

# La conversación, la cortesía y la guerra viajan en taxi

Por Carla del Cueto

Acerca de *El arte de viajar en taxi*.  
*Aguafuertes viajeras* (Buenos Aires,  
Colihue, 2009)

A lo largo de toda su obra, Horacio González pensó los grandes temas de la vida colectiva analizando las formas en que se despliegan —sostenidos sobre todo tipo de reglas, convenciones y sobreentendidos— los intercambios entre las personas en la sociedad. Pensó la sociedad *sub specie conversationis* y a la conversación como una materia oscura y densa, hecha de secretos y de astucias tanto como de un conjunto de cortesías y de ofrendas que —sabiéndolo siempre como lo sabemos todo: a medias— hacemos los hombres y las mujeres que vivimos juntos para sostener ese lazo que nos une. De todas esas conversaciones, las que tenemos en el interior de los taxis que tomamos para ir de un lado a otro de nuestras ciudades, de nuestra ciudad, tienen un valor particularmente precioso. González las consideró en *El arte de viajar en taxi*, pequeño y finísimo tratado —como muestra aquí Carla del Cueto— de sociología de la ciudad y de la cultura.

*Una conversación empieza  
con una mentira.*

ADRIENNE RICH,  
*Cartografías del silencio*

En *El arte de viajar en taxi*, Horacio González presenta una serie de crónicas sobre su experiencia como pasajero en los viajes desde su casa en el sur de la ciudad de Buenos Aires hasta la Biblioteca Nacional. En un tono coloquial, con mucho sentido del humor, ironía y una mirada muy aguda y delicada despliega en esas aguafuertes una serie de cuestiones centrales para pensar la ciudad, los viajes y el tránsito. Horacio González muestra refinadamente los diferentes aspectos que implican la interacción con los taxistas. Desde los códigos no escritos que reglan qué taxi tiene prioridad sobre el viaje, las radios que escuchan, las peleas por los pasajeros y el uso del GPS, hasta las adulteraciones del reloj que define cuánto se cobra por un determinado viaje.

Por lo general, las reflexiones sobre el modo de movernos en la ciudad están cargadas de juicios morales: que no cumplimos con las reglas de tránsito, que tenemos una predilección por la anomía y por estar fuera de la ley. En cada oportunidad en que se conversa sobre el tráfico rápidamente se conecta el modo de circular por calles y avenidas con una visión más general sobre nuestro “ser nacional”. Alguien que cruza un semáforo en rojo, un conductor que no respeta el derecho de paso, un peatón cruzando por la mitad de la cuadra, dan lugar a toda una serie de interpretaciones acerca de nuestro desapego a las reglas, de la falta de respeto hacia los demás y de la imprudencia. De este cóctel de visiones resulta una imagen de nuestras calles

como un espacio caótico y carente de normas, o bien, un lugar en el cual rige una suerte de “ley de la selva”. Un espacio en donde no hay lugar para la cooperación o la solidaridad, en el cual los lazos sociales que ligan a unos y otros están marcados por el conflicto. Afortunadamente están quienes se han permitido pensar la vida en la ciudad por fuera de la vara de la ley. Hay un aire de familia y guiños entre *El arte de viajar en taxi*, las *Aguafuertes porteñas* de Roberto Arlt y, sobre todo, *La cabeza de Goliath* de Ezequiel Martínez Estrada. Este último ofrece lectura con una doble condición. Por un lado, constituye una mirada aguda sobre las transformaciones en la ciudad desde una sensibilidad sociológica, y por otro, una crítica a la modernidad urbana teñida de cierta nostalgia que lo aleja de la descripción “objetiva” de la vida cotidiana. Son reflexiones que incluso permiten agudizar la mirada sobre transformaciones más recientes de la experiencia de la ciudad y del tránsito. *El arte de viajar en taxi* levanta ese guante porque es una suerte de actualización en ese mismo registro sobre qué pasaba en Buenos Aires en los primeros años del siglo XXI.

En el libro también hay ecos de grandes nombres de la sociología, como Georg Simmel, Norbert Elias o Erving Goffman, en esa descripción fina y atenta sobre códigos, conversaciones y reglas de cortesía y etiqueta. En la obra de Simmel es habitual encontrar que sus reflexiones sobre la modernidad refieren con frecuencia a la vida urbana como escenario privilegiado para ejemplificar gran parte de sus principales transformaciones. Para Simmel, la ciudad constituye el ámbito que ilustra más acabadamente

la desorganización, la alienación y el aislamiento mental. Pueden señalarse los cambios en las sensibilidades que impone la vida urbana a través de sus diversos estímulos. También algunos otros de sus efectos en la experiencia de los habitantes de la gran ciudad: el anonimato, la masificación y los intentos por mantener la individualidad. La tensión entre el anonimato y la identidad recorre todo el libro de Horacio González. Cuando decir que es profesor, cuando que es director de la Biblioteca Nacional, cuando no decir nada. De hecho, Simmel sostiene que la reserva es la actitud caracter

**Todo el libro puede leerse como una reflexión sobre la conversación. Cómo conducir una conversación y cómo conducirse en una conversación. Leer ahora estas reflexiones sobre *cancelar* o no un viaje por diferencias ideológicas con el conductor permite repensar todas las discusiones que se abren a propósito de lo que suele llamarse “cultura de la cancelación”.**

ística del metropolitano hacia los otros. Se acrecientan la formalidad y cierta indiferencia unida a una suerte de aversión hacia los demás. Así, la reserva garantiza la vida social en las grandes ciudades dado que permite mayor libertad para las relaciones sociales. Por su parte, Erving Goffman señala que el

tránsito se convierte en una fuente de material para el estudio de las relaciones sociales entre desconocidos. Los participantes deben confiar en otros. Y en ambos casos, se emplean prácticas ordenadas *informalmente* de dirección de tráfico muy parecidas. Destaco el término *informalmente* porque otro hilo que recorre las reflexiones viajeras de Horacio González es el énfasis en la descripción de reglas informales, dilemas que no pueden resolver las leyes escritas. El

dilema de las bocacalles, qué hacer ante una conversación que incomoda una vez en la cabina o cuando nos damos cuenta de que nos estafan con el precio del viaje o con el vuelto.

### **“Toda conversación es una larga espera”**

Todo el libro puede leerse como una reflexión sobre la conversación. Cómo conducir una conversación y cómo conducirse en una conversación. Leer ahora estas reflexiones sobre *cancelar* o no un viaje por diferencias ideológicas con el conductor permite repensar todas las discusiones que se abren a propósito de lo que suele llamarse “cultura de la cancelación”. Esto es, dejar de consumir la obra de un artista por cuestiones ideológicas o por actos moralmente reprochables. Horacio González se pregunta: “¿Qué hago, salto del coche, cancelo el viaje? [...] Abandonar el coche por indignación ideológica. No, no va” (p. 26). Descartada esa alternativa, quedan dos opciones. La primera, continuar el viaje con un silencio, incómodo y sugestivo. La segunda, más pícaro, consiste en intervenir el monólogo del taxista con frases convenientes que lo desarmen:

“¿Así que los mataría a todos? ¿Cómo? ¿Los atropella con el taxi, se baja con el palo de medir el calibrado de las gomas?”. La frase parece seguir la línea más pesada del razonamiento, pero tiene un crujido irónico. El tachero se sorprende vagamente. Quizás también diremos: “Mire, si a todos lo que salen a la calle a protestar hubiese que matarlos, el otro día vi una manifestación de taxistas protes-

tando por no sé qué cosa, seguro tenían razón... ¿los colectiveros, los camioneros tendría que matarlos a todos ellos?”. La frase es estúpida, pero la hemos dicho. En el taxi somos anónimos. No estamos dando clase ni hablando de temas graves, o que creemos graves (p. 26).

Otra alternativa que hace uso de la astucia en la conversación asumiendo un tono lacónico es introducir inflexiones como “¿Le parece?”, “¿Realmente?”, “Mmmm, no estoy tan seguro”, este tipo de intervenciones permiten sostener cualquier conversación sin estar comprometidos en ella. “Aconsejo que se pongan en práctica. ¿Qué se siente entonces? Un abrumador sentimiento de que no estamos en nuestro lugar. El desánimo de no haber sido como somos” (p. 39). Esa distancia, esa lejanía también puede ser una sensación de estar fingiendo ser personas que no somos.

En sus reflexiones, Simmel destacaba el sentido de la vista y lo vinculaba con los medios de transporte. Los ómnibus, tranvías y trenes (y los taxis) obligan a las personas a mantenerse en el mismo espacio mirándose mutuamente durante un tiempo variable, pero sin hablar. De este modo, las comunicaciones modernas hacen que la mayoría de las relaciones entabladas entre las personas queden relegadas exclusivamente al sentido de la vista. ¿Qué sucede con el sentido del oído dentro del taxi? En el taxi suena Radio 10 y genera incomodidad. Horacio González afirma que Radio 10 es “la radio de los tacheros”, y se pregunta: ¿habrá algunos que no la escuchen? Seguramente. Sin embargo, aunque no tiene estadísticas, sí tiene “un razonamiento estadístico que consiste en

pensar que nunca un fenómeno ocurre en su totalidad” (p. 23). Se puede caracterizar como una radio de derecha por los temas que trata: racismo, machismo, rechazo a los derechos humanos, mano dura. Sin embargo, lo que se subraya en el libro es algo más sutil: no se trata tanto de los temas como de los acentos, de los matices de voz, de las inflexiones, “del modo que trata su reflexión, su propia forma de emitirse, esto es, su propia jactancia como utopía imperiosa, alegre en su opresión” (p. 24).

Cuando quien maneja el taxi escucha Radio 10 y las encendidas editoriales de Baby Etchecopar es difícil afrontar conversaciones. Sin embargo, se nos sugiere descartar todo tipo de pedagogismo, ideología, arrebato moral o intento de demostrar que estamos “en otro lado”. Hay que evitar, una vez más, terminar la discusión poniendo fin al viaje por indignación moral. Horacio González nos pregunta si estamos dispuestos a bajar de un taxi un día de lluvia, sobre todo sin garantías de subir a un taxi con un chofer de ideas más afines a las nuestras.

En el libro se vuelve varias veces sobre la cuestión del anonimato como un refugio en la gran ciudad. La impunidad de no darse a conocer permite el juego de la ironía y de tensar la conversación cuando las diferencias ideológicas interfieren en la armonía del viaje. La reserva y el anonimato son característicos de la vida en la ciudad. Es el diagnóstico que muy tempranamente plantea Simmel. La distancia tiene efectos en las relaciones de reciprocidad. En la gran ciudad el individuo está acostumbrado a las abstracciones, a la indiferencia frente al más próximo y a una relación estrecha con aquel que está más lejos. Así,

la intelectualidad ofrece por una parte una base de mutua comprensión y, como contraparte, lleva a cierta distancia entre los hombres porque hace posible la aproximación con los más alejados, pero también una relación más fría y objetiva entre los más próximos. Por eso, en los viajes en taxi “muchas veces conversamos para no ser nosotros mismos. Es extraño asistir a nuestro *no yo* hablando como nosotros. Experiencia fundamental que un viaje en taxi puede proporcionarnos, entre la irresponsable

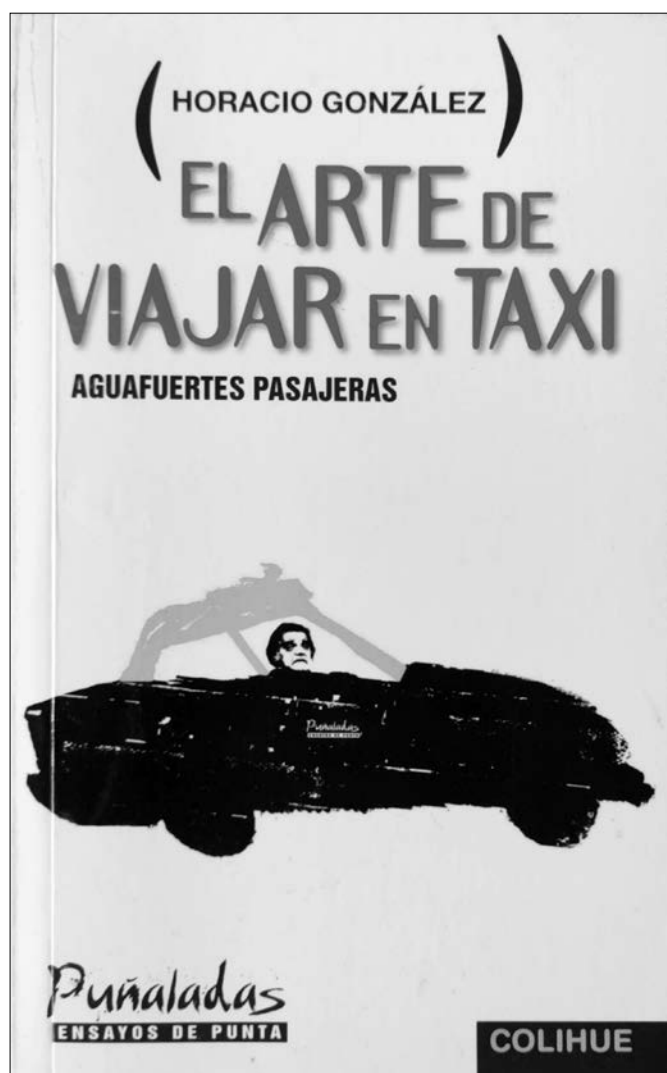
complacencia por un desdoblamiento y el odio por haberlo hecho” (p. 40). Ese juego de papeles, de jugar a ser otro, tan propio de las interacciones sociales tal como las entendía Erving Goffman, está muy presente también en estas bellas crónicas.

**“La cortesía nos rodea, nos alberga, nos solicita”**

Otro de los temas que está muy presente en *El arte de viajar en taxi* es la cortesía. La deferencia, el sentido del tacto y la cortesía son parte constitutiva de las interacciones y se pueden apreciar en encuentros casuales. “La cortesía es lo contrario de la ley de los códigos, pero ella tiene su código, frágil e invisible” (p. 19). Mientras que en las descripciones dominantes sobre el tráfico en Buenos Aires suele concentrarse en el caos y el desapego a la ley, esta atención sobre la cortesía debe subrayarse, entre otras cosas, porque hace justicia a la vida en esta ciudad.

Muchas veces he visto, en cambio, grandes escenas de cortesía, de fino privilegio y don de gentes, ese derecho no escrito de la caballerosidad casual. Un taxista le indica al pasajero que lo paró que un poco antes lo había parado otro, allí detrás, otro lo había visto antes. Un aspirante a pasajero que hizo un gesto exitoso de detener un coche de alquiler, cede su turno a otro pasajero o pasajera, mejor si embarazada, presuntamente más acuciado o más acuciada (p. 48).

La vida cotidiana está llena de esos pequeños gestos humanitarios, los “primero usted”, “faltaba más”,



que permiten “el funcionamiento de las soldaduras y disparidades del mundo” (p. 49).

Sin embargo, también están los “taxis de la cordialidad”. En los autos también se pone en juego la identidad. Por ejemplo, Martínez Estrada sostenía que el automóvil expresaba la posición social del dueño, incluso en una relación mucho más estrecha que la de la casa con su habitante. No hay que olvidar que en el análisis de Norbert Elias sobre la sociedad cortesana, la casa debía representar, sin ambigüedades, el estatus social de quien la habitaba. Algo similar o incluso exacerbado ocurre para Martínez Estrada entre el automóvil y su propietario. “El auto es, como el traje de etiqueta, algo que está en el protocolo y forma parte del ceremonial” (Martínez Estrada). Horacio González identifica en el mundo de los autos negros y amarillos la categoría de “taxis de la cordialidad” y al “tachero anfitrión”. Un gran malentendido, una gran incomodidad invade a quienes viajan en el asiento trasero. Porque los que pensaban que iba a ser un viaje en silencio o con intercambios monosilábicos, se tornaron “el eje de un experimento moral” (p. 28). El taxista ofrece caramelos, galletitas y cigarrillos y coloca al pasajero en una encrucijada de muy difícil resolución: aceptar o rechazar lo ofrecido. Si se acepta, la persona se convierte en un pasajero abusivo; rechazar la hospitalidad es caer en el desprecio.

Otra de las cuestiones que alteran los viajes en taxi son los cambios tecnológicos. La expansión del servicio del radiotaxi cambia el sonido en la cabina con operadores de radio anunciando viajes. En la calle genera confusión porque no queda claro si el

taxi está libre o no: tiene la bandera encendida pero no se detiene porque ya tiene destino. Los apoyaca-bezas también confunden y hacen creer falsamente que el taxi está ocupado. Los vidrios polarizados hacen lo suyo para aportar a la confusión. Todas estas interferencias refieren al sentido de la vista y recuerdan que, según Simmel, una de las consecuencias en la sensibilidad del urbanita es la experimentación de una sensación de confusión e intranquilidad por ser la vista el sentido más estimulado en la vida de la gran ciudad. De modo que para el pasajero de taxi la ciudad se convierte en “un lugar azaroso para las señales, sujeto a variadas interpretaciones y a las desgracias del gesto” (p. 9). Es interesante recuperar aquí la observación que realiza Pablo Wright, quien destaca que las señales de tránsito que funcionan como signos con un significado unívoco, en nuestras calles son transformadas en símbolos cuyo sentido es negociado de acuerdo a cada situación. Incluso se describe el hecho de dar prioridad de paso al peatón como una excepcionalidad cuando en realidad es la regla. Otra cuestión interesante de *El arte de viajar en taxi* es la de los engaños y las pequeñas estafas: el vuelto o el reloj alterado para acelerar su avance. “El tachero, personalización picaresca de las relaciones sociales que vinculan tiempo, viaje y dinero, es un operario del reloj incluso cuando lo libera” (p. 17). ¿Qué hacer en estas situaciones? “Es sabido que las estafas, sea cual sea su monto, casi siempre interesan menos al bolsillo que al honor” (p. 14). A veces es mejor “dejarte estafar por razones de honor” (p. 16). Nuevamente la indignación y el escándalo no son caminos aconsejables.

### “Soy un mero botín de guerra”

En *La cabeza de Goliat*, Ezequiel Martínez Estrada sostiene que el ritmo febril de la ciudad no solo se expresa en la velocidad del tránsito, en la aceleración en la circulación de automóviles, ómnibus y peatones. El ritmo veloz irradia a diferentes ámbitos de la

***El arte de viajar en taxi resulta fascinante porque describe un juego de impostores, de seres que juegan al anonimato y la actuación. Habla de las armas de la conversación y la ventaja.***

vida cotidiana, se convierte en una forma de modulación inquieta de las conductas, “arrebato cinético”. Este estado anímico altera el carácter y produce irritación. En parte por esto se suele afirmar

que en la ciudad rige la ley de la selva. Que su ordenamiento está basado en la jerarquía que se impone por la fuerza. Pero también hay códigos paralelos y reglas no escritas que están muy presentes en *El arte de viajar en taxi*.

La carencia esencial de ley se revela justamente en el lugar que parece ser el más reglamentado del mundo. Mejor dicho: abundan los reglamentos de tránsito, tienen más espesura que los reglamentos del fútbol o del hockey sobre césped. Pero justo ahí lo único que se ve es un sentimiento amorfo, pletórico de luchas incesantes, de inminencia bélicas (p. 47).

Ya señalé algunas confusiones que ocurren para distinguir el taxi libre del ocupado con sus señales algo confusas. Sin embargo, una de las situaciones que genera mayor conflicto es la disputa por los pasajeros en la cual alguien

sube a un taxi desconociendo los códigos del gremio. La escena es conocida. El taxi vacío se cruza y empieza la batalla. “Es la pelea por nosotros, por nuestro cuerpo, por nuestro trasero sentado ahí, en el asiento posterior, pasivos, escuchando la pelea” (p. 45). Esa disputa que deja a quien viaja en el lugar de mero espectador.

Para Goffman (1979), en las encrucijadas se ordena el entrecruzamiento de pilotos que no se conocen entre sí. La calle se convierte en un ámbito privilegiado de estudio de las relaciones sociales entre desconocidos. Tanto en la circulación peatonal como en la vehicular se emplean prácticas ordenadas informalmente de ordenamiento de tráfico muy parecidas (Goffman, 1979, p. 27). En *El arte de viajar en taxi* se caracteriza el dilema de las bocacalles, que es otro escenario de conflicto y es también un problema ético irresoluble: cuando se hace señas a un taxi efectivamente desocupado, pero lo detiene el semáforo y se tiene más a mano otro, también libre, que viene por la calle transversal.

Si estamos apurados, podemos optar por el que el semáforo ha liberado, a pesar de que habíamos parado al que ahora quedó preso a la intermitencia tiránica de la luz roja. ¿Pero nos ha hecho el guiño con sus faros? El guiño hace más compleja la situación. Si el taxista lo hizo, entabló con nosotros un principio de acuerdo, un contrato social indefinible, meramente gestual, que ni es fácil desatar ni sería difícil romper (p. 11).

En el libro este dilema aparece espedido desde la voz del taxista. Se pregunta: “¿no hay respeto por un trato? Me había parado a mí. Pero son muy

frágiles esos convenios. ¿Qué obligación tenía? Ninguna” (p. 58). Sobre este punto volvemos a Goffman, quien sostiene además que tanto en la circulación peatonal como en la del automóvil la confianza que rige es problemática entre otros motivos porque la coordinación no depende de la conversación ni de la comunicación tácita. El pacto con el taxista es resultado de esa negociación gestual de pocos segundos.

\* \* \*

*El arte de viajar en taxi* resulta fascinante porque describe un juego de impostores, de seres que juegan al anonimato y la actuación. Habla de las armas de la conversación y la ventaja. Me interesa detenerme, finalmente, en la ilustración de tapa. Este libro es

parte de la colección Puñaladas de la editorial Colihue. La ilustración muestra un taxi dibujado a mano. En la puerta delantera, en el lugar de identificación del vehículo, figura el logo de la colección. Dentro del auto, en el lugar del conductor, se ve la cara de Horacio González. La imagen es entrañable, pero parece no estar en sintonía con lo que transmite el libro cuando lo empezamos a leer. Ocurre que el narrador, que durante gran parte del libro es un pasajero, pasa al lugar del volante. El libro pasa de crónica a relato ficcional y sobre el final establece un juego de intercambio de manuscritos y de voces diferentes que cambian de asiento. Creo que es por esto que la Asociación Taxistas de Capital recordaron este año a Horacio González así: “Usted seguirá viajando a nuestro lado. Hasta siempre maestro”.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Elias, N., *La sociedad cortesana*, México, FCE, 1996.  
Goffman, E., *Relaciones en público*, Madrid, Alianza, 1979.  
Martínez Estrada, E., *La cabeza de Goliath*, Barcelona, Losada, 2001.  
Simmel, G., “Las grandes urbes y la vida del espíritu” y “El individuo y la libertad”, *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, Barcelona, Península, 1998.  
Wright, P., Moreira, M. y Soich, D., “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el ‘juego de la calle’ de conductores y peatones en Buenos Aires”, Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, UNSAM, 2007.