

JORNADA ACADÉMICA DE **SEGURIDAD VIAL**

Red Académica de Seguridad Vial

Secretaría de
Políticas Universitarias

Ministerio
de Educación

Ministerio
de Transporte



Presidencia
de la Nación

Panel 1| Experiencias territoriales de trabajo conjunto universidad-municipio en Seguridad Vial

El GIECOV y el Observatorio de Accidentología en la Municipalidad de Bahía Blanca

Dr. Pedro Silberman • Lic. Ramiro Frappicini

09

Seguridad Vial, una mirada integradora

Ing. Adriana Garrido

21

Panel 2| La investigación en Seguridad Vial

Ciudadanía Vial como espacio de intersección social

Dr. Martín Böhmer • Dr. José Nesis

29

Investigación en psicología aplicada al tránsito, la experiencia de un equipo argentino

Dr. Fernando Poó

41

Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina

Dr. Pablo Wright • Dr. Alejandro Otamendi

49



Lic. Verónica Heler

Directora Nacional de Observatorio Vial

Hace quince meses nos planteamos en la Agencia Nacional de Seguridad Vial una serie de estrategias y desafíos, entendiendo que la seguridad vial no es solo una cuestión técnica y de política pública sino una responsabilidad en la que estamos comprometidos como funcionarios y como personas.

La mayor parte de los siniestros viales que ocurren en Argentina son evitables y para lograr cambios es necesario trabajar integrando acciones en un plan articulado y transversal.

Estamos aquí hoy porque creemos que las universidades tienen un rol central y pueden tener un rol aún

mayor en esta tarea. La educación es una de las herramientas centrales de la seguridad vial para trabajar en pos de un cambio cultural y salvar vidas.

Esta es entonces una invitación a las universidades para que se sumen a esta tarea. Sabemos que ustedes, desde su saber y su formación, desde su conocimiento teórico y del territorio, son un actor central para desarrollar un trabajo conjunto, profesional y multidisciplinario. Les damos la bienvenida, les agradecemos por estar acá y esperamos que sea una fructífera jornada en la que podamos intercambiar muchas ideas.

Introducción

El 15 de marzo de 2017 en el Palacio Pizzurno desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en conjunto con el Ministerio de Educación y Deportes de la Nación se realizó la presentación de la Red Académica de Seguridad Vial. Este programa constituye un nuevo ámbito de inserción, inclusión, intercambio y diálogo, dentro de la comunidad académica. Esto servirá a un mayor y más profundo conocimiento de la problemática de la seguridad vial en nuestro país, con el convencimiento de que el aporte de las investigaciones en la materia, desde todas las disciplinas con injerencia en ella, son insoslayables en la búsqueda de soluciones a la primera causa de muerte no natural entre los argentinos.

En la misma se presentaron dos paneles con investigadores de larga trayectoria y destacable desempeño en materia de seguridad vial. El primer panel presentó experiencias relacionando la gestión de la seguridad vial y las instituciones académicas, ilustrando la sinergia

que potencia ambos ámbitos entre sí en pos de una mejora en la situación de la seguridad vial local de su jurisdicción. El segundo presentó distintos enfoques de investigación de seguridad vial no tradicional, cuya novedad ilustró lo amplio de la materia junto con lo beneficioso del aporte, llevando a su vez al diálogo conjunto entre estas perspectivas novedosas, tendiendo a la aproximación holística del fenómeno.

El presente documento consiste en los extractos más relevantes de dichas disertaciones a fin de difundir el valor inherente del saber brindado por estas exposiciones a la comunidad toda ■



El GIECOV y el Observatorio de Accidentología en la Municipalidad de Bahía Blanca

Dr. Pedro Silberman

Director del Departamento de Ciencias de la Salud, Universidad Nacional del Sur (UNS)

Buenas tardes a todos. Para mí es un gran honor poder estar acá y fundamentalmente una gran satisfacción porque para los que venimos trabajando en esta temática desde hace algunos años -casi nueve años nosotros- nunca se ha dado esta posibilidad que creemos fundamental, que el Estado convoque, articule y reúna a todas las personas, organizaciones e instituciones que están trabajando sobre la misma problemática para poder construir un objeto común de estudio, de trabajo, de intervención; poder posteriormente evaluarlo y poder modificarlo. Así que en principio, agradecer y felicitar la iniciativa de la Agencia, me parece que es importante y no es común y no es frecuente, entonces, resaltarlo no es menor.

Comenzamos el camino del trabajo sobre esta problemática allá por los años 2008, 2009, en virtud de un aumento desproporcionado de la cantidad de accidentes de víctimas fatales en la ciudad de Bahía Blanca.

Yo soy médico y trabajo en salud pública. Comienzan a surgir como problema de salud, en la salud pública, cuestiones que tienen que ver con la siniestralidad vial que exceden las temáticas frecuentes que uno desarrolla en las carreras de Medicina. Pero si uno se pone a analizar el costo que tiene la siniestralidad vial en términos de años de vida perdidos, potencialmente productivos, y años de vida productivos que se pierden por discapacidad ocasionados sobre todo en una población joven de 15 a 34 años, como decían inicialmente hoy, dicho costo económico es enorme. Tan grande que resulta invisibilizado. No hay una discusión sobre cuánto realmente se está gastando a nivel municipal, sin ir a niveles más grandes, en términos de salud o de enfermedad puntualmente, y de discapacidad en función de esta

problemática. Así que cualquier número de recursos que uno pueda disponer para trabajar en la prevención y en la promoción, o en la evitación, la mitigación de esta problemática siempre va a ser costo-efectivo.

Otra cuestión que me parece importante plantear es que cuando comenzamos a trabajar en la Universidad con otras disciplinas, con Ingeniería, Geografía, Enfermería, con otros docentes cambio nuestra óptica del problema. Es muy común y muy fácil hablar de la interdisciplina, de la multidisciplina, pero cuando uno la ve en acto, cuando uno comienza a darse cuenta que no es que el ingeniero sabe de ingeniería, si no es que además piensa distinto a lo que piensa un médico y lo que piensa un enfermero y cómo lo piensa el geógrafo. Tiene una riqueza en la productividad y en el trabajo conjunto que además de productivo es muy motivador. Entonces me parece que esta problemática que tiene diferentes dimensiones y múltiples complejidades, el hecho de poder abordarla desde la interdisciplina pasa a ser algo más que una buena frase, si no que evidentemente puede dar muy buenos resultados.

En primer año, de la carrera de medicina, yo tenía una clase de salud, entonces planteaba cuáles eran las problemáticas de salud pública que los estudiantes de primer año de Medicina veían. Un pequeño grupo hizo con un papel, un croquis, una detección de los accidentes como habían sucedido en Bahía Blanca ese fin de semana, porque lo habían leído en el periódico y comenzamos a trabajar sobre esa temática. Ésa fue la semilla que dio lugar después a todo un proceso de desarrollo de un observatorio en la ciudad de Bahía Blanca que termina en una publicación el año pasado que da cuenta de todo el desarrollo, los datos, las investigaciones y las producciones que hemos tenido como grupo. Los proyectos comienzan a veces por los lugares más inesperados o menos planificados en función de que den esos resultados, pero aparecen. Y ahí empezamos a conectarnos con otros grupos que estaban trabajando en la universidad, desde Geografía con el tema de la georreferenciación o de Ingeniería, que estaban trabajando también sobre la estructura vial y los accidentes. Ahí resalto lo interesante que es poder juntarse y dialogar e intercambiar ideas con otros grupos que están trabajando en otros lugares con otras realidades y en otras condiciones.

Este observatorio tiene algunas características en las que quiero

detenerme, fundamentalmente porque también así como había planteado inicialmente lo de trabajo en equipo que a veces es una polisemia, otras es un buen eslogan, pero que después en la realidad no se plasma, no se ven las utilidades. El observatorio tiene algunas cuestiones que es bueno plantearlas en un inicio: ¿para qué un observatorio? Porque nosotros en la universidad tenemos una enorme tendencia a la endogamia, a la producción de datos, a la elaboración de sistemas cerrados. Y un observatorio para estas cuestiones es necesariamente un sistema abierto y complejo donde está permeado y debe estar permeable para múltiples atravesamientos, intereses, necesidades, objetivos. Entonces, si vamos a hacer un observatorio en el cual va a haber una sola persona que lo maneja, que tiene la disposición de los datos, que esos datos están recolectados en función del interés del grupo de investigación, entonces es probable que ese observatorio sea interesante para elaborar papers, pero probablemente en un futuro no muy cercano, no muy lejano se pierda en sí mismo.

El observatorio como elemento en sí mismo, como fin último, no sirve para los problemas que nosotros estamos planteando. Creo que el observatorio tiene que estar abierto a ser permeado fundamentalmente por las instituciones de gestión. No hay observatorio si no hay un ida y vuelta con la política y la gestión; es la realidad y la gestión política las que tienen que marcar la necesidad de información. Y los observatorios deben ser eso, una herramienta, no un fin en sí mismo. Esto lo estoy planteando desde una perspectiva individual, pero fundamentalmente o históricamente los observatorios que son sistemas de información estaban limitados al dato y a la información, o sea al dato y al procesamiento de esos datos; no había una producción de conocimientos, una comunicación de ese conocimiento y una acción, todo en una lógica procesual. Esto no es una lógica lineal, si no que la acción empieza a condicionar al dato, la información, el conocimiento.

El observatorio tiene que desarrollarse necesariamente en las cinco áreas (dato-información-conocimiento-comunicación-acción) porque, como dije inicialmente, si el observatorio es un objeto de culto para un grupo de investigadores y es cerrado, terminan siendo datos múltiples, miles, millones (hoy en la era de la informática y de la intangibilidad electrónica uno puede tener datos de todo, infinitamente) que no cambian la realidad del problema. Si esos datos no están generados a partir de una

necesidad política y de gestión pierden su valor, no terminan siendo información de nada, no producen conocimientos. Ese proceso hermenéutico no se produce si no hay ningún problema; obviamente no se comunica porque no le importa a nadie y por ende no hay acción en función de eso, o esa acción es poco observable o poco medible. Entonces al pensar en términos de un observatorio, yo lo planteo como un sistema de información complejo, abierto, permeable que necesariamente tiene que articular con la gestión política local, regional o nacional.

No voy a ahondar demasiado en los datos porque todos ustedes los tienen. Pero hay algunos que sí son importantes, por ejemplo, el 30% de los lesionados graves en accidentes de tránsito integra el segmento creciente de personas discapacitadas; del 7% en el censo de personas discapacitadas 2001-2003 (porque fue en el 2003 el censo de discapacidad) subió al doble en el censo del 2010, entonces la carga de discapacidad que generan los accidentes de tránsito son importantes, con todo lo que eso implica en términos de costos directos e indirectos.

Inicialmente, en el año 2009 nos reunimos y empezamos a trabajar en la necesidad de conseguir los datos. Datos para construir este observatorio, que sean válidos, confiables, accesibles, viables, adecuados a nuestra realidad, para eso el primer paso fue el análisis y la búsqueda y la investigación de la ruta del dato. Nosotros sabíamos que los datos son muy heterogéneos, que la forma de carga también lo es, que es múltiple, que se superponen, que se registran en distintos lugares. Trabajar sobre la base de datos en Bahía Blanca, una ciudad de 310.000 habitantes aproximadamente nos llevó prácticamente un año y medio. Cada grupo, parte de ellos, tenía que ir a entrenar al que cargaba los datos en el 911 que era el número de teléfono de Emergencias, trabajar con Defensa Civil, trabajar con la Policía Científica, trabajar con el hospital, con las ambulancias. Eran múltiples actores que funcionaban dentro del sistema que cuando se producía un accidente de tránsito, una colisión vial, tenían algún dato del siniestro que para nosotros era importante y que había que organizar y sistematizar. Nos encontramos, por ejemplo, que con la Policía Científica cargaba los datos en un cuaderno porque no tenía una computadora o que la gente de Defensa Civil que iba al lugar del hecho, iban a tres o cuatro hechos y al llegar a la base, a última hora, llenaba, también, un libro en forma de relato de lo que había sucedido.

Todo eso había que ponerlo de alguna manera para que tengamos datos viables, confiables, válidos y accesibles. Entonces se fue elaborando, una ruta de cómo iba el dato, cómo se producía la información y cómo se iba desplazando. Para Defensa Civil, nosotros utilizamos una planilla que ya se había utilizado para el programa Vigía (porque esto de querer, en cada paso, inventar cosas cuando ya están inventadas, es una pérdida de tiempo). En su momento el Proyecto Vigía había trabajado sobre unidades centinelas en tema de accidentes de tránsito. Nosotros hicimos esta planilla para la gente de Defensa Civil, que después fue Guardia Urbana y fue cambiando, pero siempre con la misma planilla y ahora estamos en proceso de hacer una aplicación en el celular para que la persona que vaya al lugar del hecho directamente tilde en los campos que nosotros creemos que son importantes y así tenemos una información mayor, pormenorizada, bien discriminada de cada uno de los hechos, de cada uno de los accidentes, cargadas online. Esto es lo que aparece en la página online de la Municipalidad; hoy cualquiera puede ingresar y va a ver todos los accidentes que hay, que han ocurrido desde hoy a esta hora hasta el 2012.

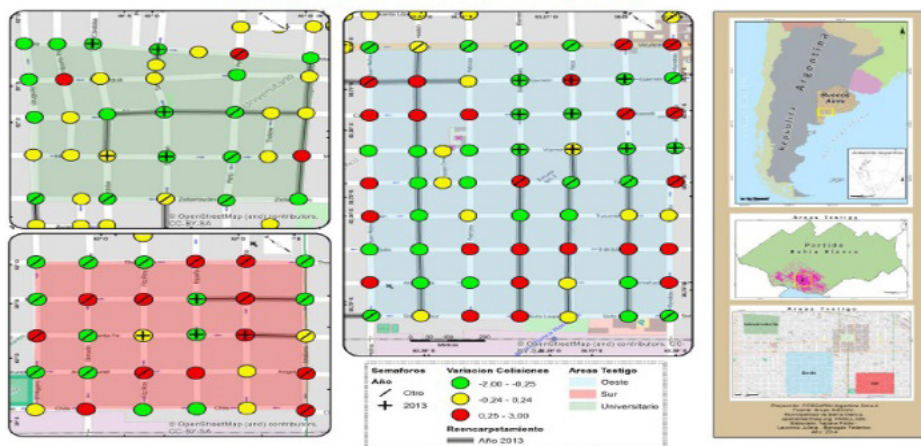
Con solamente colocar las fechas; en cada uno de los campos tenemos si fue la Guardia Urbana o Defensa Civil o no, si fue la ambulancia o no, si fue la ambulancia éstos son los datos que nosotros podemos recoger, que llena la ambulancia; entonces nosotros tenemos la cantidad de víctimas, las características de cada una de las víctimas y en el Hospital Municipal de Bahía Blanca hay un nomenclador que se va actualizando, obviamente, cada dos años, en términos de costos así que se puede sacar automáticamente el costo que tiene por día esa persona.

Yo voy a mostrar algunas acá, pueden, después, retirar el libro que está condensado y está organizado para que pueda tenerse alguna dimensión de cada una de las variables que nosotros medimos, de la cantidad de accidentes. Cómo fue variando año a año la hospitalización, la cantidad de víctimas fatales,(las víctimas fatales pudimos conseguir del 2006 en adelante). Cómo están distribuidas las personas que se han internado en la ciudad, de qué lugar son.

También trabajamos sobre nuevos indicadores, trabajamos sobre un índice que es de patentamientos o un índice de motorización para saber el parque automotor de la ciudad cómo fue incrementándose a lo largo de los años y como se correlaciono

con el número de colisiones; cómo está la red semafórica y el tema de los accidentes, (nosotros insistimos siempre que los semáforos están diseñados para fluidificar el tránsito, para moverlo de un lado al otro, pero no para evitar accidentes); muchas de las veces es peor el semáforo para el accidente que el que no esté. Este gráfico muestra, en los puntos son la cantidad de accidentes, de los semáforos, la red de semáforos, y la mayor concentración en el color implica la mayor cantidad de accidentes; entonces nosotros podamos ver qué semáforos están rodeados de una densidad mayor, o sea una cantidad mayor de accidentes porque justamente éstos son los aislados y en zonas donde las personas no prestan atención o evitan ser detenidas por el semáforo.

Figura 10. Promedio de colisiones en esquinas con mejoras en infraestructura durante el año 2013



Fuente: Elaboración propia con base en fuentes consultadas, Vazano, Barragán y Laucirica

También trabajamos en el índice de motorización, o sea la cantidad de vehículos que se incrementaron en los últimos años y cómo fue la cantidad de accidentes y vimos que no hay una asociación lineal entre mayor cantidad de autos y mayor cantidad de accidentes. Vimos que, justamente, en aquellas esquinas donde se pedían semáforos y después se colocaban semáforos, en algunas mejoró la siniestralidad, pero en otras no, empeoró; pudimos demostrarlo en un trabajo ex post, comparando la cantidad, cómo fue el ascenso de la motorización en diferentes ciudades del país.

Trabajamos paralelamente a los informes que semestralmente le damos a la Municipalidad y que semanalmente nos piden en función de necesidades que tiene la Municipalidad. “En aquella esquina los vecinos quieren unos semáforos, ¿pueden decirnos la cantidad de accidentes en los últimos tres años, dos años?”. Nosotros le vamos enviando los datos para que puedan tener argumentos para decirle: “bueno, mire, no es para tanto” o “no tiene”. De muchos programas que han intervenido en el municipio, nosotros pudimos con estos datos evaluar el antes y el después. Cuando nosotros planteamos que al microcentro deben ir la menor cantidad de vehículos y utilizar el transporte público, cuando se prohibió el estacionamiento en las vías más congestionadas -se prohibió el estacionamiento que fue bastante discutido por el tema de los comerciantes-, se demostró el descenso de la siniestralidad en un 20%, al mes de la implementación ya se empezaba a notar el descenso porque lo que tiene la accidentología o la siniestralidad vial es que al ser sistémica, cualquier modificación aunque sea menor enseguida repercute y se pueden ver datos inmediatamente. Después hay que sostenerlo en el tiempo, pero pudimos medirlo, pudimos presentarlo y, decir: “mire, durante tal año, durante tal iniciativa o durante tal programa, hubo un descenso equis de la siniestralidad”. Es una de las variables, tal vez, cuando uno es gestor son varias las variables que hay que tener en cuenta, obviamente, pero por lo menos tiene un número, un dato, una espalda para poder tomar decisiones y después evaluarlas.

Otras de las cuestiones que nosotros siempre planteamos, es que es muy difícil hacer modelos de funcionamiento; probablemente nosotros pensemos que determinada modificación va a ser muy buena, pero después en la lógica de la diaria, nadie lo había pensado, pero empeoró la situación en otro lado producto de que la gente evitaba un lugar y iba sobre otro. En términos de modificaciones de tránsito, nosotros lo que decimos es que es mucho de probar durante un tiempo y después poder volver para atrás porque la dinámica de las ciudades tienen que ver no solamente con la lógica que uno tiene, si no que muchas veces por una cuestión cultural o por una cuestión de hábito en la ciudad se maneja diferente. Entonces decir: “bueno, ésta en vez de ser doble mano, la hacemos de una simple mano” y resulta que se congestionó muchísimo una arteria que no habíamos pensado que se iba a congestionar. Entonces, los cambios en términos de la sistematicidad que tiene el tránsito tienen que permitir un volver para atrás.

Otra de las problemáticas que nosotros veíamos y que se habían planteado desde el municipio era el tema de las cadeterías, no había un desarrollo muy grande del sistema de cadetería. Nosotros vimos que los años con mayor crisis aumenta la cantidad de motos, por ejemplo, o nosotros tuvimos una crisis muy importante en Bahía Blanca del transporte público, entonces aumentó enormemente la cantidad de motos, pero que además el sistema de cadetería como trabajo no solamente para cualquier ciudadano, si no para estudiantes o aquellas personas que trabajan a medio tiempo era una salida rápida y las problemáticas se veía que iban incrementandose. Entonces, analizamos, encuestamos casi 160 motociclistas que trabajan de cadetería; pudimos establecer categorías para eso y empezamos a ver los problemas que tienen: promedio de 100km por día, a mayor velocidad mayor rédito, o sea que iban haciendo las actividades o los trabajos más rápido, utilizan celular mientras manejan, muchos admiten haber bebido bebidas alcohólicas u otras drogas. Era un problemática que nosotros investigamos, se publicaron en revistas y creo que era un insumo muy importante también para todo lo que es salud pública. Se hicieron cuatro publicaciones, pero hay dos en prensa y una en evaluación sobre las problemáticas que iban surgiendo habitualmente, la cantidad de semáforos, la cantidad de accidentes en determinada región, las características de las personas que fallecen o que se internan; una serie de situaciones para la academia, a nosotros nos sirve para todo lo que es nuestro desarrollo académico y para el municipio le sirve para tomar medidas en función de la problemática.

Creemos que la asociación con el municipio es insustituible, indelegable y no tendría sentido trabajar si no fuese en esa relación, esa mancomunidad de las organizaciones para que nosotros podamos proveerle material, ellos puedan tomar decisiones y luego evaluar el impacto y rediseñar. Gracias ■



El GIECOV y el Observatorio de Accidentología en la Municipalidad de Bahía Blanca

Lic. Ramiro Frappichini

Director General de Tránsito y Transporte, Municipalidad de Bahía Blanca.

Buenas tardes. Mi nombre es Ramiro Frapiccini; soy actualmente Director de Tránsito y Transporte del municipio de Bahía Blanca y trabajamos en interrelación con el Dr. Pedro Silberman y su equipo del Observatorio Vial.

Soy Licenciado en Economía de la Universidad Nacional del Sur y empecé a trabajar en la municipalidad en el área de estadísticas. Un día nos propusieron hacer un estudio de costos para transporte público y entonces empecé a internalizarme en la materia de lo que es el transporte, la movilidad, siempre desde el punto de vista económico. En el 2008 el que era Director de Tránsito en ese momento me llevó directamente a trabajar a la Dirección de Tránsito y en ese entonces se estaban empezando hablar estos temas de la seguridad vial. Y fue con aquel Director de Tránsito, Maximiliano Celendano, que el Dr. Silberman empezó a trabajar con su equipo y a ver cómo ellos podían conseguir la información que tenía el municipio y ahí es como que de a poco estos temas a hacernos ver que todo lo que nosotros hacíamos en materia de tránsito, en materia de transporte urbano, de movilidad, de infraestructura, de alguna forma estaba afectando a la problemática de la seguridad vial y de los accidentes que la llamábamos, en ese momento, “la problemática de las colisiones viales”.

El municipio intenta trabajar en estos tres ejes: la infraestructura vial, el control y la sanción en la vía pública de las normas de tránsito y la formación y educación vial.

Y entonces, también desde la gestión pública uno se va dando cuenta que lo que hace por ejemplo la Dirección de Tránsito,

como el control de tránsito, depende de la Secretaría de Gobierno, depende directamente del intendente. Pero hay otro montón de áreas que indiscutiblemente afectan lo que pasa en materia de seguridad vial; obviamente la infraestructura vial que o mayormente está definida por la Secretaría de Infraestructura o la Secretaría de Obras. Entonces, la Secretaría de Infraestructura o Planeamiento Urbano definían por su lado mientras que Secretaría de Gobierno trataba de articular con la gente del Observatorio Vial qué hacer en materia de seguridad vial y ponían un semáforo en un lugar donde a nosotros nos parecía que no había que poner. Esa problemática tiene que ver con que la materia de la seguridad vial atraviesa a todas las áreas de estudio y también atraviesa a todas las áreas de gestión de en este caso, el municipio, pero en cualquier nivel de gestión de gobierno pasa lo mismo.

Entonces, en el 2012, 2013 se conformó una mesa de trabajo integrada por, justamente, todas aquellas oficinas que de alguna manera podían afectar el tema de seguridad vial. En esa mesa participa el Observatorio Vial y, de alguna manera, la intención de esa mesa de trabajo es que en toda decisión gubernamental que de alguna manera va a afectar el tránsito y va a afectar la seguridad vial tenga alguna opinión del equipo de trabajo. El decreto de conformación habla de que debe ser tomada en cuenta la opinión del equipo de trabajo, de que debe ser consultada por todas las intervenciones que se van a hacer que afecten a la seguridad vial.

En la práctica sabemos que a veces nos enteramos igualmente tarde de algunas cosas que ya están decididas o muchas veces que por una decisión que tiene más que ver con un tiempo político. En mis comienzos hice algo de investigación académica y uno veía que lo que uno podía estar investigando en la universidad estaba muy alejado. Yo hacía en paralelo las dos cosas, estaba muy alejado de las posibilidades económicas, de gestión y políticas que tenía el municipio. Entonces, a veces la gestión va a otra velocidad diferente al trabajo académico de investigación que pueden hacer ellos y eso es lo genera cierto cortocircuito y, si bien todos los que estamos en el equipo de trabajo de esa mesa de planificación de políticas públicas, conocemos la problemática y opinamos en función de todos los lineamientos de la política de seguridad vial y muchas veces cuesta un poco con el resto del ejecutivo hacer entender estas cuestiones.

El trabajo con el equipo del Dr. Silberman empezó en el año 2009. Del 2009 a la fecha pasamos, y van a pasar otros cuantos más, varios directores de tránsito, pasaron varios secretarios de gobierno, tres intendentes y sin embargo la relación se mantiene, el trabajo que ellos hacen se sigue escuchando y gracias al proceso de comunicación que contaba el doctor, también es escuchado por los medios periodísticos y por todos los sectores políticos. O sea, cuando el GIECOV anuncia algo, se ve con otros ojos; ya no es una gestión del municipio en particular que lo dice si no que es la Universidad o es el Observatorio...

En simultáneo se gestó el Observatorio Vial desde el municipio y se armó, en base a un estudio que había hecho el ISEV desde 2008 hasta 2010, un programa de seguridad vial que se llamaba “Bahía conduce”. Fue un programa integral que derivó finalmente en la “Ordenanza de Movilidad Sustentable”, que se empezó a planificar en el 2008, estuvo durante un año en el Concejo Deliberante y derivó en el 2012 en esa ordenanza con la idea de ordenar el tránsito en el micro-macro centro, destinando distintas vías para distintos usos, ordenar el sistema de cargas, ordenar el estacionamiento y ordenar el tránsito en el ingreso y egreso de las escuelas. Esta ordenanza fue modificada muchísimas veces y criticada en muchos aspectos porque no se terminó de entender cuál era el fin buscado.

Al día de hoy se logró durante los dos primeros años de implementación bajar un 20% la cantidad de coaliciones visibles y se ha sostenido en el tiempo esa baja. Estamos buscando nuevas medidas para volver a generar otra baja

Se creó un cuerpo único de inspectores que después se llamó Guardia Urbana, ahora se vuelve a llamar Control de Tránsito, pero lo importante de esto es que se vio el control no sólo ya como una medida recaudatoria, si no como una de las patas de la seguridad vial para permitir mejorar los índices.

Se creó una Agencia de Seguridad Vial que se dedica a la educación e información y se hicieron distintas intervenciones en infraestructura. Los datos que releva el Observatorio Vial, se publican en la web municipal online, para cualquiera que los quiera ver. Semestralmente presentan un informe muy completo y a nosotros nos sirve un poco para analizar no solamente la evolución de los siniestros, si no para evaluar las medidas que aplicamos en ese tiempo qué impacto tuvieron sobre los

accidentes y nos sirven para buscar soluciones en los puntos donde se desarrolla mayor cantidad de accidentología.

Los trabajos de investigación puntuales que el Observatorio ha ido desarrollando en primera medida nos han servido para demostrar o derribar, con un sustento científico distintos preconceptos que se dan habitualmente en la práctica de gobierno.

Muchas gracias ■



Seguridad Vial, una mirada integradora

Ing. Adriana Garrido

Jefa de División, Proyectos e Ingeniería Vial del Distrito 18 Chaco, Dirección Nacional de Vialidad.

Buenas tardes. Muchas gracias a los organizadores por la invitación, por permitirme compartir mi experiencia con este auditorio de tanto prestigio. Tengo que decir que yo no soy investigadora; simplemente tengo la suerte y el privilegio de trabajar en Vialidad Nacional y a partir de esa posición como ingeniera civil que trabaja en el área vial, he visualizado una gran cantidad de conflictos, y mi interés en estudiar estos conflictos siempre estuvo asociado a la posibilidad de resolverlos.

Lo que hemos visto a lo largo de toda esta jornada, y lo vemos todos los que trabajamos en seguridad vial es la cantidad de gente que trabaja con un interés genuino y con muchísima capacidad en el tema de la seguridad vial. Tenemos que concentrarnos en ver qué es lo que está pasando, que hay tanto esfuerzo y trabajo y no llega a verse en una mejora para la comunidad en la que vivimos. Nosotros como funcionarios, como docentes universitarios o como responsables de las instituciones académicas, tenemos una doble responsabilidad en materia del servicio que prestamos a la comunidad.

Mi idea es que cometemos, tal vez, dos errores que son los que más visualizo y que todos los disertantes han mencionado. Uno es que los investigadores, que llegan a conclusiones muy importantes y hacen trabajos de mucho detalle y muy minuciosos, muchas veces están apartados de las instituciones operativas que pueden llevar a la práctica esas conclusiones que se obtienen en el ámbito académico. Y eso es un desperdicio sin recupero posible, porque todos esos documentos, muchas veces, después de dos o de tres años de su publicación, ya perdieron vigencia y son estudios que hay que volver a hacer. Y por otro

lado, la contrapartida, es que tenemos muchas instituciones, inclusive ONGs, que desde la más sana intención, muchas veces desde la pasión, trabajan intuitivamente, en lo que les parece que es necesario. Pero ese trabajo no tiene el sustento de la teoría y estas instituciones tampoco tienen en sus manos las herramientas para evaluar si la tarea realizada era la más conveniente para esa situación de conflicto que habían evidenciado. Entonces, uno de los problemas es teoría sin práctica y el otro es práctica sin el sustento de la teoría.

Eso por un lado; por otro lado el problema de trabajar en equipos que no son multidisciplinarios. Si nosotros encaramos un programa de trabajo para mejorar la seguridad vial de los caminos, pero no visualizamos que el problema no es solamente de la infraestructura, que la infraestructura es un elemento muy importante pero que no es el único, que no solamente modificando cuestiones de la infraestructura vamos a lograr el resultado de disminuir el número de muertos o el número de lesionados en accidentes de tránsito, entonces vamos mal. Y muchas veces desde nuestras instituciones, y estoy hablando de instituciones de gran prestigio, cometemos ese error de limitarnos a lo que conocemos, porque yo no me voy a meter a trabajar en control, en sanción, en educación, o en ningún otra cosa porque yo trabajo en Vialidad y lo que yo conozco es la parte de infraestructura. Pero sí tengo que tener la apertura para decir, bueno, esto hay que hacerlo a partir de equipos interdisciplinarios porque si no el resultado va a ser siempre el mismo.

Yo me apoyo en esta frase de Paulo Freire, el famoso educador, porque realmente tenemos que tener muy en cuenta esto: “la teoría sin la experiencia es vacía, pero la experiencia sin teoría es ciega”, o sea se mueve por intuición.

Voy a tratar de tratar de graficar estos dos aspectos a partir de mis experiencias. Yo trabajo en Vialidad Nacional y la responsabilidad de Vialidad Nacional en materia de seguridad vial es proyectar, ejecutar y mantener caminos para mejorar las condiciones de seguridad vial de las rutas.

El primer paso para eso es tener una estadística de accidentes; yo lo voy a llamar “accidentes” solamente porque la base de datos de Vialidad se sigue llamando “Sistema de Información de Accidentes de Tránsito”. Ese nombre no ha sido cambiado por

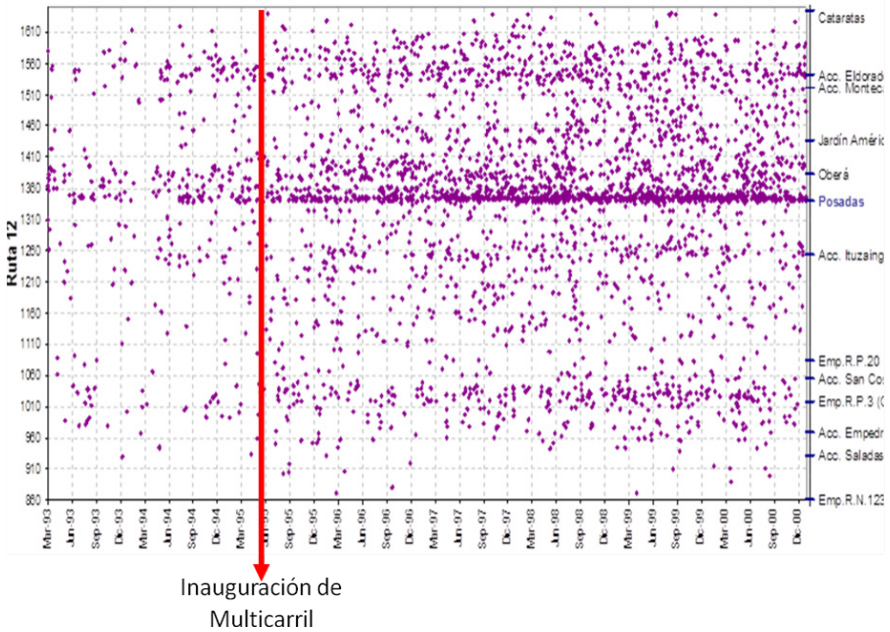
“siniestro”, pero también voy a usar las otras palabras para decir lo mismo.

Bien, a través de esa base de datos que es el SIAT, que se confecciona a través del trabajo de las Policías de las provincias, Vialidad tiene una base de datos que es bastante completa. En el año 2001, decidí analizar la estadística de esos datos en el Corredor Concesionado de la Ruta 12, el corredor número 6, en toda su extensión y ubicando ocho años de accidentes de tránsito. Visualizo este gráfico de puntos, en el eje horizontal ustedes ven el lugar donde ocurrió ese accidente o ese siniestro, y en el eje vertical la fecha en la que ocurrió y ahí se ve claramente que hay sectores de concentración de puntos que coinciden, justamente, con las zonas urbanas. Las zonas donde las rutas nacionales atraviesan zonas urbanas. Es lógico, pero además uno ve un sector que es llamativamente concentrado de accidentes y es justamente el paso de la ruta 12 por la ciudad de Posadas.

Pero además a partir de esta fecha se incrementa el número de accidentes. ¿Qué pasó en esa fecha? Se inaugura una obra que fue muy renombrada y que justamente era para mejorar las condiciones de seguridad en la ruta, el multicarril de la ciudad de Posadas. Y a partir de entonces los accidentes aumentan en vez de bajar, a pesar de que era una obra deseada para la seguridad vial. Pero ¿qué características tenía esta obra? En una calzada convencional lo que se hizo fue ensancharla: ahora tengo dos carriles de cada lado, tengo muchas mayores velocidades y los pobres peatones tienen que hacer una maratón si quieren cruzar de un lado a otro. Además no hay control de accesos; está lleno de accesos a la ruta, sin ningún tipo de colectora ni de restricción y no hay segregación de tránsito vulnerable en la ruta. En otro sector del mismo tramo lo que se hizo fue una banquina pavimentada, pero se usaba de carril porque al haber problemas de congestión, en lugar de usarlo de banquina, se usaba de carril, o sea que, en realidad, tampoco habíamos resuelto el problema. O esta situación que no se trabajó en la educación, en la concientización, en la conciencia de riesgo, y también algunos errores vinculados a la ingeniería.

A partir de estas detecciones y de muchos otros trabajos que hicieron muchos ingenieros en Vialidad a partir de la evidencia de que las travesías urbanas son los sectores de mayor riesgo

ACCIDENTES 1993 - 2000



Placa N°6, presentación “Seguridad Vial: Una mirada integradora”

y que éste es un problema que no se resuelve solamente con obras de infraestructura, en el año 2002 Vialidad encaró un programa de obras menores con un objetivo muy acotado y limitado, pero muy concreto, y uno tiene que aprender a no subestimar los objetivos acotados. En este caso, el objetivo era la disminución de la velocidad de los vehículos que atravesaban las zonas urbanas. Entonces se trabajó junto con las comunidades. Primero en reuniones con la comunidad, se los escuchó, a ver qué era lo que decían, lo que querían, cuál era el problema que tenían, y a partir de ahí se hicieron censos en los accesos más importantes de la localidad. Se hicieron censos de velocidad que son una herramienta muy importante porque nos evidencian si efectivamente el problema es la velocidad; en seis puntos de la travesía, dos dentro de la travesía, en los dos extremos y en las aproximaciones de la travesía. Y a partir de ahí se mostraron estos resultados a la gente de la comunidad y se consensuó la obra que se podía hacer, porque no había muchos recursos para esto, pero siempre teniendo en cuenta el objetivo que era la

disminución de la velocidad de los vehículos que atravesaban la zona urbana.

¿Cómo se logra esto? Se logra con elementos que se colocan en el medio de la calzada, mucha señalización vertical, señalización horizontal, semáforos precaucionales, líneas de cruce en los lugares más convenientes, bandas óptico-sonoras; todo esto consensuado con la Municipalidad. Se hicieron unas 10 o 12 travesías urbanas en todo el país, y mientras se iba haciendo la obra, entendiendo que la obra en sí no iba a bajar la siniestralidad, si no que tenía que ver con el consenso y con la aceptación del municipio, se hicieron talleres de trabajo con los docentes, con los frentistas, con el Concejo Municipal, con los funcionarios municipales para explicar cuál era la finalidad de la obra y ayudar a que la gente la acepte y de esa manera sirva, porque si no de todas formas no iba a servir.

Dos obras se hicieron en el Chaco que es la provincia que yo vivo, una en Neuquén, La Pampa, Misiones, Chubut, Jujuy y Salta. Y posteriormente lo que se hizo fue medir las velocidades en los mismos puntos donde habíamos medido antes, a ver si se había logrado el resultado, aparte de que se hayan bajado los accidentes, porque en realidad no teníamos tantos accidentes, teníamos riesgo de accidentes. Y efectivamente, el censo hecho en los mismos lugares nos arrojó una disminución entre un 3 y un 27% de la velocidad de los vehículos que atravesaban la zona urbana lo cual es mucho y sobre todo teniendo en cuenta lo que enuncia el Consejo de Seguridad del Transporte Europeo que dice que con una disminución del promedio de velocidad de 1km/hora, disminuimos en un 3% la probabilidad de accidentes, así que, desde ese punto de vista, podemos decir que fue una muy buena medida. Y pudimos evaluarla con un sistema, una metodología de evaluación.

Ahora voy a hablar de otro trabajo, el estudio de accidentes en el año 2009. Lo que hicimos fue tomar todos los accidentes en rutas nacionales en la provincia del Chaco porque queríamos evaluar la consistencia de las rutas. Los ingenieros viales conocen el término y si no, les comento que se entiende por CONSISTENCIA del diseño la condición bajo la cual la geometría de una vía se encuentra en armonía con las expectativas de los conductores y con sus aptitudes para guiar y controlar un vehículo, de tal manera que un diseño INCONSISTENTE me produce los riesgos de accidentes más habituales. En este trabajo se utilizó una

gran base de datos en donde estaba toda la geometría de la red nacional de la provincia, todos los accesos, los empalmes, las curvas, si eran a la derecha o eran a la izquierda, etc. Se cargaron y ubicaron todos los accidentes (2.783 accidentes de 9 años, de los cuales, 1.618 eran con víctimas), y los datos de velocidades que también teníamos con los censos que hace Vialidad Nacional. Estos datos están publicados en la página de Vialidad. Quiero comentarles que las rutas del Chaco no tienen curvas verticales y la mayoría de las curvas horizontales son de radios muy generosos; sin embargo, lo que se pudo evidenciar es que el índice de peligrosidad en curvas es más del doble que el índice de peligrosidad en rectas, es decir, que sí debe haber algún problema de diseño. Y el índice de peligrosidad en zonas urbanas casi cuadruplica el índice de peligrosidad en zonas rurales. Además de esto, lo que se vio es que las velocidades de operación de los vehículos superan siempre las velocidades de diseño y las velocidades máximas permitidas. Cuando hablo de velocidad de operación, hablamos del percentil 85 (no es que todos los vehículos la superan, si no que siempre se considera ese dato como el dato de la velocidad de operación). Éste es un problema que tampoco se puede resolver solamente con obras de infraestructura y sin embargo hay muchas conclusiones que tienen que ver con la infraestructura, pero otras tienen que ver con la legislación, con trabajar más en educación y en conciencia de riesgo, mejorar los sistemas de control que son sumamente ineficientes o ineficaces en todo el país, mejorar el diseño de las rutas, lo que es la zona despejada, el diseño de las curvas, los peraltes, los radios y sobretodo, definir un plan nacional de transporte que considere a todos los medios de transporte en forma complementaria y no basarnos solamente en el transporte vial.

En el año 2011 se hicieron unas Jornadas de Educación de Vialidad Nacional en el Chaco, junto con Vialidad Provincial y el gobierno de la provincia. Participaron muchas instituciones y a partir del trabajo con docentes y alumnos se llegó a la conclusión de que el problema no son los chicos, el problema son los padres. Entonces dijimos, vayamos a los padres. ¿Y dónde están los padres? Están trabajando; muchos en distintas instituciones de la administración pública, inclusive en Vialidad. Y ahí es donde nos dijimos, ¿y en Vialidad qué pasa?

A partir de ahí hicimos un taller de reflexión con Judith Melamud,

acá presente, Licenciada en Economía y Psicóloga Social. Justamente apuntó a ser un taller de reflexión participativa que rompa con los modelos habituales de docencia, donde acá está el que sabe y allá el que necesita aprender, y además se fomentó mucho la participación. El disparador era justamente una exposición técnica donde nos enfocábamos en el carácter social del tránsito, pero nos basábamos en todos los elementos de la cotidianidad. Estuvo dirigido a todo el personal porque apuntábamos justamente a la necesidad de entender este carácter social del tránsito y en la necesidad de entender nuestro protagonismo como empleados de Vialidad en esta construcción. Si el empleado de Vialidad no es capaz de respetar una señal de tránsito, ¿qué le podemos pedir al resto de los ciudadanos?

Después de esto, teníamos el espacio de debate para empezar a revisar nuestra propia conducta como individuos y también como institución. Fue un trabajo muy interesante con el que hemos podido ir a todo el país.

Por otro lado, a partir de algunas de estas experiencias me invitaron a participar de la Comisión de Seguridad Vial de la Asociación Argentina de Carreteras y desde ese lugar, se están haciendo muchos trabajos técnicos y también trabajos de capacitación. Y ya hace más de dos años que Carreteras está tomando la posta en difundir Visión Cero que es la estrategia utilizada en Suecia que les ha permitido bajar sensiblemente los muertos y los heridos graves en siniestros de tránsito.

Visión Cero se basa en un principio ético que sostiene que es inaceptable el hecho de que el tránsito y el transporte se cobren vidas humanas. Todo ciudadano debería poder desplazarse y moverse sin estar en riesgo su vida o su integridad en todo lugar y en todo momento. Y esto es muy importante entenderlo porque el Ministro Dietrich ha lanzado en junio del 2016 el Plan de Movilidad Segura que en definitiva se apoya en este mismo concepto y que se enuncia con una frase muy sencilla, pero con un profundo sentido ético que es, justamente, que “el único número aceptable de muertos o heridos graves en las carreteras es cero”. Esto, por supuesto, para que no sea simplemente un enunciado ingenuo que queda como una expresión de deseo, tiene que venir apoyado en una enorme estrategia de cambio de todas las instituciones vinculadas a la seguridad vial, pero para empezar a entenderlo por lo menos nos tenemos que preguntar

nosotros, ¿cuál es nuestro número aceptable de muertos o heridos graves en las carreteras? Esto es lo que tenemos que preguntarnos. Los 7.000 que tenemos hoy?, y que no sabemos en realidad ni siquiera exactamente cuántos tenemos... ¿Ese es nuestro número aceptable? ¿Eso es mucho? ¿Cuánto es mucho? ¿Cuánto es poco? ¿6.000, 5.000, 4.000 es poco? 500 es poco, pero si nuestro hijo está en esos 500 o nuestro ser querido está en esos 50 o en esos 10 o en esos 5, es infinito. Entonces por eso es un lanzamiento que tiene que ver con el sentido ético y por eso el único número aceptable para nosotros tiene que ser cero. ■

Ciudadanía Vial como espacio de intersección social



Dr. José Nesis

Dirección Nacional de Relaciones con la Comunidad Académica y la Sociedad Civil.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.



Dr. Martín Böhmer

Dirección Nacional de Relaciones con la Comunidad Académica y la Sociedad Civil.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.

Antes que nada muchísimas gracias a la Agencia, al Observatorio. Doblemente satisfactorio, por un lado realmente muy agradecido y por otro lado muy contento porque es para celebrar la convocatoria de la gestión, desde diversas áreas gubernamentales, al sector que denominamos en términos generales como la Academia. Si bien como saben y como se ha visto hay experiencias parciales sobre esto, me impresiona que el Ministerio de Transporte tenga, a través de la Agencia y el Observatorio, un plan más sistemático y más concreto para que el Estado se beneficie de la producción universitaria así como también las universidades puedan contribuir a desarrollar mejores políticas públicas. Es poder romper con una disociación histórica.

Perdonen un segundito (saca un cigarrillo). Ni vi cenicero en ningún lugar de la mesa. ¿Alguien tiene un cenicero? ¿Fuego? ¿Nadie tiene fuego? (varias personas en el público se estremecen, algunos hacen un gesto de “no se puede fumar”). Bueno. La verdad, no fumo realmente. Esto tiene que ver con lo siguiente: si yo hubiera hecho este comentario hace quince años, menos

en realidad, pero vamos a exagerarlo, quince o veinte años atrás, probablemente nadie se hubiera horrorizado. Alguno se hubiera sentido un poco molesto, quizás. Pero nadie se hubiera horrorizado. Yo sueño con el día en que nos horroricemos como ustedes ahora, que se quedaron perplejos - ésa es quizás la palabra -, cuando alguien que está manejando un auto hable por el celular o mande mensajes de texto. O cuando los chicos o los adultos que van en el asiento de atrás de un auto no se pongan el cinturón de seguridad. Yo confío en que ese día llegue, en que va a ocurrir un momento en el que vamos a estar sorprendidos acerca de ¿cómo hacíamos para vivir antes con esto? Ustedes se acuerdan viajar a la costa en un micro de cinco horas por la ruta 2, y ¿la mitad de la gente fumando? En los aviones, en los bares. ¿Se acuerdan de eso? La mayoría de los que está acá lo vivió. Y no es que a nadie le molestara, pero le molestaba “distinto”. Inclusive esa molestia era vivida como un problema personal de quien se sentía afectado y no como un problema social.

Uno o dos comentarios más sobre la experiencia exitosa, altamente exitosa, por lo menos en la ciudad de Buenos Aires y en algunos otros lugares más, del final definitivo de la costumbre de fumar en lugares cerrados de acceso público. Hace un año hicimos en la Feria del Libro con el Ministerio de Justicia una jornada con distintos expositores, entre los que estaban el editor Alejandro Katz, Alejandro Rozitchner, Paula Bertol (coautora de la legislación) y Martín Böhmer, que intentaron dar una explicación acerca de los verdaderos motivos por los cuales esto funcionó. La realidad es que no sabemos bien qué pasó. Pero hay algunas cosas que sí sabemos. La primera es que los argentinos somos capaces de lograr cambios muy exitosos como este, que conlleva un impacto sanitario extraordinario. En algunas comunidades se habla de entre el 40 y 50% de disminución de los infartos, para que se den una idea y no entrar en más detalles. De nuevo, ¿qué fue lo que ocurrió? Por favor levanten la mano aquellos que hayan recibido alguna sanción prevista en la ley antitabaco, o alguien que conozca un solo caso de alguna persona que haya recibido alguna sanción por haber fumado en un espacio cerrado público (nadie levanta la mano). Nadie en este auditorio. Desde la es una muestra pequeña, y ha habido sanciones, muy pocas. Justamente quería remarcar esta experiencia de “no castigo legal”. Seguramente antes de que se promulgara esta ley, se pusiera en práctica y se reglamentara, la mayor parte de los que estamos acá, me incluyo por supuesto, hubiéramos dicho:

“¿Sabés cuándo se va a terminar esto? Cuando metan preso al primero no sé cuánto tiempo, le cobren no sé cuánta plata y les puedo asegurar que se terminó todo”. La realidad es que eso no ocurrió. Todos sabemos que la problemática del consumo de cigarrillo no tiene nada que ver en un montón de aspectos con la problemática de la seguridad vial y la morbimortalidad por seguridad vial que es un problema tremendamente grave como ya han explicitado varios de los expositores. De todas maneras, compartían la gravedad en el impacto sanitario. Si bien no son problemas idénticos tienen como denominador común que parecían insolucionables. Y uno de ellos se solucionó en gran medida. Lo peor de todo es que no sabemos bien por qué. Pues si supiéramos bien por qué, bueno, trataríamos de usar esos mismos recursos para otro tipo de problemas.

Muy brevemente comento lo de la prohibición porque eso justifica mi presencia acá desde el Ministerio de Justicia. El Ministerio de Justicia es un ministerio del Poder Ejecutivo. No tiene que ver con los jueces, fiscales, etcétera en forma directa. Eso se llama Poder Judicial y Ministerio Público. Pero del Ministerio de Justicia se espera algún modo de administración de justicia que no sea la del Poder Judicial o Ministerio Público, pero sí algo que tenga que ver con mejorar una sociedad para que sea más justa para todos. Entonces lo que vamos a hacer en estos minutos que tenemos es intentar un recorrido lo más rápido posible por algunas cosas que nos preocupan a quienes trabajamos en el Ministerio de Justicia, además interesados particularmente en la seguridad vial. Todos hicieron un poco una historia personal, no la quiero hacer muy larga. Estamos trabajando muchos en esto hace mucho, unos 20 años, como mínimo. Asesorando ámbitos en el estado, trabajando en ONGs como CIPPEC (Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento), generando políticas públicas o incidiendo en políticas públicas, que son cosas que me encantaría compartir con ustedes.

Vamos a trabajar hoy en un recorrido muy rápido sin tratar de violar ninguna señal el tiempo que nos queda. Traté de resumir esto en 10 puntos. Voy a tratar de correr todo lo que pueda para aunque sea dejar los enunciados y que estemos nosotros absolutamente abiertos a recibir de ustedes todas las consultas que quieran. Cada uno de estos temas es un capítulo enorme en sí mismo. Y todo esto y todo lo que se pudo para poder presentarlo hoy podría ser un seminario de un año. Pero bueno, empecemos.

Vamos con lo primero. Lo que llamamos Ciudadanía Vial, término que compartimos con mucha gente interesada en esta problemática. Es la intersección entre la condición de ser ciudadano y el hecho de compartir un espacio vial; algo que nos une a todos verdaderamente. El espacio vial es por definición un espacio de intersección social.

El primer ítem es casi un homenaje, pero no es un homenaje puramente histórico. Tiene que ver con cosas que son absolutamente vigentes. Para nosotros, por diferentes motivos, uno de ellos es que Martín Böhmer (Director en el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, de Relaciones con la Comunidad Académica y la Sociedad Civil), quien ahora no está pero estuvo esta mañana, es discípulo directo de Carlos Nino. Carlos Nino fue uno de los filósofos del derecho más importantes que dio la Argentina. Falleció prematuramente, alrededor de 1993, a los 50 años. Pero antes de morir uno de sus últimos libros fue “Un país al margen de la ley”. Es el libro menos académico, menos para especialistas en Derecho de Carlos Nino. La tesis del libro es que la reversión del desarrollo argentino, o subdesarrollo según algunos, tiene que ver con una tendencia muy instalada de incumplimiento de reglas que se llama anomia. Anomia tiene algunas otras acepciones. Dentro de la anomia, él desarrolló un formato muy particular que nos es muy habitual y muy caro en todo sentido que es lo que se llama anomia boba. En la anomia boba no hay beneficiarios. En general los escenarios donde hay mucha lesión hecha por humanos obviamente y no por un virus o una bacteria, tienen beneficiarios. Por lo tanto, los podemos llamar de índole conspirativa o de pares antitéticos. Por ejemplo, si hay muchos adictos hay narcotraficantes. Si hay muchos alcohólicos hay fabricantes de alcohol, ¿verdad? Si hay robos o secuestros hay quienes los perpetran con la intención de beneficiarse. Son todos problemas con alto nivel de morbimortalidad. Nosotros tenemos uno que se llama inseguridad vial que es un problema de altísimo nivel de morbimortalidad, de incapacidad permanente, etcétera; que no tiene actores conspirativos en el sentido clásico de la palabra. No hay un plan, no hay gente que se reúna a oscuras en lugares secretos urdiendo un plan para decir este año tratemos que en lugar de siete mil haya catorce mil o veinte mil víctimas de la seguridad vial. El hecho de que no sea conspirativo debiera ser un canal de acceso más rápido para poder abordarlo, pero no siempre es así. Tiene una contra, que es que como no hay un grupo identificable como “los malos”, los malos somos todos nosotros.

Entonces es más difícil solucionar un problema psicosocial y ciudadano en donde en mayor o menor medida todos tenemos algún nivel de responsabilidad. Por eso es importante el cambio cultural y el cambio de las actitudes del Estado.

Otro punto: en algún momento hemos puesto más safety que security, esto es una nota al pie, chiquitita. Para los anglosajones, lo que nosotros llamamos seguridad engloba términos que para ellos son dos vocablos distintos. Security tiene que ver con nuestra seguridad basada en la protección frente al daño intencional por parte de otros. Safety no tiene que ver con eso, tiene que ver con los riesgos intrínsecos a determinadas situaciones pero donde no hay un plan lesivo por parte de otros. Es básicamente la diferencia. A veces disponer de una sola palabra que genera un efecto de condensación desfavorable. Por eso uno de los problemas adicionales que dejo como nota al pie es que muchas veces tenemos la tendencia a criminalizar ciertas, no todas, pero algunas situaciones que tienen que ver con safety y que no son security. Desde ya hay mucho trabajo escrito por esto; son conceptos intrincados que se mezclan, no todo lo que es safe, es secure. Y no todo lo que es secure, es safe, etcétera.

Siguiente punto al que nos vamos a referir: la presencia de rasgo antisocial con caracteres egosintónicos. Esto significa que hay algunos estudios, voy muy rápido en esto porque es larguísimo. Cerca del año 2000, se publicaron los primeros trabajos para poder generar los baremos regionales locales que permitieran utilizar el MCMI-III o Millon (un test multiaxial de personalidad muy utilizado fuera de la Argentina que mide las escalas de trastornos de personalidad según las clasificaciones más aceptadas). El trastorno histriónico, el trastorno narcisista y el trastorno antisocial de la personalidad, tres de las diez escalas dieron muy altas en la población no-clínica argentina. Sintéticamente, los argentinos comparados con el resto de los países estudiados hasta ese momento, tenemos una tendencia mayor a ser antisociales, o sea a pasar por encima de los derechos de los demás, a ser narcisistas e histriónicos, que lo dejaría aparte, eso es un poco más complicado. Pero nos interesa la cuestión antisocial. Por supuesto que esto no se resolvió cambiando el test sino agregando una cosa que se llama “factor de corrección”. Se le agrega un número para poder igualar las escalas que tienen que ver con nuestra población y seguir usando el test en Argentina.

Siguiente punto: Douglass North, un economista que falleció hace poco más de un año, dio lugar a un esquema que tomó Antanas Mockus, ex alcalde de Bogotá y ex rector de la Universidad Nacional de Colombia que cambió durante mucho tiempo la historia de las interacciones viales y la violencia urbana en Bogotá. Se los voy a resumir. ¿Por qué cumplimos con las normas cuando cumplimos?, según Douglass North. Cumplimos porque hay tres reguladores que afectan nuestro comportamiento frente a la ley: el legal, el moral y el cultural.

En el legal y en la modalidad positiva, cumplimos con la ley y esto es más frecuente en las sociedades de larga tradición democrática, porque admiramos el sistema por el cual las leyes y las normas fueron promulgadas. Si tenemos una democracia que tiene 150 años, 100 años, admiramos muchísimo todo lo que costó, nos costó muchísimo generar reglas. Y aunque no me gusten, las respeto. Eso le pasa a algunas personas; la regulación moral apunta a lo que se llama gratificación de la conciencia. Es el caso del que se detiene en el semáforo rojo, cumple con las normas, porque es así, se considera un buen tipo. Le gusta cumplir con la ley. La regulación cultural tiene que ver con que me gusta tener prestigio social, quiero que me respeten, quiero que me admiren por cumplir. La modalidad negativa representa: cumplo con la ley porque tengo miedo a la sanción. Cumplo con la ley porque si no me sentiría muy mal, si soy muy religioso tengo el castigo de Dios como miedo. Si no lo soy, tengo miedo a sentirme culpable. O por el prestigio tengo el temor a la desaprobación de los demás, factor cultural. ¿Cuál es la parte interesante de esto? ¿Qué ocurre cuando uno presenta este esquema con diferentes auditorios? Se hace levantar a mano a la gente y dicen, la mayoría de ustedes respetan la ley por un combo una mezcla de todos estos factores. Pero les vamos a hacer levantar la mano cuál es que el más los impulsa a ustedes a respetar más la ley. La mayor parte de la gente levanta la mano en auto-gratificación de la conciencia. Yo cumplo porque me siento bien cumpliendo. Algunos levantan la mano en temor a la sanción. Otros levantan la mano en temor a la desaprobación, todos levantan un poquitito en otro lado. Pero todos levantan la mano en auto-gratificación de la conciencia. Hacemos la segunda pregunta: cuéntenos todos ustedes que levantaron esa mano, ¿por qué motivo creen que el resto de la gente, toda esa gente que allá afuera, cumple con la ley? Y casi unánimemente la gente dice por la modalidad negativa y regulador legal, temor a la sanción. Tenemos un problema,

tenemos una disonancia importante. Nosotros que estamos acá, algunos nos estamos conociendo hoy, somos muy parecidos, somos muy distintos al resto de la gente, ¿está bien? Hay algo que no nos cierra, ¿correcto? Por supuesto que lo ideal sería que lo que regulara el comportamiento humano frente a la ley fueran los beneficios por cumplir acuerdos y los perjuicios por no cumplir. Si paro en el semáforo, es operativo porque yo paro, pasa el otro, no nos matamos. Ese es el beneficio. Las conclusiones muy rápidamente son que la combinación, la composición de los reguladores es variable; nadie se comporta como lo hace por un solo motivo. Otra conclusión es que hay una disonancia como les decía entre lo que pienso en base a mí y lo que le atribuyo a los demás. Y por último, quizás lo más importante, cuando pensamos las campañas de difusión para prevenir los siniestros viales, tenemos que pensar en que no existe un psiquismo único. Por ejemplo esta grilla, esta matriz de North nos permite pensar que la realidad es sumamente compleja. Hay gente que deja de fumar cuando ve las imágenes de los pulmones dañados, y hay gente que fuma más cuando ve esas mismas imágenes.

Punto siguiente: sobre los procesos de internalización de normas, los seres humanos internalizamos las normas. Después de la Segunda Guerra Mundial, a partir de la década del '50 y al menos por las siguientes dos décadas, algunos investigadores se interesaron en entender el horror y la barbarie nazi. Llamémoslo el hiper-obedientismo. Entonces, el experimento de Stanley Milgram (pueden verlo en la película "I... como icaro") o el de Philip Zimbardo que está en varios libros y también puede verse en YouTube, muestran cómo la gente obedece en función de ciertos contextos. Y pierde su criterio personal e individual crítico. Esto es muy importante y trajo consecuencias como lo que pasó en Abu Ghraib en la Guerra de Irak. Transformación, transmisión transgeneracional de comportamientos adquiridos tiene que ver con los experimentos que se han hecho con animales. La vulgata es aquella fábula experimental en la que se rocía a monos con agua helada cuando intentan alcanzar la fruta que se encuentra a cierta distancia. Los nuevos monos que van entrando no conocen el castigo pero los otros monos no los dejan llegar, hasta que el recambio es total, y ya hay una segunda generación de monos novatos o ingenuos (naïve en la jerga científica) que no han conocido el castigo pero aun así siguen transmitiendo el sistema de sanción y sintiendo el temor. Esta historia se ha difundido por el lado inhabilitante de la creatividad, por ejemplo. Se dice que

estemos atentos a no someternos a prohibiciones “porque sí”. No es mala idea. Sin embargo aquí aun tenemos el problema contrario. Argentina no está luchando contra el obedientismo terrorífico sino con tratar de construir determinado universo de reglas. El siguiente punto es lo que llamamos “uso de criterio personal”. Aquí voy a dar un ejemplo para no meternos en la parte teórica. Ustedes van con muchos automovilistas por una determinada ruta donde aparece un cartel que dice “Máxima 40” y es un cartel que no está bien puesto, que es antiguo o que la gente mayormente no lo respeta. La persona que cumple con esa norma entra en riesgo. Necesitamos que el estado controle permanentemente y además con colaboración de la población cómo informamos a la gente de cómo conducirse en la vía pública. Pero hay un segundo riesgo mucho más grave que es el problema que puedo tener si respeto la norma o si no la respeto. Es que se degrada la cultura operativa, aprendo una segunda cosa, aprendo a no respetar las señales. Y de esto es muy difícil volver. Esto genera obviamente una cosa que se llama normatividad alternativa. Empezamos a comportarnos no según las reglas escritas sino con reglas prácticas, como los presos en las cárceles. Entonces eso que puede en algunos casos traernos alguna ventajas, en términos globales nos perjudica muchísimo. Michael Reismann las llama normas del código mítico o escrito y normas del código práctico. Lo pueden ver en cualquier esquina de Buenos Aires, en donde un peatón tiene la imagen del muñeco en blanco para cruzar la senda peatonal pero espera que pase primero el auto y sólo después cruza. El auto también cruza con el semáforo a su favor, pero el auto tiene que frenar en la senda peatonal y a veces frena. Ustedes que saben de esto les debe gustar frenar y dejar cruzar un peatón. ¿Qué hace el peatón cuando cruza? Les agradece. Nuestras observaciones muestran que cualquiera de nosotros, si somos conductores, nos molestamos si ese peatón que dejamos cruzar no nos agradece. Nosotros que somos los que creemos que estamos haciendo lo correcto, sentimos una leve incomodidad. Cuando se lo preguntan a los conductores, ¿por qué no frenaste? Y, “porque viene el de atrás”. “¿Y el de atrás no sabe que vos tenés que frenar?” Tenemos que armar una campana para el segundo automovilista. La idea en este caso sería construir un contexto para que sea posible y más fácil cumplir con la ley. Algo así como “ayudemos a los demás a cumplir con la ley”, lo cual obviamente incluye el propio cumplimiento.

Por último, tenemos la cuestión del control ciudadano. Control ciudadano no es solamente denuncias. Es cooperación con la función policial. Lo vamos a ver rápidamente ahora cuando veamos Tom Tyler y la construcción de la legitimidad de la autoridad. Control ciudadano es esto, cuando estás en una dictadura y haces un aviso a la autoridad eso se llama delación. Los argentinos lo llamamos buchonaje, traición. Cuando ese aviso lo hacés a una autoridad legal y legítima, se llama denuncia. Pero el problema que tenemos los argentinos es que nos cuesta mucho construir legitimidad para poder ser obedientes con la autoridad. Tenemos una larga historia de vivencia de autoridad ilegítima y la seguimos percibiendo en gran medida como tal. Por eso fracasan los sistemas de denuncias fotográficas, fracasan en el sentido en que podrían ser infinitamente mayores. Las fuerzas de seguridad se sentirían mucho más legitimadas para tomar decisiones, pero eso no ocurre. Lo que genera un doble problema. Nosotros consideramos que son ilegítimos, no cooperamos; ellos se sienten más ilegítimos y hacen cosas corruptas porque dicen “bueno, si la gente no coopera con nosotros...”. Ahí tenemos también mucho para hacer pero ya me adelanté un poco.

Por último, entra el tema de la gauchada. La gauchada no es una palabra menor en Argentina. El Martín Fierro es nuestro poema más importante probablemente y hay libros escritos sobre Martín Fierro y la justicia que tienen que ver con cómo queda representada la justicia y cómo queda representada la autoridad en el Martín Fierro. Siempre es ilegítima. A punto tal que una de nuestras escenas más conmovedoras del Martín Fierro es cuando a Fierro, que ya es un desertor y además es un delincuente porque mató sin motivos a un moreno en una pulpería, el Sargento Cruz se le une en la batida contra sus propios compañeros de la policía. Los argentinos, según algunos autores, todavía no pudimos salir de esa escena. Y eso crea unos vínculos de fraternidad que favorecen muchísimo la coima entre los ciudadanos y la policía. Se crea un vínculo fraterno que estamos obligados a estudiar y a trabajar con la fuerzas de seguridad, además de con la población, para poder entender qué significa todo eso aparte de un puro tema de interés y de incentivos, que desde ya se están estudiando hace mucho.

Mauricio García Villegas, de Cali, Colombia, a quien tuvimos el honor de tener hace unos meses en Buenos Aires, en lugar de estudiar por qué cumplimos con la ley desarrolla hace muchos

años estudios para entender por qué en América Latina no cumplimos con la ley. Y propone una serie de lo que llama “mentalidades incumplidoras”, los describe muy bien; por qué se mueven en determinada dirección, qué quieren obtener y por qué incumplen con la ley, cuál es el remedio para ellos y cómo viven ellos las normas. Hay varios trabajos sobre el tema, el libro de referencia es “Normas de Papel: la cultura del incumplimiento de normas”.

Punto siguiente: Teoría de los juegos, muy rápidamente, es un modelo matemático que explica, a los fines de nuestra preocupación aquí, problemas de coordinación. El Estado tiene que intervenir porque la teoría de los juegos lo que muestra es que lo que consideramos un agente racional autointeresado - o sea nosotros -, aun cuando nos ponemos de acuerdo y pensamos que hacemos lo mejor, no nos sale lo mejor. Eso pasa en las licitaciones, por eso en Europa los estados intervienen consultando matemáticos expertos en esa disciplina. Eso nos pasa en la banquina de la ruta cuando todo el mundo se mete y entonces terminamos todos en una situación peor, con la pérdida del tipo que iba en la ambulancia, que ese es el que perdió más aun que el resto. Existen distintos tipos de problemas de coordinación. Uno es el problema de Free Rider, otro es el llamado dilema de los prisioneros. Por último, lo que estamos trabajando ahora, además de todo aquello, son las iniciativas de lo que se llama Behavioural Economics y Behavioural Law, abordajes que ponen el acento en las Neurociencias, en medidas de muy bajo costo, casi les diría costo cero y que producen grandes cambios. Les doy un solo ejemplo. Estamos trabajando ahora con algunos de estos grupos internacionales. El grupo inglés, que es probablemente el más prestigioso, trabajó en un problema en el Reino Unido, donde un porcentaje determinado, significativo para ellos, de los que tenían infracciones por alta velocidad no las pagaban. Por supuesto ellos no tenían problemas en ir a buscarlos y encontrarlos. Pero eso tiene un costo administrativo muy grande que implica ir a la justicia, etcétera. Entonces llamaron este equipo que es el BIT, Behavioural Insights Team, y le dijeron “bueno a ver ustedes que tienen costo cero excepto su salario ¿a ver qué pueden hacer?” Entonces estudiaron todo el procedimiento y descubrieron que si les prestaban 4 renglones en la notificación de infracciones la cosa podía cambiar. Entonces pusieron: “Usted recibió esta infracción (además de la foto, la velocidad, todo igual que acá) porque iban a esta velocidad. La mayor parte de los accidentes

que tenemos en el Reino Unido están producidos por gente que va entre tal velocidad y tal velocidad igual que usted. Como no queremos que usted forme parte ni como víctima ni como victimario del próximo de estos episodios es que necesitamos que pague esta infracción”. La disminución de evasión de pago fue significativa, con un costo simbólico.

Y para terminar, Tyler y por qué cumple la gente con la ley. Esto tiene que ver con lo que estábamos hablando antes y es, pareciera que otra vez, cuando la autoridad es legítima, la desobediencia es ilegítima. Cuando la autoridad es ilegítima, la obediencia es más legítima. Como decíamos, las autoridades del Martín Fierro son en general ilegítimas. El problema es que muchas veces ése es el poema con el que celebramos nuestra identidad. Entonces tenemos que encontrar alguna forma en la cual podamos empezar a celebrar la legitimidad de la autoridad. Ya desde diciembre de 1983 que no tuvimos más golpes de Estado. Es decir tenemos todos gobiernos que están dentro de la ley y nos gusten más, menos, no importa. Es decir que hoy lo que tenemos es un problema de percepción de legitimidad, no de legitimidad real. Entonces ese es el desafío que tenemos. Y los experimentos hechos e inspirados por Tom Tyler apuntan a cómo por ejemplo la policía si cambia el tono, el código, las maneras de dirigirse a la gente en los controles policiales claramente obtiene resultados muy, muy superiores.

Por último es este comentario. Muchas veces tenemos la sensación los que estamos trabajando en esto que es que no tenemos dudas de que estamos trabajando sobre uno de los problemas de morbimortalidad más grandes que hay en Argentina. Eso lo sabemos. Pero hay algo más y es la idea de que si esto mejora, pueden mejorar muchas otras cosas. Porque vamos a tener la experiencia positiva de haber solucionado esto. Así que tenemos una doble responsabilidad.

Muchas gracias ■



Investigación en psicología aplicada al tránsito, la experiencia de un equipo argentino

Dr. Fernando Poó

Codirector del Grupo de Investigación: Modelos y métodos en psicología del tránsito.

Buenas tardes. Soy Fernando Poó, soy investigador del CONICET y pertenezco a la Universidad Nacional de Mar del Plata. La idea de la ponencia de hoy es contarles la experiencia que tenemos en nuestro grupo de investigación, trabajando en temas de psicología aplicada al tránsito. Nuestro grupo tiene unos cinco o seis años de existencia pero estamos trabajando en el tema desde hace algunos años más. Yo estoy trabajando en temas de comportamiento humano en el tránsito desde hace diez años aproximadamente, casi once años ya.

Quizás muchos de ustedes no saben qué es la psicología aplicada al tránsito. O ni siquiera saben que existe tal cosa como la psicología aplicada al tránsito, o que hay psicólogos que estudian comportamiento humano en el tránsito. Es un poco como ser antropólogo y estudiar comportamiento vial. La psicología aplicada al tránsito quizás tiene una entidad institucional un poco más reconocida aún que la antropología, somos menos novedosos todavía. A nivel internacional, hay asociaciones de psicología aplicada al tránsito, existen congresos mundiales de la especialidad y revistas especializadas en términos académicos. Compartimos también un poco el campo o el interés en el comportamiento con médicos, epidemiólogos, e ingenieros. La psicología aplicada al tránsito se define como el estudio de variables psicológicas que permiten entender por qué las personas se comportan de la manera en que lo hacen, cuando conducen un auto, cuando andan en bicicleta o cuando son peatones. De esas variables psicológicas tenemos muchas, en realidad los psicólogos estudiamos muchísimas cosas. Entre ellas, variables cognitivas como pueden ser la atención, la percepción, variables psicosociales como las actitudes, quizás

eso se acerca mucho más al estudio antropológico. Eso creo que tiene que ver con la artificialidad de las divisiones académicas, muchas veces dividimos por disciplinas y no por temas o áreas de interés. Además de estas variables psicosociales o cognitivas también se estudian variables emocionales como la ira en el tránsito. Cualquiera de ustedes puede haberla experimentado o puede haber sido víctima de alguien en estado de ira. El estrés, también pueden haberlo experimentado; sufrir estrés o tener estrés mientras uno conduce es muy habitual. También mientras uno maneja una bicicleta, una moto o se desplaza como peatón.

La psicología del tránsito tiene un objetivo aplicado, que quizás no logra cumplir del todo. Ese objetivo es mejorar las condiciones del tránsito. Toda, o casi toda, la investigación sobre el comportamiento vial pretende obtener información que impacte posteriormente en la toma de decisiones. ¿Qué ocurre muchas veces? Que el conocimiento que se genera no llega a convertirse en un insumo para el diseño de políticas públicas o, específicamente, de medidas que mejoren las condiciones viales. De hecho, uno de los últimos congresos mundiales de psicología del tránsito planteaba el siguiente título institucional ¿Cómo acercar la investigación a quienes toman decisiones? Esta pregunta refleja un problema compartido por los investigadores de todo el mundo: que existe una disociación entre el mundo de quienes toman decisiones y el mundo académico. Hay mucha investigación, mucho resultado, mucha especificidad y todo eso muy pocas veces se convierte en alguna acción práctica. Esto ocurre en diferentes contextos sociales y culturales, y en distintas partes del mundo.

En esta presentación voy a contarles un poco las líneas de investigación que desarrollamos, las vinculaciones que hemos tenido a lo largo de los años y los desafíos que vemos en nuestro trabajo y en nuestra relación con el medio extra-académico. En cuanto a la vinculación con el medio, nosotros casi desde el principio hemos estado interesados en trascender el hecho de ser solo investigadores. Siempre nos pareció que ser solamente investigadores y que nuestro trabajo consistiera solamente en publicar artículos no era suficiente. Tal vez sea consecuencia de que la disciplina en sí misma es aplicada, una disciplina aplicada con intereses prácticos. Nos preocupa que el resultado de cualquier investigación termine en un paper que va a leer alguien en otro lugar del mundo, probablemente en un idioma que no es

el nuestro, con un impacto en la realidad cotidiana casi igual a cero.

En consecuencia, hemos ido desarrollando distinto tipo de tareas que nos vincularon con el medio. Nuestra inserción en términos académicos es doble. Por un lado, somos investigadores y becarios del CONICET. Por otro, trabajamos en el Instituto de Psicología Básica, Aplicada y Tecnología (IPSIBAT). Es un instituto de doble dependencia de la Universidad Nacional del Mar del Plata y del CONICET. Desde ese paraguas realizamos distinto tipo de tareas. Una forma de vincularse con el medio extra universitario es mediante la extensión universitaria. En ese plano trabajamos en Mar del Plata con el Sindicato Único de Peones de Taxi en un proyecto que nos permitió relevar condiciones laborales en los conductores de taxi y cómo eso se relacionaba con su estado de salud y con algunas variables de seguridad vial. Esa colaboración nos permitió brindarle al sindicato mucha información sobre sus trabajadores. Lo curioso acá es que nuestro vínculo era directamente con una persona que hacía una tarea en el sindicato y cuando esa persona se fue del sindicato, el vínculo desapareció. Cosas que suelen suceder en muchos casos. Pero era muy interesante, esta persona era muy interesante y era muy interesante poder hacer el trabajo. Mucho de lo que hicimos en ese proyecto obviamente se ha convertido en artículos científicos y en alguna presentación en algún congreso.

Existe una diferencia entre extensión y transferencia que es familiar para quienes pertenecen al mundo académico. Tal vez es menos conocida para quienes no forman parte de ese mundo. La transferencia implica un vínculo entre la universidad o el CONICET y algún actor externo en términos de servicios, y suelen existir términos contractuales entre las partes. En nuestro caso, participamos en un proyecto de transferencia muy grande que se realizó en tres países. En Sudáfrica, en Vietnam y en Argentina. Estuvimos conectados para este proyecto a través de la Universidad de Valencia, con la que hay un vínculo institucional con la Universidad de Mar del Plata. Nuestro contacto fue específicamente con el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Algunos investigadores del INTRAS formaron parte del equipo académico que participó en el proyecto cuyo nombre en inglés fue Safe Roads for Youths. Que acá fue traducido como “Camino seguros para los jóvenes”.

Este proyecto fue desarrollado por equipos académicos y equipos de intervención en cada uno de los países que llevaron adelante tareas destinadas a prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol y sus consecuencias en jóvenes de 15 a 25 años. El trabajo en Argentina lo hicimos en cinco ciudades. En tres de ellas se realizaron intervenciones. Fueron las ciudades de Río Cuarto, Balcarce y Tandil. Las otras dos fueron ciudades control, es decir, no había intervenciones. Nosotros en ese caso lo que hicimos fue una tarea de evaluación y de asesoramiento en todo el proyecto; la evaluación inicial, la evolución de proceso y la evaluación final. La lógica del proyecto era que hubiera una evaluación sobre las intervenciones, y que esas intervenciones se desarrollaran de forma participativa. Las intervenciones las llevó adelante en Argentina una ONG, que fue la Cruz Roja. En otros países trabajaron otras ONG, Handicap International en Vietnam, o The Global Road Safety Partnership, en Sudáfrica.

Fue un proyecto largo, de tres años, donde trabajamos con más de diez mil jóvenes. Obviamente eso generó un volumen importante de datos, y a la vez, nos dio mucha experiencia con respecto a cómo interactuar con el mundo no académico, con la ONG que tenía que tomar decisiones a la hora de intervenir. También fue mucha experiencia para nosotros en términos de qué tipo de intervenciones son mejores o peores, o tienen mayor eficacia en términos de cambio de comportamiento.

Nuestras conclusiones fueron que la concientización y la educación favorecen el cambio de actitudes y favorecen la adquisición de conocimiento. O sea, saber qué es lo que está mal, qué es lo que está bien y a su vez, valorar de distinta manera o cambiar la valoración acerca de lo que está bien y lo que está mal. Pero muchas veces eso no se traduce inmediatamente en cambios de comportamiento. Ese cambio de comportamiento tal vez implica otro tipo de intervenciones que no fueron las que se realizaron en el proyecto, que fueron más bien intervenciones educativas y de concientización. Implica el trabajo multisectorial; la posibilidad de trabajar con equipos de salud, de control, y educativos. Fue una experiencia muy interesante.

En términos de financiación, la mayor parte de nuestros subsidios provienen del CONICET y de la misma universidad. Otro vínculo que hemos tenido es con una red que se llama Road Traffic Injuries Research Network (RTIRN). Es una red internacional

de investigadores que está conformada mayoritariamente por médicos especialistas en salud pública. Esa red financió algunos de nuestros proyectos de investigación a través de becas para jóvenes investigadores e investigadores senior.

A continuación voy a mencionar nuestras líneas de investigación rápidamente. Nosotros hemos trabajado en muchos temas. Trabajamos en distracciones, específicamente en variables internas que llevan a que una persona, en este caso un conductor, se distraiga. Nos interesó indagar si existe la posibilidad de que ciertas características internas lleven a que algunos conductores se distraigan más que otros.

Hemos desarrollado distintos métodos de investigación, desde instrumentos de auto informe que implican preguntarle a alguien qué es lo que hace cuando conduce o cuando maneja una moto. Estos métodos pueden presentar algunos problemas, como los sesgos de respuesta. Los sesgos pueden ser de distinto tipo, quizás uno de los más estudiados es el de deseabilidad social que podría describirse sintéticamente como la tendencia a responder a los ítems de acuerdo con lo que es socialmente, o culturalmente, correcto. Las respuestas sesgadas afectan la validez de los instrumentos de medición. Frente a estas dificultades, hemos trabajado en el desarrollo de otros métodos. Se trata de instrumentos que evalúan preferencias implícitas. Para ello se recurre a tareas de asociación, y se evitan las preguntas directas sobre los tema de interés. Para explicarlo muy rápidamente se trata de clasificar estímulos, como imágenes de personas usando o no usando casco, y palabras con valoración positiva o negativa. Las personas que participan del estudio tienen que clasificar los estímulos y las palabras con la mayor velocidad posible. No pueden expresar verbalmente su valoración por el objeto. Simplemente tienen que clasificar casco o no casco con algunos atributos que implican un afecto positivo o negativo. Los resultados de estos estudios han dado resultados interesantes. Por ejemplo, observamos que quienes menos usan casco tienen una actitud implícita negativa mayor por no usar casco que quienes sí lo usan. También registramos que la evaluación en términos afectivos del uso del casco se relaciona con más fuerza con las preferencias implícitas, que con las preferencias explícitas. Nuestros estudios sobre preferencias implícitas fueron acompañados por el estudio de actitudes o creencias explícitas sobre comportamientos de riesgo o de protección.

También realizamos estudios observacionales. Desde el año 2006 hasta el año 2015 realizamos cuatro estudios de este tipo que nos permiten tener una progresión de cómo ha sido el uso de casco en la ciudad de Mar del Plata. En uno de estos estudios trabajamos en colaboración con la Municipalidad de General Pueyrredón. Actualmente estamos haciendo un estudio observacional sobre uso de cinturón de seguridad en conductores profesionales y en población general.

También trabajamos con un constructo que se denomina estilo de conducción, que supone que las personas tenemos un modo habitual de conducir, que quienes somos conductores elegimos conducir de una manera en particular y que tenemos algunas reacciones emocionales y valoraciones estables al respecto. El estilo de conducción se refleja en los comportamientos de los conductores, y se relaciona con su historial de siniestros viales y con variables psicológicas como la personalidad.

Otra área de interés es el efecto de la ocupación sobre el estado de salud de los conductores profesionales, y su impacto sobre el sistema vial. Al respecto, también estamos haciendo un trabajo que mide el efecto de la jornada laboral en el desempeño de los conductores en tareas cognitivas de atención selectiva.

Otro trabajo que estamos desarrollando en la actualidad se ocupa de las consecuencias emocionales de los siniestros. Básicamente, lo que estamos estudiando es estrés post-traumático en personas que han tenido o que han participado en siniestros sin consecuencias fatales o consecuencias físicas graves, pero con consecuencias materiales o consecuencias físicas menores.

Actualmente, también estamos trabajando en un proyecto sobre uso de casco en ciclistas. Nuestro trabajo se inscribe en el marco de un proyecto HOPE del que participan investigadores de varios países. Además del uso de casco se evalúan algunas variables relacionadas con el comportamiento de riesgo y la participación en siniestros.

Por último, me gustaría mencionar algunas limitaciones o desafíos para nuestro trabajo. Por un lado, al principio nuestro trabajo consistió en trabajar con conductores, con personas que manejan autos. Pero paulatinamente, en la medida que hemos ido aprendiendo y en la medida en que nuestro contexto nos lo ha mostrado, hemos tratado de ir moviéndonos hacia otras

áreas, otros temas. Creemos que la psicología del tránsito tendría que ser algo así como una psicología ambiental del tránsito. Suponemos que gran parte del problema de la seguridad vial es la enorme preponderancia de los vehículos motorizados y dentro de los vehículos motorizados, los vehículos privados. También creemos que una de las tantas formas de combatir la inseguridad vial es generar condiciones de equidad y de sustentabilidad en el tránsito. Y cuando hablamos de equidad hablamos de darle lugar a los usuarios, a los llamados usuarios vulnerables. Peatones, ciclistas, personas que andan en rollers, en patineta, y el incentivo del uso de transporte público. Si pensamos en términos de grupos, podrían ser grupos demográficos específicos de edad, como niños o ancianos. Esos grupos vulnerables deberían tener condiciones de movilidad que en general no se respetan. En gran medida la psicología del tránsito y las políticas públicas se han enfocado mucho en el conductor y creemos que esa es un sesgo que de alguna manera hay que torcer. Para eso no alcanza solamente la Academia sino que la gestión y la decisión política son muy importantes.

Otro tema para mencionar es nuestra inserción laboral. Nuestra inquietud es la siguiente, si alguien estuvo durante siete años formándose como investigador en psicología del tránsito, en este caso nuestra área de trabajo, ¿Qué pasa si después no puede continuar su carrera dentro de los circuitos académicos? ¿A dónde va a dar ese investigador? ¿A dónde van a dar esos conocimientos y esas capacidades? Creemos que tiene que haber algún tipo de inserción o algún tipo de articulación en términos políticos o de definiciones políticas con el sector público por un lado y con el sector privado por otro. La pregunta sería ¿qué hacemos con el recurso humano que se genera, en muchísimas ocasiones con fondos públicos? Creo que uno de las consecuencias de la falta de articulación que impera, así como no conocernos entre investigadores que trabajamos en temas similares, es no saber que hay espacios donde existen recursos humanos altamente capacitados.

Por último, creemos que parte de nuestro trabajo tiene que tener algún tipo de vinculación con el medio internacional más cercano. Nosotros hemos tenido vínculos con investigadores de Brasil y de otros países de América. Creemos que hay una realidad cultural y social que nos acerca bastante más a esos países que a los lugares que terminan siendo nuestros canales reales de difusión,

que suelen ser revistas que son editadas en Holanda, Estados Unidos o Inglaterra y donde quienes nos evalúan son personas que viven en países con realidades diferentes. No discutimos la validez de esas evaluaciones, pero creemos que las realidades de un contexto y otro no son las mismas y veces esas diferencias no son evidentes o no se entienden con facilidad. Muchas gracias. ■

Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina



Dr. Pablo Wright

Sección Etnología, Instituto de Ciencias Antropológicas, FFyL-UBA/Culturalia.



Dr. Alejandro Otamendi

Sección Etnología, Instituto de Ciencias Antropológicas, FFyL-UBA/Culturalia.

Buenas tardes, gracias por la invitación a presentar estas ideas sobre antropología, educación y seguridad vial, que son algunos de los primeros pensamientos que fuimos desarrollando para reflexionar sobre la cultura vial, entendida como los patrones de comportamiento que tenemos y los sentidos que le atribuimos a la conducta vial en general, tanto como peatones o conductores. Estas primeras ideas surgieron a mediados de los noventa a partir de una experiencia en Filadelfia, en la Universidad de Temple, concretamente con mi conducta de argentino conduciendo en una ciudad norteamericana. Con mis parámetros de conductor argentino violaba varias normas viales, sobre todo en velocidad y estacionamiento. De inmediato sentí el impacto impersonal del sistema de control y sanción impersonal norteamericano respecto de estas cuestiones, que llega por correo, a través de las multas. De este modo, dije “acá hay algo en que yo no funciona” y tomé conciencia de que había una serie de signos viales que yo había pasado por alto completamente. Como cualquier argentino seguramente, las flechas de estacionar en un lado u otro o el signo Stop (Pare), acostumbrado a los usos de nuestro país ni si quiera las veía.

A pesar de que allí estaba haciendo el doctorado sobre cuestiones indígenas, sobre cosmología y religión Qom de los Tobas de Argentina -esa es mi especialidad como investigador del CONICET-, esa perspectiva teórica fue la que me permitió también evaluar esta experiencia cotidiana en otro medio, que es la experiencia de vivir en otra cultura, en otra sociedad con otros valores y un Estado diferente. Y con una práctica de ciudadanía muy diferente a la nuestra, en los controles concretos y cotidianos, no corporales sino impersonales. El sistema argentino, folklóricamente hablando, es más personal, más corporal y a veces es más injusto en eso. La ciudadanía, en los derechos y deberes, y lo que nos llega por lo que pagamos de impuestos, generalmente es una abstracción para nosotros. Así retomé la perspectiva antropológica en relación a los símbolos culturales, es decir, la idea que tiene Paul Ricoeur -un gran filósofo francés, filósofo de la hermenéutica, la fenomenología-, quien sostiene que no hay ninguna conducta no simbólica. Por ello la acción social siempre está mediada por símbolos culturales y entonces pasé de estudiar los símbolos culturales de la lengua y la cosmología Qom a aplicar las mismas herramientas analíticas, metodológicas y epistemológicas a un campo que iba desarrollándose sobre la marcha, con el sentido justamente de hacer un análisis comparativo de cómo la ciudadanía vial es desarrollada en Estados Unidos y cómo es desarrollada acá en Argentina.

Más adelante escribí algunos trabajos en el año 2000 en un congreso en Mar del Plata¹ y después en los años 2007² y 2008³. También escribimos los contenidos para la serie “Cuerpos Metálicos”⁴ de Canal Encuentro en el año 2010, que tiene ocho capítulos y desarrolla esta idea de la cultura vial, la historia del Estado argentino y de la modernidad argentina. Y estas escenas mínimas de las que ya se habló toda la mañana, en las que son evidentes las transgresiones de la norma, aparecen en imágenes

2 a) “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires”. Trabajo preparado junto con Verónica Moreira y Darío Soich para el Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín del 23 abril, 2007

b) “Antropología y comportamiento vial” La Nación, Jueves 11 de enero de 2007

3 “Símbolos, ciudadanía y cultura vial: una exploración antropológica” Jornada sobre Inseguridad vial en la Argentina- Fundación OSDE, 10 de noviembre, 2008

4 “Cuerpos Metálicos”, Canal Encuentro, Magoya Films, 2010. Todos los capítulos están disponibles en la web: <https://www.youtube.com/watch?v=brh-seBKZTs>

de los conductores particulares y del transporte público, los motociclistas, los peatones, los ciclistas y demás usuarios del espacio vial.

De alguna manera, lo que pude ver en Estados Unidos es que la distancia entre la norma y la práctica era mucho menor que la que existía en la Argentina. Y la hipótesis que podría explicar eso es una hipótesis cultural e histórica: el Estado norteamericano ha desarrollado un sistema normativo, un sistema educativo, un sistema de coerción, un sistema de infraestructura material y de infraestructura moral que impide a los ciudadanos excederse de la norma. Si no, llegan por correo todas las multas totalmente impersonales cuando estás estacionando mal, o a veces son muy personales cuando estás en una ruta – similar a la Panamericana de acá– y viene un auto de la policía y se pone al lado tuyo y vos no sabes bien qué hacer allá. Acá el auto del policía no se te pone al lado, es un control más estático.

Entonces, a partir de ahí, a mi regreso tuve algunos percances con nuestro sistema vial porque ya estaba medio programado para el tránsito de Filadelfia, para otro “Juego de la calle”. Por lo tanto dije acá hay que hacer algo, y como parte de la investigación del CONICET, uno puede usar el 30% del tiempo de su investigación para transferencia o aplicación. Pero fue muy lentamente, imagínense salir del Chaco y de toda la bibliografía del Chaco a otro ámbito que tenía que ver con la antropología urbana aunque la cuestión vial excede la ciudad.

La antropología, como toda disciplina, tiene sus especialidades. La Antropología Vial no existía exactamente de esta forma, salvo algunos desarrollos en España llamados Antropología Viaria⁵. En el mundo anglosajón no se puede decir antropología vial porque vial es otra cosa. Es decir, no se puede generar en una academia no- hispano-hablante un término que viene de nuestra lengua. Sin embargo, en Alemania todos los filósofos tienen Die Weltanschauung, Das Erlebnis, que se usan en las otras lenguas. En el idioma inglés existe Road Anthropology, antropología de la ruta -aunque road no es solo ruta- pero no es exactamente vial. Y también hay investigadores que están trabajando sobre el impacto de la modernidad en África, la ruta en Nigeria o rutas en algún otro país. Mediando identidades, las rutas mexicanas con

5 Olives, J. (ed) “Antropología Viaria: un enfoque humanístico”. Barcelona. Castellet del Foix. Universidad Internacional de Cataluña, 2003

las norteamericanas pero no la cuestión de la relación ciudadano-Estado y tampoco hay estudios de correlación de lo que sería el coeficiente de ciudadanía con el coeficiente de práctica vial y de distancia frente a la norma.

Entonces lo que vemos en la Argentina sobre la distancia entre lo que debe hacerse y lo que se hace, entre la norma y la práctica es en toda la sociedad, como es en Estados Unidos en toda la sociedad una distancia mucho menor. En la mitología y la ideología norteamericana, en los Founding Fathers, está el concepto de norma, de bien común, también en la cultura protestante que estudió Max Weber. En el mundo hispano, italiano, América Latina esto es distinto. La sociedad es muy diferente, las jerarquías sociales son diferentes y las ideologías de legitimación de la acción social son diferentes. Y entonces nos encontramos conductas que se apartan de la norma: lo trucho, la corrupción, la corruptela, la mordida, la coima, etcétera. Esa distancia entre el signo estatal que debería ser transparente y la práctica. El signo sería la norma ya sea escrita o el cartel; eso es un signo estatal. Nosotros lo corremos en todos los ámbitos de la vida, transformamos en símbolo al signo estatal. Y siguiendo a Ricoeur, a toda la antropología hermenéutica y simbólica, decimos que un símbolo es un signo que necesita o despierta la interpretación. Un signo tiene un significado. El semáforo en rojo significa, deténgase. No obstante, nosotros lo transformamos en símbolo, interpretado varios significados posibles a nuestra conveniencia. Sin embargo, no es un símbolo religioso, que generalmente son los símbolos que están cargados de historia, mitologías, luchas, dogmas. Estos son signos estatales que en los estados nacionales modernos deberían ser transparentes. O sea, el ciudadano debería ver signo - práctica directa. El signo de "Pare", debería tener un significado: parar; la doble línea amarilla en la ruta significa: no cruzar. Acá no pasa eso porque entendemos los signos como símbolos, y esto es sistémico: es el sistema del Estado nacional argentino y su historia que desde la época de la colonia ya se prestaba a esto. No es una hipótesis lineal; es una hipótesis especulativa pero que está fundamentada en bibliografía de historiadores y politólogos de la modernidad argentina, que dice que en el Nuevo Mundo, dominado por España, estaba el comercio obligado con las metrópolis de los puertos, por lo tanto surgió el contrabando, que es la primera aplicación sui generis de la norma.

Me encontré con esos temas y empecé a leer bibliografía. Lo interesante, desde la visión antropológica, es estudiar de dónde vienen los saberes viales y cómo se reproducen; cómo uno aprende a manejar, a ser peatón, a andar en bicicleta, etcétera.

La antropología vial corresponde al análisis sociocultural de las conductas viales. Proponemos una etnografía del mundo-calle, a partir de una desnaturalización y extrañamiento del sentido común vial, la identificación de los actores y la dinámica del campo vial. A dicha área antropológica le interesan los símbolos, las prácticas y los procesos históricos, es decir, la historia de cómo llegó a ser lo que es ahora. Ahí recomiendo a Melina Piglia, a Anahí Ballent, a Dhan Zunino Singh, autores que trabajan en la historia de la movilidad argentina, y quizás también un poco de la escritora Beatriz Sarlo sobre la modernidad periférica, es decir, el proceso cultural argentino de modernización. De manera similar a la Asociación Argentina de Carreteras nos interesa la carretera, la historia de las carreteras, de las rutas, pero también la historia de los carruajes que iban por la derecha, después por la izquierda y después cambiaron; después la primera introducción de los automóviles en la Argentina y toda la cultura del vehículo; qué imaginarios, qué ideas, qué representaciones y qué valores sociales fue adquiriendo el uso del automóvil, pero también el uso de la bicicleta, el uso de la moto, del camión y nuestros valores como peatones.

Debemos comprender los hechos viales como hechos sociales. Entonces como decía sociólogo francés Emile Durkheim, es la sociedad la que objetiva y no el individuo; es decir, nosotros como individuos actuamos modelos de y para en relación a la vida, obviamente hay muchas discriminaciones individuales, pero la cultura vial es como un gran juego social -el juego de la calle- que tiene sus reglas, sus trampas y sus guiños.

Cuando vamos a otro país, ahí no sabemos el juego y viene la multa. Los hechos viales como hechos sociales -eso fue propuesto hace muchos años por nosotros y por suerte caló en el espíritu argentino de la academia y de los estudios viales-. Es decir, mis maniobras son aprendidas de un repertorio posible. Esa maniobra en Tokio es imposible para un japonés; él tiene un repertorio de maniobras posibles que viene de la historia del campo vial y de la historia de la relación del ciudadano con el Estado. Ese es un postulado que se puede aplicar a Irán, a Australia, a cualquier

país. Ahora por suerte, en YouTube y en la cultura digital, vemos videos de tránsito de otros lados. Nosotros con Alejandro Otamendi miramos secuencias de tránsito en India, en Filipinas, en Arabia Saudita, en Irán y es muy diferente a las gramáticas viales de Europa, Estados Unidos o Canadá que es bastante más ordenado que Argentina. Entonces, ahí vemos que hay algo cultural, pero no cultural en el sentido de que sé tocar una zamba. Cualquier creación humana es cultural y es inconsciente, por lo tanto no nos damos cuenta y naturalizamos las maniobras viales que hacemos. La cultura nos guía y nos orienta en nuestro comportamiento. Como seres humanos nuestra conducta sigue patrones, ejemplos, paradigmas y prácticas que son provistos por el entorno cultural en que nos formamos. Asimismo, las maniobras que realizamos como peatones, ahora estamos con el celular, mirando, cruzando, y es parte de la cultura que va cambiando. En algunos países de Europa están poniendo ya las señales en el piso para adecuarse a estas cuestiones tecnológicas. Como dicen los teóricos de la cultura, la cultura no es algo que termina, que se extingue, sino que es dinámica, cambiante y se va transformando; es una construcción dialéctica, es un modelo de / modelo para (Geertz, 1973).

En el marco teórico de la antropología vial hemos tomado algunas nociones como las de habitus, de ethos y de clasificaciones sociales, las cuales son útiles porque en el análisis de la conducta vial aparece lo que sería el modo de ser de la sociedad, de una región, y también las clasificaciones sociales que son términos más cotidianos. A modo de ejemplo, lo que sería un valor, como ser canchero, que evoca la masculinidad, eso es una clasificación social, o, en caso contrario, ser un ingenuo siguiendo todas las normas, entre otros. El mundo vial está lleno de clasificaciones que hacemos nosotros de las maniobras, de los valores, de los tiempos, del estatus y de un montón de otras cuestiones. Entonces la idea es que el sujeto vial es una producción social, es una producción histórica, y el ideal sería lograr que los individuos y los grupos lleguen a una ciudadanía vial que vaya más allá de la ciudadanía ad hoc que es el sistema de la práctica, que es lo que investigamos nosotros.

Investigamos a través de la etnografía, en los trabajos de campo -o de territorio como dicen en otras disciplinas sociales- lo que hace la gente realmente, lo que dice que hace menos, y mucho menos la norma porque la norma está perfecta, se puede mejorar

un punto y una coma, pero es la práctica lo que tenemos que ver porque si no somos ciegos a lo que hacemos. ¿Cómo queremos transformar la realidad si no sabemos lo que hacemos primero?

Ése es nuestro punto de esta versión de la Antropología Vial como insumo de una investigación básica, a partir de conceptos de la antropología que se pueden investigar, o de la Sociología comprensiva o de la Ciencia Política o Filosofía, hacemos trabajo de terreno, trabajo de territorio, con ciertos postulados para después presentarlo como un insumo básico para aplicarlo, en la medida de lo posible, a una política pública, una educación vial práctica intergeneracional, la infraestructura vial, la publicidad de prevención, el sistema de unificación de datos, entre otras áreas posibles.

Entonces, ¿qué investigar en la investigación básica? Esto es lo central. Estudiamos las prácticas viales de la cultura contemporánea, pero también la historia del campo vial, las etapas, transformaciones, el rol del Estado y las organizaciones privadas y hacemos trabajo de archivo.

Entonces, les muestro algunas imágenes de la revista Automovilismo, que ahora es Autoclub, que investigó Alejandro Otamendi en el archivo del Automóvil Club.

Al principio no era evidente que el turno de la derecha era el que venía por la derecha, o sea, eso se fue construyendo como una normativa, una racionalización mundial de la conducta vial. Es decir, hasta la conducta vial tiene una historia, entonces para transformar la conducta vial hay que saber la historia de la conducta vial en general y de la Argentina en particular, ya hoy se habló mucho de la historia del Federalismo y de la legalidad fragmentada en la Argentina, entre otras cosas.

Aquí vemos la imagen de un aviso que dice qué bueno es poner un velocímetro en un auto, es decir, no siempre hubo velocímetros en los autos, y mucho menos cinturones de seguridad o airbags. Entonces el auto es un objeto histórico además de consumo. En las demás diapositivas vemos la modificación del sentido del tránsito, después en el año '44 que se cambió de mano, es un recorrido histórico acerca de cómo se viene desarrollando la vialidad, las ordenanzas múltiples y después una gran ley de tránsito nacional.

La idea de la etnografía es que lo que estudiamos, son conductas que se repiten, vemos parámetros que los llamamos coreografías viales. Además vemos el sentido y lógica de lo que denominamos el “mundo calle”, la idea de la ciudad vial, la ciudadanía vial ad hoc que es el sistema de la práctica y correlacionarlo con el sistema normativo. Pero básicamente, lo que hay que entender, es lo que hacemos para poder saber qué transformamos y hacia qué podemos mejorar con la investigación aplicada: transformar el habitus vial presente en un habitus vial deseado a mediano y largo plazo.

Para lograr estos cambios debemos dejar de lado la rebeldía semiótica, entendiendo los signos como tales y no como símbolos. Además debemos alejarnos un poco de nuestras propias concepciones de lo que hemos denominado etno-física: las nociones culturales de la física que tenemos nosotros como agentes viales que normalmente no tienen que ver con la física científica. Por ejemplo, no usamos el cinturón si vamos a un lugar cercano, la física no se toma vacaciones. Sin embargo, las leyes viales están hechas con la ley científica de la física; es decir, las leyes de la física son las que rigen sobre todo la mayoría de las normas viales. No obstante, esto no está aplicado en casi ninguna campaña de publicidad, y generalmente se aplica algo más normativo, más ético que no entra tanto en la gente.

Asimismo debemos trabajar sobre la idea de los objetos viales. Los vehículos tienen un poder simbólico fuertísimo, investigamos el rol, la construcción masculina del automóvil, cómo se carga la nafta en las estaciones de servicio, y hay una diferencia muy notoria de género. Hicimos una estadística al respecto con más de 300 casos registrados en la provincia de Buenos Aires y casi un 90 % (89,97) de los hombres se baja para cargar nafta mientras que solo el 23% de las mujeres desciende. En esta misma investigación, realizada en el año 2011/12 y financiada por la Defensoría del Pueblo de la prov. de Buenos Aires, presentamos toda una serie de resultados cuantitativos y cualitativos⁶. Entre los datos más alarmantes está la falta de uso de cinturón de seguridad en los autos y los cascos en las motos, ya que en varios municipios superaba el 60 % de los casos observados. Llamamos “etnomaniobras” a las prácticas culturales recurrentes que

6 Algunos de los resultados de esta investigación se publicaron en el artículo “Calles y peatones en la mira del antropólogo”. Clarín, Revista N, 20-08-2014. Ver: https://www.clarin.com/politica-y-economia/pablo-wright-etnografia_0_ByS5wwcqw7l.html

La Ordenanza Municipal para el cruce de la bocacalle

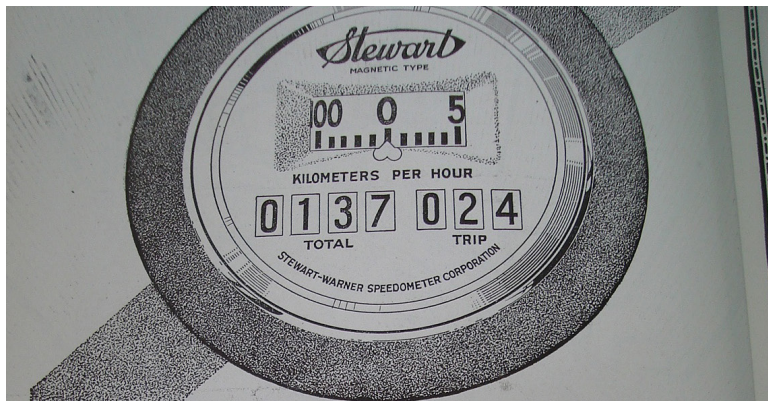
Automovilismo



Placa N° 6 presentación: “Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina”.

observamos en el campo vial. Entre ellas llevar los niños adelante o atrás sin cinturón, el uso del celular, el mal estacionamiento, o los giros en “U”, entre otros. Por otra parte, también indagamos sobre el significado de los amuletos “como las cintas rojas colgadas en las patentes- o las imágenes religiosas “como vírgenes, gauchito gil, cruces, etc.- con que se adornan los vehículos, encontrando que en el campo vial coexisten distintas nociones de causalidad popular. A modo de ilustración, varias personas mencionaron que los siniestros viales eran consecuencia del azar o la suerte, o incluso de la voluntad divina. En cierta medida, esto nos demuestra la falta objetivación de responsabilidad individual y social con la que se construye la seguridad y la ciudadanía vial.

Finalizando queremos expresar que la investigación básica en el campo vial a partir del enfoque antropológico debe servir para la elaboración de una intervención creativa, sistemática y articulada inter-institucionalmente sobre el ámbito vial que pueda generar un cambio cultural en la conciencia ciudadana, necesariamente a mediano y largo plazo porque toda transformación planificada en el orden de lo cultural debe ser gradual y progresiva. Con ello se propenderá a mejorar la calidad de vida seriamente afectada



Dentro De La Ley

Todas las ordenes de tráfico son más exigentes cada día. Así debe ser. La seguridad primero.

Esta es otra razón más para que Ud. ponga un velocímetro en su automóvil—**con preferencia el velocímetro Stewart.**

Sin él infringirá la ley de una manera inconsciente, pues ningún automovilista puede apreciar la velocidad de su coche sin un velocímetro.

A menos que Ud. viaje dentro de la velocidad que le permite la ley puede sufrir la pena de ser arrestado, la humillación de un juicio y probablemente una fuerte multa.

No se ría. Puede sucederle cualquier día, lo mismo que a millares de otros.

Este velocímetro magnético se fabrica especialmente para coches Ford u otros de tipo pequeño.

El precio es bajo debido a nuestra inmensa producción.
¿Por qué no comprar uno y estar a salvo de la ley?

La mejor garantía de un coche es que esté equipado con los aparatos STEWART. Al comprar otro coche procure Ud. que tenga Bomba STEWART para Neumáticos; Bocina STEWART; Sistema STEWART de vacío y Velocímetro STEWART. El costo no será mayor.

De venta en los principales almacenes de automóviles y accesorios, así como en los garages.

WM. COOPER & NEPHEWS
MAIPU 87 Distribuidores Exclusivos Buenos Aires

Placa N° 7 presentación: “Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina”.

por la alta siniestralidad vial que aqueja a nuestra sociedad.

Las principales recomendaciones que podemos realizar se relacionan sintéticamente con la necesidad de desarrollar intervenciones sobre el campo vial desde una perspectiva cultural, a partir de información empírica que brinde datos sobre lo que piensa y hace en la práctica la gente acerca del mundo-calle. Así a partir de este conocimiento etnográfico de la realidad social y

cultural del campo vial provincial, se podría actuar sobre distintas esferas del quehacer social, suponiéndolo como un conjunto de ámbitos interrelacionados, atravesados por valores y prácticas compartidos. La idea es que al actuar simultáneamente en varias esferas del sistema social, se crearán condiciones estructurales más receptivas para la transformación del imaginario vial, de las prácticas institucionales, y de las prácticas concretas de la gente. Los aspectos que consideramos relevantes para una intervención son los siguientes: aspecto educativo; capacitación; control y prevención; comunicación; y recopilación, análisis de datos y diseño institucional de políticas activas.

¡Muchas gracias por su atención! ■

SEGURIDAD VIAL

www.argentina.gob.ar/seguridadvial    /InfoSegVial