación y (c) desde su participación en ese campo, la regulación simbólica de su identificación como sujeto.

Las determinaciones de lo subjetivo en el tránsito vehículo-peatonal

Un primer vértice teórico consiste en la perspectiva de Horkheimer (1973, 2000, 2003) con quien se puede reconocer la distinción entre concepciones “tradicionales” y “críticas”, que se hace el sujeto respecto al mundo que lo rodea.

En efecto, si para este autor una perspectiva crítica se puede entender como “el esfuerzo intelectual, y en definitiva práctico, por no aceptar sin reflexión y por simple hábito las ideas, los modos de actuar y las relaciones sociales dominantes” (Horkheimer, 2003, pp. 287-288). Por contraparte, el saber de tipo “tradicional” deja de lado las determinaciones sociales e históricas del conocimiento y está en pleno acuerdo con las condiciones socioeconómicas dominantes, al devenir, según Horkheimer, en ideológico. La superación del conocimiento tradicional supone

una necesaria transformación del saber a través del descubrimiento de las relaciones veladas entre los hechos que rodean al sujeto, las cuales “solo se pueden comprender en relación con procesos sociales reales” (Horkheimer, 2000, pp. 29-30).

De acuerdo con este planteamiento, la teoría crítica o concepción crítica del mundo social (como se puede llamar aquí) supera la abstracción de los hechos sociales al plantear que la actividad humana, cualquiera que esta sea, corresponde y tiende a adaptarse al conjunto de las relaciones sociales ideológicamente amalgamadas, es decir, a señalar las constricciones por las que la estructura social somete al individuo. Además, los hechos que componen el contexto social y el conocimiento sobre estos estarían marcados por una serie de conceptos previamente elaborados. Se puede reconocer en este proceso una *determinación percepto-conceptual* (de origen social e histórico) del conocimiento que tiene el sujeto del entorno en que realiza sus actividades.

De este modo, se generan formas tradicionales de concebir el mundo, coincidentes plenamente con parámetros ideológicamente establecidos, en virtud de los cuales el sujeto ajusta su actividad a lo que se podría llamar una visión dominante, y se escamotea, a sí mismo, la posibilidad de comprender las determinaciones perceptivas y conceptuales de origen social, que subyacen a la pretendida naturaleza inmutable del mundo y de sus propias acciones. La concepción crítica, por contraparte, apunta a recobrar para el sujeto la percepción y la concepción de las determinaciones sociales de esas relaciones tenidas por naturales.

Para Horkheimer, en su perspectiva sobre la relación individuo-sociedad y en abierta denuncia de la alienación padecida por el ser humano, el individuo cuya razón se concebía en la línea crítica de la Ilustración como instrumento del yo, ha acabado en la sociedad moderna industrializada por ser instrumento de una racionalidad social masificadora que “se ha vuelto irracional y tonta” (1973, p. 138).

Esta alienación supuso que el individuo, como ser consciente de sí mismo, es decir, consciente de su identidad, cediera ante el avance de la sociedad moderna y, en especial, de la entronización de la cultura de masas hacia una masificación de su individualidad, que lo alienó cada vez más al engranaje aglutinante de los tergiversados intereses dominantes. Se produjo, de este modo, una creciente tendencia a la disolución de la *individuación identitaria*, en la que el individuo aparece como sujeto capaz de actuar con base en una racionalidad substancial, hacia lo que se puede reconocer como un proceso de *masificación identitaria*, en el que el sujeto queda alienado a la racionalidad social imperante.

Entonces, la individuación permitiría al sujeto conducirse de forma autónoma, sin embargo, la masificación lo lleva a confundir su conciencia con el “poder sobre las cosas”, lo cual implica, según Horkheimer (1973), que

Cuanto más intenso resulta el interés de un individuo respecto al poder sobre las cosas, tanto más lo dominarán las cosas, tanto más le faltarán rasgos verdaderamente individuales, tanto más su espíritu se transformará en autómatas de la razón formalizada (p.139).

Esta masificación que aliena al individuo al poder de las cosas, se afirma sobre la base de un desarrollo técnico y científico “bárbaro”, pues “la circunstancia de que el desarrollo ciego de la técnica acentúe la opresión y la explotación social amenaza con invertir, en cada etapa, al progreso en su contrario, la plena barbarie” (Horkheimer, 1973, p.143), y se apuntala con los contrafuertes de los aparatos de la cultura de masas (la televisión, por ejemplo), encargados de reproducir partes de la vida cotidiana cargadas con un alto grado de contenido ideológico, en detrimento de una individualidad reflexiva.

Según las anteriores ideas, corresponde a la investigación psicocultural del tránsito vehículo-peatonal reconocer críticamente las características de este campo a través de las formas culturales de movilización vehicular y peatonal, al cuestionar si los desarrollos tecnológicos y la administración de la movilidad, que forman parte de este, corresponden a una racionalidad que propende a la naturalización de esquemas de percepción y concepción tradicionales (en el sentido con que Horkheimer habla de lo tradicional epistémico) y a la masificación alienante de los sujetos que participan en ese campo cultural.

En síntesis, la perspectiva crítica horkheimeriana ofrece dos aspectos medulares para la construcción teórica de la psicología cultural del tránsito vehículo-peatonal:

1. Una concepción del conocimiento que, dentro de las condiciones de la sociedad moderna, habla de la *determinación perceptual y conceptual* redundante en dos sistemas de pensamiento: uno, el “tradicional”, que abstrae los objetos desligándolos de sus condiciones históricas para naturalizar sus características; otro, crítico, que considera las determinaciones históricas y culturales que operan en la percepción y conceptualización de la realidad.
2. Un enfoque de la individualidad humana que distingue entre una *individuación identitaria*, garante de la autonomía y la actuación social, basada en principios objetivamente racionales, frente a la *masificación identitaria* a la que es sometido el sujeto en la sociedad moderna.

Este marco sobre las determinaciones del sujeto, en tanto participante del campo del tránsito vehículo-peatonal, se especifica más al advertir cómo estas se expresan a través de formas habitualizadas de acción, comprensión e identificación, socialmente establecidas al interior de este campo.

La estructura de los campos sociales y del sujeto

Al hablar del tránsito de vehículos y peatones como un campo cultural, es menester en primera instancia aclarar cuáles aspectos están implicados en su constitución para, después, proponer cómo se entendería la estructuración de los sujetos que participan en él.

Campo y habitus

Con respecto a la estructura del campo del tránsito vehículo-peatonal y las disposiciones prácticas y actitudinales de los usuarios de carreteras, se puede afirmar con Bourdieu (1997, 2003) que lo social se caracteriza por una doble estructuración: por un lado, los campos sociales, en cuanto estructuras objetivas, independientes de la conciencia y de la voluntad de los sujetos, que tienen la capacidad de coaccionar las prácticas sociales y las representaciones que de las mismas se hacen los individuos y, por otro lado, los *habitus* como estructuras subjetivas, correspondientes a los esquemas de percepción, pensamiento y acción, que constituyen socialmente al individuo.

La interacción de ambas estructuras permitiría explicar las particulares formas de expresión de las prácticas sociales. En primer lugar, un campo social es originalmente, según Bourdieu:

Un campo de fuerzas, cuya necesidad se impone a los agentes que se han adentrado en él, [a la vez que] un campo de luchas dentro del cual los agentes se enfrentan, con medios y fines diferenciados según su posición en la estructura del campo de fuerzas, contribuyendo de este modo a conservar o a transformar su estructura (1997, p. 49).

Cada campo, pues, posee sus leyes propias, por lo cual se debe evitar convertir en atributos intrínsecos de un grupo determinado aquellas propiedades determinadas por un momento y una posición concretas dentro del campo. Lo anterior implica que los campos sociales son espacios de acción históricamente constituidos, con instituciones y leyes de funcionamiento propias, estructurados a partir de las posiciones de los diferentes agentes (grupos, individuos representantes de colectivos) que participan en él. Los lugares ocupados por cada agente resultan de la distribución de ciertos bienes, llamados capitales, capaces de conferir poder al quien los posee (Bourdieu, 2003).

El *habitus*, además, puede entenderse como un conjunto de disposiciones lógicas y prácticas duraderas que determinan la forma de actuar, sentir o pensar de los sujetos. Este es producto de la coacción que ejercen las estructuras objetivas del campo social sobre la subjetividad, por medio de los procesos de inculcación que integran al individuo a lo largo de su historia personal (socialización familiar y escolar, participación en el trabajo).

Así, Bourdieu señala que el *habitus* aparece como

Un principio de visión y de división común, un *nomos*, que tenemos todos en mente, porque nos ha sido inculcado a través de una labor de socialización llevada a cabo en un universo que estaba realmente organizado (...) Este principio de construcción es uno de los elementos constitutivos de nuestro *habitus*, una estructura mental que, puesto que ha sido inculcada en todas las mentes socializadas de una forma determinada, es a la vez individual y colectiva (1997, p. 129).

En ese sentido, el *habitus* articula lo individual y lo social en el marco de un campo, bajo la forma de ciertas disposiciones a la acción del sujeto, pues “el *habitus* es esa especie de sentido práctico de lo que hay que hacer en una situación determinada” (Bourdieu, 1997, p. 40). De esta manera, alude al sentido práctico, a la movilización y la orientación del sujeto en circunstancias específicas que funcionarían a modo de automatismos; en suma, configuran una relación cognoscitiva en la que el *habitus* contribuye en la percepción del campo como mundo significativo dotado de sentido y valor para el sujeto.

Respecto al estudio del tránsito vehículo-peatonal, esta perspectiva permite especificar cómo las prácticas comunes de peatones y conductores están indefectiblemente transidas de las disposiciones lógicas y prácticas propias de los *habitus* inculcados, que sustentan ciertos comportamientos en las carreteras. Esta visión abre una veta para investigar cómo se interrelaciona la estructura del campo del tránsito vehículo-peatonal con la estructura subjetiva del *habitus* de peatones, conductores y pasajeros a partir de la lucha por la movilidad.

Así, se puede puntualizar que la determinación percepto-conceptual de que se habló en el apartado anterior, en el caso de conductores, peatones y pasajeros (a) solo es inteligible por la estructura de relaciones propia del campo del tránsito vehículo-peatonal, (b) además, es inculcada en estos agentes para formar un conjunto de disposiciones prácticas, proclives a la preservación de la estructura sistemática de este campo y (c) de acuerdo con la tesis de que la libertad de movilidad es el capital que funge a modo de elemento estructurante de las posiciones en este campo.

Orden simbólico e identificación

En relación con la estructura subjetiva del individuo, dos aspectos resultan de interés para el estudio psicocultural del tránsito de vehículos y peatones a partir de algunos aportes del psicoanálisis lacaniano: (a) la perspectiva dialéctica sobre la relación del sujeto y el orden de lo simbólico y, dentro de esa perspectiva, (b) la concepción sobre el proceso cultural de identificación.

En efecto, desde el punto de vista lacaniano lo simbólico-cultural, que incluye los diferentes modos del lenguaje y las instituciones que consolidan ciertas formas significantes como discursos, es el lugar que organiza y regula la condición del sujeto. Así, lo afirmó Hoezen Polack:

El sujeto, que se responsabiliza de su situación, por lo menos tiene que tener buena fe en la función del sistema de los significantes y los significados. Si el significante le presta, aunque sea momentáneamente, una cierta determinación y una posible significación, él tiene que abrirse y confiar en un pacto con la lógica del significante, que le articula (2002, p. 3).

El devenir psicocultural del individuo en cuanto sujeto implica que este viene al mundo desprovisto de cualquier constricción, gobernado únicamente por el deseo, más precisamente, por el deseo de ser reconocido por los otros como sujeto. Ese deseo, de cuya dinámica el psicoanálisis intenta dar cuenta, se moverá buscando su definitivo sentido en los múltiples objetos culturales que ofrece la realidad circundante. De este modo, el sujeto es incitado a dar un significado permanente, por así decir, a su deseo de ser-en-el-mundo, lo cual lo conduce a la búsqueda de su identidad en lo simbólico, o sea, en lo institucional del lenguaje con sus reglas, lugares ocupados, diferencias y encadenamientos significantes. Según esto, la posibilidad de identificación del sujeto solo se daría en su alienación en el sistema simbólico-cultural del que participa dentro de un determinado campo cultural. En esa búsqueda de identificación, son diferentes los elementos significantes los que participan al configurar estructuras simbólicas en las cuales el sujeto busca ser reconocido como tal.

En esas estructuras simbólicas, el sujeto deseante introduce la falta como ausencia de un objeto, o mejor dicho, de un significado que logre clausurar las apetencias de su deseo de ser. Para el enfoque lacaniano, solo el significante “fálico” consigue repletar la falta, por lo que en su devenir subjetivo, el individuo busca constantemente identificarse con este que podría ser el significante definitivo. Lo fálico, en cuanto simbólico, debe entenderse como “objeto significante último, que aparece cuando todos los velos son corridos y todo lo que se relaciona con él es objeto de amputaciones, de prohibiciones” (Lacan, 1979, p.112). La condición fálica de un significante solo tiene sentido en su relación con otros significantes que se estructuran como parte del lenguaje, del

discurso propio de un cierto campo cultural y solo es tal de acuerdo con las leyes de estructuración de dicho campo. Por ejemplo, en el caso del tránsito vehículo-peatonal, el carácter capital de la movilidad torna a este, estructuralmente, en un significante en función fálica dentro de ese campo.

En esas estructuras simbólicas, los significantes que ocupan una posición fálica funcionan, a modo de pivote, en torno al cual se organizan los demás significantes al instaurarse, de esta manera, una ley simbólica que legisla la posibilidad de ser del sujeto. Si la movilidad tiene al interior del campo del tránsito vehículo-peatonal, esa función fálica es alrededor suyo que se sustenta la significancia de los otros elementos simbólicos, incluida la posibilidad de identificación del sujeto (peatón, pasajero o conductor). Por ejemplo, la libertad de movilidad supedita a su carácter significativo, el sentido que puede tener ser un conductor hábil, un peatón sagaz o un pasajero satisfecho, con el servicio que recibe, con lo cual identifica al sujeto como una cierta forma de usuario dentro del campo del tránsito vehículo-peatonal. Según esto, un campo cultural como el del tránsito vehículo-peatonal está regido por una ley de lo simbólico que regula las diferentes formas de identificación y relación entre los sujetos que participan en él (conductores, pasajeros y peatones), a partir de la administración de la movilidad en cuanto pivote alrededor del cual se estructuran los lugares ocupados por los sujetos y sus formas de identificación. Así, las posiciones de los sujetos al interior del campo del tránsito vehículo-peatonal, las desigualdades de su participación, así como la forma específica de identificarse como usuarios dentro del campo del tránsito, solo puede ser analizada por las relaciones, que los conductores, peatones y pasajeros sostienen entre sí en relación con la libertad de movilidad.

Ello implica que el abordaje de los procesos de identificación psicocultural, en este campo, debería partir del reconocimiento de que la libertad de movilidad, en cuanto significante en función fálica, marcaría estructuralmente la identificación de los sujetos como conductores, peatones o pasajeros y, consecuentemente, se extiende hacia la comprensión de la identificación como parte de una trama simbólica en donde el goce se da en el reconocimiento que se expresa en las prácticas de los usuarios del tránsito vehículo-peatonal. Pero este reconocimiento, que identifica al sujeto, a la vez, profundiza su enajenación respecto a la legalidad simbólica, pues el yo así estructurado, según Lacan

Es frustración en su esencia. Es frustración no de un deseo del sujeto, sino de un objeto donde su deseo está enajenado y que, cuanto más se elabora, tanto más se ahonda para el sujeto la enajenación de su gozo (1990, pp. 239-240).

El proceso de identificación cultural supone, entonces, que lo simbólico en el campo del tránsito vehículo-peatonal sustenta la estructuración de una precaria identidad como conductor, peatón o pasajero, a partir de la centralidad de la movilidad. Se trata, por lo tanto, de un “yo-

ocupante-automovilístico” o un “yo-peatón”, según sea el caso, marcado por las condiciones de producción de un entramado simbólico y unas prácticas instituidas en el campo del tránsito vehículo-peatonal que van desde la definición normativa de las leyes de tránsito, hasta las formas más comunes de interacción simbólica entre los usuarios de carreteras.

Por ejemplo, si consideramos un fenómeno como el de los pitazos, la forma y la ocasión como se dan, dicen más sobre el sujeto, que a través suyo enuncia su identificación en el lugar de la libre movilización, que sobre el conductor o peatón al que va dirigido. Si el pitazo iracundo se dirige a otro vehículo que demora al pasar por el semáforo, es porque “mi” libre movilización es impedida por ese demorado vehículo de enfrente.

El sujeto gozaría así la imposición de su ley por medio de los pitazos. También, la velocidad y las maniobras a ella asociadas (el falso adelantamiento o las competencias tipo “piques”) no solo hablan de un sujeto que ostenta las condiciones de su vehículo, implica además cierto goce en la recreación de una especie de ley propia: la “ley del más veloz” según la cual, quien más velocidad alcanza en carretera es más dueño de la libre movilización.

Esta elaboración, basada en la interpretación de algunas tesis lacanianas, especifica, en relación con la subjetividad, la masificación o la individuación identitaria del sujeto sugerida a partir de Horkheimer en, al menos, dos sentidos: (a) considerando la participación dentro del tránsito vehículo-peatonal como alienación en una estructura simbólica (legislación, normativas o acciones) que identifica a los usuarios desde un lugar en relación a la función fálica de la libertad de movilidad y (b) relacionando la función significante fálica con la libertad de movilidad en cuanto dominio particular del campo.

Conclusiones

La propuesta epistemológica y teórica bosquejada en este artículo pretende que la construcción del campo cultural del tránsito vehículo-peatonal, en tanto objeto de estudio psicocultural, tome como punto de partida las características estructurales que informan de aspectos tales como la ideología, las relaciones, los hábitos y las formas de identificación de los sujetos que participan en él. En ese sentido, las determinaciones percepto-conceptuales, de quienes participan en este campo, se entienden a partir de la estructura objetiva de relaciones entre los diferentes actores que lo componen y del *habitus* que conlleva las lógicas prácticas con que esos actores participan. Además, la doble categoría de individuación-masificación identitaria se especifica considerando la identificación simbólica que informa la estructuración del sujeto en el tránsito vehículo-peatonal.

Estos elementos epistemológicos y teóricos quizá doten a la Psicología de un marco apropiado para incursionar en el estudio del tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista cultural, más allá de los modelos teóricos y epistemológicos cuyo énfasis es de tipo cognitivo-conductual. Este punto de vista contribuiría en el estudio de la forma como las conductas y los procesos cognoscitivos de los usuarios de carreteras están afectados por las características particulares del campo cultural del tránsito vehículo-peatonal, en cuanto sistema estructurante de las relaciones y la subjetividad de quienes participan en él.

En ese sentido, los elementos epistemológicos y teóricos aquí ofrecidos, sin ser necesariamente los únicos, permiten la construcción de una psicología cultural del tránsito vehículo-peatonal basada en al menos tres ejes de análisis para futuras investigaciones sobre el tema:

1. Primero, la indagación sobre las repercusiones de la racionalidad y la ideología social imperante en los diferentes fenómenos asociados al tránsito vehículo-peatonal.
2. Segundo, la consideración de la estructura particular del campo y la consecuente formación de habituales en la participación de los sujetos dentro del campo.
3. Y, finalmente, la forma en que las marcas simbólicas de la estructura del campo ubican a los sujetos participantes del tránsito vehículo-peatonal.

Una aproximación como esta ofrece otra perspectiva desde la cual se analizan diferentes problemáticas asociadas al tránsito vehicular y peatonal en Costa Rica. Por ejemplo, para indagar cómo la conducción temeraria sería síntoma de una lógica estructural que en las carreteras costarricenses se sustenta en disposiciones lógicas, prácticas y formas de identificación en donde la imposición del más fuerte tiende a ser la norma (más fuerte por poseer un vehículo más grande y potente o simplemente más veloz) o, en otro caso, la indiferencia de los peatones respecto a reglas básicas (cruzar las calles en las zonas y puentes peatonales) como evidencia de los vacíos, culturalmente respaldados, que presenta la misma legislación nacional sobre tránsito peatonal, es decir, como silencio que en el orden de lo simbólico adquiere la significancia de cierta “inmortalidad” peatonal desde donde el sujeto-peatón se identifica.

Referencias

- Arias, H. y Navarro J. (2010). *Los cinco grandes rasgos de la personalidad y su relación con el manejo de la ira al volante en la predicción de la alta velocidad al conducir*. (Tesis de licenciatura, inédita). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Augé, M. (2006). *Los no lugares espacios del anonimato*. Barcelona, España: Gedisa.
- Ávila, C. (2010). *Alta velocidad al conducir: Caracterización psicosocial de un grupo de alto riesgo en Costa Rica*. (Tesis de licenciatura inédita). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama.
- Bourdieu, P. (2003). *Los usos sociales de la ciencia*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Burns, M. (1978). La Revolución Industrial. En R. M. Karpinsky de Murillo (Ed.), *Antología: comprender la historia* (pp. 79-86). San José, Costa Rica: EUNED.
- Cal, R. (1972). *Ingeniería de tránsito*. México, D. F: Representaciones y Servicios de Ingeniería.
- Efimov, A., Galkine, I. y Zoubok, L. (1964). *Historia moderna*. México: Grijalbo.
- Huynh, Q-N. (jul, 2011). *European Union Economic Report*. Bruselas: European Automobile Manufacturers' Association (ACEA).
- Hernández, A. (2003). *Hacia una nueva cultura de seguridad vial*. San José, Costa Rica: EUCR.
- Hoezen Polack, B. (mayo, 2002). Lacan y el Otro. *A Parte Rei* (21), 1-13. Recuperado de <http://serbal.pntic.mec.es/~cmunoz11/lacan.pdf>
- Horkheimer, M. (1973). *Crítica de la razón instrumental*. Buenos Aires: Sur.
- Horkheimer, M. (2000). *Teoría tradicional y teoría crítica*. Barcelona: Paidós.
- Horkheimer, M. (2003). *Teoría crítica*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Kuczynski, J. (1979). *Historia moderna I* (Tomo II). Ciudad de la Habana: Pueblo y Razón.
- Lacan, J. (1979). *Las formaciones del inconsciente*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Lacan, J. (1990). *Escritos I y II*. México: Siglo Veintiuno.

- Leandro, M. (s.f.). *Tres instrumentos para el estudio de la conducta de conducir*. Psychology/ Environmental PhD. Program, GSUC/CUNY, New York, NY. Recuperado de http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/spicologicos_fisiologicos_fp/Mauricio_Leandro02.pdf
- Moreno, M. y Monge, D. (2009). Intención de aumento de velocidad y evaluación del riesgo según contextos viales. *Revista de Ciencias Sociales*, 125(III), 127-139.
- Organización Panamericana de la Salud (2004). *La seguridad vial no es accidental. Día mundial de la salud*. Nueva York: Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud.
- Ortiz, M. (2007). *Manifestaciones de la violencia en el tránsito. Un análisis sobre percepciones y representaciones sociales realizado en el Área Metropolitana de San José*. (Tesis de Maestría, inédita). Universidad Estatal a Distancia, San José, Costa Rica.
- Pell, C. (1968). *Megalópolis desatada. La superciudad y el transporte del futuro*. México D. F.: Pax-México.
- Roca, R. (s. f.). *La historia del automóvil vista desde España: 1948*. Recuperado de <<http://individualcristian.wikispaces.com/file/view/2132.pdf>>.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: An International Review*, 46(3), 223-234.
- Sánchez, A. (septiembre, 2009). *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica*. Ponencia presentada en las V Jornadas de Psicología Social “Entre la incertidumbre y la esperanza: escenarios emergentes”, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Ulloa, G. (2007). *Identidad religiosa: perspectiva psicocultural*. Documento inédito.
- Umaña, D. (2010). *La vivencia de un accidente de tránsito en jóvenes costarricenses conductores de automóvil*. (Tesis de licenciatura inédita). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Veraza, J. (2008). *Subsunción real del consumo al capital*. México: Ítaca.
- Weinsenthal, D. (2012). *Taller sobre factores humanos implicados en la seguridad vial: agresividad, distractibilidad y estrés al volante*. 14 de mayo. San José: Colegio Profesional de Psicólogos de Costa Rica.

Recibido 14 de marzo de 2011
Revisión recibida 03 de abril de 2012
Aceptado 15 de junio de 2012

Reseña del autor

Gilbert Ulloa Brenes obtuvo su título Magister Litterarum en Estudios de Cultura Centroamericana. Está inscrito en el Colegio Profesional de Psicólogos de Costa Rica con el grado de Licenciado en Psicología y trabaja actualmente en el Programa de Producción de Material Didáctico Escrito en la Universidad Estatal a Distancia de Costa Rica.