



Aprendí



En la segunda ciudad del mundo
con más accidentes de tránsito,
en este infierno de un millón y
medio de autos por día, una
periodista de C decide aprender
a conducir(se) en las calles de
Buenos Aires.

a manejar



**POR JOSEFINA LICITRA
FOTOS PATRICIO PIDAL**

La primera vez que quise manejar fue en 2003, en una calle desierta donde había un auto estacionado. Choqué contra ese auto. Por algún motivo soy capaz de contar este bochorno en una nota, pero no puedo decírselo en la cara a Vilma Azcurra, la profesional que mañana —cinco años después y sin saber en qué se está metiendo— va a enseñarme finalmente a conducir un coche. Dentro de un tiempo, si todo sale bien, haré mi aporte al desastre vehicular que es Buenos Aires (un millón 400 mil unidades circulantes, según cifras oficiales). Cuando lo cuento, la mitad de la gente dice que estoy loca y entonces yo contesto que por eso voy con Vilma: instructora de manejo, pero también estudiante avanzada de Psicología.

Desde hace dos décadas Vilma se dedica a un alumnado en un 90 por ciento femenino; mujeres entre los 30 y los 40 años que se encuentran en lo que ella llama, con cierto optimismo, “la década de los logros”.

“Son mujeres que están en el punto máximo de la realización personal y el no saber manejar es vivido como una debilidad —dice por teléfono—. Algunas tienen el carné pero no se animan a ir a la calle, y yo soy como un acompañante terapéutico que les da coraje para salir. Otras no saben nada. Estas segundas mujeres no acuden porque sí, hay algo que gatilla ese aprendizaje: una muerte, un divorcio, un embarazo. Mi trabajo consiste en que destraben ese nudo”.

Mi “nudo” es que en Argentina hay unos siete millones de vehículos, y yo no sé manejar. La situación equivale a la de estar en Francia y no hablar francés, y así con todos los demás países de la tierra. Si no sé manejar, hay por lo menos un veinte por ciento del contenido de un diario que no entiendo cabalmente: las muertes por accidentes de tránsito (8.104 en el año 2007, a razón de 22 por día); los heridos en la calle (unos 400 diarios); el problema de los carriles exclusivos (una variante nueva de la eterna puja entre taxistas y colectiveros); los títulos de los programas de televisión (por ejemplo, *Quinta a fondo*) y los comentarios en la radio. Hace unos días, Sebastián Wainraich

comparaba la calentura sexual con el embrague: “Cuando estás besando a una chica es imposible que no quieras pasar a algo más. Es como cuando el auto te pide pasar a tercera”, dijo. No soporté no entender el chiste.

Así que acá estoy. Mañana empiezo a aprender. Se lo cuento a mi marido.

—Mañana empiezo a aprender —le digo.

—Qué bueno, vas a manejar como tu vieja —contesta—. Como el orto.

Día 1: “... y estos son los colectiveros”

Vilma Azcurra es el extracto de un gigante. Su estatura es baja pero tiene hombros anchos, dientes fuertes y ademanes rectos que parecen estar hechos para manejarlo todo. Sentada sobre su Fiat Uno, mueve la palanca como si pidiera guerra y me lleva hasta el lugar donde empezará la clase. Pienso, durante el viaje, en las pocas cosas que ya sé: conozco el lenguaje del semáforo; sé que el carril rápido es el izquierdo; puedo reconocer el signo de “no estacionar”; sé que dos rayas amarillas significan que no se puede pasar a ningún coche; sé que a los autos se los pasa por la izquierda; sé que un cartel con dos siluetas tomadas de la mano quiere decir “despacio, escuela”. Y no sé más nada.

Lo llamativo es que mi ignorancia no me pone en desventaja respecto de buena parte de los automovilistas. Según cifras de la Asociación Luchemos por la Vida, los conductores argentinos son un peligro móvil (ver recuadro), no sólo por la falta de respeto a las normas de tránsito sino, principalmente, por la irresponsabilidad con que asumen la propia impericia. El 67,5 por ciento de los porteños, por ejemplo, está convencido de que maneja mejor que el resto de sus pares. La contracara de esta vanidad es el desastre: según el Instituto de Seguridad y Educación Vial, el 85 por ciento de los accidentes ocurre por un error evitable.

Sentada al volante en mi primera clase, siento que entre manos tengo —perdón por el lugar común— un arma cargada. Lo bueno es que no hay a quién apuntarle. Estoy con la instructora en un recodo del playón de estacionamiento de Ciudad Universitaria, un paisaje sin coches y sin gente. Vilma me enseña los cambios, los pedales, los espejos, las luces, el tablero, y



luego me invita a dar una vuelta por este lugar desierto, que es igual que darle la papilla a un niño. En eso voy pensando —en que no hay riesgos— cuando giro en una esquina y veo las terminales de varias líneas de ómnibus. Eso significa que viene, de frente aunque por otro carril, un colectivo de la 42.

En un segundo el colectivo deja de ser un bondi para transformarse en Mazingher, en ola de tres metros, en fenomenal promesa del espanto. El conductor me pasa a treinta centímetros del auto.

— ... y estos son los colectiveros —dice Vilma, como si presentara el alma de una fiesta. Acabo de entender todas las metáforas que comparan el tránsito con una selva. Si el colectivo es el león, en esa escala los automovilistas son el fitoplancton. Y así y todo, es posible acostumbrarse y ser feliz. No choqué ni me chocaron: esa es la buena noticia. Después de un par de vueltas más, empiezo a entusiasmarme.

—El fin de semana le digo a mi marido que me lleve a practicar —le digo a Vilma hacia el final de la clase. Ella me mira con piedad.

—Todavía mejor no —dice—. No le des letra.

Día 2: "Esto no es Suecia"

Rumbo a la segunda clase en Ciudad Universitaria, miro por la ventanilla a los automovilistas: taxistas que resoplan y se sueñan los huesos, viejos con pañuelo al cuello pegados al volante, rubias fumando y mascando chicle, remiseros que hablan al retrovisor, camioneros de hombros morenos, bocinas, bocinazos, puteadas que se ahogan tras los vidrios cerrados.

—Esto no es Suecia, nena. Yo te voy a enseñar a moverte a la defensiva —dice Vilma mientras maneja, todo junto, en guerra y en paz. Por cada millón de vehículos, en Suecia mueren anualmente 123 personas. En Argentina, el número llega a 1.058. Esta cifra obligó a la presidenta Cristina Fernández a respaldar los proyectos de endurecimiento de la normativa vial existente. "Hemos analizado las causas de los siniestros y lo que ha estado fallando es la parte institucional y pública —declaró—. No basta con el esfuerzo o la inversión del sector público si no hay un compromiso de la sociedad".

El proyecto más resonante se llama "Porque la vida vale" y

fue impulsado por el Defensor del Pueblo de la Nación junto con algunas organizaciones civiles, entre ellas Madres del Dolor, y Familiares y Víctimas de Accidentes de Tránsito (Favat). La propuesta entra en la figura de la "iniciativa popular" y busca recolectar 400 mil firmas que habiliten el tratamiento parlamentario de un proyecto con alcances amplios: declarar la emergencia vial en todo el territorio nacional, establecer la educación vial como materia obligatoria en los colegios y poner en ejecución el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

En el área porteña hasta el momento hay un plan ya aprobado, y una propuesta. El plan, anunciado por el jefe de gobierno, Mauricio Macri, es polémico y puso al sindicato de taxistas en guerra todavía más explícita con los colectiveros. La propuesta busca extender los carriles exclusivos para colectivos y taxis ocupados —un sistema que ya funciona en tres avenidas de la ciudad— de modo tal que los taxis vacíos recojan pasajeros por la mano izquierda (un recurso que no impactaría directamente en los índices de mortalidad al volante, pero que descomprimiría los problemas de tránsito en la ciudad).

El segundo plan porteño consiste en armar un sistema de puntos para el otorgamiento de registros. Si este proyecto se transforma en ley implicará que a cada conductor se le otorguen 20 puntos, que se le irán descontando según las infracciones que cometa. El que se quede sin puntos deberá hacer un curso de seguridad vial. Si una misma persona agota sus puntajes dos veces, deberá entregar su registro y quedará inhabilitado para manejar durante seis meses. El método funciona desde hace años en Francia, Italia, Gran Bretaña y Alemania, donde se logró reducir significativamente el número de accidentes. Acá tiene detractores y sigue en debate. Mientras tanto, en lo que va del año ya murieron 4.000 personas, una cifra que nos coloca segundos —después de México— en el ranking mundial de muertes por accidentes de tránsito.

—No, claro, esto no es Suecia— le contesto a Vilma.

—De todas formas no te preocupes. De a poco vas a tener un estilo propio de defenderte. Por ahora tenés el "estilo Vilma".

—¿Cuál es tu estilo?

—Básicamente, yo te voy a transmitir mi odio a los tacheros.



Los tacheros son mis enemigos. Hay una minoría de tacheros profesionales que viven su trabajo como esas mucamas que están orgullosas de lo que hacen. Pero la mayoría es gente que llega a una etapa de su vida y se encuentra manejando un taxi, y ese resentimiento lo lleva a la calle.

Durante estos días, sin embargo, serán los taxistas quienes me den los mejores consejos para desenvolverme en el tránsito:

♦ “Usá todos los espejitos y el tablero, y jamás tomes mate. Hace unos meses se mató en la ruta Tamara Castro, una folclorista, porque se le cayó agua hirviendo en las piernas. Dio un salto y perdió el control”.

♦ “Si te insultan quedate piola y olvidate de caerle bien a todo el mundo: siempre te van a putear, aunque tengas cuarenta años de manejo”.

♦ “No es tan importante ser prudente y respetar las reglas como aprender a predecir las cagadas ajenas. Por ejemplo, cuando un taxista arranca después de dejar a un pasajero difícilmente esté mirando hacia adelante o hacia la izquierda. Los taxistas arrancamos mientras miramos cómo cierra la puerta el pasajero que se está bajando. Por eso, antes de pasar o adelantarte a un tipo, no sólo tenés que mirarlo: tenés que mirar si te está mirando, si está atento a tu jugada, si te vio, si está al



“Esto no es Suecia, nena. Te voy a enseñar a moverte a la defensiva”, promete Wilma Azcurra, instructora. “La gente aprende en un mundo perfecto, después sale a la calle y se quiere matar”, dice Diego Medina, de una escuela de manejo.

tanto de lo que vas a hacer y si lo comparte. No contemples que el otro va a hacer lo que debería hacer. Desconfiá de todos, siempre”.

♦ “No vayas por el carril de la derecha: es el infierno. Por ahí vamos los taxis y frenamos de golpe cuando hace señas un pasajero. Tampoco te metas en el carril que está inmediatamente a la izquierda del derecho: los colectivos hacen zigzag entre uno y otro, y estás condenada a frenar y arrancar cinco veces por cuadra. Si tenés en cuenta que el inconveniente más frecuente en un principio es arrancar sin que se le quede el auto, tus nervios van a quedar hechos puré”.

♦ “Es imposible no rayar el auto, del mismo modo que es imposible evitar que te apoyen voluntaria o involuntariamente en el transporte público” (eso no lo dijo un taxista, sino una amiga, pero da igual).

En esta segunda clase, Wilma me lleva a dar una vuelta más “comprometida” por Ciudad Universitaria. Debo circular por una calle en hora pico, y eso me enfrenta a cientos de alumnos que salen de sus clases conversando y mirando para cualquier lado, convencidos de que yo —pendiente de sobrevivir a mí misma— les cuidaré el pellejo. Un informe de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad advierte que el 48 por ciento de los muertos en accidentes viales son peatones (a nivel nacional, la cifra baja a 15 por ciento) y parece que la responsabilidad es concu-

Tránsito pesado

♦ Anualmente, 3500 personas son atropelladas en la ciudad de Buenos Aires.

♦ 2.203.200 automovilistas porteños pasan el semáforo en rojo cada día (eso significa que cada automóvil particular viola cuatro semáforos en rojo cada tres días).

♦ 883.920 conductores no respetan la prioridad del peatón en la ciudad de Buenos Aires.

♦ 1.052.800 porteños viajan sin cinturón de seguridad (esto es un 63 % del total).

♦ El 4,1% de los conductores particulares usa su celular mientras maneja, lo que significa que hay 57.400 personas violando el artículo 48 de la ley de tránsito.

♦ El 92 % sabe que “un par de vasos de vino u otra bebida alcohólica afecta los reflejos para conducir automóviles”, sin embargo el 83% reconoce “conducir después de haber ingerido alcohol”.

♦ El 76% admite que “conducir a mayor velocidad de la estipulada aumenta el riesgo de sufrir un accidente de tránsito”, pero el 45 % reconoce “circular a 130 km/h o más en ruta”.

♦ El 71% reconoce que “los niños pequeños no van seguros en los asientos delanteros yendo sueltos o aun sostenidos por un mayor”. Sin embargo, un 42% de los padres llevan a sus hijos en el asiento delantero del automóvil.

♦ Aunque es obligatorio hacerlo, sólo el 49% de los conductores bonaerenses lleva las luces bajas encendidas en rutas y autopistas.

♦ Sólo el 43 % pone las luces de giro para doblar, sólo el 6% para cambiar de carril y sólo el 30% pone luces intermitentes cuando piensa detenerse.

♦ Un estudio de la Chalmers University of Technology, de Suecia, revela que si el límite de velocidad es reducido de 60 a 50 km por hora, la cantidad de muertes por atropellos bajaría 25 %.

♦ En la ciudad, la velocidad permitida en avenidas es de 60 o 70 km por hora, aunque los expertos en seguridad vial indican que este límite generalmente es superado hasta un 40 %.

Fuente: Asociación Civil Luchemos por la Vida



rente (es decir, de ambas partes). Sin embargo, en términos jurídicos, la ley está del lado del peatón, porque es el eslabón más indefenso en un siniestro. Eso significa que si choco a cualquiera de estas criaturas que cruzan a ciegas, estoy en problemas mucho mayores que los oprobios de conciencia.

Le pido a Vilma que me saque de acá.

—No quiero ser sádica, pero esta salida es necesaria— contesta—. Hay academias que te sacan a conducir por la General Paz a la segunda clase. Yo no hago eso, pero es importante que vayas saliendo un poco.

En el mundo de las autoescuelas, hay dos grandes corrientes de aprendizaje. Una de ellas es el “estilo General Paz” (te sacan a pasear mientras estás aprendiendo, algo que sólo puede hacerse en provincia de Buenos Aires), y en el otro extremo está el “modelo A.C.A.” (Automóvil Club Argentino) que consiste en enseñar dentro de los límites de un circuito cerrado; un sistema que, si bien es más tranquilizador para los alumnos, carece del factor “calle”. Vilma, como algunos otros instructores, está en el medio.

La mayor crítica al “modelo A.C.A.” es que los aprendices sacan el carné sin problemas, pero cuando llegan a la vida real entran en shock. Daniel Varangot, director de la Escuela de Conducción Juan Manuel Fangio (es decir, de la escuela del A.C.A., a la que acuden entre 300 y 500 aspirantes por mes), defiende este modelo in vitro: “Los cursos que se dictan en ese

establecimiento son muy completos y apuestan a la formación de conductores respetuosos de su prójimo —advierte—. Es mucho más seguro transitar por todo el proceso de aprendizaje en un predio cerrado, con condiciones de señalización y obstáculos similares a los que se encontrarán en la vía pública. Una vez obtenida la licencia, el automovilista podrá, con respeto y prudencia, ejercitar su paulatina incorporación al sistema de tránsito”.

Para Darío Costa, director de Licencias de la ciudad de Buenos Aires, cada corriente de enseñanza es funcional al entorno donde se aplica. “Ambos modelos tienen sus defensores y detractores, pero no hay uno que prevalezca sobre el otro —aclara—. A la hora de tomar examen en la vía pública, la Ciudad de Buenos Aires, por sus características sumamente diferenciadas a la provincia, debe contemplar medidas de seguridad que garanticen el menor riesgo”.

Día 3: “¡Tu primera puteada!”

Vilma nunca dijo que, luego de un par de prácticas, me llevaría a manejar por la avenida Libertador (del lado de provincia). Fueron tres cuadras pero nunca viajé tan lejos. Durante ese lapso el mundo desapareció y mi planeta privado (que incluía sólo un auto y una calle) entró en un modo circular: podía ver mis manos manejando, los autos, los espejos, las esquinas, los pedales, el semáforo, los espejos, mis manos otra vez. Hasta que ese vals erizado y redondo se cortó en una esquina, cuando quise arrancar y se paró el motor. Tardé unos segundos más en retomar, pero un auto azul —lo vi por el retrovisor: era azul y ya es inolvidable— me tocó bocina.

Le contesté como pude:

—¡Me cago en vos!

Qué placer; el insulto fue mejor que un relajante muscular. Después no sé qué pasó, calculo que arranqué. Sí recuerdo que Vilma empezó a aplaudir.

—¡Bien, nena! ¡Tu primera puteada! Cuando empezás a hablar con los que están afuera, ya es señal de que estás perdiendo el miedo.

La puteada en el tránsito es tan elemental como el carné. Según mi instructora, eso se debe a que, en la calle, nos volvemos primitivos, energúmenos y propensos al pensamiento rectilíneo. Una encuesta de Luchemos por la Vida revela que el 53 por ciento de los consultados gesticula o insulta a un conductor que lo molesta con sus maniobras, y que un 42 por ciento devuelve las agresiones verbales y gestuales que recibe (por no hablar de un seis por ciento de personas que, directamente, se bajan del auto para cagarse a trompadas).

La irascibilidad no es, contra lo que pueda pensarse, exclusividad de los varones. Mi marido, por ejemplo, conduce por la calle con paciencia zen (“Ante un imprevisto, usá los milisegundos que invertís en el insulto para hacer alguna maniobra que te aleje de chocar”), pero no puedo decir lo mismo de mi madre. Viajar con ella —quien, más vale aclararlo, maneja muy bien— significa oír un abanico de palabras entre las que están —de menor a mayor grado de injuria— “infeliz”, “boludo”, “puto” y “putito”, por no hablar del tono con que dice ciertas frases supuestamente inocuas. Meses atrás iba con ella en el auto, por un cuello de botella en hora pico, cuando un taxista la encerró y clavó los frenos.

—Linnndo lugar para parar —dijo mi madre.

—¡Quequeré! —contestó el taxista— Tuve que parar por una



pasajera, pero qué tevíá explicar a vos, si sos mujer y la mujer es como el pescado: lo único que sirve es el cuerpo, ¡la cabeza hay que tirarla!

Las mujeres —el 14 por ciento de la población al volante— usan el cinturón de seguridad un 49 por ciento más y violan los semáforos un 52 por ciento menos que los varones. Sólo el siete por ciento de los accidentes graves es protagonizado por mujeres. El resto de las cifras están disponibles en la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca.

Día 4: “Pibe, yo te voy a enseñar”.

Mientras voy a mi cuarta clase, leo en el diario que el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) considera que los argentinos somos “analfabetos viales”. ¿Puede un analfabeto tener registro? Esta pregunta se la hicieron en el Gobierno de la Ciudad, y la respuesta se cargó a un funcionario. El ocho de junio pasado, Roberto Skiba, hasta hace un mes Director de Licencias de la Ciudad, fue el primer miembro de la gestión macrista en ser echado por sospechas de corrupción. ¿El motivo? Una auditoría detectó lo que ya era un clásico porteño: se estaban entregando registros de conductor a personas que no cumplían con los requisitos exigidos.

En lugar de Skiba quedó Darío Costa. Según cifras brindadas por el mismo Costa, en la ciudad de Buenos Aires se otorgan y renuevan 300 mil licencias por año. “El problema de los accidentes tiene más que ver con una cuestión cultural sobre el beneficio de respetar las normas, que sobre el conocimiento de las mismas —opina Costa—. Si bien es necesario seguir trabajando en mejorar la educación vial, se necesita producir un cambio cultural para que ese nivel de educación tenga un mayor nivel de impacto en las características del tránsito”.

Costa dice, de un modo más político, que el analfabeto vial es alguien que —a diferencia de un analfabeto común— sabe las normas pero se hace el gil. Sobre este tema hablamos, rumbo a mi cuarta clase, con Patricio Pidal: el fotógrafo a cargo de ilustrar esta nota. Patricio aprendió a manejar en 2004. Al principio, el encargado de enseñarle fue un conocido suyo.

—Pibe, yo te voy a enseñar a estacionar en la mano izquierda —le dijo el hombre.

—Pero... por la izquierda no se puede, jefe.



—¡Pero sí, pibe! Hace cuarenta años que manejo. Nunca usé cinturón de seguridad, nunca me maté y estaciono sobre la izquierda porque nunca hay gente. Vos mirame y anotá.

Y así fue como Patricio cambió de maestro. La academia a la que finalmente fue a aprender se llama School Cars y es uno de los tantos institutos que hay en Vicente López, el distrito donde se concentra la mayor cantidad de escuelas de tránsito de la provincia de Buenos Aires. A diferencia de las autoescuelas por teñas, las academias provinciales pueden —por un convenio





municipal— sacar a practicar a sus alumnos por las calles, siempre y cuando lo hagan en un vehículo de doble comando (un auto que cuenta con un espejo retrovisor, un pedal de embrague y otro de freno del lado del acompañante).

“El A.C.A. es Disneylandia: la gente aprende en un mundo perfecto, pero después salen a la calle y se quieren matar —argumenta Diego Medina, instructor de School Cars—. Mucha gente llega a nosotros con el carné en la mano. ‘Tengo el registro pero no sé manejar: enseñame’, dicen. No se animan

a salir a la calle”. Según Medina, el problema del tránsito porteño se debe a varios motivos: el parque automotor es escandaloso, no hay respeto por las normas de tránsito y llegan al país vehículos importados con una velocidad máxima demasiado alta. “Hay chicos de diecisiete años que vienen en noviembre a sacar el registro, porque a fin de año quieren irse a la costa —agrega—. En la casa ya tienen un auto preparado para salir a la ruta, ni siquiera los padres son concientes de que para eso hace falta experiencia”.

Días 5 y 6: “¿Y ahora qué?”

El circuito de manejo de la Dirección de Tránsito y Licencias está ubicado a metros del Autódromo Municipal Oscar Alfredo Gálvez. Al Autódromo han ido figuras como Juan Manuel Fangio y Carlos Reutemann. Al circuito van las academias porteñas para dar clase a sus alumnos, y concurren también los conductores “comunes” que quieren enseñarle a un familiar (y de paso ahorrarse el dinero de un curso de manejo, que está entre los 400 y los 700 pesos). Conocí esa pista junto a Vilma, en mi quinto día de aprendizaje. Y volví allí un fin de semana después con mi marido, Juan, el hombre al que le choqué el auto cinco años atrás.

Los domingos a la tarde, el ambiente de la Dirección de Tránsito es lo más parecido al “ser argentino” en acción. Hay novios enseñando a sus novias con paciencia infinita; hay maridos enseñando a sus mujeres al grito de: “¡Estela, no me rompás los huevos! ¡Te dije treinta veces que en provincia se estaciona igual que en Capital!”; hay padres que enseñan a sus hijos; hay hijos que lloran; hay mujeres que lloran (“pero Carlos, si vos me dijiste que le dé a la derecha”); hay bocinazos; hay violaciones sistemáticas a todas las normas de tránsito que existen dentro del circuito y hay —por sobre todas las cosas— una sobreabundancia de vocales: “¡Dobláa!” “¡Paráa!” “¡Arrancáa!” “¡Volanteáa!” “¡Qué tocáa!” De fondo, los motores del Autódromo suenan como una sierra eléctrica cortando un hueso y si se sube al primer piso de la Dirección de Tránsito (el edificio donde se tramitan las licencias) es posible verlo todo: detrás de una medianera está la pista de carreras y los autos tuneados, corriendo a 250 kilómetros por hora.

Allá estuvo Fangio y acá, bueno, acá estoy yo.

