

CURSO OPTATIVO

Pérdida de puntaje por primera vez



Creando Conciencia
ONG EN EDUCACIÓN, PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Índice

Unidad 1: “Libertad y responsabilidad”

- Derechos
- Libertad en la acción. Condicionamiento de nuestra acción, responsabilidad en los actos libres.
- Ignorancia y coacción.
- Aspecto de la acción libre. (Motivos, finalidades, medios y resultados alcanzados)
- Licencia de conducir. Registro por puntos.

Unidad 2: “Los valores y las normas”

- Los valores en nuestra vida cotidiana.
- Características de los valores. Polaridad y jerarquía.
- Objetividad y subjetividad en los valores.
- Valores y la relación entre sujeto y objeto.
- Las normas, su función. Tipos de normas y tipos de sanciones.

Unidad 3: “La naturaleza social del hombre, el individuo la sociedad y la cultura”

- Contexto socio-cultural.
- Reconocimiento del otro. Actitudes frente a los demás.
- Cultura de riesgo vial.
- Vía pública. El tránsito como sistema.

Unidad 4: “El hombre y la conducción”

- Triángulo epidemiológico. Importancia del factor humano.
- Salud y conducción. Proceso de reacción.
- Factores que influyen en la actitud psicofísica. Consumo de sustancias. alimentación. Fatiga. Stress.
- Como proceder en caso de accidentes.

UNIDAD 1:

“LIBERTAD Y RESPONSABILIDAD”

DERECHOS

Los **derechos humanos** son aquellos derechos que todos tenemos por el hecho de ser personas. Expresan lo que necesitamos para realizarnos plenamente, tienden a cambiar y proteger nuestras necesidades físicas y también sociales.

Son los derechos que nos corresponden desde que nacemos y durante toda la vida. Su principal objetivo es defender nuestra dignidad y, por lo tanto, garantizarnos una vida en condiciones de igualdad y libertad.

Las categorías tradicionales en las que se dividen los derechos son: derechos civiles, sociales, políticos, económicos, culturales. Estos tipos de derechos están expresados en documentos y en constituciones.

Las constituciones de los estados democráticos reconocen los derechos humanos y firman tratados internacionales en los que se comprometen a protegerlos y garantizarlos. Todos debemos respetar estos derechos y debemos cumplir con nuestras obligaciones pero corresponde al estado ser el principal responsable y garante de los mismos.

El 1° de diciembre de 1948 la asamblea General de las Naciones Unidas proclamó la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Esta es la fuente principal de ideas relacionadas con los derechos humanos en la actualidad, y en ella fue la primera vez que un documento expresó el consenso internacional sobre una serie de derechos fundamentales basados en el reconocimiento de la dignidad y la igualdad de todas las personas

En ellas se esbozan las características de los derechos humanos, diferenciándolas como:

- a) **Universales:** Los derechos humanos son los mismos para todos. No hay excepciones, sin importar ningún tipo de diferencias entre grupos, comunidades o personas.

- b) **Indivisibles**: Todos los derechos humanos tienen la misma importancia; no hay un derecho que valga más que otro. No hay jerarquías o prioridades.
- c) **Inescindibles**: No se los puede considerar por separado. Están tan estrechamente ligados, que la violación de uno de ellos conlleva a la violación de otros.

- d) **Irrenunciables e inalienables**: las personas no pueden ceder o abandonar esos derechos

- e) **Imprescriptibles**: se los posee siempre y no se pierden con el tiempo. No se extinguen, no prescriben.

Los derechos colectivos son aquellos cuyos beneficiarios no son personas individuales, sino el conjunto de la sociedad.

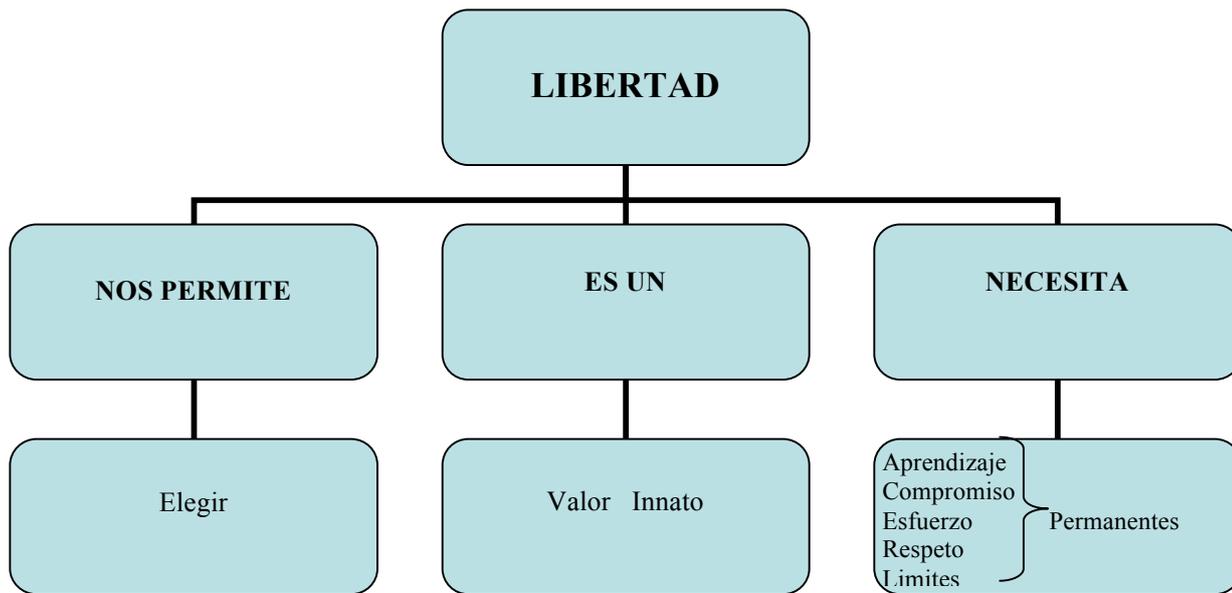
Estos derechos están presentes en la Constitución de la Nación Argentina desde la reforma de 1994.

En relación a la problemática del tránsito los derechos humanos son colectivos porque los daños suelen comprometer la vida, la salud y el bienestar de un grupo importante de individuos.

Es primordial considerar que los derechos de cada hombre están limitados por los derechos de los demás, por la seguridad de todos y por justas exigencias del bienestar general y del desenvolvimiento democrático.

Toda persona tiene el deber de convivir con los demás, de modo que todos puedan formar y desenvolver integralmente su personalidad.

De tal manera la libertad individual tiene sus límites en la no invasión y obstaculización a la libertad ajena.



En una sociedad compleja, los deberes y derechos no pueden quedar librados totalmente a criterios individuales. Es por eso que el Estado argentino, a través del código civil, legisla estableciendo normas y requisitos legales con carácter obligatorio para los integrantes de la comunidad.

La Constitución Nacional y las Constituciones Provinciales establecen los derechos que gozan los habitantes.

Como la Argentina adopta el régimen federal, las provincias se reservan poder que no delegan al Gobierno Nacional. Es decir, en cada provincia coexisten dos marcos legales complementarios, uno nacional y otro provincial.

Todo grupo humano constituye NORMAS que lo regulan, las normas sociales son patrones o criterios que imponen a las personas los modos de actuar en una sociedad.

Existen muchos tipos de normas, en principio describiremos las PRESCRIPTIVAS Y LAS PROHIBITIVAS.

Las primeras son aquellas que nos “impulsan” a hacer determinadas cosas, a actuar de una manera determinada como por ejemplo la obligación de pagar impuestos. En el tema que nos compete a no violar una luz roja, a no correr picadas, a no conducir alcoholizado, a usar cinturón de seguridad etc.

En el caso de las segundas, son aquellas que nos impiden hacer algo por ejemplo la norma que nos prohíbe estacionar en lugares prohibidos, la de detener el vehículo sobre la senda peatonal etc.

Las normas sociales se imponen, por lo tanto contienen sanciones para quienes no las cumplan.

Según el peso que tengan y la sanción que pueda generar su incumplimiento, las normas asumen distintas denominaciones: POR USOS Y COSTUMBRES, Y LEYES. Estas ultimas son por lo general de cumplimiento OBLIGATORIO, bien definidos y de sanción precisa. Las costumbres o usos, en cambio, constituyen modos de actuar que va gestando lentamente el conjunto de la sociedad y que se imponen por su prevaecía a lo largo del tiempo .Muchas leyes nacieron de la recopilación de costumbres asentadas en una sociedad desde hace mucho tiempo.

El no cumplimiento de una costumbre que aun no es una ley, implica como sanción el repudio o el desprestigio ante los demás que será tanto mayor cuanto mas difundida este la costumbre y mas importante sea su incumplimiento.

Sin duda la organización de una sociedad a través de leyes constituye una de las conquistas importantes de la humanidad; la sociedad sin leyes, o sin autoridades que garantizaran su respeto, seria un caos en el que los más fuertes primarían. A veces nos cuesta percibir el rol de la ley como garantía de la libertad de cada uno; tenemos la sensación que las leyes, particularmente las prohibitivas, nos limitan.

Sin embargo no es así: en cuanto las leyes definen claramente lo que se puede y no se puede hacer, todos los miembros de una sociedad pasan a ser iguales ante la ley.

LIBERTAD EN ACCION. RESPONSABILIDADES EN LOS ACTOS LIBRES

A diferencia de los animales, los seres humanos si merecemos elogios o reproches por nuestras acciones, cuando estas han sido realizadas conciente y voluntariamente. Esto es así por que aunque los seres humanos somos también seres biológicos, no estamos determinados únicamente por nuestros genes.

Cotidianamente juzgamos los actos de los demás y somos juzgados por quienes nos rodean; nos critican o felicitan por nuestras acciones; felicitamos o reprobamos a los demás cuando los consideramos responsables de sus actos. Si pensáramos que no hubo intencionalidad en sus conductas o que los otros hicieron lo único que podrían haber hecho, no merecerían nuestro elogio o nuestra condena. Cuando responsabilizamos a una persona por lo que hizo, consideramos que debe haber actuado libremente, que habrá podido elegir entre distintas alternativas y que habrá tenido conciencia de lo que hacia.

LOS CONDICIONAMIENTOS DE NUESTRA ACCION

Todos nacemos en una familia determinada, en una región, en una época. Ese es el contexto en el que se desarrollan nuestras acciones. Es decir que nuestras conductas están condicionadas por el medio natural en el que vivimos, por nuestra naturaleza biológica y se encuentra siempre relacionada con otros seres humanos y con acciones realizadas por ellos. Dentro de estas condiciones se encuentran:

- **La ubicación geográfica en que vivimos:** por ejemplo si vivimos en un lugar en donde las temperaturas son muy bajas deberemos realizar ciertas acciones para soportar el frío y desarrollar así nuestras actividades. Nos abrigamos de una manera especial, permanecemos en lugares cerrados etc.
- **Nuestra constitución biológica:** Somos seres biológicos y esto nos ofrece posibilidades y límites. Podemos ser más fuertes o más débiles que otras personas, pero todos tenemos nuestras fortalezas y nuestras debilidades. Podemos ser saludables o sufrir algunas enfermedades. Nuestra capacidad física nos permite realizar muchas acciones, caminar, hablar etc., pero también nos señala límites: No podemos volar como los pájaros, por ejemplo, y algunas capacidades se debilitan o se pierden con el envejecimiento, como la habilidad de realizar ciertos juegos bruscos, la lentificación de los reflejos etc.
- **Las acciones de nuestros semejantes:** Vivimos en sociedad y nuestras conductas se relacionan con otras personas que también actúan y reaccionan ante lo que hacemos. Nuestras acciones suelen estar condicionadas por pedidos, órdenes, advertencias, consejos, incluso amenazas, y lo que realizamos puede afectar a otros, beneficiarlos o perjudicarlos, alegrarlos o entristecerlos. De hecho, muchas de nuestras conductas necesitan de los demás, precisamos que otras personas también quieran hacer lo mismo, para organizarnos y conformar equipos. Muchos de nuestros proyectos son compartidos y precisan el acuerdo de los demás.
- **Los productos tecnológicos:** Desde la producción del fuego y de las primeras armas y utensilios, el ser humano se encuentra rodeado de objetos creados por el mismo. Estos ofrecen nuevas posibilidades para la acción, pero también la condicionan por ej. en las ciudades necesitamos diversos medios de transporte como autos, colectivos, motos etc., para trasladarnos de un lugar a otro. Gracias a ellos, las distancias se han acortado pero debemos atenderlos para que funcionen correctamente. Otro ej. es el de los teléfonos celulares, los mismos nos brindan una comunicación mas rápida y fluida pero a la hora de conducir se transforman en un elemento de alto riesgo ya que producen **DISTRACCIÓN Y ABSTRACCION** del tránsito.

¿QUE SIGNIFICA SER LIBRES?

La existencia de tantos condicionamientos ¿implica que nuestro accionar no es libre?

En general los condicionamientos no determinan nuestro actuar. Es decir, no impiden que nuestra acción sea libre.

Todos vivimos sujetos a ciertas condiciones en un contexto determinado que nos ofrece posibilidades y limitaciones, nos pone obstáculos y nos plantean desafíos, es decir nadie esta exento de vivir condicionado por las circunstancias.

En realidad ser libres no es vivir sin condiciones sino ser capaces de responder de un modo u otro a esos condicionamientos.

No somos libres de elegir lo que nos pasa (haber nacido tal día, tener tales padres o nacer en tal país) sino ser libres para responder lo que nos pasa de tal o cual modo: obedecer o rebelarnos, ser prudentes o temerarios, vengativos o resignados.

No siempre elegimos los hechos que nos suceden pero depende de nosotros como respondemos a ellos.

Estos hechos son las condiciones en la que se desarrolla nuestra acción y nuestro modo de actuar es la forma de responder a esas condiciones. Ahora bien, esos comportamientos son distintos en cada individuo y pueden variar incluso, en una misma persona en diferentes momentos. Esto indica que LA ACCION HUMANA ESTÁ CONDICIONADA PERO NO DETERMINADA, se encuentra con límites, pero es libre, pues esos límites no son absolutos. No anulan la libertad de la acción, sino que la hacen posible aunque la delimiten.

Sin embargo, el hecho que nuestros actos sean libres no significa que podamos hacer cualquier cosa en cualquier momento. Siempre actuamos dentro de ciertas circunstancias y elegimos entre opciones que se nos presentan.

Si bien la palabra “Libertad” es usada por nosotros de diversos modos, en general, cuando decimos que somos libres estamos diciendo que podemos hacer lo que queremos. ¿Qué significa esto? La respuesta parece sencilla: hacer lo que queremos es hacer lo que deseamos o lo que tenemos ganas de hacer.

Sin embargo una cosa es hacer lo que deseamos en cierto momento, o lo que tenemos ganas de hacer en una situación determinada, y otra cosa es hacer verdaderamente lo que queremos. Por ej., tenemos ganas de ver un programa de

televisión, pero decidimos no verlo porque al otro día tenemos un examen y queremos aprobarlo. Sentimos ganas de ver el programa pero no queremos verlo, no queremos verlo porque lo que queremos es aprobar el examen y esto es muy importante para nosotros.

No siempre es lo mismo tener ganas de algo, que querer algo. A veces coinciden y otras veces no. Ese tener ganas o ese deseo surge en un instante determinado. El querer en cambio, tiene relación con la voluntad, con nuestra capacidad de hacer algo porque lo consideramos conveniente, aunque tal vez no nos guste.

En nuestra vida, realizamos muchas cosas que nos resultan poco agradables o tediosas, pero las hacemos porque son beneficiosas para nosotros y para los demás.

Llegamos a la conclusión que ser libres es hacer lo que verdaderamente queremos, y eso puede significar dejar de lado algunas cosas que nos gustan o que deseamos. Ser libres es en muchas ocasiones, imponer nuestro querer y nuestra fuerza de voluntad a nuestros impulsos y deseos inmediatos.

LIBERTAD Y RESPONSABILIDAD:

¿Siempre actuamos libremente?, si la respuesta fuese afirmativa, entonces tendríamos que sostener también que siempre somos responsables de lo que hacemos. La libertad y responsabilidad van de la mano, y esto lo sabemos bien. Por lo tanto cuando recibimos elogios por una acción realizada, aceptamos de buen grado decir “si, fui yo” haciéndonos cargo de esa situación.

En cambio cuando procedemos mal o cuando se nos reprocha por algo, muchas veces buscamos excusarnos sin aceptar nuestra responsabilidad. Decimos: “yo no fui; me obligaron a actuar de ese modo; no tuve opción”.

Rehusar la propia responsabilidad es negar la libertad de la acción realizada, y olvidamos que la acción es el resultado de una decisión

IGNORANCIA Y COACCION

DEFINICIONES:

Ignorancia: falta de conocimiento acerca de un asunto determinado.

Coacción: fuerza que se impone a una persona para obligarla a decir o hacer algo contra de su voluntad.

¿Cuándo afirmamos que un individuo es responsable de sus actos? Para que se pueda adjudicarle responsabilidad, tiene que haber actuado con algún margen de libertad. Esto implica al menos dos condiciones:

- Que haya sido conciente sin ignorar las circunstancias y las consecuencias de su acción,
- Que no existan causas externas que lo obliguen a actuar de un solo modo.

Por lo tanto, la ignorancia y la coacción eximen al individuo de su responsabilidad. ¿Cualquier tipo de ignorancia y cualquier tipo de coacción?: Por supuesto que no.

Solo el que ignora lo que no puede haber sabido está eximido de responsabilidad. Y solo el que actúa bajo una coacción tan fuerte que no tiene posibilidad de hacerlo de otra manera, esta exento de responsabilidad.

En cambio, ignorar lo que se debía saber, sufrir presiones o vivir situaciones difíciles, sólo puede atenuar nuestra responsabilidad, PERO NO EXIMIRNOS DE ELLA.

Si un individuo ha sido conciente de las circunstancias y de las consecuencias probables de su acción, y si no han existido causas que lo hubieran obligado actuar de un único modo, entonces es responsable por lo que ha hecho.

ASPECTOS DE LA ACCION LIBRE

Frente a determinada acción libre, puede producirse una discusión sobre si ese acto ha sido bueno o malo. Suele suceder que los desacuerdos derivan de considerar un aspecto de esa acción sin tener en cuenta la complejidad de su estructura.

En efecto, en la **ACCION LIBRE**, podemos distinguir al menos cuatro aspectos:

- **MOTIVO:** es aquello que impulsa a alguien a actuar de una manera o a perseguir determinado fin por ejemplo la ambición, el deseo, la piedad.

- **FIN BUSCADO:** es la intención que alguien persigue. Supone la anticipación del resultado que se pretende alcanzar, la decisión de lograrlo y la elección consciente de los medios para hacerlo. El fin equivale entonces a la intención.

- **MEDIOS UTILIZADOS:** son los caminos y métodos empleados para alcanzar los fines perseguidos.

- **RESULTADOS OBTENIDOS:** Son efectos producidos por la acción una vez realizada. Pueden coincidir o no con los fines propuestos.

Veamos las siguientes situaciones:

- 1) José es gerente de una empresa que vende pañales en todo el país. Cuando ve por televisión que piden ayuda para los evacuados por una inundación, decide enviar 100 bolsas de pañales. Manda a diseñar una publicidad que de a conocer la donación realizada por la empresa. A José no le importa demasiado la inundación. Simplemente ha encontrado una buena oportunidad para promocionar su producto.
- 2) Marta tiene tres hijos, dos de ellos todavía usan pañales. Se conmueve al ver por televisión el pedido de ayuda para los evacuados por la inundación. No le sobra el dinero, pero decide mandar tres bolsas de pañales que tiene en su casa.
- 3) Pedro presencia un accidente automovilístico y quiere ayudar al herido atrapado dentro de su auto. Intenta sacarlo y lo agarra por los brazos para trasladarlo. Al hacer esto, le provoca una lesión en la columna vertebral. Pedro no sabía que sólo en caso de peligro extremo, el accidentado debe ser trasladado fuera del vehículo, y que si hay que mover a la víctima hay que emplear maniobras especiales.
- 4) Roberto es cirujano. Está por llevar a cabo la operación más importante y difícil de su carrera: va a realizar un transplante de riñón. Sabe que el paciente sufrirá mucho durante el postoperatorio, pero confía en él mismo y en sus ayudantes. Cree que podrá salvarlo.

Cuando elogiamos o desaprobamos la conducta de alguien, tenemos que considerar los aspectos de la acción libre:

- **El motivo de la acción:** ¿Porqué decidimos actuar de determinada manera?; ¿Porqué José decide ayudar a los evacuados?; ¿Porqué Marta decide enviar ayuda?
- **El fin de la acción:** ¿Qué objetivos nos proponemos al actuar?; ¿Qué pretende lograr Pedro al trasladar por los brazos al accidentado?; ¿Qué

busca obtener Roberto cuando somete a su paciente a esa intervención quirúrgica?

- **Los medios elegidos para lograr el fin propuesto:** ¿Qué pasos vamos a dar para lograr el fin que nos propusimos?; ¿Recorre Pedro a los medios correctos para lograr su fin?
- **Resultado de la acción:** ¿Logramos lo que pretendíamos?; ¿Las consecuencias de nuestra acción fueron las esperadas, o provocamos algunas que no esperábamos?; ¿Es Pedro responsable de las consecuencias no previstas por él?

1) A José no lo conmueve la inundación. Le interesa hacer publicidad. Su intención principal no es hacer el bien. Sin embargo, las consecuencias de su acción son buenas: los evacuados reciben 100 bolsas de pañales.

2) Marta se siente acongojada por lo que sucede con las personas evacuadas. Su intención es ser solidaria. Las consecuencias también son buenas.

3) Pedro tiene buenas intenciones. Sin embargo, logra el efecto contrario al buscado. Se confunde en la elección de los medios para llegar al fin que se propuso. Se equivoca porque ignora cuáles son los medios adecuados.

4) Roberto quiere curar a su paciente. Los medios para lograrlo son cruentos. El paciente sentirá dolor cuando desaparezca el efecto de la anestesia. Sin embargo, los medios empleados por Roberto son los adecuados para alcanzar el fin propuesto.

Podemos ver, entonces, que se pueden tener diferentes opiniones sobre el comportamiento de una persona, según consideremos cada uno de estos elementos.

APLICACIÓN DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN PERMANENTE DE CONDUCTORES

Corresponden las siguientes consecuencias de acuerdo al puntaje alcanzado por aplicación de este Sistema, sin perjuicio de las multas que correspondan:

- a) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos por primera vez, se lo inhabilitara para conducir por el termino de sesenta (60) días o podrá optar por realizar el curso establecido en el Art. 27bis. Del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Contralor de Faltas.
- b) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos por SEGUNDA VEZ, se lo INHABILITARA para conducir por el termino de ciento ochenta (180) días y como accesorio deberá realizar el curso establecido en el Art.27bis. del Régimen de Faltas de la ciudad de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Contralor de Faltas.
- c) Cuando un conductor alcance los cero (0) puntos a partir de la CUARTA VEZ y sucesivas oportunidades se lo INHABILITARA para conducir por cinco (5) años y como accesorio deberá realizar el curso establecido en el Art. 27 bis. Del Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo acreditar su aprobación ante el Contralor de Faltas.

BENEFICIOS POR APLICACIÓN DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN PERMANENTE

Corresponden los siguientes beneficios a los conductores que no registren descuento por puntos en los dos (2) años anteriores a la fecha de vencimiento de sus licencias:

- a) los conductores que renueven su licencia quedan eximidos de concurrir a las clases de actualización de Normas de Transito y Prevención de Accidentes establecido en el inciso c).
- b) Los conductores serán bonificados con el 100% del valor de la tarifa de renovación correspondiente.

(Titulo Incorporado por Art. Primero, anexo 1, de la Ley Nro. 2.641, BOCBA 2.885 del 06/ 03/2008)

Nota: El titulo undécimo del presente Anexo fue reglamentado por el DECRETO Nro. 1.078/2008 del 03/09/2008 BOCBA Nro.3014 del 15/09/2008.

UNIDAD 2:

“LOS VALORES Y LAS NORMAS”

LOS VALORES EN NUESTRA VIDA COTIDIANA

Permanentemente, en nuestra vida diaria, reaccionamos de manera positiva o negativa frente a lo que utilizamos, vemos, hacemos u oímos.

En nuestra vida diaria, en las charlas con nuestros amigos o familiares, en las discusiones entre políticos, en los artículos periodísticos o en las discusiones que se dan durante los actos escolares, se suele hablar de valores. Es común escuchar y decir frases como las siguientes: “estamos viviendo una crisis de valores”, “los valores de los jóvenes son distintos de los valores de los adultos”. Usamos con frecuencia el termino VALOR, pero lo mas probable es que no nos hallamos preguntado que entendemos por esa palabra.

Un valor expresa nuestra actitud hacia algo que no nos resulta indiferente

Podría decirse que la palabra “Valor” implica una cualidad positiva o negativa que atribuimos a las cosas o que reconocemos en ella.

En general valoramos positivamente aquello que nos agrada, como un lugar, un gesto, una situación como ir escuchando música alta cuando conducimos; también es posible valorar algo que nos desagrada como usar el cinturón de seguridad, respetar las velocidades permitidas; solemos sentirlo como algo desagradable sin embargo, al tomar conciencia del riesgo que corremos, preferimos realizar esa acción y cumplir con lo que la Ley ordena, ya que consideramos un valor superior cuidar nuestras vidas y la de los demás.

Nuestros valores están fuertemente influidos por la Sociedad en que vivimos. Pertenecemos a una época y a una cultura determinada. Nuestra apreciación de las cosas se ajusta, en buena medida a pautas y criterios que no inventamos, sino que son dados por los que viven con nosotros.

La mayoría de nuestros valores no son creados por nosotros, sino que suelen coincidir con valores grupales, familiares, sociales y nacen de la interacción con los demás.

Algunos de estos valores son muy profundos e influyen en nosotros. Nos sentimos identificados con ellos, y nos avergonzaría actuar en contra de los mismos, pudiendo llevarnos a criticar a quienes no los respeten.

CARACTERISTICAS DE LOS VALORES, POLARIDAD Y JERARQUIA

Lo bueno tiene su opuesto: lo malo; lo justo tiene su opuesto: lo injusto; lo seguro tiene su opuesto: lo inseguro. A cada valor, le corresponde un valor contrario. Esta característica de los valores se llama **POLARIDAD** e indica que aquello que valoramos, no nos es indiferente, lo aceptamos o lo rechazamos, nos produce placer o desagrado, nos satisface o no.

Además, las personas consideran que hay valores superiores a otros, es decir que existe una **JERARQUÍA DE VALORES**.

Cada ser humano, con sus acciones, preferencias y elecciones muestra cuales son los valores que considera inferiores y cuales superiores. Algunas personas prefieren cumplir con su deber, antes que realizar un acto que puede ser más placentero pero mucho más riesgoso. En estos casos el deber, en la jerarquía de estas personas aparece como superior al placer.

Nuestras preferencias son las que revelan cual es nuestra Jerarquía de Valores, que pueden ser diferentes en cada persona, y además puede modificarse a lo largo de la vida.

Cuando se produce un **CONFLICTO DE VALORES**, mostramos cuales son los valores que consideramos superiores o inferiores. Puede darse que una persona defienda una determinada jerarquía, pero que en sus actos sostenga otra diferente, por ejemplo, todos sabemos que el exceso de velocidad es uno de los elementos mas riesgosos a la hora de conducir, sin embargo cuando nos disponemos a hacerlo actuamos contrariamente a lo que sabemos.

Los medios de comunicación juegan un papel importante en lo que concierne a la jerarquía de valores, ya que ellos influyen en la postura de las personas en tanto nos demuestran día a día que hay que “tener” para “ser”. La publicidad suele promocionar la compra de un producto, por ejemplo, de un automóvil o una moto que alcanzan velocidades incalculables, asociándolos a una sensación de placer o satisfacción.

El mensaje sería: *“si consumís este producto, vas a sentirte bien, a conseguir amigos a ser feliz”*; es así como nos transmiten el valor de tener para ser: felices, omnipotentes, importantes, ser más o mejor que otras personas. Por otro lado se pierde de vista el riesgo que implica el mal uso del atributo de esos vehículos.

Sabemos bien que estamos “condicionados” por los medios de comunicación, pero no “determinados” por ellos. Que ellos nos influyan no quiere decir que estemos impedidos de ejercer libremente nuestra capacidad de crítica a lo que los medios nos transmiten.

OBJETIVIDAD Y SUBJETIVIDAD DE LOS VALORES

Los valores como ya dijimos, son cualidades que atribuimos a las cosas o que reconocemos en ellas; de hecho ya hemos hablado de esto; sin embargo los valores son cualidades muy peculiares. No tienen las mismas características que otro tipo de cualidades; por ejemplo, sabemos que significa que una persona sea alta, pero ¿qué significa que esa persona es buena? No tenemos dudas en afirmar que la forma o el color de las cosas son inherentes a ellas, pero, ¿podemos asegurar lo mismo de los valores respecto de las personas? Estaríamos de acuerdo en considerar que valoramos positivamente aquello que nos agrada, que deseamos o que nos interesa.

Sin embargo, ¿las cosas tienen valor porque las deseamos? o ¿las deseamos porque tienen valor?: dicho con otras palabras ¿LOS VALORES SON PROPIEDADES DE LAS COSAS O SOMOS NOSOTROS QUIENES LES CONFERIMOS VALOR?

¿Los valores son OBJETIVOS o SUBJETIVOS?, ¿la belleza está en el objeto? o ¿solo decimos que es bello para expresar nuestro placer al observarlo? , preguntas como estas forman parte del llamado PROBLEMA DE LOS VALORES, que a grandes rasgos podemos analizarlo desde dos corrientes diferentes: SUBJETIVISTAS y OBJETIVISTAS.

Los primeros suelen repetir la conocida frase “sobre gustos no se discute”. Con esta expresión, quieren afirmar el carácter íntimo, personal y subjetivo del gusto y pretenden negar la distinción entre “personas de mal gusto” y “personas de buen gusto”.

El SUBJETIVISTA establece una estrecha relación entre el VALOR y el PLACER, el deseo o el interés. El deseo, el interés o la necesidad del sujeto es lo que otorga valor a las cosas. No deseamos algo porque vale sino que vale porque lo deseamos.

El valor se reduce así al deseo, lo que uno desea es lo que vale y lo que uno prefiere es lo mejor. Por ejemplo, el placer que sentimos cuando adquirimos un automóvil cuyo velocímetro marca una máxima de 300km., el placer que sentimos

ante la posibilidad de conducir a dicha velocidad, es lo que determina nuestra valoración, decimos que ese automóvil es hermoso.

Asimismo las personas pueden no coincidir en sus valoraciones. En ese caso no tiene sentido discutir sobre los gustos de cada uno. El valor depende de la valoración que cada sujeto realice. Por ejemplo, si una persona usa siempre el cinturón de seguridad cuando conduce le esta asignando a su vida o a su integridad psicofísica un valor incalculable, el cual no es reconocido por aquel que nunca toma esta precaución, para este ultimo, el cinturón será solamente algo molesto, que lo incomoda para conducir.

Ahora bien, si el valor esta determinado por el deseo o el placer, ¿Cómo se explican los valores éticos?, es decir aquellos valores que se encuentran muy arraigados, que son muy profundos e influyen en nosotros.

Para el OBJETIVISTA, las cosas son valiosas en si mismas, independientemente de la apreciación que puedan hacer los sujetos.

El valor no depende de la valoración, y aunque nadie capte un determinado valor, en un objeto, eso no significa que carezca de este. Por ejemplo, la audacia para un motociclista esta en pasar semáforos en amarillo o en rojo, su existencia no depende de la opinión de los demás conductores. Aplicada esta concepción a los valores éticos, se llega a la conclusión que estos valores éticos no dependen de las conductas reales de las personas. Aunque todas ellas fuesen negligentes, imprudentes e irresponsables, los valores de la solidaridad, respeto y sentido común no dejarían de ser valores.

El objetivismo sostiene que los valores son independientes de los sujetos y que existen aunque no sean captados por ellos. Si esto fuera así existiría un mundo de valores reales que pueden ser conocidos o no por los seres humanos. Un valor existe o no existe, como existe o no la vida en otros planetas.

La posición objetivista puede ocasionar muchas criticas que formularemos en forma de preguntas: ¿qué sentido tendrían la solidaridad, el respeto y el sentido común si no existieran seres humanos capaces de ser solidarios, respetuosos o concientes?; ¿qué solidaridad podría existir independientemente de los actos concretos de las personas? ¿Puede haber algo valioso que no sea valioso para el ser humano? ¿Qué sentido tendría un valor ignorado absolutamente por los sujetos?

VALORES EN RELACION ENTRE SUJETO Y OBJETO

Tal vez la discusión entre los **subjetivistas** y los **objetivistas** no tenga mayor sentido. Quizás los valores no sean ni subjetivos ni objetivos.

Podríamos pensar que el VALOR es el resultado de la relación entre el sujeto y el objeto.

El placer, el deseo o el interés influyen en lo que valoramos, pero estos estados no son suficientes para que exista el valor; sino que tienen relación con elementos objetivos.

Hay una realidad objetiva que nos obliga a valorar de un modo determinado. El valor presenta, entonces, una cara objetiva y otra subjetiva; por ejemplo, un automóvil tiene ciertas propiedades tecnológicas, velocidad, frenos ABS, que no son creados por la persona que lo compra, sin embargo, el valor aparece cuando ese sujeto lo adquiere y siente agrado por la velocidad que puede imprimirle a su vehículo.

En general admitimos mayor subjetividad en aquellos valores que se relacionan con nuestros gustos, como conducir escuchando música a todo volumen, conducir hablando por el celular etc. Pero no estamos tan dispuestos a admitir esa misma subjetividad en asuntos éticos, por ejemplo, el deber de no matar no depende del gusto de cada uno se trata de un valor universal que puede, incluso, tener que ser respetado a pesar de nuestros deseos e intereses. Si alguien nos dijera que quiere molestar y burlar a otra persona porque le gusta hacerlo, no aceptaríamos que eso es una cuestión de gustos, y que como tal, deba ser respetado.

LAS NORMAS. SU FUNCION

Muchos de los valores que necesitamos compartir en sociedad están regulados. Esto significa que existen normas que obligan a los ciudadanos a que cumplan estos valores.

Todos sabemos que son las normas, ya que actuamos a diario de acuerdo a ellas. Algunas resultan molestas, otras parecen indispensables.

Ninguna sociedad carece de normas; estas son las reglas que las personas deben cumplir. Son mandatos que establecen la forma en que deben ordenarse las relaciones de las personas. Para vivir en sociedad, todos precisamos de normas que dirijan nuestra acción, respecto de la relación con los demás.

Las mismas orientan nuestra conducta, nos dicen lo que debemos hacer y como debemos proceder ante determinadas situaciones. Además, establecen derechos y obligaciones recíprocos, y prohíben ciertos actos considerados perjudiciales para la vida en común.

Las NORMAS y los VALORES COMPARTIDOS hacen posible la convivencia.

TIPOS DE NORMAS

Distintos tipos de normas rigen la conducta de las personas en la sociedad. A continuación, veremos algunas de ellas, como las normas JURÍDICAS, MORALES Y DE TRATO SOCIAL.

El cumplimiento de las normas Jurídicas es tan necesario para la convivencia social que el Estado las impone con carácter obligatorio.

El Estado obliga al individuo a cumplirlas y si el ciudadano no las acata, aplica una sanción. El individuo está obligado a cumplir las normas jurídicas, aunque no este de acuerdo con ellas, por ejemplo, un conductor quiere estacionar su automóvil en un lugar prohibido; él considera que no debería prohibirse dejar el auto en ese lugar, pues es una calle tranquila, y él supone que no interrumpe el tránsito. Quizás el conductor tenga razón, pero eso no le da derecho a no cumplir la norma. Si no cumple, será sancionado con una multa, pues ha cometido una infracción.

Por supuesto, si una norma jurídica es injusta o ha perdido su sentido, puede ser modificada a través de la acción de los ciudadanos y de los legisladores.

Las características de las **NORMAS JURÍDICAS** son:

- a) **Generalidad:** no se dictan las leyes para que sean aplicadas a un individuo en particular. Estas normas establecen sanciones para todos los que no las cumplan.
- b) **Obligatoriedad:** para asegurarse su cumplimiento, la norma jurídica conlleva siempre una sanción.

- c) **Validez:** lo que da validez a las normas jurídicas es su origen. Las normas deben emanar de autoridades competentes. No cualquier autoridad puede dictar una ley. Solo la Constitución Nacional fija cuales son los procedimientos que se deben cumplimentar para la formación y la sanción de las leyes.

Las **NORMAS MORALES** también regulan la conducta de los individuos en relación con sus semejantes. Establecen que es lo que debe hacerse y que no, respecto de otros. Las normas morales tienen un alcance mayor que las normas jurídicas. Las normas jurídicas suelen coincidir con ciertas normas morales aceptadas por la sociedad; en cambio las normas morales obligan sólo a quienes las consideren justas. La persona que actúa bien en sentido moral lo hace por que esta convencido de que esa es la manera correcta de proceder.

Una conducta moralmente buena es aquella en la que se actúa convencido de la justicia de la norma y de la necesidad de respetarla, no por miedo a una sanción.

Las Normas Jurídicas nos exigen que seamos correctos que no actuemos en contra de ellas.

Las Normas Morales nos exigen que seamos buenas personas. Son autónomas, internas, unilaterales e incoercibles es decir, la sanción solo es interna y nadie mas puede intervenir para sancionar estos actos.

Las Normas Sociales tienen por objeto hacer más llevadera la convivencia en sociedad y evitar situaciones bochornosas, ya que se refieren a la urbanidad, al decoro, a la cortesía, al vestido, etc., estas las encontramos en los códigos de honor, las reglas de etiqueta, etc.

Las Normas de Trato Social regulan aspectos de forma de la conducta: buenos modales, cortesía, corrección en el modo de vestir o comer, saludos etc. En otra época estas normas tenían mayor importancia que en la actualidad. Actualmente son más flexibles aunque continúan existiendo y tienen su peso en las relaciones sociales. Sin embargo no son normas que atañen aspectos profundos de la conducta. Una persona puede ser muy correcta en sus modales, pero ser una mala persona. O alguien puede ser descuidado en su trato con los demás, pero ser una persona buena y honrada.

TIPOS DE SANCIONES

Las normas Jurídicas intentan motivar conductas a través de la sanción y, a veces, de la recompensa. Por ejemplo, si una persona roba un automóvil, se le aplicará una sanción y se la castigará con una pena de prisión, en cambio a los conductores que no registren descuento de puntos en los dos (2) años anteriores a la fecha de vencimiento de sus licencias, se los bonificará con el 100% del valor de la tarifa en la renovación correspondiente.

La sanción es la privación de un bien, si a una persona se la condena a permanecer un determinado tiempo en prisión, quedará privado de la libertad; y si a una persona se la condena a pagar una multa, se la priva de un bien material (dinero).

La violación de las NORMAS JURIDICAS ocasiona una sanción concreta y estipulada por la misma norma, como una multa, o una sanción de ir a prisión etc.

Si hablamos de NORMAS MORALES su violación produce una reprobación de tipo social como el menosprecio.

El incumplimiento de las NORMAS DE TRATO SOCIAL, también puede ocasionar reprobaciones de menor importancia.

UNIDAD 3:

LA NATURALEZA SOCIAL DEL HOMBRE

EL INDIVIDUO, LA SOCIEDAD Y LA CULTURA

Los recursos biológicos con que cuentan los seres humanos son muy pobres si no van acompañados de un proceso socializador.

El ser humano, a diferencia de los animales, necesita años de cuidado y protección para poder llegar a ser autónomo. Esto hace que los seres humanos seamos seres sociales y que necesitemos en gran medida, de nuestros semejantes. “Ser humano”, es “ser” con otros humanos, es decir “ser entre humanos”.

Lo que nos hace “humanos” es la relación con nuestros semejantes, pues lo que nos define y nos distingue es nuestra esencia social. Nacemos dentro de una comunidad que tiene su lenguaje, sus tradiciones y sus normas.

A medida que crecemos, nos vamos identificando con personas de nuestro entorno. La identificación es la más temprana exteriorización de una unión afectiva con otro ser humano. La personalidad se constituye mediante una serie de identificaciones.

Aristóteles, filósofo griego de la antigüedad ya planteaba que la sociedad era natural al ser humano:

“El ser humano es un ser naturalmente social puesto que no se basta a si mismo y necesita de sus semejantes para vivir”

Necesitamos de los otros, necesitamos vivir en comunidad. Todos nacemos dentro de una cultura. Los otros miembros de la cultura y en especial, los que nos han precedido, nos dan pautas para interpretar la realidad. La experiencia de los demás es aprovechada por nosotros para movernos en el mundo.

Esto no significa que todos los que nacemos dentro de una cultura pensemos o nos comportemos igual.

Compartimos con los demás un lenguaje, ciertas normas sociales, algunas costumbres pero recibimos de nuestros padres una educación particular dentro de la cual se incluye nuestras actitudes frente a situaciones que nos presente la vida. Además cada uno de nosotros tiene sus experiencias de vida que son

intransferibles y únicas, y que también comienzan a integrar fundamentalmente nuestro modo de ser.

En suma al nacer ya hay otros que nos anteceden; entramos en su mundo y nos hacemos en él, podemos intentar cambiarlo, pero no podemos negar que ese mundo es la realidad en la que nos encontramos inmersos.

Sociedad y Cultura, son conceptos que muchas veces se utilizan como sinónimos. Pero podemos distinguirlos y señalar que la **sociedad** remite a los distintos grupos integrados por las personas, mientras que la **cultura** tiene que ver con las cosas y las acciones que esos grupos realizan y con los valores que consideran validos y aceptables.

Existe una idea muy generalizada de la cultura que la relaciona con el manejo de información; así una persona culta o con “cultura” será aquella que hable varios idiomas, que sepa literatura, arte etc. Aunque es parcialmente correcta, esta es una idea limitada de la cultura.

Un concepto más amplio de la cultura se relaciona con los modos de regular el comportamiento de las personas con los valores que sustentan los grupos humanos, la sociedad, con las normas explicitas o implícitas que los rigen, con las prácticas que realizan; por ejemplo las relaciones entre los varones y las mujeres, los vínculos entre padres e hijos, y la adopción de ciertos hábitos alimenticios, hábitos viales etc., son ejemplos que reproducen las pautas culturales.

Es así como una definición mas amplia de la cultura debe incluir, también, objetos materiales y las creaciones humanas, por ejemplo los artefactos, los transportes etc.

Hay que considerar que la cultura es dinámica y que cambia constantemente, ya que las pautas culturales son pautas históricas.

Existen acontecimientos e innovaciones que modifican abruptamente las pautas culturales de un grupo o de varios grupos sociales y así también sus comportamientos, por ejemplo la revolución industrial en los siglos XVIII y XIX, el boom informático del siglo XX, el auge de Internet en la actualidad

CONTEXTO SOCIOCULTURAL

Es la combinación de varios procesos sociales, económicos, políticos y culturales, que conforman la realidad en que vivimos, y que condicionan nuestras vidas. Esta no es inmodificable. Por el contrario las personas pueden transformar sus propias condiciones y la realidad circundante.

Los sujetos son personas situadas en un tiempo y en un espacio, actúan dentro de un contexto sociocultural y se relacionan entre sí, originando las relaciones sociales. Las relaciones sociales suelen ser conflictivas. El conflicto no puede suprimirse porque integra esas relaciones. Incluso a veces el conflicto puede contribuir a mejorar la sociedad.

Por ejemplo, las luchas de las comunidades que defienden el medio ambiente enfrentándose a empresas que lo contaminan, que en caso de obtener respuestas favorables, pueden derivar en una mejora de la calidad de vida de la sociedad.

RECONOCIMIENTO DEL OTRO

El término **tolerancia** a veces provoca equívocos. Tolerar puede entenderse como sinónimo de aguantar. El concepto de tolerar puede interpretarse como “dejar de hacer”, permitir que digan y que hagan lo que quieran y también como “no reprimir”.

La tolerancia sin embargo, puede ser entendida en otro sentido: Aquél que implica el reconocimiento del otro como un semejante y por lo tanto como un ser digno de respeto.

Por supuesto es mejor ser tolerante, al menos en un sentido limitado, que ser intolerante.

La intolerancia es el rechazo del otro por lo que es, hace y piensa.

La intolerancia en su máxima expresión llega a negar el derecho a la existencia de aquél que no comparte las mismas creencias. Es la negación de la diferencia, la búsqueda de la uniformidad. Es el rechazo de la duda, de la originalidad, de la libertad. La tolerancia positiva y el reconocimiento del otro son, la condición necesaria del diálogo.

Sólo el reconocimiento del otro como diferente, pero a la vez como semejante, hace posible el diálogo y ayuda a disipar el conflicto.

Para dialogar es preciso que reconozcamos que somos falibles, es decir que nos podemos equivocar y que a menudo lo hacemos. Debemos reconocer que no siempre tenemos la razón y que todos necesitamos de los otros para acercarnos a la verdad. El que cree que ya sabe lo suficiente se cree dueño de la verdad, no necesita dialogar y se autoexcluye en la relación con los otros.

Los que se encuentran en un auténtico diálogo se reconocen como semejantes; creen ambos que pueden equivocarse, o que pueden tener algo de razón, pero quieren aprender del otro. Sienten que al finalizar el diálogo se han enriquecido y han podido encontrar cosas en común, y comprendido aquello que les resultó diferente.

Podríamos afirmar que seguramente hay consenso en considerar que la convivencia en sociedad necesita que todos compartamos ciertos valores. Si no nos respetáramos entre nosotros, si no respetáramos nuestras diferencias, si acudiéramos a la violencia para ganar nuestras discusiones entonces, sería muy difícil convivir con los demás.

Hay entonces una serie de valores que hacen a la vida en sociedad. Algunos de estos valores son: el reconocimiento del otro, la tolerancia, el dialogo, la renuencia a la violencia para imponer las propias ideas, el respeto por los otros, la solidaridad.

Hay algo que todas las personas tenemos en común: nuestra naturaleza biológica y aquello que se corresponde con el hecho mismo de ser humanos: somos semejantes, hay algo que es común a todos los seres humanos y que trasciende nuestras diferencias. Algunas de las semejanzas entre los humanos son:

- a) todos distinguimos entre lo que esta bien y lo que esta mal, aunque no coincidamos en tal distinción.
- b) todos necesitamos de los demás.
- c) El concepto de muerte tiene una significación muy importante en nuestras vidas.
- d) Todos interpretamos la realidad de algún modo y tratamos de descifrarla o de adjudicarle un sentido.

Además porque somos parecidos tenemos la capacidad de ponernos en el lugar del otro; esto significa tratarlo como persona, reconocerlo como semejante e intentar comprenderlo desde su interior, no sintiéndonos ni inferior ni superior. Practica que vemos disiparse diariamente, y que debemos recuperar.

Hemos afirmado que independientemente de todas las diferencias que puede haber entre los seres humanos, existe siempre algo en común. No obstante debemos admitir que, aunque nadie nos sea absolutamente extraño, hay ocasiones en que parecen serlo; por ejemplo el conductor no habituado a transgredir normas viales puede llegar a no entender, a no perder su capacidad de asombro cuando ve a otro conductor girar en U en una avenida, cuando no señala sus maniobras, cuando pasa un semáforo en rojo con total impunidad, sin ni siquiera disminuir la velocidad, acciones todas que conllevan un riesgo incalculable.

Todos somos semejantes, pero la realidad nos muestra que vivimos en contextos donde conviven comprensiones distintas, en referencia al respeto por la vida propia y ajena.

Debiera respetarse la diversidad cultural, y tomar conciencia que los seres humanos (sociedad), estamos regidos por normas que deben ser respetadas por todos.

Nos hemos referido sobre aquello que tenemos en común todas las personas, y algunas diferencias entre nosotros (costumbres, gustos, culturas). Las personas somos, a la vez, muy parecidas y muy distintas unas de otras. Si reflexionamos a conciencia, seguramente valoraremos el hecho de ser diferentes. Si todos fuéramos idénticos la vida social sería aburrida y monótona.

Además nosotros somos quienes somos, porque nos vamos diferenciando de las personas que nos rodean; nos agrada pertenecer a un grupo porque compartimos con sus integrantes una manera de pensar o algunos gustos, y la variedad social nos resulta interesante por la diversidad de modos de vida que podemos apreciar, y de la que podemos aprender mucho.

Las diferencias entre las personas surgen de sus oportunidades distintas para acceder a la educación, a la cultura, al trabajo, a la vivienda y a la salud. Entonces hay personas que pueden desarrollar sus proyectos y capacidades, y otras que no pueden hacerlo o sufren muchas limitaciones. Estas limitaciones obstaculizan el desarrollo de su personalidad. Y lo que lo impide son las circunstancias sociales en las que se encuentran.

Algunas condiciones sociales nos impiden proyectar y proyectarnos, imposibilitando nuestro desarrollo y limitando nuestra libertad.

Los seres humanos somos libres y somos seres abiertos al futuro. (A diferencia de los animales, que parecen estar determinados a vivir ligados a lo inmediato). Los seres humanos no vivimos solo en la inmediatez, sino que tenemos la capacidad de proyectarnos, de vernos a nosotros mismos en un tiempo venidero. Reflexión que queremos enlazar al objetivo del presente curso.

Estos cursos tienen un fin predominante: concientizar al hombre que es hoy responsable exclusivo de hacer un tránsito eficaz, seguro y confiable, para obtener mañana una sociedad toda, eficaz, segura y confiable.

En toda sociedad hay problemas que registra la conciencia humana, ya que afectan la esencia del hombre: la libertad, la educación, la convivencia etc. Pero hay otros que el desarrollo humano y técnico pone en un primer plano, por afectar también, dicha esencia. Entre ellos se encuentra **el tránsito**, que conlleva la relación de personas y vehículos, ventajas y beneficios, también, riesgos y catástrofes.

No debemos olvidar que el uso de la vía pública esta consagrado como derecho de toda persona pero, como cualquier otro, este derecho depende del respeto por el derecho ajeno. Cuando se transgrede de alguna manera ese derecho, no solo se expone ese individuo, sino que expone al conjunto de la sociedad.

CULTURA DE RIESGO VIAL

Los cambios sociales resultantes de la búsqueda del desarrollo económico, la industrialización y la urbanización han tenido profundos efectos sobre la estructura de las comunidades, el funcionamiento de las familias y el bienestar de las personas.

Debido al desenvolvimiento social actual, problemas tales como la delincuencia, violencia, incidentes laborales y de tránsito se han incrementado.

Los cambios correspondientes al modo de vida son también hoy factores determinantes de variaciones en los tipos de enfermedades que se presentan en las tasas de mortalidad y de esperanza de vida de un país y desgraciadamente la Argentina no ha salido de esta regla.

Actualmente entre los científicos, profesionales de la salud y responsables de las decisiones políticas, crece el convencimiento que buena parte de lo que se percibe como enfermedad proviene en gran medida del comportamiento de las personas.

Una investigación realizada por la Dirección de licencias del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en el año 2001, sobre una muestra de 137 personas que renovaban su licencia de conducir permitió detectar los siguientes inconvenientes

- Existía una falta de conciencia en las personas de la relevancia y magnitud de la problemática vial.
- Se evidenciaba la incidencia negativa de los medios de comunicación sobre las actitudes y valores respecto al tránsito.
- Prevalcía la ausencia de modelos positivos con los cuales identificarse.
- Se detectaba desconocimiento acerca de las normativas vigentes como así también de las razones que las sustentaban.
- Existía dificultad en la percepción de posibilidades de cambio de la situación, y en la visualización que cada una de las personas, podía ser agente importante de dicho cambio.
- Faltaba la implicancia en la problemática, proyectando las responsabilidades en los “otros”.
- Se delegaba la búsqueda de las soluciones a las autoridades.

Dicha investigación, fue nuevamente constatada en el año 2006 con una muestra constituida por la misma cantidad de personas arrojando resultados similares, lo que permitió evidenciar, que ciertas situaciones relacionadas al tránsito no eran visualizadas como parte de una problemática social por la mayoría de la población, y esto estaba directamente vinculado con la falta de implicancia de las personas con el problema.

Ante la dificultad de involucrarse se piensa que la solución debería provenir de “algún otro” significativo que detente el poder. Se considera a “este otro” como el único capaz de lograr los cambios necesarios a través de la implementación de un mayor control y sanción.

Se pudo inferir que no existe en la mayoría de la población una real percepción de los riesgos que conllevan determinados comportamientos individuales y la implicancia de sus propias conductas en la problemática, constituyendo las mismas un verdadero factor de riesgo de carácter psicosociocultural.

Socialmente se ha instalado un sistema cognitivo y axiológico a través de la atribución de significados compartidos que han construido un pensamiento en común. Los valores, creencias y expectativas se instituyeron como pautas

culturales de comportamiento y estilos de vida riesgosos e inadecuados constituyendo lo que podemos definir como CULTURA DE RIESGO VIAL

Actualmente existen medios que facilitan una mayor comprensión del problema en sus diversas dimensiones en pos de modificar la misma. Distintas disciplinas, pueden contribuir a su conocimiento teórico-conceptual y aportar tecnologías y métodos apropiados para su abordaje desde los aspectos particulares y esencialmente desde el estudio comportamental grupal, social y cultural. Iniciativa al respecto es la intención y puesta en marcha del sistema de evaluación permanente de conductores en la aplicación del registro por puntos, focalizado a trabajar y remover obstáculos culturales, para la adopción individual y social de conductas preventivas y seguras.

VÍA PÚBLICA. EL TRÁNSITO COMO SISTEMA

El tránsito es un fenómeno cotidiano que esta presente en nuestras vidas. No hay nadie que pueda decir que el tránsito no le afecta ya que, con solo salir a la calle, se encuentra en él.

El tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre. Podríamos definirlo como:

El desplazamiento o circulación bajo normas convencionales de vehículos y personas en el espacio público.

Todas las personas que circulan por la vía pública hacen una parte del mismo en interdependencia unos con los otros, puesto que conforman y actúan en un micro mundo extremadamente complejo y riquísimo en colores y matices.

Infinidad de relaciones, actos, conductas, situaciones, patrones, estereotipos, causas, efectos, se tejen, entrecruzan y desenvuelven en la vía pública.

Cada uno es parte de un todo en movimiento, cada uno depende de los otros para que el sistema funcione.

Cada uno en lo individual, condiciona e influye sobre los demás y viceversa. Por eso, cada persona es responsable de una parte del tránsito

Reflexionar sobre la afirmación anterior nos ayudaría a encontrar la clave para modificar el **patrón cultural de riesgo en el que estamos inmersos.**

UNIDAD 4:

EL HOMBRE Y LA CONDUCCION

Un incidente de tránsito tiene las características de ser inesperado y sorpresivo, pero esto no implica que no sea **prevenible**; la posibilidad de evitarlo dependerá del comportamiento o conductas de las personas. La percepción de los múltiples factores de riesgo que intervienen en el tránsito condicionan la mayor o menor probabilidad que estos incidentes se produzcan.

Entre las principales causas actuales de incidentes podemos citar las siguientes:

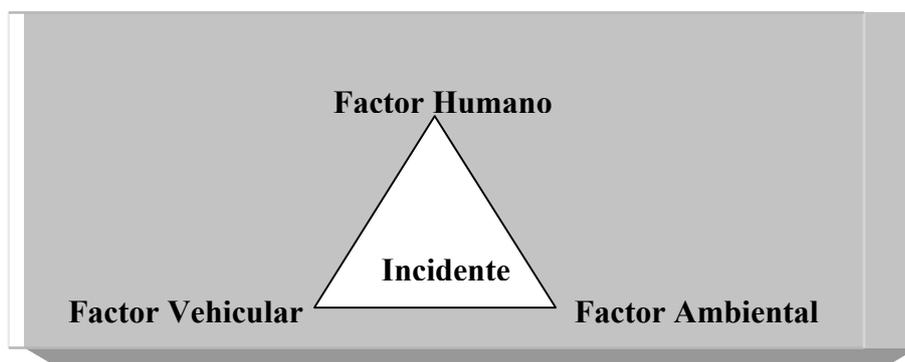
- **El exceso de velocidad**
- **El consumo de alcohol y otras drogas**
- **La violación de semáforos en rojo**

Estas causas citadas, son también **prevenibles**, en ellas no interviene el azar sino que implican decisiones tomadas por el hombre. Cualquiera de los incidentes provocados por estas situaciones podría evitarse si se desarrollaran conductas más responsables que tuvieran en cuenta el respeto por la vida.

El hombre es el principal responsable en los incidentes porque él, es quien toma las decisiones sobre el movimiento y condiciones del vehículo, es el que decide cuando y como viajar y trasladarse.

Cuando un vehículo falla, falla el hombre que lo fabrica o que no lo cuida. Al fin y al cabo “fallar” es un verbo, los verbos se refieren a acciones y todos sabemos que las acciones son propias de los seres vivientes y no de los inanimados. Hasta hoy, decíamos que existían 3 campos de los cuales provenían los factores de riesgo: el campo vehicular, el ambiental y el humano. Hoy podemos ver, como los factores provenientes de los 2 primeros campos, están condicionados o dependen fundamentalmente del tercero (Factor Humano).

Triángulo epidemiológico



El Factor vehicular: Los incidentes de tránsito ocasionados por este factor están relacionados con la falta de mantenimiento del vehículo, lo que ocasiona fallas en el funcionamiento del mismo. Estas fallas pueden estar relacionadas con el sistema eléctrico, de iluminación, de frenado, de dirección, con el desgaste de los neumáticos, etc.

La mayoría de las veces, las fallas mecánicas obedecen a conductas negligentes de los fabricantes, propietarios y conductores de los vehículos, ya que no verifican el correcto estado de la unidad.

El factor ambiental: incluye todas las condiciones del entorno que están relacionadas con la circulación vial. Básicamente pueden clasificarse en factores de infraestructura vial y fenómenos meteorológicos.

Dentro del primer grupo incluimos el estado y características del camino (adherencia, sinuosidad, etc.), la presencia o no de señales de tránsito (correcta ubicación, mantenimiento, etc.).

Dentro del segundo grupo se incluyen las condiciones del tiempo como la presencia de lluvia, niebla, nieve, vientos, así también como el grado de luminosidad. Los factores ambientales pueden presentar “desafíos” al conductor ya que ponen a prueba su habilidad conductiva (experiencia, prudencia, tiempos de reacción).

El Factor Humano: Conviene distinguir el concepto de “Factor Humano” del concepto de “Factor Individual”, cuando hablamos de **Factores Humanos** nos interesa comprender características generales de las personas, como por ejemplo los procesos psicológicos básicos de la atención, la percepción o la memoria. En este caso, no nos preocupamos de diferenciar a los individuos de otros sino de comprender las leyes que rigen el comportamiento humano en general. Cuando pretendemos explicar las diferencias entre distintos individuos, entonces hablamos de **factores o diferencias individuales**.

Priorizamos la importancia del “**factor humano**” ya que en los otros dos factores citados, hay una incidencia directa de éste, puesto que es el hombre el que tiene en sus manos la posibilidad de disminuir o incrementar las situaciones de riesgo en la conducción. Nuestra tarea consiste en formar al respecto, concientizando a cada persona para que se involucre en la problemática; y se reconozca como parte activa de las soluciones.

Para conducir preventivamente es necesario ser cauteloso, consciente y responsable. También se debe estar atento al comportamiento de los demás conductores, para anticiparse a los mismos y evitar situaciones de riesgo.

Las conductas anticipadoras son fundamentales para mejorar la convivencia del tránsito, y constituyen lo que podemos denominar manejo o conducción preventiva.

El conductor es un procesador de información:

Recibe Información fundamentalmente por sus órganos sensoriales. La misma proviene:

- a) **del entorno:** las vías, estado de las mismas, señalización, otros vehículos, peatones, condiciones meteorológicas o ambientales, entre otras,
- b) **del vehículo que conduce:** potencia, tamaño, capacidad de frenado, estado de conservación etc.
- c) **de si mismo:** procesamiento y evaluación de la información recibida. Toma de decisiones, ejecución de las acciones adoptadas, control de resultados de sus decisiones.

La conducción es una actividad compleja que, además de un elevado potencial de energía, exige la puesta a punto de todos los mecanismos psicofísicos de la persona.

SALUD Y CONDUCCION

La conducción requiere de ciertas condiciones o aptitudes físicas porque exige que manos, pies, ojos oídos etc. estén en condiciones adecuadas para poder llevarla a cabo. También requiere de ciertas condiciones o aptitudes psicológicas por que la conducción es una actividad en la que están implicados, además de los órganos físicos, **procesos psicológicos** que influyen de manera importante en la toma de decisiones y, por consiguiente, en el **comportamiento**.

PROCESO DE REACCION

Los procesos psicológicos implicados en la conducción son:

Capacidad perceptiva y atencional: El conductor debe tener en primer lugar, una correcta capacidad perceptiva y atencional que le permitan captar lo que ocurre en su entorno, identificar y discriminar los estímulos relevantes para definir las distintas y cambiantes situaciones que el tránsito le presente y deba resolver.

Capacidad intelectual: El conductor, una vez percibida la situación, debe hacer una correcta evaluación de la misma, lo que requiere una capacidad intelectual al menos normal.

Capacidad para tomar de decisiones: Percibida y evaluada la situación, en tercer lugar el conductor debe tomar una decisión y elegir la maniobra mas adecuada entre las posibles.

Capacidad de respuesta: Elegida la maniobra mas adecuada, debe ejecutarla con la mayor rapidez y precisión posible. Es lo que denominamos **capacidad de respuesta** que hace referencia al conjunto de actividades sensorio motrices y psicomotoras, que el conductor debe poner en juego para mantener el control sobre el vehículo y la trayectoria del mismo.

Características de personalidad: Por ultimo, deben tenerse en cuenta aquellas características personales de cada conductor que puedan influir sobre todos los procesos antes mencionados, y a los que se suele denominar como **personalidad**.

El conocimiento de aquellas características estables de las personas que influyen en su habitual forma de comportarse frente a determinadas situaciones, puede permitir predecir, con cierta probabilidad de éxito las conductas que esas mismas personas manifestarán ante determinadas situaciones de tránsito.

FACTORES QUE INFLUYEN EN LA APTITUD PSICOFISICA

Las aptitudes en ocasiones por circunstancias adversas pueden influir de manera negativa en la conducción y hacer ésta peligrosa.

La conducción exige un esfuerzo físico y psíquico. Cuando este esfuerzo se realiza de una manera intensa continua durante muchas horas, el conductor se siente cansado, fatigado.

La fatiga supone un descenso en la capacidad de rendimiento del conductor, es decir, en la capacidad para conducir con los niveles normales de seguridad.

La **fatiga corporal** se manifiesta en el cansancio de los músculos o del organismo en general.

La **fatiga psíquica** se manifiesta en la disminución de la capacidad de concentración y de percepción de estímulos provenientes del entorno.

La fatiga puede verse incrementada por:

- **Factores externos:** como la monotonía de la carretera, el mal estado de la vía, las condiciones meteorológicas etc.
- **Factores relacionados con el vehículo:** como el ruido excesivo del motor, ventilación del habitáculo inadecuada, exceso de calefacción, iluminación defectuosa etc.
- **Factores relacionados con el propio conductor:** por ejemplo, las largas jornadas al volante, la atención y concentración permanente, conducir con hambre o sueño, ingerir alcohol o comidas copiosas etc.

Los síntomas que indican fatiga son: ojos pesados, parpadeo constante, vista turbia, dificultad en fijar la vista, percepción de sombras extrañas, fallas de audición, ligero resonar de oídos, zumbidos, presión en la cabeza y sienes, imposibilidad de mantener la cabeza erguida, movimientos constantes en el asiento del coche, sensación de pesadez en los brazos, sensación de hormigueos, disminución o aumento injustificables de la velocidad, es decir, pérdida de la sensación de la velocidad, etc.

La fatiga trae como consecuencia: agarrotamiento muscular, ya que los músculos no están relajados, sensación general de cansancio, lentitud y falta de precisión en los movimientos, disminuye la atención y facilita la distracción, y, por consiguiente, disminuye la capacidad para percibir los estímulos del entorno, aumenta el tiempo de reacción a los estímulos, favorece la producción de incidentes de circulación, al hacerse riesgosa la conducción.

La fatiga indica que nuestras capacidades han llegado al límite de sus posibilidades, y que resulta necesaria la recuperación de energía para conducir o seguir conduciendo con seguridad.

El mejor remedio para recuperarse y combatir la fatiga es el descanso.

Si la fatiga aparece durante la conducción se debe estacionar el vehículo en lugar adecuado, dar un paseo para tomar aire y “estirar las piernas” y si es necesario, dormir.

Lo que no debe hacerse para combatir o reducir la fatiga es: ingerir bebidas alcohólicas, comer copiosamente o conducir con el estómago vacío, fumar en exceso, ingerir algunos medicamentos (en este caso es aconsejable consultar con el médico).

Se aconseja descansar cada dos o tres horas de conducción, o cada 200 o 300 kilómetros; mantener el habitáculo del vehículo bien ventilado.

En cuanto a la ingesta de distintos medicamentos, **algunos analgésicos** que se utilizan para combatir el dolor, pueden producir falta de concentración, mareos, visión borrosa etc.; **los barbitúricos**, como las pastillas para dormir actúan sobre el Sistema Nervioso Central, producen relajación, descanso mental, sueño, y si se toman en exceso, pueden afectar a funciones vitales como la respiración.

Si se mezclan con alcohol, sus efectos se incrementan de tal manera que las reacciones pueden ser imprevisibles. **Los estimulantes**, por su parte, como las anfetaminas, actúan sobre el Sistema Nervioso Central; en una primera fase producen euforia, dando la sensación de que se tiene una gran fuerza muscular, retrasan la aparición de la fatiga y proporcionan una gran agilidad mental, estimulando la competitividad y rendimiento pero, en una segunda fase producen depresión, decaimiento, sueño, relajamiento muscular y dificultad para moverse.

COMPORTAMIENTO EN CASO DE ACCIDENTES DE TRANSITO.

Todos los conductores y usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tránsito estarán obligados a:

- Auxiliar o solicitar ayuda para atender a las víctimas si las hubiere
- Prestar colaboración para evitar mayores peligros o daños
- Reestablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación
- Ayudar a esclarecer los hechos

MEDIDAS A ADOPTAR EN CASO DE ACCIDENTES

- Detenerse en cuanto sea posible y de forma que no se cree un nuevo peligro para la circulación.
- Hacerse una idea del conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, para poder establecer un orden de preferencia, respecto de las

medidas a adoptar para: Garantizar la seguridad en la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con las autoridades.

Fundamental es, no precipitarse. Mantener la calma, porque el nerviosismo puede contribuir a incrementar la confusión.

- Debe avisarse a la autoridad si hubiera alguna persona muerta o herida, tratando de identificar a las personas implicadas.
- Facilitar datos relativos a los vehículos.

MEDIDAS EN RELACION CON LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACION

A tal efecto debe:

- Detener el vehículo que conduce en lugar seguro.
- Situarlo tratando de cumplir con las normas de estacionamiento siempre que sea posible. Una vez detenido parar el motor, cortar el encendido e inmovilizar el vehículo con el freno de mano.
- Cortar el encendido de los demás vehículos implicados, si fuera necesario.
- Colocar cuando y donde pueda, los dispositivos de señalización del peligro u otros elementos para advertir a los demás usuarios.
- Poner en funcionamiento si fuera posible: la luz de emergencia, y las luces de posición.
- Colocar si fuese posible y si hubiese, carga caída sobre la calzada: fuera de la misma o en el lugar donde menos obstaculice la circulación.
- No fumar ni encender llama (fósforos, encendedores, etc.) ni permitir que otros lo hagan.
- En caso de incendio, utilizar el extintor propio o de los vehículos implicados.
- Si fuese necesario, iluminar el lugar donde se produjo el accidente, con las luces de otros vehículos colocados fuera de la calzada.

MEDIDAS EN RELACION CON LAS VICTIMAS

Si hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona se debe:

- Evitar siempre que no se ponga en peligro la seguridad de la circulación, la modificación del estado de las cosas y la desaparición de huellas y otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad.
- Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado.
- Buscar con máxima urgencia auxilio sanitario, en el centro o puesto de socorro mas próximo, y utilizando el medio mas rápido, como son los postes de auxilio o ayuda, o solicitándolo a otros usuarios.
- Permanecer o volver al lugar del accidente hasta que llegue la autoridad.
- No será necesario avisar a la autoridad ni permanecer en el lugar del hecho cuando: las heridas sean claramente leves, la seguridad de la circulación esté reestablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo soliciten.

Las consecuencias de una colisión dependen de varios factores entre los que se destacan, la velocidad de los vehículos que colisionan, su robustez y las medidas de seguridad de que disponen. Pero hay un cuarto factor tan importante como estos, es la naturaleza del impacto, o sea si este ha sido lateral, frontal, o posterior (también llamado de alcance).

En los choques laterales, los ocupantes del lado del impacto presentan más lesiones pero de menos gravedad que los del lado contrario, sufriendo sobre todo, lesiones de costillas, abdomen, pelvis y extremidades. Son los del lado contrario, los que más sufren lesiones craneales y cervicales es incluso en ellos, mayor la posibilidad de morir.

Los choques frontales son generalmente los más graves. Las partes del cuerpo más perjudicadas son el tórax, cara y cráneo. En esta clase de accidentes, el conductor y su acompañante impactan contra el volante, el tablero y el parabrisas; por lo que el diseño de estos elementos es decisivo para disminuir la severidad de los daños. Hay que considerar también, y esto es para cualquier tipo de impacto, aquellos elementos que se encuentren dentro del habitáculo sin sujetar, pues pueden ocasionar por su desplazamiento mayores lesiones a los ocupantes del vehículo.

Las colisiones posteriores o de alcance, son mucho más frecuentes que las frontales sin embargo, en su conjunto, producen menos muertes por accidente. El

tipo de lesión característico que ocasiona este impacto es el daño sobre la columna cervical. Dentro de los posibles daños a la columna cervical lo ocasiona el latigazo cervical, esta patología acostumbra a ser leve, pero tiene el inconveniente que su sintomatología tarda en desaparecer totalmente, prolongándose en algunos casos durante meses. En cuadros más graves se producen subluxaciones, luxaciones y fracturas de las vértebras de esta zona con afectación de la médula.

El tipo de accidente más grave es aquel en que el vehículo vuelca. Es más frecuente la posibilidad de que los ocupantes del vehículo salgan disparados, aunque en la mayoría de los casos, las víctimas de ese tipo de accidente ha sufrido ya heridas muy graves o incluso mortales antes de salir despedidos.

Es muy importante recordar:

Que solo se debe actuar directamente sobre los lesionados, en caso de tener conocimientos de **Primeros Auxilios** sino debe darse aviso a las autoridades competentes: policía (**101**) y servicios de emergencia (**107 o 911**).

Nota: Los cursos profesionales incluirán un encuentro más de 4 horas, en los que se abordaran los mismos contenidos aplicados a la práctica profesional.

CRONOGRAMA DE DESARROLLO DEL CURSO

1º. ENCUENTRO:

- 15'** - Presentación de la Actividad.
(Coordinadores, encuadre, metodología y objetivos del curso)
 - 40'** - Desarrollo Teórico:
(derechos, tipos de normas, responsabilidad en los actos libres, los condicionamientos de nuestra acción, significado de libertad).
 - 30'** - Actividad con Anexo 1.1 trabajo grupal.
 - 15'** - Receso.
 - 30'** - Plenario de actividad con anexo 1.1.
 - 35'** - Desarrollo teórico:
(libertad y responsabilidad, ignorancia y coacción, aspectos de La acción libre)
 - 15'** - Receso
 - 30'** - Trabajo con actividades de anexos 1.2 y 1.3.
 - 30'** - Plenario de intercambio de opiniones.
-

2º ENCUENTRO:

- 15'** - Repaso general
- 45'** - Actividad anexo 1.4.
- 15'** - Receso
- 40'** -Actividad anexo 1.5. Plenario.

40'- Desarrollo teórico:
(Valores y normas, características de los valores, valores su relación con el sujeto y el objeto, las normas y su función, tipos de sanciones).

15'- Receso

40'- Actividad anexo 1.6.

30'- Intercambio de opiniones.

3° ENCUENTRO:

15'- Repaso

25'- Actividad anexo 1.7. plenario.

40'- Actividad anexo 1.8. plenario.

15'- Receso.

60'- Desarrollo teórico.
(la naturaleza social del hombre, y reconocimiento social del otro)

30'- Actividad anexo 1.9.

15'- Receso

40'- Desarrollo teórico:
(cultura de riesgo vial y el transito como sistema).

4° ENCUENTRO:

25'- Repaso con anexo 1.10.

25'- Actividad anexo 1.11.

30'- Trabajo en plenario uniendo las dos actividades.

15'- Receso

60'- Desarrollo teórico
(el hombre y la conducción, triangulo epidemiológico, factor humano, proceso de reacción.)

30'- Actividad anexo 1.12.

15'- Receso

60'- Desarrollo teórico
(factores que influyen en la actitud psicofísica.)

30'- Actividad anexo 1.13

5° ENCUENTRO:

15'- Repaso

30'- Trabajo anexo 1.4

60'- Desarrollo teórico
(comportamientos en casos de accidentes.)

15'- Receso

30'- Actividad anexo 1.15.

25'- Repaso general de contenidos

15'- Receso.

40' - Repaso para evaluación. Despeje de dudas.

ANEXOS

ACTIVIDADES PROPUESTAS

Anexo 1.1

Lea la siguiente fábula y convérsela en su grupo: “**El escorpión y la rana**”

Había una vez una rana sentada en la orilla de un río, cuando se le acercó un escorpión que le dijo:

—Amiga rana, ¿puedes ayudarme a cruzar el río? Puedes llevarme a tu espalda...
— ¿Que te lleve a mi espalda? —Contestó la rana—. ¡Ni pensarlo! ¡Te conozco! Si te llevo a mi espalda, sacarás tu aguijón, me picarás y me matarás. Lo siento, pero no puede ser.

—No seas tonta —le respondió entonces el escorpión—. ¿No ves que si te pincho con mi aguijón, te hundirás en el agua y que yo, como no sé nadar, también me ahogaré?

Y la rana, después de pensárselo mucho se dijo a sí misma:
—Si este escorpión me pica a la mitad del río, nos ahogamos los dos. No creo que sea tan tonto como para hacerlo.

Y entonces, la rana se dirigió al escorpión y le dijo:
—Mira, escorpión. Lo he estado pensando y te voy a ayudar a cruzar el río. El escorpión se colocó sobre la resbaladiza espalda de la rana y empezaron juntos a cruzar el río.

Cuando habían llegado a la mitad del trayecto, en una zona del río donde había remolinos, el escorpión picó con su aguijón a la rana. De repente la rana sintió un fuerte picotazo y cómo el veneno mortal se extendía por su cuerpo. Y mientras se ahogaba, y veía cómo también con ella se ahogaba el escorpión, pudo sacar las últimas fuerzas que le quedaban para decirle:

—No entiendo nada... ¿Por qué lo has hecho? Tú también vas a morir. Y entonces, el escorpión la miró y le respondió:

—Lo siento ranita. No he podido evitarlo. No puedo dejar de ser quien soy, ni

actuar en contra de mi naturaleza, de mi costumbre y de otra forma distinta a como he aprendido a comportarme.

Y poco después de decir esto, desaparecieron los dos, el escorpión y la rana, debajo de las aguas del río.

Autor anónimo.

CONSIGNA: el escorpión no pudo cumplir su promesa, pues su naturaleza se lo impidió. Los seres humanos, ¿Pueden dar la misma excusa que el escorpión, cuando no cumplen sus promesas? ¿Por qué?

Plantee situaciones relacionadas al tránsito, discútalas y compárelas con la situación anterior.

Anexo 1.2.

1.- Piense en alguna situación que haya vivido y que no haya elegido atravesar. Luego, responda por escrito las siguientes preguntas:

- a) ¿Cómo respondió ante esa circunstancia?
- b) ¿Lo hizo de la mejor manera posible?
- c) ¿Qué alternativas tuvo para elegir?

2.- Teniendo en cuenta la situación que vivió, ¿Está de acuerdo con la afirmación de Savater, según la cual somos “libres para responder a lo que nos pasa de tal o cual modo”? ¿Por qué?

Anexo 1.3

Reunidos en grupos de 6 personas aproximadamente, comparta opiniones de la actividad realizada en anexo 1.2. Piensen y planteen dos ejemplos de acción libre. Luego, determinen en cada caso:

- a) los motivos
- b) los fines
- c) los medios
- d) los resultados

Los ejemplos pueden ser reales o ficticios, extraídos de alguna situación personal que hayan vivido, de una película, de un cuento, de una nota periodística, etcétera.

Anexo 1.4

Situación 1: un automovilista conduce su auto por una avenida de la ciudad, por la noche, a velocidad permitida. Las luces del vehículo están en la posición correcta. Cruza con el semáforo en verde pero, repentinamente, se aparece un peatón que atraviesa la avenida. Intenta esquivarlo. Hace una maniobra brusca, pasa al carril opuesto y atropella a un motociclista que venía en sentido contrario, quien sufre varias heridas al caer al asfalto.

- El automovilista ¿Actuó libremente? ¿Por qué? ¿Es responsable de las heridas causadas al motociclista? ¿Porque?

Situación 2: un automovilista conduce su auto por una avenida de la ciudad, por la noche, a gran velocidad (superior a la permitida). Uno de los faros delanteros de su vehículo esta averiado. Cruza con el semáforo en amarillo, pero, repentinamente, se aparece un peatón que atraviesa la avenida. Intenta esquivarlo. Hace una maniobra brusca, pasa al carril opuesto y atropella a un motociclista que venia en sentido contrario, quien sufre heridas graves al caer al asfalto

- El automovilista ¿Actuó libremente? ¿Por qué? ¿Es responsable de las heridas causadas al motociclista? ¿Porque?

Anexo 1.5

LICENCIAS DE CONDUCIR – REGISTRO POR PUNTOS

SISTEMAS DE EVALUACIÓN PERMANENTE DE CONDUCTORES (SEPC)

CAPITULO 11.1. DISPOSICIONES GENERALES:

CREACIÓN: Se crea el Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (SEPC) en la Ciudad de Buenos Aires el cual consiste en asigna puntaje a cada conductor poseedor de Licencia de Conducir otorgada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

ASIGNACIÓN INICIAL DE PUNTAJE: A todo conductor que obtenga por primera vez o sea poseedor de Licencia de Conducir otorgada por el Gobierno de la Ciudad, al momento de la efectiva implementación de este Sistema, se le asignaran veinte (20) puntos.

DESCUENTO DE PUNTOS: A los conductores se les descontaran puntos de acuerdo a la escala establecida en el Art. 11.1.4 del presente Código al momento de recaer sobre ellos decisión definitiva en sede Administrativa por infracciones a las Normas de Transito. El Contralor Administrativo debe incluir en la resolución los puntos a descontar.

Cuando la decisión definitiva en sede Administrativa implique la perdida total de puntos, el conductor puede solicitar la revisión ante la justicia Contravencional y de Faltas, la que tendrá efecto suspensivo.

En los casos de Contravenciones cuyos conductas son previstas para la perdida de puntos que hayan sido remitidos a La Justicia Contravencional y de Faltas las sentencias serán comunicadas a la Unidad Administrativa de Control de Faltas, a los efectos de que se proceda al correspondiente descuento de puntos, según lo establecido en el Art. 11.1.4. del presente Código.

En caso de que la sentencia de calificación de conducta sea apelada por el contraventor, una vez firme en Sede Judicial, deberá notificarse a la Unidad Administrativa de Control de Faltas interviniente la sentencia final recaída, a fin de adecuar los actos administrativos a lo que en definitiva se resuelva.

En todo caso, para el efectivo descuento de puntos, conforme se describe en el Art. Siguiente, el conductor deberá estar debidamente identificado en el Acta de Comprobación.

Para el supuesto contemplado en el Art.6.1.28 del Régimen de Faltas, si no se hubiera identificado al conductor en la respectiva Acta de Comprobación, el descuento de puntos recaerá en el titular registrado del vehículo. Excepto que acreditare haberlo enajenado o haber cedido su tenencia o custodia, en cuyo caso esta obligado a identificar al responsable o a presentarse junto al presunto infractor.

ESCALA PARA DESCUENTO DE PUNTOS: El puntaje a descontar se establece de acuerdo a la siguiente escala:

2 (DOS) PUNTOS:

- circular sin el cinturón de seguridad.
- no acatar indicaciones de la autoridad
- circular sin el casco protector (motos).

4 (CUATRO) PUNTOS:

- circular con licencia vencida.
- no cumplir con las condiciones de la licencia (uso de anteojos o lentes de contacto).
- conducir con licencia de categoría distinta a la correspondiente.
- conducir con menores en el asiento delantero
- conducir con menores sin el dispositivo de retención infantil correspondiente.
- girar en lugar prohibido (hacia una transversal en forma no reglamentaria o giro en U en una misma arteria).
- circular marcha atrás en forma indebida.
- obstrucción de vía.
- no ceder el paso a bomberos, ambulancias, policía de servicios públicos o de urgencia.
- no dar prioridad de paso a los peatones.

CINCO (5) PUNTOS:

- circular con cualquier elemento que permita evadir los controles de tránsito y/o velocidad.
- conducir utilizando celular, mp3 o auriculares.
- circular en sentido contrario.

- no respetar la prioridad de paso de una bocacalle y/o un indicador de PARE.
- interrumpir el paso de filas escolares.
- circular por calles a más de 10 Km. Y hasta 20km. De la velocidad permitida y, en avenidas a mas de 20km. Y hasta 40km. en exceso de la velocidad permitida.
- cruzar barreras férreas bajas (contravención)
- violación de luz roja identificada (contravención).

10 (DIEZ) PUNTOS:

- negativa al control de alcoholemia, estupefacientes u otras sustancias.
- circular por calles a mas de 20km. de la velocidad `permitida y en avenidas a mas de 40km. en exceso de la velocidad permitida.
- conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes.
- no cumplir las obligaciones legales a cargo, en caso de participar en un accidente de transito.

20 (VEINTE) PUNTOS:

- participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza en la vía publica.

REASIGNACION DE PUNTOS

A los conductores que alcancen los cero (0) puntos, se les reasignaran nuevamente veinte (20) puntos. Sin perjuicio de ello, cada descuento parcial de puntos queda sin efecto a los dos (2) años de efectuado siempre que el conductor, durante ese lapso, no haya alcanzado los cero (0) puntos.

RECUPERACIÓN PARCIAL DE PUNTOS

Los conductores pueden recuperar voluntariamente cuatro (4) puntos si presentan certificado de asistencia y aprobación del curso del curso especial de educación vial y prevención de siniestros de transito previsto en el Art. 27bis del Régimen de Faltas.

Estos cursos se dictaran en dependencias del Gobierno de la Ciudad o en Instituciones publicas o privadas autorizados por el Gobierno Competente y su costo estará a cargo del infractor.

El examen de aprobación se realizara en todos los casos ante el funcionario que designe el Gobierno de la Ciudad.

En el caso de los cursos para conductores Profesionales, tendrán un contenido reforzado a la especialidad.

Esta prerrogativa no podrá utilizarse más de una (1) vez cada dos (2) años.

Consigna: relacionar la disposición con todos los temas trabajados en la Unidad 1

Anexo 1.6

Viaje en globo

Consigna: Cada uno de ustedes hace un viaje en globo y ha llevado consigo diez objetos. Después de algún tiempo el globo empieza a perder altura y es preciso arrojar un objeto. ¿Cuál de ellos? El globo sigue perdiendo altura y hay que seguir arrojando objetos hasta que solo queda uno. ¿Cuál?

Los objetos son:

- Largavista
- libros
- cámara fotográfica
- estufa portátil
- botiquín de primeros auxilios
- animal favorito
- radiograbador
- ropa
- herramientas
- cepillo de dientes, jabón y peine

¿Somos todos iguales? Cuando elegimos, ¿Mostramos nuestra forma personal de ser?

Cuando tomamos decisiones, ¿Entran aspectos emocionales y/o racionales?

Cada uno de los participantes escribe una lista de los objetos, según el orden en que los arroja.

Cuando las listas estén completas, pueden utilizarse diversos procedimientos para comparar y discutir los resultados.

Un procedimiento posible consiste en anotar la lista de objetos en el pizarrón y que el coordinador marque con x la cantidad de personas que arrojaron primero un mismo objeto, y con los que optaron por arrojar el mismo objeto en último término.

Cuando se reúne esta información se analizan las razones de cada elección y se discute sobre las diferentes posiciones.

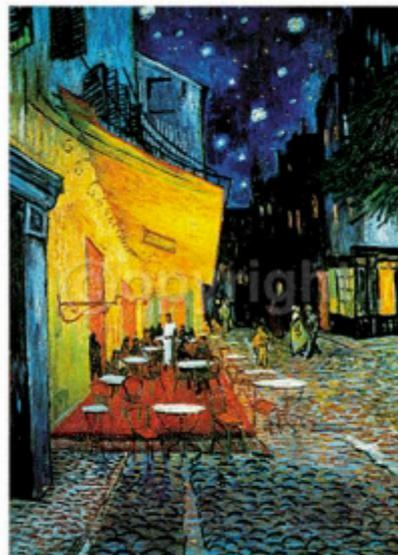
De toda la discusión, pueden contestarse algunas preguntas tales como: ¿Las cosas que elegimos para nosotros mismos revelan nuestros valores y formas de ser?

Anexo 1.7

Consigna

El pintor Vincent Van Gogh no fue considerado un buen artista en su época. Años después de su muerte, comenzó a ser apreciado por el público y actualmente es reconocido como uno de los pintores extraordinarios de la historia. Sus cuadros están valuados en millones de dólares.

¿Cuál es tu opinión? La obra de Van Gogh ¿No tenía valor en el tiempo que vivió, y luego si comenzó a tenerlo? O ¿la obra de este artista siempre tuvo el mismo valor, pero el público sólo se dio cuenta de ese valor tiempo después de su muerte?



Café de nuit - 1888

¿Alguna vez te pasó que una música que no te gustaba después empezó a agradarte? ¿Porqué antes no te gustaba y luego si? ¿Pensás que esa música cobró valor cuando empezó a gustarte? ¿O pensás que ya tenía valor pero no te habías dado cuenta?

Discutirlo grupalmente.

Anexo 1.8

Actividad en grupo reducido.

Leer el texto y responder las siguientes preguntas:

En el partido contra Inglaterra, durante el campeonato del mundial de fútbol de 1986, Diego Maradona convirtió dos goles. El segundo fue una obra de arte; el primero fue ilegal: le pegó a la pelota con la mano y luego, bromeando dijo que fue obra de “La mano de Dios”. La A.F.A., por supuesto no reclamó por infracción porque así, le permitía llegar a la final del campeonato. Ningún cronista deportivo argentino propuso que eso fuera una indignidad, no hubo cartas de lectores escandalizados. El éxito de nuestro equipo lo justificaba (...).

Hay reglas de juego que establecen los medios lícitos; sin embargo, no es fácil hacer que se respeten.

Los jugadores tienen más lealtad a su éxito personal, y al de su equipo, que al cumplimiento de las normas (...).

El cumplimiento de las reglas no garantiza el éxito. Ningún equipo gana un campeonato o pasa a la historia por la forma en que cumple con la ley, o por la cortesía con la que trata a sus rivales.

Luis Moreno Ocampo: En defensa propia, cómo salir de la corrupción, Buenos Aires, Sudamericana, 1993.

- a) Resalten las palabras que le impacten del texto.
- b) Que opinan de las afirmaciones de Luis Moreno Ocampo
- c) El éxito personal o del equipo y el cumplimiento de las normas ¿Son compatibles?
- d) Para tener éxito ¿Es necesario hacer trampas? ¿Porque?
- e) Relaciónelo con el tránsito.

Anexo 1.9

Reunidos en grupo discutan si la forma de convivencia en nuestro país, logra ser una convivencia democrática ¿Se respetan los valores compartidos? ¿Se rechazan

los contravalores? ¿Se aceptan las diferencias legítimas entre las personas y los grupos?

Debatan si en el tránsito en el que estamos inmersos, se da una convivencia democrática, o si esta convivencia se ve obstaculizada por la presencia de contravalores. ¿Cuáles?

Anexo 1.10

En el siguiente fragmento Gulliver cuenta sus impresiones sobre los liliputienses, sus jerarquías de valores y normas jurídicas. Discuta el texto y relaciónelo con el tema: **cultura de riesgo vial**.

Solamente diré ahora algo acerca de la cultura, que durante largas épocas ha florecido en aquel pueblo en todas sus ramas (...)

Entierran sus muertos con la cabeza para abajo, porque tienen la idea de que dentro de once mil lunas todos se levantarán otra vez, y que al cabo de este período la Tierra -que ellos juzgan plana- se volverá de arriba abajo, y gracias a este medio, cuando resuciten se encontrarán de pie.(...)

Consideran allí el fraude como un crimen mayor que el robo, y, por consecuencia, rara vez dejan de castigarlo con la muerte porque sostienen ellos que el cuidado y la vigilancia, practicados con el común entendimiento, pueden preservar de los ladrones los bienes de un hombre, mientras que la honradez no tiene defensa contra una astucia superior;(...)

Quienquiera que allí pueda probar suficientemente que ha observado con puntualidad las leyes de su país durante setenta y tres lunas, tiene derecho a ciertos privilegios, de acuerdo con su calidad y la condición de su vida, unidos a una cantidad de dinero proporcionada, que sale de un fondo afecto a este uso. Asimismo adquiere el título de sninall, o sea legal, que se agrega a su apellido, pero que no pasa a la descendencia. Aquellas gentes creyeron enorme defecto de nuestra política lo que yo les referí acerca de obligar nuestras leyes sólo por el castigo, sin mencionar el premio para nada. Por esta razón, la imagen de la Justicia en sus tribunales está representada con seis ojos: dos delante, dos detrás y uno a cada lado, que significan circunspección, más una bolsa de oro abierta en la mano derecha y una espada envainada en la izquierda, con que se quiere mostrar que está mejor dispuesta para el premio que para el castigo.

Los viajes de Gulliver, de Jonathan Swift, Madrid, Ediciones Gaviota 1989.

Anexo 1.11

Reflexione como se siente en la calle, como espacio público, o en un transporte público ¿Qué tipo de relación se da entre la gente en esos espacios?

“**Necesito del otro**”. ¿Qué sentido tiene para usted esta afirmación? ¿Comparte este pensamiento? Relaciónelo con el concepto de “**Tránsito como sistema**”.

Como conductor enumere 6 situaciones en la vía pública en que sea frecuente la aparición de su solidaridad. ¿Qué actitudes o sentimientos podrían obstaculizar su/s conducta solidaria/s? Fundamente.

Anexo 1.12

- a) Mencione tres factores que influyen en la ocurrencia de incidentes de tránsito. Fundamente y explique considerando el triángulo epidemiológico.
 - b) Mencione los pasos del **proceso de reacción** en el conductor.
 - c) Mencione y explique algunas causas que influyen en la actitud psicofísica del conductor. Invente y relate un posible incidente de tránsito.
-

Anexo 1.13

Tomando como ejemplo la situación inventada de incidente de tránsito, explique: ¿Cómo resolvería esa situación un conductor, manejando preventivamente?

Anexo 1.14

Discuta la afirmación “el aspecto emocional y el aspecto físico tienen fundamental injerencia en la conducción”. Fundamente y de ejemplos.

Relacione el concepto del “**aspecto emocional**” con los **comportamientos y actitudes**.

Piense en una situación o incidente de tránsito en el que se evidencie algún aspecto emocional del conductor. Reflexione y comente posibles causas, y otras formas de resolver la situación.

Anexo 1.15

Comente algún accidente de tránsito del que tenga conocimiento. Según su opinión como actuaron los participantes ¿Hicieron lo correcto? ¿Que deberían haber hecho?

BIBLIOGRAFIA

Roberto Roche Olivar “Psicología y educación para la prosocialidad”. Editorial Ciudad Nueva. 1997

Carlos Tabasso “Fundamentos del tránsito (jurídicos técnicos accidentológicos). Editorial B.F. Montevideo. Buenos Aires.

“Ciencias Sociales. Hacia la organización social” Gustavo F. Iaies, Gustavo L. Gotbeter. Editorial Ángel Estrada y Cia. S.A., 1995.

“Educación Cívica I” Alicia B. Casullo, Daniel Sabsay. Editorial Santillana, 1988.

“Educación Cívica I” Apolinar García, César García. Editorial Saint Claire, 1995.

Dr. Héctor Seara, Lic. Andrea Pastrán. Cultura de riesgo vial. Trabajo presentado 1º Congreso Internacional de Seguridad Vial, ciudad de Córdoba, año 2003.

Dr. Héctor Seara, Lic. Andrea Pastrán. El tránsito como sistema. Trabajo presentado en

J. P. Chaplin, T. S. Krawiec. “Psicología, sistemas y teorías”. México, Interamericana, 1978

U. Neisser. “Procesos cognitivos y realidad, principios e implicaciones de la psicología cognitiva”. Madrid, 1981.

E. Verón “Teoría de la percepción e integración teórica en la psicología social”. UBA, Facultad de Filosofía y Letras. Boletín de Sociología Nº 1.

M. Scheerer “Solución de problemas, investigación y ciencia” 1980.

J. A. Horacio Rimoldi “Solución de problemas y procesos cognoscitivos”. Revista de Psicología general y aplicada. Volumen XXXI. Nº 140. Madrid 1976

Gustavo Schujman, Miguel Mazzeo “Educación Cívica I, Construcción de ciudadanía” Editorial Aique. 2007

J. M. Árago “Violencia y prosocialidad en los medios de comunicación social: su impacto en la conducta humana” Trabajo presentado en el 1º Congreso Nacional de la Sociedad Española para el estudio, prevención y tratamiento de la delincuencia. Las Palmas. 1986