



Anuario de Investigaciones  
ISSN: 0329-5885  
anuario@psi.uba.ar  
Universidad de Buenos Aires  
Argentina

Dulce, Sauaya; Aline, de Oliveira Perotto; Paola, Borra  
Educación vial como aporte al compromiso y responsabilidad ciudadana con la seguridad  
en el tránsito  
Anuario de Investigaciones, vol. XIX, 2012, pp. 71-78  
Universidad de Buenos Aires  
Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369139948006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica  
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# EDUCACIÓN VIAL COMO APOORTE AL COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD CIUDADANA CON LA SEGURIDAD EN EL TRÁNSITO

## ROAD EDUCATION AS CONTRIBUTION TO THE COMMITMENT AND CIVIL RESPONSIBILITY WITH THE SAFETY IN THE TRAFFIC

*Sauaya, Dulce<sup>1</sup>; de Oliveira Perotto, Aline; Borro, Paola<sup>2</sup>*

### RESUMEN

El presente trabajo pretende dar a conocer los lineamientos de una investigación UBACyT 2010-2012<sup>1</sup>. El proyecto se enfrenta con la situación problemática de evaluar la eficacia de los cursos de Educación Vial y la incidencia en el comportamiento de los conductores que transgreden la normativa de tránsito.

El universo de esta investigación está conformado por los sujetos que demandan la recuperación de puntos perdidos por infracciones (scoring). Como recurso metodológico utilizamos la triangulación de los datos obtenidos por encuestas y entrevistas grupales y a informantes claves. Se hará un seguimiento de los sujetos que han perdido puntos en el scoring y desean recuperarlos realizando el curso para tal fin.

Concibiendo la educación desde la "pedagogía de la autonomía" de Paulo Freire. Según esta concepción pedagógica quien enseña aprende al enseñar y quien aprende enseña al aprender (Freire, 1996), es decir, enseñar no existe sin aprender y viceversa, por esta razón, buscamos relevar el conocimiento de la experiencia presentado por los asistentes y las estrategias de afrontamiento implementadas en situaciones de riesgo, transformando esta experiencia por la vía de la enseñanza, como aporte epistemológico para los programas de los cursos de educación vial.

Nuestra expectativa apunta a que los resultados sean transferidos a los organismos de planificación de políticas públicas como prevención de siniestralidad, contando con la sensibilización de los medios para difundir los hallazgos.

### Palabras clave:

Educación vial - Psicología y velocidad - Velocidad social - Velocidad y violencia

### ABSTRACT

This work aims at divulging the features of a research conducted by the Investigation UBACyT 2010-2012.

This project faces the problematic situation of assessing the efficiency of Driving Courses and their incidence in the behavior of drivers who break driving regulations.

Its general objective is that citizens commit to being the rules that reinforce traffic safety in order to reduce the rate of morbidity and mortality caused by traffic accidents.

The subjects of this research are people who ask for a restitution of the points that they lost due to infractions (scoring system)

The methodology consists of the triangulation of data that come from surveys, group interviews and interviews to key informers. The behavior of the subjects that attend the course in order to have their points back will also be analyzed.

Regarding education from the point of view of autonomy pedagogy, as stated by Paulo Freire, we seek to favor a dialectic movement by revealing both the knowledge from experience that attendants have and the facing strategies that they put to use in risk involving situations.

This project aims at turning these experiences into epistemological contributions to the traffic safety education training programs.

Our expectations are that with the help of the media results will be transferred to the society at large as a means of preventing traffic accidents.

### Key words:

Traffic safety education - Psychology and speed - Social speed - Speed and violence

<sup>1</sup>Proyecto UBACyT Trienal 2010-2012. Integrantes: Dir.: Sauaya, Dulce. Investigadores formados: Autino, Gloria; Zaldúa, Graciela; Seidmann Susana; Sirvent, Ma. Teresa. Investigadores en formación: Olivera Perotto Aline; Marin.Irene Arellano, Paula; Pavón, Antonella.

<sup>1</sup>Dra. en Psicología, UBA. Profesora Consulta e Investigadora, UBA. E-mail: dulcesauaya@gmail.com.ar

<sup>2</sup>Docentes e investigadores universitarios.

## Antecedentes en el campo de la educación:

### Educación y Saber

Consideramos pertinente reflexionar en el campo de la educación vial sobre los aportes que brinda Paulo Freire en su escrito sobre Pedagogía de la Autonomía (2008). En él encontramos el marco conceptual para pensar la educación vial (EV). Freire señala como camino, tomar en consideración el conocimiento particular de cada educando, el carácter transformador del ejercicio educativo, el ejercicio del pensamiento crítico y el respeto de la ética y estética. En nuestra investigación nos centraremos en el conductor de un vehículo automotriz.

Desde este marco conceptual consideramos necesario explorar el saber de los automovilistas referidos a la experiencia de conducir y las estrategias de afrontamiento que han sido exitosamente implementadas en situaciones de riesgo.

### Compromiso ciudadano

En una investigación realizada por la Asociación Civil Luchemos por la Vida, los resultados son similares a los encontrados por la investigación sobre la efectividad de los cursos teóricos que llevó a cabo el Departamento de Difusión y Capacitación de la Dirección General de Licencias de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en octubre de 2009.

Ambas investigaciones han encontrado un desfase entre la información sobre el sistema de tránsito y los comportamientos observados como “insatisfactorios o incorrectos”, entendidos en tanto violaciones a normas de tránsito que ponían en alto riesgo de accidente o muerte a los usuarios. Ambas concluyen que “la información no incide de manera preventiva en el comportamiento del conductor”. De los resultados arrojados por las encuestas realizadas a los conductores particulares se obtuvo que el 82% cree que maneja entre bien y muy bien, pero a su vez, el 45% cree que la información brindada por los cursos de educación vial para obtener o renovar la licencia no le fueron un aporte al conocimiento. Además, el 86% de los encuestados asegura haber trasgredido normas de tránsito que conocían. Podemos sostener, a partir de los datos, que la información no modifica la conducta de los que están al volante.

Para María Cristina Isoba, Directora de Investigación y Educación Vial de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, se trata de “motivar”, de crear una nueva conciencia individual y social que promueva, desde la educación vial, un cambio actitudinal en cuanto al problema de la seguridad vial.

Consideramos, desde la Pedagogía de la Autonomía, que es la potencia de la educación la que puede movilizar al ciudadano al encuentro de los valores de solidaridad y compromiso social con la seguridad vial. Una práctica educativa es política y exige una postura ética y democrática. Los resultados de esta investigación aportarán a la prevención de accidentes de tránsito y a los lineamientos de diseño de los cursos impartidos a los conductores concurrentes a la Dirección General de Licencias de la

CABA para obtener el registro profesional.

### Psicología y Velocidad

Debemos a Piaget el estudio de la construcción cognitiva de la velocidad y la movilidad en el estadio egocéntrico de la infancia. “Piaget demostró que la primera representación de la velocidad se fundamenta en el **sobrepaso**: desde el punto de vista del bebé, un móvil es más veloz que otro cuando aquél sobrepasa a éste. En un primer momento, la velocidad es la inversión de un orden y nunca es un dato absoluto: la velocidad de un sólo móvil no es relevante para los niños pequeños y es a partir de los 8-9 años cuando abandonan su punto de vista egocéntrico y empiezan a comprender que la velocidad es una síntesis de las operaciones de percepción y razonamiento.” (Barjonet, 1991)

Emmanuel Barjonet, en una conferencia realizada en abril de 1991 en el Instituto Nacional de Investigaciones sobre Transportes y su seguridad, auspiciada por el Laboratorio de Psicología Conductual, plantea algunos aspectos de la psicología de la velocidad que revisten importancia en lo que aporta a la problemática desde el punto de vista de la seguridad vial. Dice el autor: “intentaré mostrar cómo el conductor maneja la velocidad, al ser éste considerado como un operador humano que está influenciado por factores cognitivos. En segundo lugar, veremos cómo el conductor también está influenciado por componentes sociales o culturales, pudiendo considerar así a la velocidad como un agente social. Observaremos, desde el punto de vista de los psicólogos sociales, cómo el comportamiento de los conductores y más concretamente, las actitudes hacia la velocidad, están influidos por la sociedad y por la posición de los conductores dentro de la estructura social.” (Barjonet, 1991)

“...La percepción de la velocidad de un móvil ha sido estudiada durante mucho tiempo por los psicólogos, la percepción de la velocidad del propio operador considerándolo como móvil, comenzó a ser estudiada alrededor de los años 50 dentro del campo de la psicología cognitiva. Gibson (1950) describe y mide lo que nosotros denominamos como vectores de velocidad y lo denomina: cuando el operador se mueve, todas las partes de su campo visual están dotadas aparentemente de movimiento. Desde este punto de vista, la percepción de la velocidad depende de la amplitud de los vectores de velocidad: cuanto más largo sean esos vectores, más intensa será la sensación de velocidad. Pero esta sensación depende también de la distancia entre el operador y su punto de referencia visual. Si estamos de acuerdo con el hecho de que la percepción de la velocidad depende de estos dos parámetros, podemos preguntarnos con qué agudeza un conductor es capaz de evaluar su propia velocidad.” (Barjonet, 1991)

Aquí se ponen en juego dos cuestiones: la sensación de velocidad y la percepción de velocidad. El punto para estudiar es cómo un conductor puede evaluar su propia velocidad y cómo se articulan la transgresión y el riesgo. Se trata de comprender cómo elabora el conductor la percepción y la sensación por la cual sobreestima o subestima la velocidad al conducir.

“Las limitaciones de velocidad ofrecen el requisito para el control legal de la velocidad de todos los conductores y por ello podríamos preguntarnos cómo éstos integran dichos requisitos dentro de su práctica en la conducción. Algunos estudios han demostrado que el respeto por los límites de velocidad no son considerados como un requisito estricto ni prioritario en la conducción, incluso aún siendo obligatorios: se considera, en primer lugar, la aceptación de la situación de la carretera; por ejemplo, la adaptación en el flujo del tráfico o la velocidad que alcanza el automóvil que va detrás.” (Barjonet, 1991).

En esta última cita textual destacamos la idea de flujo de tráfico como un modo de influencia ejercido por el contexto social en el momento de acelerar el vehículo.

### **Velocidad y Placer**

Barjonet ha observado también, que la elección de una mayor velocidad se asocia con un conductor de menor edad, con la ausencia de acompañantes y con poseer un auto nuevo.

Afirma el autor que “No debemos olvidar que la psicología de la velocidad abarca también el estudio del placer a través de la velocidad en los coches. El concepto de placer no ha sido aceptado plenamente en el campo de la psicología científica. No obstante, debe ser tomado en consideración. Desafortunadamente, no poseemos un elevado número de estudios sobre este tema.” (Barjonet, 1991)

Citamos textual para subrayar que en 1991 no se contaba con estudios sobre el tema, por lo cual, este trabajo de investigación es un intento de aportar a la temática, el placer que produce la velocidad en nuestros tiempos donde se asocia la velocidad al éxito, “el tiempo es oro”, dice la frase popular, quizá, la más emblemática de la actualidad. La investigación pretende producir conocimiento de la relación entre el conductor de vehículo automotor, que transgredió los límites de velocidad establecidos, y las razones por las que justifica su conducta. La velocidad más allá de los límites está asociada con el riesgo, razón por la cual, se prohíbe. Pretendemos producir conocimiento en relación al afecto que moviliza el enfrentarse con situaciones riesgosas de velocidad.

La psicología cognitiva se ha ocupado de la percepción de la velocidad, pero nuestra investigación, fundamentada en una epistemología orientada desde la teoría psicoanalítica, intenta analizar de qué manera esa percepción es puesta al límite y que la carga de placer que supera los límites de esa percepción, ya instalada, se convierte en goce. La guía de entrevistas en profundidad realizada con sujetos que han excedido los límites normativos de velocidad, datos obtenidos del scoring, pretende explorar la emoción que se encuentra asociada a la transgresión.

### **Velocidad Social**

Siguiendo a Barjonet (1991), en su conferencia presenta un estudio llevado a cabo por un equipo japonés dirigido por el Prof. Tsujimura de la Universidad de Tokio. La hipótesis central de ese equipo afirma que la existencia de una velocidad social está relacionada con el desarrollo de nuestras sociedades, ya que éstas nos obligan a llevar a

cabo las tareas con éxito y lo más deprisa posible: la tendencia de la sociedad moderna es «ir más deprisa».

“Por último, para finalizar con este interesante estudio, incluimos el resultado de una medición de la actitud en torno a la velocidad social. Para ello, se aplicó un cuestionario a una muestra de sujetos que incluía preguntas como: la utilización de escaleras mecánicas, el uso de comida rápida, el tiempo que podía esperar... y como se puede observar, la gente que desarrolla una conducta hacia la velocidad en algunas áreas de su vida, muestra también la misma tendencia en otras áreas de su conducta general, buscando una integración total en una forma de vida rápida”. (Barjonet, 1991)

### **Velocidad y Política**

Según datos tomados de la investigación antes nombrada, encontramos un punto de articulación con el texto *Velocidad y Política* de Paul Virilio (1986), que nos permite definir la velocidad como provocadora de un manejo simultáneo de emociones, que produce placer en la tensión frente al riesgo de ir más allá de los límites. (Virilio, 1986)

De allí que nos preguntemos las razones por las cuales no se puede dejar la placentera tensión que produce el citado riesgo.

### **Velocidad y Subjetividad**

La tecnología formatea una subjetividad post-alfabética - Franco Berardi (2007)- cuya consecuencia más visible es la continua y penetrante simultaneidad de las imágenes que pasan a tal velocidad que parece que el tiempo cronológico ha dejado de existir.

La sociedad actual se define por una aceleración absoluta en todos sus campos. Ganar tiempo es la propia exigencia del sistema productivo actual, que encuentra en la cultura occidental que lo precedió es el tiempo. La filosofía política interpreta el poder como una toma de la velocidad de las ondas electromagnéticas, como modo de dominio. Adopta para su beneficio el flujo y reflujo del tránsito veloz y simultáneo de significados. (Klein, 2008)

### **Velocidad y Tiempo**

Nos preguntamos: ¿acaso hay que aminorar la velocidad? ¿Volver a la lentitud del pasado? No, lo que proponemos es que se debe reflexionar a efectos de deconstruir el conocimiento. Tratar de inventar otros ritmos políticos que funcionen para contrarrestar la dominación a la que somete el control social a través de la velocidad, imperante en diferentes áreas de nuestras vidas (trabajo, estudio, salud, deportes, etc.)

### **Velocidad y Goce**

En “El malestar en la cultura”, Freud plantea que la cultura es inseparable respecto de un malestar que le es inherente (Freud, 1969). Malestar que, lejos de responder a una contingencia o coyuntura determinada, es en sí mismo estructural, y que es presentado por decepciones e imposibilidades que la vida nos depara.

Frente a este inevitable malestar, Freud considera diferentes respuestas paliativas, sin dejar de enfatizar que entre

ellas no existe la mejor, no hay una respuesta universal sino que cada sujeto debe encontrar la suya.

En oposición a esa búsqueda de solución que dará como resultado una respuesta que apunte a la singularidad, Lacan anticipa en "La proposición del 9 de Octubre de 1967", que a mayor globalización y supresión de las diferencias, le correspondería una mayor homogeneización de los modos de goce. Así, en la actualidad, aún cuando se nos plantea la pluralidad en las formas de goce, paradójicamente, se nos propone como tendencia el responder de manera única y globalizada; goce unitario, unificado, constante y para todos por igual.

Al mismo tiempo, la velocidad se percibe como una nueva forma de poder, negando en sus efectos, su dimensión de instrumento de dominación. En este sentido, Bauman en "Modernidad Líquida" (1999), pareciera dar otra posible respuesta al malestar inherente: velocidad y aceleración, rapidez en la huida, escurrimiento que permita evitar el compromiso y la responsabilidad frente a una trama social. "Correr a toda marcha" como un fugitivo frente a la desintegración de la acción colectiva y por lo tanto de los vínculos entre el sujeto y el otro.

¿Cuál es la línea de llegada? ¿Quién acompaña en la travesía? ¿Alguien espera del otro lado? Cuando la verdad se forcluye no hay castración que opere como tope. Como posibles efectos: la meta parece transformarse en el principal competidor del sujeto; el auto deviene objeto de satisfacción garantizada e inmediata y así, en la carrera, la velocidad como goce, se asemejaría al concepto de autoerotismo que Freud (1969) describe como una actividad sexual solitaria.

### Velocidad y Violencia

"A la pregunta ¿Qué es la guerra?, responde Clausewitz: 'La guerra es un acto de violencia destinado a obligar al adversario a ejecutar nuestra voluntad'" (Virilio, 1977, 73). Paul Virilio, después de definir la estrategia indirecta del *fleet in being* anglosajón ("*El fleet in being es la logística que realiza absolutamente la estrategia como arte del movimiento de los cuerpos no vistos*", es la presencia permanente en el mar de una flota invisible que puede golpear al adversario en cualquier momento y lugar, aniquilando su voluntad de poder por la creación de una zona de inseguridad global donde nunca más estará en condiciones de "decidir" con certeza, de *querer*, vale decir, de vencer.").

"No hemos percibido suficientemente en la historia de Occidente el momento en que se operó esa transferencia del vitalismo natural del elemento marino (esa facilidad para alzar, desplazar, hacer deslizar artefactos pesados) a un vitalismo tecnológico inevitable, ese momento de la historia donde el cuerpo de transporte técnico va a salir del mar como el cuerpo vivo inconcluso del evolucionismo. (...)" (Virilio, 1977, 77).

"Solos con los fogoneros que se agitan delante de los hornos infernales de las grandes naves (...) de las locomotoras lanzadas a una loca carrera (...) que pasan estremeciéndose (...) cuya vecindad es peligro desafiado, el combate titánico: he ahí el poder de la máquina móvil (...) cuyo movimiento conoce la velocidad y la violencia".

Nos interesa destacar en la narrativa histórica que nos presenta Virilio algunas de las expresiones que encontramos asociadas al exceso de velocidad de los actuales conductores de vehículos automotores "la loca carrera" "el peligro desafiado" que el autor asocia con violencia y velocidad.

Nos proponemos demostrar que el goce es el estado emocional que hace posible la permanencia de esta conjunción en el conductor así como explorar cuáles son las estrategias que posibilitan acotar el goce.

### Velocidad y Discurso

Es de interés ampliar el universo temático de nuestro estudio incursionando en la producción discursiva de organismos no gubernamentales (O.N.G) que guardan como propósito la prevención de siniestros. Si buscamos invariantes en el discurso de Luchemos por la Vida constatamos la carga negativa, que conllevan los spots, en sus distintos soportes mediáticos, los que podríamos denominar como integrantes del "**discurso del miedo**" y que por lo tanto pueden ocasionar rechazo o indiferencia en el público destinatario de los mismos. A partir del análisis de los datos relevados de encuestas realizadas, en cuanto a la implicación de los conductores, se obtuvo que la mayoría de los encuestados, el 67,5%, respondieron que se consideraban mejores o mucho mejores conductores que los demás o sea que no se ven a sí mismos como potenciales promotores de accidentes viales.

### Contexto Cultural y Campañas de Prevención

Esta conflictiva relación con el otro, es retomada desde el discurso de las campañas de prevención con slogans tales como "No me mates" o "No dispare contra su familia" donde al discurso (este "discurso del miedo") con esta marcada carga negativa, se lo puede asociar a la "ley de la selva", al binomio cazador/víctima. La asociación civil "Luchemos por la vida" tiene entre sus productos un material en DVD que se entrega en forma gratuita en las escuelas con el significativo título de "**Los cazadores de peatones**".

### Velocidad y Lógica Mercantil

Otro punto a tener en cuenta es el discurso producido desde la publicidad en donde sí vemos una carga positiva, vinculada a la lógica mercantil del producto en venta, y que vinculan la posesión del objeto (automóvil) al éxito en la vida, con el agravante de exaltar ciertas virtudes tales como la velocidad, valor atribuido al "hombre moderno". Hace un tiempo, Renault publicitaba uno de sus modelos mostrando un conductor que llegaba a destino antes que las luces del automóvil, que lo hacían segundos después, pretendiendo que su velocidad era mayor que la de la luz. Este discurso no solamente es producido por la publicidad, sino también por el entramado mass mediático que incluye programas de televisión, videojuegos, películas, especialmente las producidas por los estudios de Hollywood. En la saga de "Rápido y Furioso" observamos cómo velocidad y muerte van por caminos separados y velocidad y éxito se conjugan.



### Velocidad y Producción

El sistema capitalista de producción ha minimizado el factor tiempo a partir de la maximización de la velocidad impuesta por la organización Taylorista y la cadena de montaje Fordista. El tiempo adquiere el valor del oro “el tiempo es oro” en consecuencia no se puede perder.

En una línea de continuidad con el Taylorismo - Fordismo encontramos lo que se denomina la Macdonalización de la sociedad, impuesto por el sistema Capitalista desde la Globalización de los mercados, en donde se toma como modelo esta cadena de comida rápida que regula los tiempos y homogeneiza la oferta. En contrapartida se produce un movimiento opuesto a esta cultura del fast-food que se denomina como “movimiento slow” que surgió hace unos años en Europa y que tiene gran aceptación en Suecia. Como dato significativo vale destacar que es Suecia el país líder en prevención vial, con uno de los registros más bajos de morbi/mortalidad en el mundo.

En cuanto a los principios de la “cultura slow” se centran en resistir la homogeneización y tomar el control del tiempo más que someterse a su tiranía.

La tecnología puede acelerar los tiempos del trabajo, de la producción y de distintas actividades humanas pero el desafío es disponer de nuestro control, a nuestro ritmo, a nuestra velocidad.

### Prevención y Conductas Alternativas

Considerando que las campañas de prevención están destinadas a cambiar conductas, creemos necesario tomar en cuenta un tipo de interpelación que dé opciones al destinatario de las mismas, como las que señalan “si bebiste buscá un medio de transporte alternativo” y no como las mencionadas que postulaban un terminante “no me mates” que no dan opciones y que dan un perfil homicida al conductor que hace que no se vea interpelado por las mismas.

### Velocidad y Riesgo

En Argentina, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en menores de 35 años y la tercera sobre la totalidad de los argentinos (Asoc. Luchemos por la Vida 2008).

Nuestro país tiene uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito: mueren por día un promedio de 21 personas. Según estimaciones de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, entre el año 1996 y el 2010, la cantidad de muertes en accidentes de tránsito se ha mantenido oscilante entre 6806 en el año 2003 y 8205 en el año 2008, siendo éstos el número más bajo y el más alto respectivamente.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo dependiente del Ministerio del Interior de la Nación, brinda datos sobre seguridad vial a nivel nacional desde el año 2006. En el año 2006 hubo 3842 víctimas fatales en hechos de tránsito, considerando sólo las que fallecieron en el lugar del hecho. Casi el 74% de las víctimas se produjeron en zonas urbanas o suburbanas, siendo el 26% restante en zona rural. Las víctimas graves fueron 12.174.

La cantidad de siniestros viales ese año fue de 234.824. En el año 2007 hubo 4175 víctimas mortales en el lugar del hecho y 9.888 heridos graves, con 212.197 siniestros de tránsito.

Alrededor del 64% de las víctimas mortales se produjo en zona urbana o suburbana, siendo el 35% restante víctimas en zona rural. En el año 2008 se produjeron en Argentina 97.474 siniestros de tránsito con víctimas. En estos siniestros fallecieron en el lugar del hecho 4.222 personas. El seguimiento de las víctimas graves, arrojan una cifra total de 7.552 personas fallecidas, incrementándose dicha cifra en un 1,52% respecto del año 2007. De la totalidad de las víctimas la distribución porcentual de las mismas arroja un 92,65% de lesionados y 7,35% de fallecidos. El 94% de los siniestros ocurrieron en zona urbana-suburbana y el 6% en zona rural. Observamos que la cantidad de fallecidos en el lugar del hecho a lo largo del período 2006-2008 ha incurrido en un leve aumento y que se mantiene constante el hecho de que la mayoría de las víctimas mortales se producen en zonas urbanas y suburbanas.

Según datos arrojados por la ANSV, en el año 2009 se produjeron en el país 90.851 siniestros de tránsito con víctimas, en los cuales una o varias personas resultaron muertas o heridas y en las que está implicado al menos un vehículo en movimiento. Un 80,70% de los siniestros han sido colisiones, representando las de vehículo-vehículo y vehículo-moto un 76.54%. En el lugar del hecho fallecieron 3865 personas, el seguimiento de las víctimas graves más factores de corrección internos indican una cifra de 7364 personas fallecidas. De la totalidad de las víctimas se desprende que un 92.01% han resultado lesionadas y el 7.99% ha fallecido.

Entre las víctimas mortales, el 77.74% corresponde al sexo masculino, mientras que el 22.26% al sexo femenino. El grupo etario de mayor riesgo es el comprendido entre 15 y 34 años: el 54% de las víctimas son menores de 35 años.

Durante el año 2009, entre las víctimas fatales, los conductores u ocupantes de automotor lideran el primer lugar (42%), los conductores de motos se ubican en segundo lugar (25%).

En tercer lugar, un 24% de las víctimas fatales han sido los peatones y por último ciclistas en un 8%. (Asoc. Luchemos por la Vida 2009). Por otro lado, datos provenientes de la ANSV indican para el mismo año que el 62,23% de las víctimas fueron conductores, el 13,42% peatones y el 24.34% restante pasajeros.

En cuanto a la velocidad, un estudio realizado por la Asociación Luchemos por la Vida en el año 2007 reveló que el 70% de los encuestados de ambos sexos, aceleran al acercarse a un semáforo en amarillo. Asimismo, el 67,5% de los conductores de ambos sexos se consideran mejores o mucho mejores conductores que los demás. Esta autovaloración que hacen los conductores es un factor relevante en la producción de accidentes, influyendo en el momento de tomar decisiones relativas a asumir riesgos, como ser maniobras de sobrepaso y sobre la velocidad de conducción.

Las relaciones entre **velocidad y riesgo** de muerte demuestran que pequeñas reducciones en la primera conllevan importantes disminuciones en el grado de impacto sobre el cuerpo humano. Según estudios internacionales, un peatón alcanzado a 64Km/h tiene un 85% de posibilidades de resultar muerto; mientras a 48 Km/h y a 32Km/h, dicha probabilidad baja al 45% y 5 %, respectivamente. (Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires [2007]).

En la Ciudad de Buenos Aires, en el año 2009 se registraron 10569 hechos de tránsito, con 11549 víctimas, de las cuales murieron 77 personas como consecuencia del siniestro vial.

Estos datos muestran que esta ciudad exhibe una alta tasa de morbilidad (personas lesionadas) y una baja tasa de mortalidad (personas fallecidas). La Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires encuentra como posibles causas a la baja tasa de mortalidad dos cuestiones: la alta concentración de tránsito que no permite la circulación de vehículos motorizados a altas velocidades y la cantidad y dimensión de los servicios de urgencias médicas, que en conjunto con la proximidad de los centros de atención, permiten una prevención secundaria rápida y eficaz por parte del sistema de salud. Si bien hay un descenso en la tasa de mortalidad en relación al período 2008, no han disminuido significativamente la cantidad de siniestros viales.

### **Velocidad y Siniestralidad**

En cuanto a esto, la Defensoría señala que podría suponerse que la disminución del número de muertos podría estar relacionada con una baja de siniestros asociados a exceso de velocidad y conducción bajo los efectos del alcohol, ambas situaciones ocasionan siniestros de gran magnitud. Sin embargo, dado que la Policía Federal no distingue los siniestros según su gravedad, no se puede corroborar numéricamente esta apreciación.

Los siniestros de tránsito son producto de factores causales de distinto tipo. Para poder entender el fenómeno en su complejidad, son necesarias estadísticas detalladas que exploren las causas de los accidentes, pudiendo desagregar causales varios como ser exceso de velocidad, consumo de alcohol, pasajes de semáforo en rojo, etc. La escasa información detallada y específica sobre las causas de siniestros viales afecta la planificación de políticas públicas en materias de seguridad vial que sean efectivas. Asimismo, realizar una evaluación sobre el efecto que tienen las campañas publicitarias, contribuiría a desarrollar políticas públicas cada vez más acertadas. La Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, ya en el año 2007, señalaba en su informe acerca de la siniestralidad peatonal en la ciudad, que existían deficiencias en el sistema general de información sobre siniestros viales: alto sub-registro, inconcordancia de datos, así como imposibilidad de articular las diferentes bases de datos de las distintas instituciones. Asimismo, indicaba que la mala calidad de los registros no podía ser atribuida a ninguna fuente específica, sino que se presentaba como

un problema generalizado tanto en fuentes policiales como sanitarias. En el informe que publica el mismo organismo referido al período 2009, señala que aún existen deficiencias en la recolección de la información, en la articulación entre distintos organismos y en la normalización de los instrumentos de relevamiento, lo que no permite tener un registro acabado y total de todos los siniestros en la vía pública dentro de la Ciudad.

Cifras provisionales al 4 de enero de 2011 publicadas por la Asociación Luchemos por la Vida indican que la cantidad total de muertos en 2010 en Argentina ascienden a 7659. Esta cifra incluye fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores. A la fecha de realizar este informe, aún no han sido publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial los informes y estadísticas correspondientes al año 2010.

Estamos replicando nuestro proyecto de investigación respondiendo a una invitación realizada por la Licenciada Antonella Pavón, encuestadora de la Municipalidad de Rafaela (Moreno 8, Ciudad de Rafaela, Santa Fe), quien se hará cargo de la implementación del proyecto en la ciudad. A modo de ejemplo, incluimos en este texto, las actas que ilustran acerca de una situación bastante particular, sumamente interesante a los fines comparativos. Según datos de Gendarmería Nacional, el primer lugar de las actas por infracción que realizaron durante el 2010, lo ocupa no usar luces bajas en forma permanente, contando con 2340 actas, contrastando con el exceso de velocidad, con solamente 10, ubicándose 23 de las 25 causas de infracciones registradas. La información recabada nos conduce a incursionar en otras regiones a fin de conocer las estadísticas existentes al respecto. Dejamos abierta la pregunta en virtud de la cual continuaremos nuestra investigación sobre las condiciones que puedan dar cuenta de esas diferencias numéricas.

### **El trabajo de campo**

ONG Sonrisas en el partido de Ezeiza.

El Centro Social y Solidario Sonrisas propició el espacio y la Asistente Social Lic. Alicia Santoro posibilitó que la Dra. Dulce Suaya condujera el grupo de Madres (11) el debate sobre los riesgos y cuidados que se presentan en la realidad del tránsito automotor en la zona.

Resultados:

\*Creación de un sistema de protección peatonal organizado por las madres que van a llevar y buscar los chicos a las escuelas (registro taquigráfico de la reunión)

Sensibilizar a la comunidad barrial a partir de las consignas producidas que expresen cuidado y respeto a la normativa de velocidad

Contar con un espacio para dar a conocer estas actividades en la cartelera del Centro Solidario Sonrisas. Cabe destacar que la Asistente Social manifestó interés en proseguir con la actividad.

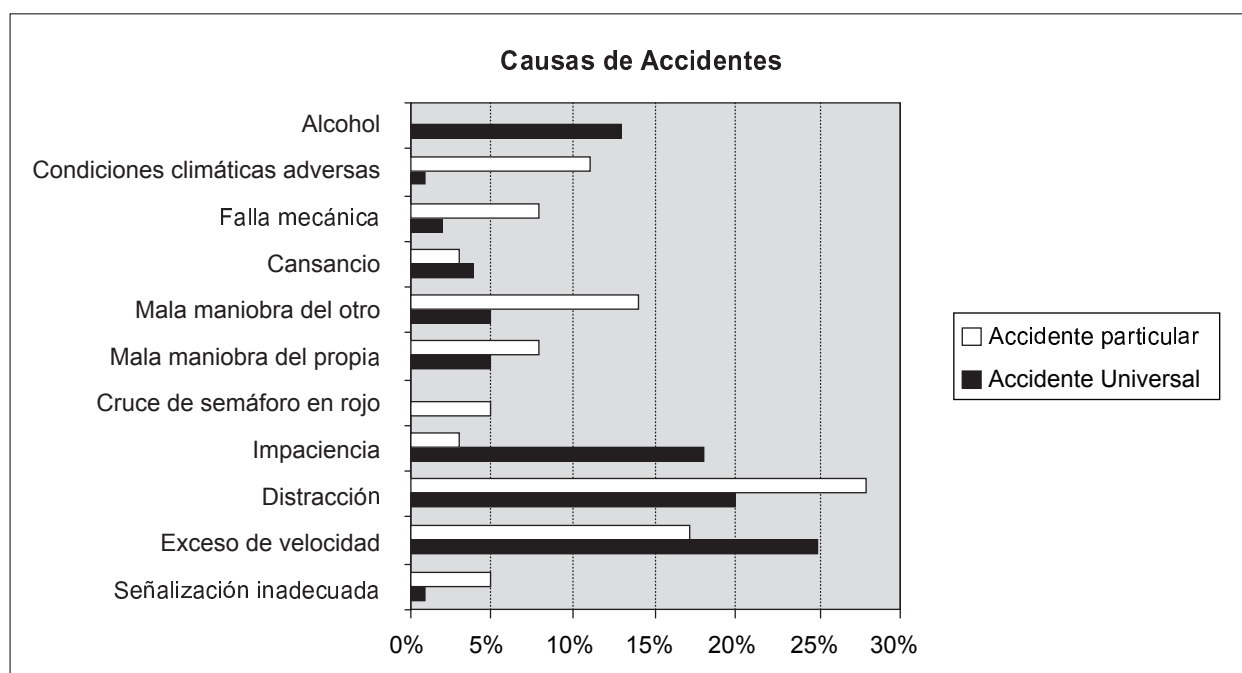
Derivado de este interés se programó entrenar a todos los integrantes, voluntarios y directivos de la Institución, en cuanto a la problemática y objetivos que plantea el proyecto con el propósito de lograr la prosecución y sustentabilidad de la Educación Vial ligada al compromiso solidario.

Se busca reproducir, en el municipio de Vicente López, en el que se sitúa la ONG De Todos Para Todos la modalidad de trabajo de campo implementada en “Sonrisas” Resultó de interés para la Directora del Centro de la Mujer y Políticas de Género, de la Secretaría de Desarrollo Social, de la Municipalidad de Vicente López, Dra. Viviana Devoto la propuesta de llevar a cabo el proyecto de cuidado preventivo de accidentes de tránsito.

### Conclusiones

El trabajo de Campo con la población barrial nos produjo un conocimiento que nos imprime un giro en relación a la problemática y los objetivos que sostiene el proyecto Consideramos que explorar este sesgo nos brindará insumos para proseguir investigando sobre el soporte en el que se apoya la construcción de la red social comunitaria que posibilitará imprimir un freno al placer que brinda el riesgo del exceso velocidad que ilustran las llamadas “picadas”.

## ANEXO





## BIBLIOGRAFIA

- Agamben, G. (1977); "Primera Parte. Los fantasmas de Eros" en *Estancias. La palabra y el fantasma en la cultura occidental*. Pre-Textos, Valencia, 1995.
- Autino, G. (2001), Escolio 1 El dios vivo y voraz, el destino, la naturaleza, cap. 1 El psicoanálisis y el múltiple interés de la teología en Autino, G. Barbarosch, A. & Basch, C. *Entre el mito y la lógica*, Buenos Aires: Letra Viva.
- Barjonet P. (1991), Algunas cuestiones sobre la velocidad desde el punto de vista de la psicología y la seguridad vial. *Papeles del Psicólogo*, N° 49.
- Bauman, Z. (2000) *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2002
- Berardi, F. (2007) *La generación post-alfa*. Buenos Aires: Editorial Tinta Limón.
- Deleuze, G. (1975), *Derrames*, Buenos Aires: Cactus, 2005.
- Deleuze G. y Guattari F. (1980), *Mil mesetas*, Pre-Textos, Valencia, 1988
- Freud, S. (1930) *El malestar en la cultura*. Madrid: Alianza, 2006
- Hegel, G. (1807) *Fenomenología del espíritu*, México, F.C.E., 1981
- Honoré, C. (2005) *Elogio de la lentitud*, Madrid: Editorial RBA.
- Isoba, M.C. *Manual para la conducción segura*, Buenos Aires, Dosmildos, 1998.
- Klein, N. *A Doutrina do Choque. A Ascensão do Capitalismo de Desastre*, Rio de Janeiro, Editorial Nova Fronteira, 2008. Traducción: Vania Cury.
- Lacan, J. (1967): Proposición del 9 de octubre de 1967. *Scilicet* N° 1
- Marinetti, F. (1909), *Manifiesto futurista*. Barcelona, Ediciones del Cotal, 1978
- Verón, E. (1968) *Conducta, estructura y comunicación*, Buenos Aires: Amorrortu, 1996.
- Virilio, P. (1977) *Velocidad y política*, Buenos Aires: La Marca.
- Virilio, P. (1996) *El arte del motor*, Buenos Aires: Ediciones Manantial.

## FUENTES

- Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires. (2007) La siniestralidad peatonal en la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires. (2010) Programa sobre prevención en Seguridad Vial. Informe Completo 2009. Análisis estadísticos de siniestros viales 2009.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial, <http://www.seguridadvial.gov.ar/>, página web con estadísticas de accidentología desde el año 2006 al 2009.
- Asociación "Luchemos por la vida", <http://www.luchemos.org.ar/espa/index.htm>, página web con estadísticas e informes sobre accidentes de tránsito.

Fecha de recepción: 11 de abril de 2012  
Fecha de aceptación: 1 de octubre de 2012

1 Proyecto UBACyT Trienal 2010-2012.  
Integrantes: Dir.: Sauaya, Dulce  
Investigadores formados: Autino, Gloria; Zaldúa, Graciela; Seidmann Susana; Sirvent, Ma. Teresa.  
Investigadores en formación: Olivera Perotto Aline; Marin Irene Arellano, Paula; Pavón, Antonella.