

Saforcada, Enrique (octubre 2007). *El factor humano en el tránsito vehicular : Realidades, desatenciones e irresponsabilidades*. En: Encrucijadas, no. 42. Universidad de Buenos Aires. Disponible en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires: <<http://repositorioubasibsi.uba.ar>>

EL FACTOR HUMANO EN EL TRÁNSITO VEHICULAR

Realidades, desatenciones e irresponsabilidades

Una de las características más arraigadas de la Argentina es la ausencia de previsión. Casi todas las cuestiones que entrañan riesgos para la vida de las personas comienzan a encararse después del surgimiento explosivo de problemas y/o cuando los medios de comunicación hacen imposible que el asunto no sea percibido por la sociedad. La problemática del tránsito vehicular argentino no es ajena a este componente.

Enrique Saforcada

Profesor Titular Consulto de Salud Pública y Salud Mental, Facultad de Psicología, UBA. Miembro de la Comisión de Maestría, Maestría de Salud Pública, UBA.

Los emergentes negativos de estas instancias de riesgo frecuentemente tienen que ver con personas gravemente heridas, secuelas severamente discapacitantes, muerte; siempre implican mucho sufrimiento humano (el *sufrimiento crónico* no es una categoría que tenga presencia mental en la cultura argentina, a diferencia del *sufrimiento agudo* que genera momentos exaltados de indignación y solidaridad transitoria a muy corto plazo) y grandes daños (institucionales, a la calidad de vida, a la convivencia, económicos, etc.).

Este componente básico de nuestro ser nacional (la carencia de previsión) se evidencia en los más diferentes órdenes del transcurrir de la vida cotidiana y del desenvolvimiento institucional del país: el escenario urbano edilicio; los procesos ambientales; el escenario del delito; el ámbito de los derechos humanos (no prevemos que la enorme cantidad de microviolaciones cotidianas de los derechos humanos en los períodos "políticamente normales" son las partículas elementales que luego se aglutinan y eclosionan en las violaciones brutales); el espacio de la salud, la educación, la ley y la justicia; el ámbito del trabajo; el escenario del tránsito vehicular; etcétera. Este escrito trata, muy sintéticamente, ciertas cuestiones de este último espacio.

Argentina, desde hace muchas décadas, es uno de los países con las tasas de morbimortalidad por accidentes de tránsito más altas del mundo, a la vez que más del 95% de estos accidentes son causados por problemas de factor humano, no por fallas de suelo o fallas mecánicas.

El promedio de accidentes graves ocasionados por el tránsito de automotores no ha aumentado de modo significativo en estos últimos meses pero, por cuestiones que no viene al caso analizar en este artículo, los medios de comunicación han puesto el problema sobre la mesa en toda su dimensión y, como suele ocurrir con los fenómenos relacionados con el comportamiento humano, es posible que una sucesión habitual de accidentes con gran cantidad de heridos y muertos, exageradamente publicitados por la televisión, haya generado una especie de desafío y exacerbación en los conductores habituados a manejar con alto riesgo, sobre todo, en la gente joven al volante de

automóviles particulares [1] . Se comenzó a hablar de *asesinos al volante* , *criminales que, además, huyen después de haber atropellado personas, sin miramientos para con ellas* .

Considero que aun esta reacción de la sociedad, de catalogar de este modo a estos conductores dos veces irresponsables, no es otra cosa que el emergente de la combinación de dos de los componentes de la personalidad básica argentina: la ya mencionada carencia de previsión y la irresponsabilidad [2] . Ninguno o casi ninguno de estos *conductores asesinos* sería capaz de matar intencionalmente a otra persona, ni siquiera de hierla gravemente; el problema reside en el manejo irresponsable y carente de previsiones (después viene la pérdida del autocontrol, el accidente dramático y la segunda irresponsabilidad: huir y tratar de zafar de la Justicia y el oprobio).

El concepto de responsabilidad implica dar respuestas a las necesidades de las otras personas aun cuando ellas no las formulen de forma explícita. Necesidades tales como, por ejemplo, la de vivir, la necesidad de los seres humanos que conforman las constelaciones afectivas de las personas de no perder a sus seres queridos, la necesidad de las personas en cuanto a que sus parejas o sus hijas o hijos no sean víctimas de un accidente grave.

Pero previamente involucra que cada miembro de la población del país dé respuesta a la necesidad de la sociedad y de todas las personas de alcanzar un desarrollo humano pleno, a ser parte de un proceso de educación formal e informal que no los convierta en objetos del mercado sin juicio propio, a que su proceso de socialización no quede en manos de una publicidad extralimitada y antisocial que busca configurar comportamientos de consumismo alienante junto a la exacerbación de la competitividad irresponsable que tiene por objetivo anular a toda persona percibida como oponente y, antes, ignorarla como ser humano, como sujeto de derechos y como prójimo.

En definitiva, todos somos responsables de que los demás integrantes de la sociedad tengan capacidad de respuesta a las necesidades del conjunto (que nos involucra) de ciudadanos y ciudadanas.

Veamos algunos de los puntos esenciales y fundantes del problema del escenario del tránsito y la tasa elevadísima de accidentes graves que se genera en el mismo:

- Todas las ciudadanas y ciudadanos deben aprehender desde la niñez que *manejar un automóvil en la vía pública no es un derecho, sino una concesión* de la sociedad y por lo tanto ésta debe estar totalmente amparada de los posibles problemas que surjan de tal consentimiento.
- La Licencia para Conducir, cuya obtención se muestra y constata a través del Registro de Conductor (en el que figuran las exigencias particulares que resuelven impedimentos de su titular; por ejemplo, el uso de lentes), en su categoría Clase B.1 (ley 24.449), habilita para manejar automóviles de hasta 3.500 Kg. sin ningún rodante acoplado, o sea, el habitual automóvil particular. En general se obtiene a partir de aprender a manejar a través de un entrenamiento guiado por un familiar o persona amiga, o bien en función de un curso de manejo contratado en las organizaciones existentes a tal efecto. En la mayoría de los municipios del país la obtención de esta Licencia y el correspondiente Registro es sólo un trámite burocrático (sólo en ciertos municipios también implica un examen físico o psicofísico) sin exigencia de examen práctico de manejo.

En la Dirección de Tránsito de algunos gobiernos provinciales y en el de la Capital Federal también, se exige el examen práctico de manejo, antecedido por la realización y aprobación de un pequeño curso teórico que dicta la misma Repartición.

En cualquiera de los casos, la persona que se inicia en la conducción de automóviles (si desarrolló los hábitos y reflejos imprescindibles para la buena y segura conducción de un coche junto a la adquisición de los conocimientos teóricos necesarios) está en condiciones de resolver cualquier problema o dificultad de manejo (una persona o animal que se cruza de improviso y en lugares no habilitados al efecto, la rotura de un neumático, salirse de la cinta asfáltica a una banquina no afirmada, una mala o imprudente maniobra del conductor de otro vehículo, una curva que no tiene el ángulo y/o el peralte que se preveía, una frenada de emergencia, el manejo bajo lluvia, una acumulación de agua o de aceite sobre el pavimento, los caminos de ripio, etc.) siempre y cuando su automóvil se desplace a una velocidad no superior a los 100 kilómetros por hora (en sentido estricto, tendría que escribir: que no exceda los 80 kilómetros por hora). No obstante, la Licencia para Conducir se otorga sin ninguna especificación de la velocidad a la que el habilitado puede resolver cualquier imprevisto o, por lo menos, la mayoría de ellos.

Quienes saben, en sentido estricto, conducir automóviles (y el número de estas personas es mucho más reducido de lo que se supone y, mucho más aún, que el de quienes suponen que sí saben) tienen un claro conocimiento de que, en términos de conducción, un mismo automóvil a 80 km por hora, a 120 km/h, a 160 km/h y a 220 km/h son cuatro vehículos totalmente diferentes. El que sólo sabe conducir **[3]** el primero ignora la conducción de los otros (aun cuando pueda manejarlos) y el que tiene los conocimientos y destrezas necesarias para solucionar un problema sólo a 120 km/h ignora cómo hacerlo en el caso de los otros dos, o sea, no tiene ni los conocimientos teóricos, ni los hábitos, ni los reflejos necesarios para salvar el problema a 160 o 220 km/hora.

Por lo tanto, debería examinarse a los potenciales conductores en función de velocidades determinadas y esta información tendría que figurar en la Licencia y en el Registro de Conductor. Por supuesto que esta Licencia no podría otorgarse para velocidades que superan las máximas permitidas en el país.

- Argentina no debería permitir que se comercialicen automóviles que sobrepasan con creces la velocidad máxima permitida en el país (130 km/h). Buena parte de las marcas y modelos que se venden en el país son unidades estándar que exceden los 200km/h. Todos los automóviles deberían tener un limitador de velocidad sellado que no permita sobrepasar la velocidad para la que el conductor o conductora esté habilitado, lo cual debería estar asentado en la Licencia de Conducir que se le otorga y en el Registro que se le proporciona. Rindiendo el correspondiente examen práctico, podrá este limitador ser removido y cambiado de valor km/h., asentando la novedad en la mencionada Licencia y Registro.
- Es urgente que Argentina cuente con una Ley Nacional Reglamentada (no condicionada ni tergiversada por ninguna jurisdicción gubernamental) que regule toda la problemática del tránsito vehicular y que fije un único sistema de otorgamiento de licencias y registros para conducir, al igual que establezca el Legajo Único de cada conductor y conductora en el cual se asienten todas las cuestiones inherentes a su desempeño como conductora o conductor. Es inaceptable que la irresponsabilidad de una jurisdicción o de un gobierno en el otorgamiento de licencias y registros de conducir ocasione daños a la población residente en otro lugar. También es inaceptable e irresponsable que una persona que ha cometido una contravención (gravísima o grave) manejando un coche sea invisible en

este aspecto en todas las otras jurisdicciones o gobiernos.

- No hace falta abundar en detalles con respecto a la publicidad que Argentina permite a las empresas fabricantes y/o comercializadoras de automóviles. Si incitar públicamente a la violencia o a la comisión de un daño (o sea, a la violación de la ley) es un delito, cuánto más lo será el usar técnicas psicológicas apoyadas en investigación motivacional para que la gente joven maneje ".a lo que dé." [4] el automóvil y que esta conducta de altísimo riesgo lleve, inclusive, a vencer al demonio.

Son dos los factores o las dimensiones que manipula la publicidad de automóviles permitida en nuestro país (en esto no debería importarnos absolutamente nada lo que otros países acepten) a fin de instalar procesos motivacionales que lleven a la compra de sus productos: el poder de atracción sobre la mujer y los comportamientos de *manejo temerario* [5] presentados como componentes de la personalidad triunfadora. Hay que tener en cuenta que estos procesos motivacionales no sólo impulsan a la adquisición del producto (lo cual está específicamente dirigido a una determinada marca), sino que promueven comportamientos generalizados de manejo con alto riesgo.

Puede afirmarse, sin temor a errar, que un número significativo de las publicidades de automóviles que se propalan en nuestro país son delictuales y empresarialmente irresponsables desde el punto de vista de las obligaciones que toda organización tiene para con la sociedad que la admite porque, coincidiremos, que tener o instalar una empresa que comercializa objetos peligrosos no es un derecho sino un privilegio que el país otorga (o debería otorgar) en función de ciertas previsiones y prevenciones. En primer lugar están los ciudadanos y ciudadanas de todas las edades, sus vidas y su integridad como personas; el automóvil, en todo caso, podrá ubicarse en una segunda posición de prioridad y derechos (aún lo de segundo lugar suena a absurdo en una jerarquía axiológica racional).

En síntesis, en la gran mayoría de los casos, no podemos hablar o pensar solamente en términos de *asesinos al volante* sino de *sociedad irresponsable para consigo misma* (que admite y genera aquello que luego la daña y la destruye) y de gobiernos irreflexivos en el ejercicio de sus funciones, por lo tanto, gobernantes irresponsables para con los ciudadanos que los emplean y les pagan los sueldos mientras ellos no piensan que ser gobernante tampoco es un derecho sino un privilegio que la sociedad les concede a condición de que sean honestos, eficaces y eficientes.

Notas

[1] También está el tema, que no se trata en esta nota, de los accidentes de los ómnibus de dos pisos que, por otra parte, en casi ningún país del mundo se les permite circular por rutas, sino sólo en el servicio urbano, pero los intereses económicos de los empresarios del transporte (estas unidades de dos pisos son mucho más rentables que las de un piso) en nuestro país están muy por encima del derecho a vivir de las personas y de la necesidad que tiene Argentina, nación subpoblada, que los negocios no le maten sus habitantes.

[2] Es significativo observar un gesto y un dicho típico de Argentina (no conozco otro país en el mundo que lo posea): cuando a alguien se le reclama o pide cuentas por alguna cuestión frecuentemente reacciona abriendo las manos y los brazos hacia los costados al mismo tiempo que dice "¡yo, argentino!"; o sea: ¡yo no soy responsable! porque soy

argentino.

[3] Conducir no es poner en marcha un automóvil y llevarlo por una cinta asfáltica, de tierra o de ripio. Conducir es resolver los problemas que surgen en el manejo del automóvil en movimiento. Avanzar con el automóvil sin ninguna condición o circunstancia que exija destrezas, es sólo manejar. Quien no sabe conducir puede manejar, pero quien sólo sabe manejar no puede conducir.

[4] Esta publicidad promocionaba un coche que alcanza una velocidad superior a los 200 km por hora, quiere decir que superaba en 70 km la velocidad máxima permitida en nuestro país y, por lo tanto, incitaba explícitamente a violar la ley.

[5] Temeridad no es valentía. La persona valiente es aquella que conoce perfectamente el riesgo y siente miedo ante el mismo, razón por la cual adopta comportamientos previsores y preventivos. El temerario es el que desconoce el riesgo y no siente el menor temor frente a los problemas que puedan derivarse de su comportamiento. El valiente reacciona con gran autocontrol cuando acaece la situación peligrosa; el temerario, al desencadenarse la contingencia negativa como producto de su comportamiento riesgoso, pierde el control de sí mismo y por lo tanto del vehículo, reaccionando en general de modo inverso al adecuado.