

## **LA SEGURIDAD VIAL Y LA CULTURA**

**Pedro Mauricio KATZ**

**Pasaje Grimau y Galvez 736 – CP 4000 – S. M. de Tucumán – Tucumán**

**Tel. Fijo 381 4249022 - Cel. 381 154580476 (whatsapp)**

**[pedromkatz@yahoo.com.ar](mailto:pedromkatz@yahoo.com.ar)**

## **TRABAJO “ La Seguridad Vial y la Cultura “**

### **AREA TEMATICA: Seguridad Vial**

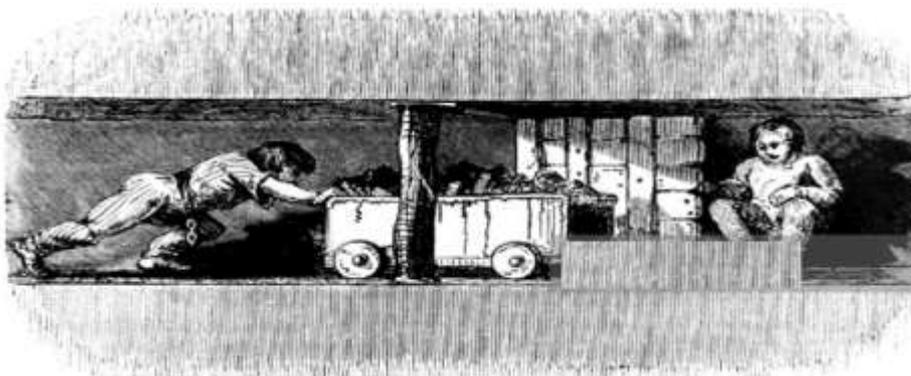
Es por todos sabido que la problemática de la Seguridad Vial afecta a todo el orbe, y ha llegado por su magnitud, hasta las instancias de las Naciones Unidas.

En el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 de la ONU**, el Pilar 4 considera a los **“Usuarios de vías de tránsito más seguros”**. Este Plan se refiere al ser humano, en cualquiera de las situaciones que participe en el tránsito: Peatón, Pasajero o Conductor.

Allí se propone a los países, elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Se exhorta también a cada país a lograr el cumplimiento permanente de sus leyes y normas por parte de los ciudadanos, en combinación con la educación o sensibilización pública, para reconocer el riesgo que implica el desplazamiento en zona urbana, suburbana o rural.

### **LA MOVILIDAD EN LAS SOCIEDADES HUMANAS.**

Nuestros antepasados cavernícolas, para procurarse alimento y abrigo debían desplazarse, lo hacían casi del mismo modo que hoy lo hacemos con nuestras piernas, a 3 o 4 km/h, pasaron los años, aprendimos a dominar los animales, los utilizamos para desplazarnos y sobre todo para llevar cargas, desarrollamos la agricultura y luego aparecieron los conglomerados urbanos en la Edad Media, que ya tenían trazadas sus calles en forma más ordenada para separar lo público de lo privado, es en esa época que Europa empezaba a dejar atrás la sociedad feudal, hablamos del siglo XVIII cuando se experimentaba con tecnologías para explotar el carbón y el hierro con la minería en galerías, que no permitía avances y prácticamente no había cambiado desde los griegos o los romanos, por la dificultad de sacar el agua de las galerías más rápido de lo que ella tardaba en inundarlas.



El avance tecnológico y la transformación de la técnica permitió usar la fuerza del vapor en máquinas mecánicas que permitieron mantener secas las galerías de las minas y darles ventilación, quedando así el hierro y el carbón disponibles a granel. El avance de la metalurgia fue extraordinario, posibilitando la revolución industrial, que pronto también llegó al transporte: al ferroviario, con máquinas de vapor y rieles, y al automovilístico, inicialmente con vehículos artesanales, para alimentar el ego de quienes buscaban nuevos horizontes conduciendo ruidosos artefactos mecánicos en libertad de elegir, cuándo y por dónde ir. El gran salto del automóvil en la conquista del mundo, se produce al salir de la producción artesanal, la construcción a pedido y pasar a la escala industrial.

Quienes llevaron a cabo este salto fueron, en Norte América Henry Ford y en Europa André Citroën.



El capitalismo encontró la palanca para acelerar su presencia en el mundo; logró mover en forma autónoma, para el goce de quién las conducía, maquinas con motores que tenían combustión interna, mezcla de gases y encendido eléctrico. Esos bólidos experimentales que estaban obligados a circular en las ciudades a no más de 3 km/h, probaban su



capacidad en carreras que les llevaban por los caminos a 30, 40, 50 km/h y más velocidad. El Siglo XX configura el escenario donde el automóvil pasa a ser el fetiche de la sociedad capitalista, símbolo de poder y exaltación del individualismo. Ello se evidencia en 1925 en el libro "Citroen 10 HP" del escritor ruso Ilya Erenburg, quien vivió un largo exilio en Francia y analizó la industria automotriz, el modelo de alienación del trabajador con el modo de producción fordista – que tan bien reflejara Chaplin en "Tiempos Modernos" -, las guerras y la explotación del mundo para apropiarse del caucho, los minerales, el petróleo, en una desenfrenada carrera, que nos hizo prisioneros del objeto que se creyó liberaría al ser humano de la condición de aldeano para llevarlo a ser ciudadano del mundo, liberando su ambición de dominio y poder.

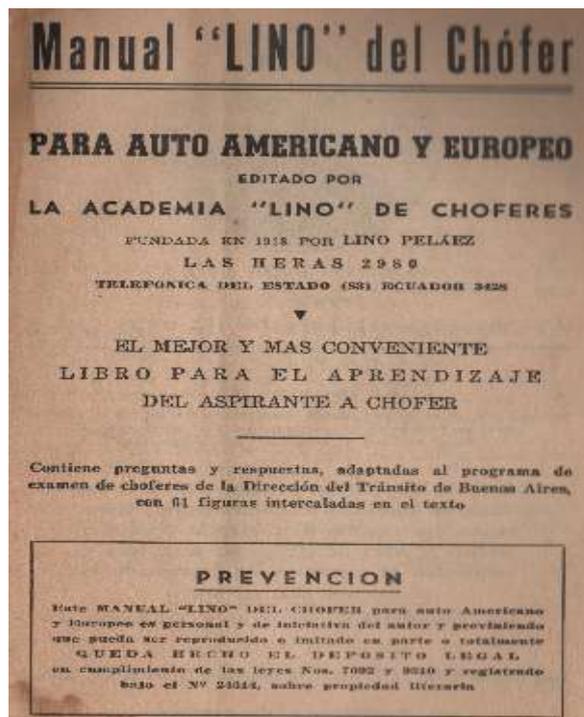
Al mismo tiempo consolidó un objeto que posibilitó el gran desarrollo industrial en los países centrales con las secuelas de explotación inhumana, depredación de la naturaleza,



exacerbando el individualismo, el machismo y alterando el uso de los espacios urbanos en ofrenda al paso del automóvil.

Es notorio que al automóvil no se le interponía nada ni nadie en su camino de "progreso", tampoco nada se decía de lo inseguro de su desplazamiento, poniendo en riesgo la vida de peatones, animales, y otros vehículos que se cruzaran en su camino.

En el Manual "LINO" del Chofer, un pequeño libro de 1949, consta que para obtener la licencia de conductor en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, había que rendir examen conductivo y de *conocimientos de la tecnología del automóvil*, reparación de fallas que se pudieran presentar durante el desplazamiento, promoviéndose la idea, de que para ser un buen conductor, era indispensable el conocimiento de todos los comandos y mecanismos mecánicos y eléctricos instalados en los automóviles.



Pero lo que realmente sorprende es que no se menciona para nada la señalización vial, la conducción bajo lluvia, niebla o viento y, lo más relevante, no hay en el Manual ni un párrafo que prevenga de los riesgos de desplazarse a velocidades que exceden en 10, 20, 30 o más veces el desplazamiento de cualquier peatón.

La seguridad vial no se tenía en cuenta, se generó la idea de que el automóvil era confortable, veloz y seguro "por naturaleza" y, si había choques, vuelcos, etc. era por

INDICE GENERAL		Pág.
Advertencias	84 a 116	
Arreglo del motor	8	
Arbol de levas	29	
Accionador	43	
Bielas	29	
Bomba de aceite	23	
Bujía	46	
Bomba de agua	48 a 53	
Bomba de aceite	53 a 54	
Compartimentos de conducción	9	
Conjunto del diferencial y freno	67	
Chasis de un automóvil	16 a 17	
Ciclo de cuatro tiempos	19	
Clases de técnica	75, 94 y 104	
Cigüeñal	20	
Carter del motor	31	
Cajinotes	31	
Carburador Zenith	34 a 35	
Circulación de agua	48 a 53	
Circulación de aceite	53 a 58	
Caja de velocidades	63	
Cardan	64	
Dinamo	47	
Distribuidor	38	
Distribución a cadena	46	
Distribución a engranajes	47	
Diferencial	65 a 66	
Dirección	71 a 77	
Estadística de alumnos	4	
Embrague de discos secos	61	
Eje delantero	73	
Filtro de aceite	69	
Frenos mecánicos	69	
Frenos hidráulicos	66	
Magneto	39 a 42	
Motor visto de frente	21	
Motor visto de lado izquierdo	23	
Motor visto de lado derecho	25	
Motor mostrado en corte	27	
Motor en funcionamiento	15	
Programa de examen	84	
Pérdida de la manivela	104	
Recalentamiento del motor	98	
Relama de frenos	105	
Silenciador o amortiguador	87	
Sistema de enfriamiento	26	
Tanque al vacío	98	

impericia de los conductores o fatalidades propias de la vida.

Al final de la década del 50 y comienzos del 60, en un proceso de apertura a los capitales extranjeros, se instalaron empresas norteamericanas y europeas para fabricar automóviles y camiones en nuestro país, y las actividades vinculadas (neumáticos, lubricantes, asfaltos, combustibles, etc.). Simultáneamente, esos mismos capitales operaban activamente para el desmantelamiento de los ferrocarriles y talleres de esa rama de la industria, para ello impulsaban el famoso Plan Larkin, con la complicidad de los medios hegemónicos de comunicación, que contribuyó a confundir a la opinión pública culpando del déficit fiscal y del supuesto atraso a la industria ferroviaria.

En pocos años, se extendió la red de caminos en nuestro país y en el resto de América Latina, promoviendo la instalación de fábricas y armadoras de automóviles, utilitarios y camiones en el subcontinente, adoptándose la matriz de transporte de cargas sobre camiones, y de pasajeros en colectivos de larga distancia, todo en desmedro del ferrocarril.

Como se podía prever, se incrementaron los índices de siniestralidad vial, por ser el modo de transporte automotriz más riesgoso que el ferroviario.

No pasó mucho tiempo para que aquel cuento - que decía que el automóvil había llegado



para traer felicidad y promover el "American way of life"-, se acabara, esto sucedió cuando apareció el joven abogado, Ralph Nader, al finalizar los años '50 y comienzos de los '60.

A algunos les sonará su nombre por haber sido candidato a las elecciones presidenciales de Estados Unidos en 2004 por el Partido Verde, pero este abogado de 82 años ha sido activista durante mucho tiempo, **en el terreno que nos interesa, la seguridad vial, a la que hizo un interesante aporte.**

En 1965, cuando Nader tenía 31 años, publicó un libro que fue como un torpedo en la línea de flotación de las grandes automovilísticas de la época, especialmente contra General Motors, que era número 1 mundial en ese entonces (y durante varias décadas más). Se tituló "*Unsafe at any speed*", en castellano "*Peligroso a cualquier velocidad*".

*El primer capítulo del libro trata sobre el Chevrolet Corvair de la General Motors y su*

*problema de estabilidad, además de su tendencia a volcar en curvas cerradas. Millones de personas están vivas gracias a la publicación de este libro*, porque obligó a los fabricantes a cambiar de mentalidad, incorporando la seguridad como un punto fundamental



del diseño automotriz.

Esta interpelación a una industria tan poderosa trajo como consecuencia intentos de menoscabarle, inventando información falsa sobre su vida privada lo cual concluyó en un juicio por difamación cuyo ganador fue Nader.

### **La relación humana con la vía de tránsito.**

Cada individuo en su interacción con su familia, sus vecinos, sus compañeros de estudio, trabajo y esparcimiento, desarrolla a lo largo de su vida pautas de comportamiento que guiarán sus pasos en la vida.



*Francesco Tonucci/FRATO*

*Un equipo del Instituto de Ciencias Antropológicas de la Facultad de Filosofía y Letras de UBA y el Conicet describió las prácticas de los “nativos” que manejan vehículos o andan a pie en 16 localidades de la provincia de Buenos Aires, incluyendo La Plata, Mar del Plata, Junín, La Matanza, Luján, General Las Heras, Florentino Ameghino, General Guido, General Alvear, Villa Gesell, y Tres Arroyos.*

*Entre las conclusiones del trabajo de campo que se hizo entre 2011 y 2012, se destacó que predomina una suposición de que el espacio vial es libre, que no está regulado. Entonces, cada uno cree que puede desplazarse por las calles libremente, siguiendo sus propios intereses y agenda. “Para ciclistas, motociclistas y, eventualmente, automovilistas, la mano única se puede transformar sin problemas en doble mano; y las veredas son lugar apto para transitar. Esta misma propiedad se observa en peatones que transforman calles en veredas y cualquier lugar es apto para un cruce”, escribió el grupo de investigadores ...<sup>1</sup>*

---

1 Relevamiento de antropólogos de la UBA y el Conicet en 16 localidades bonaerenses

Desde un punto de vista antropológico, el Dr. Pablo Wright considera que **“la inseguridad vial es un problema cultural, más que de leyes”** y reconoce que **“ se ensayó de todo con respecto al tránsito, campañas, multas, controles, exhortaciones, nuevas normas pero, los siniestros de tránsito y las víctimas nos siguen interpelando como Sociedad”**.

*Hay estudios que demuestran que actualmente el espacio público en la ciudad moderna está constantemente privatizado por la presencia de medios privados de transporte: de autos privados. Y como los que conducen son una minoría de la población, significa que una minoría está apropiándose de casi todo el espacio público y la mayoría de la población no la puede aprovechar. Esto ocasiona que la mayoría de la población haya desaparecido de la ciudad. Recordemos que el espacio público produce ciudad, que está compuesta tanto de espacios públicos como de espacios privados: los segundos están compuestos por las casas. Lo que hace que una ciudad sea realmente una ciudad es la presencia de espacio público que vincule dichos espacios privados. Claro, si los espacios públicos desaparecen y se privatizan, la ciudad desaparece.*<sup>2</sup>

En Argentina, la relación de cada persona con el espacio público está pautada por las Ordenanzas Municipales, Leyes Provinciales y Nacionales, la Constitución Nacional y los Convenios Internacionales suscriptos por nuestro País.

La mayoría de los usuarios de las vías de circulación, jamás las leyó ni se las enseñaron, por lo que nos movemos atentos a lo que aprendimos observando el comportamiento de nuestras familias, amigos y lo que leímos o escuchamos o vimos en TV.

Cada país, en este mundo globalizado, interactivo e hipervinculado, presenta aspectos similares en el movimiento de personas y mercancías, vehículos de carga y de pasajeros (individuales o colectivos), puede haber más o menos deterioro en las flotas y en



la

infraestructura vial, pero lo que marca la diferencia entre un país y otro es el cumplimiento de las normas de convivencia que esa sociedad estableció para compartir el espacio público y en qué medida el comportamiento social se ha consolidado desde la educación formal y

---

2 **“Los niños en la calle la convierten en un espacio seguro” [Entrevista a Francesco Tonucci]**

no formal, la ética, la solidaridad y la convivencia armoniosa como modo permanente de actuación. Eso que llamamos conducta vial difiere de una sociedad a otra.

**La Educación Vial** es una materia pendiente, para los gobiernos nacionales, provinciales y/o municipales – sin tener en cuenta el signo político -, por lo menos desde hace 20 años.

En junio de 1995, en la apertura del Seminario sobre EXPERIENCIAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO, Organizado por la Asociación Argentina de Carreteras, su Presidente, Ing. Rafael Balcells, en un tramo de su discurso de apertura dijo: *“... Y por si ello fuera poco, hemos dejado sin poner en marcha una Ley de Educación Vial que desde el año 1983, espera su implementación en nuestros tan debatidos Planes y Presupuestos de Educación.*

*Con la implantación de la Educación Vial en el ciclo Preescolar, Escolar y Secundario, que provea a la formación ética y educativa de nuestros niños y adolescentes, dando un sentido de solidaridad y armonía a la conducta en sociedad y en particular en la vía pública, será, como es de esperar, sólido basamento de una reducción en los siniestros de tránsito en gran parte derivados de desórdenes en el comportamiento de conductores y peatones, fuente principal de las colisiones de tránsito y sus fatales consecuencias.”<sup>2</sup>*

El Consejo Federal de Educación consensuó en varios momentos de la historia, políticas y estrategias atendiendo a distintas problemáticas: de género, de discriminación, étnicas, etc. pero, sobre políticas de Educación Vial no se priorizó ni se avanzó más allá de lo que circunstancialmente, ante la repercusión en la prensa de algún grave siniestro, como el que se cobró la vida de 4 jóvenes docentes que viajaban a una capacitación llamada “aprender enseñando”, motivó la edición de un cuadernillo denominado “Educación Vial: un camino hacia la vida”

Tuvimos desde 1996 la ley de Educación Vial 23348 que, sin consenso federal para su aplicación, cayó en el olvido.

En 1994 la ley de Tránsito n° 24449 entre una de las funciones que asignó al Consejo Federal de Seguridad Vial, fue la de “desarrollar” la educación vial; también fracasó esa experiencia, dado que la Educación es facultad del Ministerio de Educación.

En el 2008 con la promulgación de la Ley 26363 de creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se dio un salto importante, al consensuar su aplicación en un acuerdo federal con prácticamente todas las provincias y, al asignarle a esa Agencia un presupuesto, le dieron operatividad.

Como otro ejemplo de que la política en materia de educación vial avanza a saltos, otro hecho luctuoso, la muerte de los 9 alumnos y una docente del Colegio ECOS que volvían de una actividad solidaria en una escuelita de Chaco, impulsó un convenio entre el Ministerio

---

2 “Seminario sobre EXPERIENCIAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO” AAC - JUNIO 1995

del Interior - de quien dependía la ANSV – y el Ministerio de Educación, por el cual fueron editados más de 6 millones de libros de Educación Vial para nivel primario y secundario, destinados a docentes y alumnos de todo el país.

Ese material, de muy buena calidad, lamentablemente no se utilizó adecuadamente por falta de capacitación a los docentes y porque la desidia y la negligencia hicieron que no llegaran a sus destinatarios y hoy todavía se encuentran los paquetes sin abrir en galpones de algunas Provincias.

Estas cosas suceden porque, ni las más altas autoridades Provinciales o de la Nación, al igual que los dirigentes de la sociedad civil perciben que ***un cambio de nuestra cultura vial insegura es imposible sin una estrategia consensuada y con carácter de Política de Estado.***

El crecimiento urbano acontecido en los últimos cien años nos muestra el avance de la civilización del automóvil, ocupando cada vez más espacios comunes y quitando a los más débiles (niños, ancianos, embarazadas y discapacitados), la posibilidad de utilizar los espacios públicos para el esparcimiento, o simplemente para caminar sin riesgos.



Esta visión distorsionada de la problemática de la seguridad vial que tiene la dirigencia política, social, empresarial y los medios de comunicación tiene un trasfondo en el modo de haberse posicionado **el automóvil** en la sociedad, como un útil e inocente objeto de bienestar.

Pero también obedece a que hay hasta ahora, una asignación difusa de responsabilidades, sobre cada persona que conduce o se desplaza en la vía pública.

Es notorio que estamos ante una política de compartimientos estancos entre los diversos sectores responsables de la seguridad vial, la Educación, la Salud, la Justicia, la Industria, los Medios de Comunicación y las Asociaciones de la Familiares de Víctimas, la realidad muestra que todos deben converger para elaborar una agenda común con objetivos

mensurables y explícitos.

La visión multisectorial e interrelacionada será la que nos permita salir de la problemática, tomando el Plan del Decenio de la ONU y teniendo en cuenta lo que afirma ese Organismo, **“el ser humano es frágil y es propenso a cometer errores”**.

## **SAFETY O SECURITY**

La situación crítica en materia de seguridad vial a la que hemos arribado puede atribuirse, además del problema cultural que subyace en nuestra sociedad, a la interpretación errónea de dos términos anglosajones: el primero es **SAFETY**, que engloba todo aquello relacionado al cuidado de la salud y la prevención (comprende las áreas médicas, educativas, de bomberos y del seguro). El segundo, **SECURITY**, se relaciona con la delincuencia, conductas antisociales, cuidado de fronteras e intereses estratégicos de los Estados, a cargo de los organismos llamados “de seguridad” (policía, fuerzas armadas, gendarmería, etc.), y la Justicia.

Asignamos una errónea equivalencia en significado a los términos “seguridad” y “security” (esto es un caso de palabras “Lost in Translation”, o confundidas en la traducción, dado su similar escritura), lo que trae como consecuencia la asignación de funciones en la seguridad vial y el tránsito a quienes no están específicamente capacitados para liderar esas tareas, si bien es necesario que las fuerzas de seguridad, especialmente adiestradas en la función, acompañen los procesos de control operativo en calles y rutas en la detección de infractores a la legislación de tránsito pero no deberían liderar procesos tan complejos y de interrelación entre tantas áreas del conocimiento humano (educación, salud, antropología, sociología, entre otras). Como lo observamos a lo largo y ancho del país, en muchas áreas o direcciones de tránsito provincial o municipal, donde funcionarios policiales o militares son designados para encarar el problema del tránsito y la seguridad vial, en pocos casos se pone equipos interdisciplinarios de educadores, especialistas en salud pública, técnicos superiores en seguridad vial, antropólogos, sociólogos, etc., debemos mirar la problemática de la seguridad vial, como un problema sanitario, socioeducativo y cultural.

A partir de esto, considero que en nuestra sociedad lo que en realidad debería equipararse a todo lo que implica la Seguridad Vial, es el término SAFETY.

En el significado de ambas palabras en relación a la problemática del tránsito, los siniestros viales y sus víctimas, se puede encontrar la visión para una solución de fondo en nuestra sociedad, donde la ciudadanía debe producir un cambio profundo en su Cultura Vial.

El cambio cultural se nota, por ejemplo, en lo que ha sucedido con la prohibición de fumar en lugares públicos cerrados, lo que demuestra que no es preciso un policía o inspector en

cada bar, comercio u oficina pública para perseguir a los transgresores a la norma, sino que con el conocimiento y el empoderamiento de cada ciudadano en defensa de su derecho a un ambiente sano, ha puesto en situación de control popular el comportamiento asentado en pautas de cuidado de la salud del otro.

Ello nos remite al fondo de la cuestión: educar para hacer válido el precepto constitucional del derecho humano a la salud, que se consolida con una visión desde la Cultura del cuidado ante el riesgo, frente a la difundida visión de que “la letra con sangre entra”, aplicación de “penas duras” y la visión de que hay individuos “descarriados” y a los cuales son las leyes y el Código Penal los que les harán entrar en razón.

Estamos ante una oportunidad que nos brinda la Ley de Promoción de la Educación Vial nº 27214, sancionada en diciembre de 2015, que puede hacer que en conjunto las Provincias y la Nación, con los recursos económicos que sean necesarios, empiecen a través de la Educación, el camino del Cambio Cultural Vial y su seguimiento por medio de los Observatorios de la Educación Vial que la ley propone.

También hay que legislar expresamente hacia los medios de comunicación, para que se acabe con la promoción del consumo de alcohol y conductas riesgosas para la salud de quienes se desplazan en el espacio público, como es la promoción del uso de telefonía celular en la vía pública, o la velocidad como idea de libertad.

Pedro Mauricio Katz