

MANEJO REFLEXIVO

El poder de la percepción del riesgo

Este libro expresa una mirada distinta, profunda, reflexiva que pretende ser generadora de nuevos análisis, sobre conceptos que ya tenemos incorporados y definidos por transferencia, por conocimientos adquiridos y por propias experiencias.

Tiene como objetivo que el lector, mediante un trabajo de propia reflexión, logre percibir correctamente el riesgo vital y le produzca un cambio de conducta individual en la vía pública

MANEJO REFLEXIVO

El poder de la percepción del riesgo



Niedfeld Juan José,
Argentino (1963)

- Egresado de la Universidad Nacional del Litoral del Curso para Formación Profesional en Educación para la Seguridad Vial
- Gerente de Prevención de Sinistros y Seguridad Vial del Grupo Asegurador Rivadavia,
- Coordinador del Grupo de Capacitación, Educación y Promoción de la Seguridad Vial del Comité Consultivo de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial)
- Asesor en Seguridad Vial de la AACMS (Asociación Argentina de Cooperativas y Mutualidades de Seguros)
- Integrante del Grupo de Seguridad Vial de IDEA (Instituto para el Desarrollo Empresario Argentino)

Expositor en Congresos y Seminarios, entre otros:

- 1º Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito y Evaluadores de Salud, Mendoza, Argentina año 2006.
- Instituto de Formación Profesional para la Gestión Pública (INFOGEP), Posadas Misiones Argentina año 2009
- II congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial, CISEV II 2010, Buenos Aires Argentina
- II Seminario de Seguros y Reaseguros – Puerto Iguazú Argentina Año 2010
- Capacitador en la República Argentina a más de dos mil Conductores Profesionales del Transporte Público de Pasajeros.
- Impulsor del Concepto Manejo Reflexivo y PPR

en su rol, puede disminuir los riesgos propios

6.- A los conductores de automotores, motos y bicicletas para que analicen el riesgo que corren, pero también el que generarán

7.- Al público en general para que logre percibir que su seguridad individual y personal debe depender de sí mismo y no del entorno ni de las conductas de los demás

Tiene como objetivo que el lector, mediante un trabajo de propia reflexión, logre percibir correctamente el riesgo vial y le produzca un cambio de conducta individual en la vía pública

MANEJO REFLEXIVO

El poder de la percepción del riesgo

(PPR)

Índice narrativo

(si lo lees como un párrafo)

Prólogo	7
Porque conducirnos es gran parte de la vida	9
necesitamos detectar Los daños	22
que nos permitan evaluar El riesgo	26
con la pregunta ¿Existe la Seguridad?	30
En el Riesgo Vial	33
cada Conflicto implica Riesgo	38
y solo La Prevención ,	44
utilizando Pautas para la Reflexión Vial ,	48
desechando El espacio de la culpa ,	52
observando la relación entre Las velocidades ,	
las distancias y los tiempos ,	57
conociendo Nuestras propias limitaciones	68
e incorporando reflexivamente Educación vial ,	75
nos hará sentir un Conductor Profesional	82
	87

PRÓLOGO

Siento la necesidad, personal, de aportar ideas con posibles soluciones a los problemas de la inseguridad vial que, por distintos motivos, se va agravando en el mundo y golpea duro en nuestra Argentina.

Esta necesidad se presenta con más claridad cuando leo publicaciones indicando cuales son las pautas que hay que cumplir para evitar las muertes causadas absurdamente por los siniestros viales.

La realidad es que todos, o casi todos, sabemos lo que hay que lograr. Esto es que se respeten las normas viales y sociales, que se tomen los recaudos de mantenimiento y se mejore la seguridad activa y pasiva de los vehículos, que se mejore la infraestructura vial, que se realicen controles efectivos y que se hagan cumplir las sanciones, etc. etc., pero *todo esto en su conjunto no es más que un cambio de conducta social*.

El inconveniente es, y esto no aparece en las publicaciones, como se logran instalar esas acciones y actitudes en cada uno de los usuarios de la vía pública, que son quienes las tienen que llevar adelante.

En Argentina se produce aproximadamente una muerte por siniestro vial cada 75 minutos¹, ello implica que tal vez cuando hayas terminado de leer este libro 3 o cuatro personas más hayan fallecido.

Por ello mi único objetivo es dejar algunas formas concretas de empezar a cambiar actitudes, analizando la problemática desde el derecho individual a la seguridad vial², con la conse-

¹ Según estadística oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial Argentina (ANSV).

² Punto 1 Manifestación de principios de Seg. Vial del II Congreso Ibero-Americano

cuenta responsabilidad personal de asumir conductas preventivas³ que colaboren con el respeto por esos derechos.

Léelo con tiempo, relaciónalo con tu vida cotidiana y verás que tan inseguros estamos y cuánto puedes hacer para cambiar esta realidad.

No encontrarás en este escrito respuestas salvadoras, solo las tuyas a cada una de las circunstancias analizadas te pondrán a salvo, seguramente lo que yo decida hacer para no arriesgarme será distinto de lo que vos decidas, pero lo importante es que estemos a salvo.

Al respecto, al menos dos cosas tenemos en común, una es que necesitamos que se respete nuestro derecho a transitar seguro, la otra es que solo vamos a lograrlo si respetamos el derecho de los demás, porque, para el resto de la humanidad somos uno de "los demás".

Es importante aclarar que analizaremos solo una de las variables que afectan a la inseguridad vial, la de la conducta humana, pero en ella estás vos, tu persona, tu actitud, tu riesgo, tu exposición, tu inseguridad y, por qué no, tal vez de ello dependa salvar tu vida, la de tus seres queridos o la de los demás.

Primera Parte

Los siguientes párrafos expresan una mirada distinta, profunda, reflexiva que pretende ser generadora de nuevos análisis, sobre conceptos que ya tenemos incorporados y definidos por transferencia, por conocimientos adquiridos y por propias experiencias.

PORQUE CONDUCCIRNOS ES GRAN PARTE DE LA VIDA

Pensaba... por qué no un libro en el que volcara las experiencias de ciertos cursos de capacitación brindados a conductores profesionales sí a mí, me habían hecho tanto bien y a cada persona a la que le comentaba el transcurrir de esas charlas se quedaba realmente impresionada por lo útil y asimilable que son los conceptos y puntos de vista vertidos en ellos.

También observé que, principalmente, se trataba de reflexionar sobre lo que es la conducción de un vehículo, sus objetivos, sus riesgos y sus formas de hacerlo, y esto llevó a convencerme que el mejor abordaje de la problemática es el

Manejo Reflexivo.

Su similitud al verbo escrito, y también al oírlo, me recuerda y lleva a pensar en otras formas de tratar el tema en distintas capacitaciones que circulan por el mercado desde hace muchos años, denominadas *Manejo Defensivo* y que generalmente, están asociadas a instrucciones concretas de manejo para determinadas situaciones riesgosas, por cierto muy útiles para in-

corporar habilidades de manejo.

Pero entiendo por distintas experiencias de la vida -sobre todo de la niñez- que sólo podemos defendernos cuando nos sentimos atacados.

Recuerdo cuando éramos niños que si nos peleábamos con algún amigo o hermano/a y nos retaban por eso, comenzábamos a echar la culpa a los demás aduciendo que sólo nos defendimos (es decir lo agredimos) del comportamiento del otro, que nos resultó molesto.

Tal vez esta reflexión fue la que hizo preguntarme y analizar si corresponde que hablemos de "defendernos", cuando nos referimos a nuestra forma de conducir un vehículo, o debemos reflexionar sobre cómo lo hacemos.

Sobre todo porque en el primer caso, "defendernos", podría significar echarle la culpa de lo que nos pasa al volante al comportamiento de los otros, como cuando éramos niños y, si fuera necesario, agredirlos.

Estudios empíricos me han demostrado que a partir de un análisis profundo de las situaciones cotidianas se pueden modificar nuestras conductas, para evitar riesgos propios y ajenos, que siempre resultarán en beneficio propio.

Esta última afirmación, "*siempre en beneficio propio*", tal vez tenga que ver con una posición de pensamiento personal sobre "la forma de" o "cómo", debiera vivir la vida.

Al explayarme sobre este tema posiblemente generalice y parezca que me voy del foco de la inseguridad vial pero, como gran parte de nuestra existencia la pasamos trasladándonos de un lugar a otro, o de un espacio a otro, veremos que merece

ser tratado.

Es una reflexión que tiene aplicación directa a todo momento de la vida y, por ende, también a esta gran porción de tiempo que tenemos destinado a movernos.

Entiendo y creo practicarlo, a veces con éxito y otras veces no tanto, que la vida tiene un objetivo primordial y es "ser feliz" en el grado en que las circunstancias del momento te lo permitan.

Tengo el convencimiento que, para lograrlo, uno debe tener siempre presente este objetivo y a partir de ello podrá observar cuantas veces, sin darnos cuenta e innecesariamente, actuamos en contra de esa meta.

Es que siempre estamos haciendo elecciones, entre distintas alternativas, para definir cómo será el minuto o el instante siguiente en nuestra vida y, aún en los casos donde las opciones no son todo lo positivas o agradables que deseamos, estaremos decidiendo por la que consideramos nos va a hacer *más felices*.

Alguien, no muy positivo por cierto, podrá considerar esta última posibilidad de elegir, en alguna circunstancia difícil, como un intento de *ser menos infelices* pero estaremos nada más que ante la misma disyuntiva que cuando vemos el vaso medio lleno o medio vacío, sin que esto cambie la única verdad que es un vaso con cierta cantidad igual de líquido y de aire.

Claro, no siempre hacemos bien nuestra elección y otras veces las alternativas no incluyen la que nosotros queremos, por eso **la vida no se trata de una felicidad constante sino de un intento constante de ser feliz.**

Cuánto tiene que ver esta frase con la reflexión y, por ende,

con el manejo reflexivo de todas las situaciones que generamos o que se nos genera en cada acto cotidiano, incluso en la conducción de un vehículo.

Reflexión es, según definición del diccionario, el análisis profundo de una situación y para la Real Academia Española es considerar "de nuevo o detenidamente" una cosa.

Cuánto cambiaríamos si pudiésemos manejar reflexivamente todo, si lo analizáramos profundamente antes de decidir o de elegir la mejor opción, aquella que debiera llevarnos a ser felices o más felices, tanto en la vida como en el tránsito que, reitero, es buena parte de ella.

Ahora podríamos combinar "la reflexión" y el "beneficio propio" para avanzar en el sentido de encontrar una motivación y así cambiar nuestras propias conductas.

¿Cómo sería reflexionar sobre nuestra forma de conducir un vehículo y hacerlo en beneficio propio?

Es probable que esta mención nos haga pensar en una conducción egoísta, sin considerar a los que nos rodean, pero nada más alejado de eso.

Muchos tenemos el preconceito de que buscar nuestro beneficio tiene que ver con perjudicar a los demás, o al menos no pensar en ellos, y estoy seguro que no tiene porqué ni puede ser así. Porque, además, no podríamos conducir un vehículo sin exponernos a tremendos riesgos, de todo tipo, si no estamos permanentemente pensando y analizando a los que nos rodean, sus necesidades y sus comportamientos.

Es esa la primer premisa para reflexionar sobre nuestra

forma de conducir:

Analizar lo que nos rodea, quienes son y cómo los veo yo, qué hacen y qué debieran hacer, cómo lo hacen y cómo deberían hacerlo, cómo influyen y cómo debieran influir en mis conductas, y a qué riesgo me estoy exponiendo por todo eso.

Debemos reflexionar sobre nuestra conducta, con relación a estas variables que se nos presentan y que cambian constantemente en la vía pública.

En principio, puede ser muy beneficioso centrarnos en nuestro objetivo dentro de esa vía pública, tener siempre presente que transitar es el paso obligado para cumplir con otro cometido que debemos lograr y que es el objetivo principal de nuestro traslado.

Esto ya es causa justificada para tratar de exponernos a la menor cantidad de riesgos posibles que nos puedan impedir el cumplimiento del cometido final.

En verdad, nadie se trasladada de un lugar a otro por el solo hecho de cumplir con su propio traslado, siempre nos movemos por, o para, algún propósito.

Sin embargo... ¿cuántas veces en tu recorrido perdiste el objetivo? Seguro que alguna vez te has apurado solamente porque a 150 metros de tu vehículo un semáforo se puso en luz verde, y hasta te has enojado con quien entorpecía el cumplimiento del nuevo objetivo: "pasar ese semáforo antes que cambie al rojo"

Una vez que hayamos aceptado que la vía pública es el medio en el que, indefectiblemente, tenemos que movernos, podemos analizar como visualizamos a los demás en ese espacio común.

También es importante que, antes, hagamos un pequeño análisis sobre lo que significa "vía pública" y "espacio común" porque ello debiera predisponernos a estar atentos mientras estamos dentro de ella.

En principio porque pública significa que es de acceso irrestricto para todos los habitantes y eso ya implica una enorme diversidad de individuos, con variadas personalidades que, por estar en un espacio común, tendrán que compartir conmigo muchas circunstancias -previstas e imprevistas- que pueden devenir en situaciones conflictivas.

Es probable que antes de reflexionar veamos a la mayoría de sus ocupantes como seres inadaptados a las normas, irrespetuosos de los demás y con conductas molestas, pero no como personas altamente peligrosas que además ponen en riesgo de sufrir distintos daños al resto de sus convivientes e incluso, en algunas ocasiones, a su propia familia en calidad de pasajeros de su vehículo.

Cuántas veces insultamos, algunas para adentro y otras para afuera, a aquellos que estacionados en doble fila nos obstaculizan el paso pensando solamente en lo molesto que resulta pasar por el embudo que generan, o la demora que imprimen al flujo de tránsito, o que no me dejarán llegar al próximo semáforo en verde, sin ver la súper exposición a sufrir daños, propios y ajenos, que generan con esa simple y cotidiana infracción.

¿Que riesgos crecen por esta acción? El de choque entre otros vehículos que deben ceñirse a circular por un espacio reducido, el de colisionar contra la unidad mal estacionada, el de

accidente por tener reducida la visibilidad de los movimientos de vehículos estacionados, o personas, delante del que está en doble fila, el de atropellar a quienes ascienden o descienden del auto infractor y tantos otros.

Todos estos riesgos, aumentados por la alteración anímica negativa que se genera, en la mayoría de los demás usuarios del espacio público, por esa mala conducta que, por molesta, es considerada digna de ser respondida con insultos u otras agresiones.

Esta nueva mirada, más profunda y analítica sobre este simple y cotidiano hecho de detenerse en doble fila, debiera llevarnos a cambiar nuestra actitud respecto de las malas conductas ajenas tomando comportamientos preventivos, pero además a valorar nuestras propias acciones incorrectas porque empezamos a ver lo dañosas que pueden resultar.

Volviendo al análisis reflexivo del entorno vial y su relación con nosotros, en cuanto a lo que hacen y debieran hacer los demás usuarios de la vía pública, es importante pensar en la desmotivación que tenemos para mejorar nuestros malos comportamientos cotidianos, generalmente escudados en "el mal comportamiento generalizado" de los que nos rodean.

Pero revisando esa actitud, si logramos apreciar que es un error pensar de esa forma, podremos modificarla.

En primer término porque de pensar todos así nunca se logrará la corrección y en segundo término, pero mucho más importante, porque con sólo cambiar yo, aunque los demás nunca cambiasen, estaría disminuyendo mis riesgos personales, o familiares, de sufrir y provocar daños.

Es interesante que la reflexión nos permita ver que, el cambio de las conductas sociales no se puede realizar sin el cambio de las individuales y advertir lo útil que es, para mi, comenzar con ello.

Tenemos que saber que la forma de actuar de los demás, tanto en vehículos o como peatones, en un ámbito tan complejo como es la vía pública, no podremos cambiarla, ni debemos pretender modificarla a través de acciones propias porque, de intentarlo, seguramente estaríamos aumentando los riesgos.

Muchas veces nos vemos tentados a transitar en el carril rápido de una autovía, a la velocidad máxima permitida con la intención de que nadie exceda ese límite. Lo que generaríamos es que los que vienen a mayor velocidad se vayan juntando a distancias inadecuadas entre sí, se peguen a nuestro paracolpe trasero, o que comiencen a cambiarse de carril para pasarnos por la derecha, aumentando los riesgos por encima de lo que el mismo exceso de velocidad estaba generando.

Habitualmente las infracciones de tránsito ajenas producen en nosotros distintos grados de alteración del humor llegando, en algunos casos, a la irascibilidad que nos pone agresivos y es, en esos casos, donde en vez de actuar racionalmente reaccionamos al estímulo; lo hacemos en forma infantil, impensada y exponiéndonos a un altísimo riesgo que surge de sumar a la mala conducta ajena la nuestra, justo, en el momento donde más preventiva debió ser mi acción.

¿Quién no ha dejado avanzar el auto sobre la bocacalle cuando el vehículo que viene por la izquierda no frena,

como debiera, para dejarnos pasar? Lo que en la jerga automovilística llamamos "le tiré el auto encima..." y si vamos con algún acompañante tal vez le comentamos... ¡¡Que susto se pegó eh!!!

Podríamos hacernos algunas preguntas sobre esa situación

¿No es esto aumentar el riesgo de un choque?

¿Vale la pena hacerlo?

¿Cuál es el beneficio?

¿No es más peligroso un irresponsable asustado?

¿Creemos que esa persona no va a volver a hacerlo porque lo asustamos?

Imaginate enojado porque no respetaron tu derecho de paso y responde esas cinco preguntas como lo sientas y creas que reaccionarías, luego tratemos de seguir las respuestas que no pasan por el sentimiento sino por el pensamiento.

¿Ya evaluaste tu reacción? Te cuento como respondía yo estas preguntas antes y como lo hago después de reflexionar,

1 - ¿No es esto aumentar el riesgo de un choque?

<i>Antes</i> - No, si yo tengo el control del auto y lo hice a propósito	<i>Después</i> - Seguro que es aumentar el riesgo de choque porque cuanto más cerca pasen dos vehículos entre sí, menor tiene que ser el error para que se produzca el siniestro
---	---

2 - ¿Vale la pena hacerlo?

Antes - Si, para que aprenda a respetar	Después - NO encuentro motivo que justifique este mayor riesgo, podría ser que el conductor del otro auto haya estado distraído y al ver un vehículo que se le viene encima reaccione erróneamente y produzca un daño importante
--	---

3 - ¿Cuál es el beneficio?

Antes - Que me saqué las ganas	Después - A mi respuesta de antes le pregunto... ¿las ganas de qué? ¿De vengarme? ¿De intentar corregirlo? ¿De asustarlo? De lo que estoy seguro es que si sentí "ganas" es que algo se alteró en mí, necesité reaccionar y eso no me dejó pensar en mi propio beneficio. Vengarme de que me expuso a un riesgo y hacerlo aumentando ese mismo riesgo no es muy racional, corregirlo no creo que sea algo que nos corresponda ni que podamos lograr desde otro vehículo, asustarlo veremos que no es lo más sano
---------------------------------------	---

4 - ¿No es más peligroso un irresponsable asustado?

Antes - Ese es un problema de él, viene por la izquierda, y si se asustó mejor	Después - Claro que el susto, como emoción repentina, inesperada e incontrolable tendrá como respuesta una reacción y no una conducta pensada, por ese solo motivo estamos ante un mayor peligro cuando nos rodeamos de alguien amenazado.
---	---

5 - ¿Creemos que esa persona no va a volver a hacerlo porque lo asustamos?

Antes - Después de este susto no le van a quedar ganas de meter la trompa en las esquinas.	Después - Si se trató de una mala conducta habitual o si fue solamente un momento de distracción, no vamos a lograr cambiarla por el hecho de encimarnos al otro auto, en el primer caso porque deberá reflexionar, y mucho, sobre los riesgos de conducir de esa manera y en el segundo porque fue involuntario.
---	--

Es digno de observar en el cuadro comparativo previo la relación de estrechez que existe en el tamaño de la respuesta reactiva, "el antes", con respecto de la reflexiva, "el después", porque de esta manera confirma la amplitud del nuevo pensamiento reflexivo sobre situaciones que ya teníamos incorporadas de cierta forma.

Podríamos mencionar otro ejemplo relacionado con el comportamiento de los peatones, que genera varios cientos de muertes anuales y sin embargo se repite en cada esquina de cualquier ciudad.

Pregúntate si, mientras circulabas como peatón, alguna vez esperabas para cruzar la calle en la calzada, debajo del cordón de la vereda.

Podríamos preguntar con respecto a esta situación:

¿Por qué lo hiciste?

¿Crees que es riesgoso?

¿Tenías necesidad de hacerlo?

¿Te generó alguna ventaja?

Reflexiona sobre ello y verás que has corrido un alto riesgo de sufrir importantes daños sin necesidad ni beneficio alguno pero, además, cada una de las víctimas fatales o no, de esta conducta pensaban –o no pensaban- igual que vos antes de reflexionar sobre esto.

Así, contestando cada una de estas u otras preguntas, para muchas actitudes que a diario tenemos para con los demás en la vía pública, tanto como peatones o conductores, vamos a darnos cuenta a que riesgos innecesarios nos exponemos cotidianamente.

Claro está que no hay tiempo para responder a esto en cada maniobra de riesgo, (propia, ajena o compartida) y por lo tanto hay que hacerlo previamente para poder actuar en vez de reaccionar.

Seguramente que el análisis, las circunstancias y las pregun-

tas para poder reflexionar, serán distintas para los trasladados en la ciudad que para los de ruta, sobre todo porque son distintos los riesgos a los que nos exponemos y los daños que podemos sufrir, pero de esto último nos encargaremos en forma específica a continuación.

Podríamos mencionar otro ejemplo relacionado con el comportamiento de los peatones, que genera varios cientos de muertes anuales y sin embargo se repite en cada esquina de cualquier ciudad.

Pregúntate si, mientras circulabas como peatón, alguna vez esperabas para cruzar la calle en la calzada, debajo del cordón de la vereda.

Podríamos preguntar con respecto a esta situación:

¿Por qué lo hiciste?

¿Crees que es riesgoso?

¿Tenías necesidad de hacerlo?

¿Te generó alguna ventaja?

Reflexiona sobre ello y verás que has corrido un alto riesgo de sufrir importantes daños sin necesidad ni beneficio alguno pero, además, cada una de las víctimas fatales o no, de esta conducta pensaban –o no pensaban– igual que vos antes de reflexionar sobre esto.

Así, contestando cada una de estas u otras preguntas, para muchas actitudes que a diario tenemos para con los demás en la vía pública, tanto como peatones o conductores, vamos a darnos cuenta a que riesgos innecesarios nos exponemos cotidianamente.

Claro está que no hay tiempo para responder a esto en cada maniobra de riesgo, (propia, ajena o compartida) y por lo tanto hay que hacerlo previamente para poder actuar en vez de reaccionar.

Seguramente que el análisis, las circunstancias y las pregun-

tas para poder reflexionar, serán distintas para los trasladados en la ciudad que para los de ruta, sobre todo porque son distintos los riesgos a los que nos exponemos y los daños que podemos sufrir, pero de esto último nos encargaremos en forma específica a continuación.

LOS DAÑOS

Suele sucedernos que, en algunas situaciones no vemos los riesgos por desatención, por desaprensión, por exceso de confianza y, la mayoría de las veces, por ignorancia del daño que podemos sufrir. Si no consideramos la posibilidad de daño alguno, partiendo de la propia definición de *riesgo* a éste ya no lo podremos medir.

Es que generalmente cuando hablamos de *daño* nos imaginamos la rotura del auto o algo peor como la lesión de una persona, pero no son esos los únicos daños a los que estamos expuestos o exponemos a los demás.

Inclusive, aún después de haber pasado por una experiencia de un hecho dañoso, reiteramos nuestras inconductas por minimizar, desvalorizar los daños o considerarlos fácilmente reparables.

Reparable, este es un nuevo concepto al que no habíamos hecho referencia y merece una reflexión porque nuestra sensación de reparabilidad, indefectiblemente, actúa sobre la desvalorización del daño y por ende en contra de la prevención.

Cuando se dispara para el análisis este tema de la reparabilidad del daño, en un grupo de varias personas, se generan arduos debates con muy distintas opiniones iniciales que, a lo largo de la conversación, se van unificando en un consenso no sencillo de lograr pero, a consecuencia de ello, convincente.

La situación comienza cuando se pregunta si los mal llamados accidentes y sus consecuencias son reparables.

Vale la pena aclarar que, aunque la sociedad toda relaciona la

palabra "accidente" con el siniestro vial, debemos tener presente el slogan de nuestra Agencia Nacional de Seguridad Vial que reza "Si se puede evitar, no es un accidente" y mencionar que el 99% de los siniestros viales son evitables con acciones de prevención, no obstante la ley de tránsito Argentina, Ley 24.449, habla de la prevención de accidentes y la modificatoria Ley 26.363⁴ hace mención también al estudio de los accidentes viales.

Siguiendo con el relato, a partir de la pregunta una variadísima gama de respuestas va lanzando disparadores que nos hacen reflexionar sobre conceptos erróneos que hemos adquirido con el correr del tiempo.

Algunos opinan que si el daño es material, en el auto propio o ajeno, es reparable.

Conversado el tema agregan que sólo es reparable en los casos en que el auto no tenga que ser dado de baja en el registro del automotor por haberse configurado su destrucción total.

Otros, afirman que un "accidente" sólo es irreparable si se produce el fallecimiento de una persona, y luego de la charla agregan que ocurre lo mismo si alguien sufre una discapacidad permanente.

Y así muchas intervenciones hasta que se incorpora la visión de que los hechos dañosos no son reparables *nunca*, definición que genera una avalancha de nuevas discusiones y opiniones que van siendo revisadas hasta concluir que solo se pueden reparar algunos de los daños provocados, pero los hechos *una vez ocurridos*, una vez que pasó su instante de ejecución *no son reparables*, porque el tiempo no vuelve atrás, todos los siniestros generan un daño, por mínimo que sea, y hay conse-

⁴ Ley promulgada el 29 de Abril de 2008, bajo la presidencia de la Dra. Cristina Fernandez de Kirchner, que en su artículo 1º da origen a la creación de la Agencia

cuencias que no podrán borrarse.

Hay muchos daños que se pueden sufrir además de los materiales, aunque sean menores, tales como:

- El trastorno de tener que hacer una denuncia en la policía o la aseguradora.
- Que el auto pase a ser un vehículo reparado (aunque nadie lo note a simple vista).
- El hecho de dejar de formar parte de la lista de aquellos conductores que nunca han sufrido un siniestro.
- El mal momento vivido en ocasión del incidente.
- La secuela del miedo, que generalmente queda en los niños después de un choque.
- La demora que produce el intercambio de datos con el otro participante del siniestro.
- El tiempo que estaremos sin el vehículo mientras es reparado, etc.

En casos mas graves daños que afectan a la sociedad, como por ejemplo:

- La interrupción del tránsito.
- El requerimiento de ambulancias.
- La utilización de servicios en hospitales.
- La intervención de efectivos policiales.
- La asistencia de peritos y juzgados penales y civiles.
- Los trastornos al grupo familiar de los afectados, etc..

Todos estos daños son irreparables, pueden modificarse en el futuro pero sus efectos ya se produjeron y nada de eso vuelve atrás.

Este concepto de *irreparabilidad* del hecho y de muchos de los daños es muy importante para generar acciones preventivas, porque "*sólo se puede prevenir cuando se conoce la existencia del daño y se valora el riesgo*", pero solo se puede percibir correctamente el riesgo si se tiene el valor real de los probables daños, propios o ajenos, y cuanto más se valora el daño más preventivo se es.

En consecuencia sólo nos cuidamos de aquello que sentimos como una amenaza y cuanto más probable percibimos la ocurrencia del hecho dañoso más preventivos somos, por ello la necesidad insoslayable de conocer ciertamente el riesgo y de eso nos encargaremos en las próximas páginas.

EL RIESGO

He llegado hasta acá sin definir aún que es un *riesgo*.

Si bien el término ya ha sido utilizado en reiteradas ocasiones en este libro y seguramente lo han interpretado correctamente, no es menos cierto que muchas veces confundimos en el uso cotidiano el término "riesgo" con el de "daño".

El riesgo es el peligro o factibilidad de sufrir un daño o efecto negativo, y la variación del riesgo está dada por la menor o mayor probabilidad de que se produzca ese daño al que nos estamos exponiendo.

Mayor riesgo significa alta posibilidad de sufrir un daño, sin importar que magnitud tiene el probable daño del que hablamos.

Muchas veces nos confundimos al mencionar algo como de alto o bajo riesgo cuando, en realidad, nos queremos referir al menor o mayor daño que nos puede provocar.

Esto es un error ya que en verdad *podemos correr un alto riesgo de sufrir un daño menor*, o viceversa, *correr un no tan alto riesgo pero de un daño vital*. El primer caso se representa mayormente en las situaciones de tránsito en la ciudad, donde hay mucha cantidad de situaciones riesgosas como las esquinas, los peatones, el volumen de vehículos, etc., y el segundo caso ocurre generalmente en los siniestros de ruta, donde la posibilidad de ocurrencia disminuye por menor cantidad de intersecciones en la vía, la casi nula existencia de peatones y la menor cantidad de vehículos que nos cruzamos respecto de la ciudad.

Hay ejemplos concretos que nos pueden aclarar esta confusión, uno es el caso de los Bomberos, de los cuales la sociedad toda y muchas veces los medios de comunicación hablan de ellos como "arriesgados servidores". En verdad este servidor si para algo se prepara, y trata de cumplir a la perfección, es para no arriesgar su vida y tomará en cada acción todas las medidas necesarias para reconocer esos riesgos y disminuirlos lo más posible con acciones preventivas.

Otro ejemplo podría ser el de aquellos que manipulan corriente eléctrica de alto voltaje y, por supuesto, toman todas las precauciones necesarias para evitar el daño, por ende no hay muchas posibilidades de que ocurra el hecho dañoso -bajo riesgo-, pero un solo error o falla los puede matar.

Ahora podemos entender por qué son distintos los riesgos en la ruta que en la ciudad y también son distintos los daños que se pueden sufrir o provocar.

Pero debemos saber que por distintos que sean los riesgos y los daños, ello no implica que sean menos importantes, ni que no se puedan sufrir daños graves en la ciudad, por lo tanto la atención para evitarlos debe ser tan substancial en la ruta como en el casco urbano.

Existe una enorme cantidad de ejemplos prácticos que demuestran lo que llamo "**El poder de la percepción del riesgo**" (**PPR**), una herramienta muy (pero muy) poderosa que no debemos dejar de utilizar para combatir la inseguridad vial, y es la capacidad que tiene la percepción del riesgo para cambiar las conductas de las personas.

Yo, que nací hace casi cinco décadas en una ciudad del inte-

rior de provincia de Buenos Aires, Pergamino, recuerdo que vi-
viendo en pleno centro de la ciudad dormíamos muchas veces
con la puerta de calle abierta, y cuando digo abierta no es por-
que no le poníamos llave sino específicamente porque no la ce-
rrábamos por olvido, por calor o por simple elección.

Vuelvo con cierta asiduidad a mi ciudad natal y observo que
nadie deja su puerta abierta, ni siquiera la dejan cerrada y sin
llave pero, además, ya no estoy hablando durante el transcurso
de la noche sino durante el día.

Empecé a preguntándome si no habrían dictado una orde-
nanza municipal que obligara a tomar esta acción, o alguna re-
glamentación que dijera cual sería la sanción a todo aquel que,
al salir o entrar a su vivienda, no cerrara con llave la puerta.

Como no encontré nada que exija esta medida tan generali-
zada me pregunté por qué se cumplía con tanta naturalidad y
llegué a una conclusión contundente: *no existe otro motivo que
la percepción de los pergaminenses del riesgo que implica
dejar, en estas épocas, la puerta de su casa sin llave.*

Ahora bien, es totalmente constatable por medio de estadís-
ticas que la probabilidad actual de participar en un siniestro de
tránsito, en Pergamino, es muy superior a la posibilidad
(Riesgo) de que ingresen ladrones a una casa, tampoco hay
duda que son muchos más los fallecidos (Daño grave) por si-
niestros viales que los que pueden morir por inseguridad so-
cial.

Pues entonces concluyo que existe en mi ciudad un error en
la percepción del riesgo vial, y que **sólo necesitamos hacer
percibir el riesgo para que nuestra sociedad asuma con-**

**ductas preventivas.
Esta es la esencia de la capacidad de transformación
que posee la percepción de riesgo y la hace
poderosa.(PPR)**

¿EXISTE LA SEGURIDAD?

En esta etapa de la humanidad donde tanto la velocidad de la evolución como sus consecuencias son desmedidas e imprevisibles, tiende a desaparecer el término Seguridad, que significa "nada de que temer", para transformarse en Riesgo.

Es imposible que el Hombre, en alguna circunstancia de la vida no tenga "nada de que temer", pues ya desde la imposibilidad de autoabastecimiento y supervivencia, en el momento de nacer, comienza a correr distintos riesgos en forma permanente.

El hombre siempre estuvo expuesto a los riesgos de la naturaleza y a los que él mismo se genera.

El gran problema es que el término "desmedido", cuando es aplicado a las consecuencias de los cambios continuos, produce nuevos riesgos que no son percibidos por gran parte de los individuos hasta que no los sufren.

Cuando se inventó el celular, nadie pensó que iba a generar tantas muertes en el tránsito y, lo que es peor, aún hoy muchos no lo perciben.

Es esto lo que hace desaparecer el término Seguridad y tener que reemplazarlo por Riesgo, ya que no sabemos si estamos, o no, expuestos a algún nuevo peligro.

El inconveniente grave es que no nos sentimos inseguros, y si lo hacemos no tenemos el conocimiento ni la dimensión de los riesgos que asumimos y esto provoca que, ilógicamente y con asiduidad, se arriesgue la vida propia o ajena, a veces, hasta en contra del natural instinto de supervivencia.

¿Por qué ocurre? Sólo por el grado de inconsciencia que existe sobre esa situación mientras se la está viviendo.

Pero utilizo la palabra inconsciente no en la forma despectiva que solemos darle sino desde el punto de vista de no tener conciencia, es decir de *no darse cuenta*.

Muchas veces oímos en el relato de alguna circunstancia de tránsito, altamente peligrosa, que quien conducía el vehículo realizó una maniobra de riesgo mostrando un real desapego a la vida, tanto a la propia como a la ajena, incluida la de su propia familia que lo acompañaba en el vehículo.

Si analizamos las ocurrencias de los hechos trágicos de tránsito y los grupos familiares que desaparecen o quedan irremediablemente quebrados por las ausencias de algunos de sus integrantes, y reflexionamos sobre esos sucesos, en verdad es ilógico pensar que un padre transporte a todos los miembros de su familia en su vehículo para exponer la integridad física del grupo.

Es más lógico pensar que esa persona nunca percibió qué riesgos corría y a que daños estaba exponiéndose él y los demás.

Por todo esto ya no debiéramos hablar ni dar cursos de "Seguridad" vital, o cualquier otra manifestación de seguridad, sino de "los riesgos y las acciones preventivas que permiten evitar los daños"

Entonces podemos colaborar en la tarea de "detectar y exponer los riesgos para evitar que nos expongamos a ellos", pero eso sucederá si logramos pensar en el tema y sacar una propia conclusión, es decir "*tomamos conciencia*".

De esta manera nos queda como recurso, para mejorar nuestras vidas, la disminución de los riesgos a los valores mínimos posibles, haciendo que la probabilidad de sufrir daños quede reducida a su menor expresión en todos los ámbitos de la vida.

Para ello debemos analizar las distintas circunstancias de las cosas que nos rodean.

A continuación me referiré específicamente al *riesgo vial*.

RIESGO VIAL

Antes de entrar al análisis específico del riesgo vial es bueno relacionar los temas de los capítulos anteriores "Riesgo" y "Seguridad".

Porque a partir de concluir que la seguridad no existe, podemos afirmar que *siempre corremos riesgos*. Entonces... ¿Somos todos arriesgados?

La respuesta es **No**, porque "ser arriesgado" es correr, a sabiendas, riesgos innecesarios y "no ser arriesgado" -o ser preventivo- es identificar los daños que puedo sufrir, para poder actuar en sentido de disminuir la posibilidad de su ocurrencia.

A partir de haber identificado perfectamente la diferencia entre Riesgo y Daño y además haber concluido que la seguridad no existe, podemos reflexionar sobre el riesgo vial.

Cuando el análisis de los riesgos se centra en los Riesgos Viales se observa un sistema muy complejo.

No sólo porque los componentes son varios, camino o entorno en general, conductor o usuario de la vía pública y vehículos, sino que cada uno de estos actores se ha transformado en "complejo" por su diversidad y otras circunstancias influyentes que impiden, y se contraponen con el facilismo de hablar genéricamente de "los caminos", "los conductores" o "los vehículos".

Eso sería una simplificación inadecuada porque estos factores no tienen un comportamiento constante, ni generan siempre los mismos problemas, ni existen métodos únicos o mágicos para encontrar una solución a la problemática de estas variables.

Debemos agregarle que tampoco es posible abordar la problemática desde el individualismo de esos elementos sino que, necesariamente, el estudio debe hacerse sobre la interacción de los, ya complejos, integrantes del sistema.

Claro está que el único capaz de adaptarse de forma inmediata a las circunstancias adversas que propongan los demás factores, sin esperar la mejoría del resto para dejar de correr riesgos, es el Hombre.

Por eso una capacitación o charla debe exponer sobre los riesgos de los tres elementos del sistema, para intentar cambiar la actitud, de participativa a preventiva, en el conductor, el pasajero o el peatón.

Nuevamente podemos referirnos al "poder de la percepción del riesgo" (PPR) pero ahora aplicado al riesgo "vial" (PPRV)

Es interesante preguntarnos, sobre el ejemplo de "cerrar la puerta de casa con llave", en el capítulo "El riesgo", por qué es tan efectiva la percepción del riesgo en este caso y no lo es respecto del tránsito, si en verdad este último es un tema que se ha comenzado a hablar en los medios de comunicación, donde se muestran las horribles consecuencias de este flagelo.

Debo aclarar que el PPRV es igualmente efectivo que el PPR pero, evidentemente, lo que ocurre es que percibir el riesgo vial es más difícil que percibir el riesgo social.

Luego de preguntarme por qué esta dificultad para percibir el riesgo vial, mediante un profundo análisis sobre esta circunstancia pude observar que la diferencia entre el riesgo vial y el riesgo social es: en el primero siento que tengo que cometer un error propio para sufrir los daños; en el segundo dependo

de la "voluntad" y poder de otra persona que es quien me amenaza

Esta voluntad ajena, esa intención de la otra parte, es lo que hace que sienta que todas las medidas preventivas que puedo tomar pueden ser insuficientes para evitar el daño, porque del otro lado habrá alguien que estará pensando como pasar por encima de mi prevención.

Entonces, debemos tener presente esta circunstancia para que cuando pretendamos hacer percibir el riesgo vial no dejemos fuera del análisis el tema de la confianza en cada uno, por lo que este exceso de confianza es lo que atenta contra las acciones preventivas.

Una forma de hacer visualizar el error en la propia confianza es hacer notar que todos aquellos que han sufrido o provocado enormes daños en el tránsito, confiaban en sí mismo, por ende pensaban que a ellos no les iba a pasar, y terminaron sufriendo las consecuencias de la falta de prevención.

Se ha visto, en cuanto texto hable del tema, que el 90% de los accidentes viales son causados por errores humanos, una expresión que permitiría inferir que actuar sobre estos actores, corrigiendo errores, sería suficiente para solucionar el problema.

Pero el "error humano" no se puede suprimir y no debemos tomarlo como la causa de los siniestros viales sino que debemos analizar otras causas latentes que conforman algo más complejo, y son "las causas que provocan el error humano", es decir el Factor Humano.

En este "Factor Humano" es probable que participe, en gran

De esta manera nos queda como recurso, para mejorar nuestras vidas, la disminución de los riesgos a los valores mínimos posibles, haciendo que la probabilidad de sufrir daños quede reducida a su menor expresión en todos los ámbitos de la vida. Para ello debemos analizar las distintas circunstancias de las que nos rodean.

A continuación me referiré específicamente al *riesgo vial*.

RIESGO VIAL

Antes de entrar al análisis específico del riesgo vial es bueno relacionar los temas de los capítulos anteriores "Riesgo" y "Seguridad".

Porque a partir de concluir que la seguridad no existe, podemos afirmar que *siempre corremos riesgos*. Entonces... ¿Somos todos arriesgados?

La respuesta es **No**, porque "ser arriesgado" es correr, a *sabidas*, riesgos innecesarios y "no ser arriesgado" -o ser preventivo- es identificar los daños que puedo sufrir, para poder actuar en sentido de disminuir la posibilidad de su ocurrencia.

A partir de haber identificado perfectamente la diferencia entre Riesgo y Daño y además haber concluido que la seguridad no existe, podemos reflexionar sobre el riesgo vial.

Cuando el análisis de los riesgos se centra en los Riesgos Viales se observa un sistema muy complejo.

No sólo porque los componentes son varios, camino o entorno en general, conductor o usuario de la vía pública y vehículos, sino que cada uno de estos actores se ha transformado en "complejo" por su diversidad y otras circunstancias influyentes que impiden, y se contraponen con el facilismo de hablar genéricamente de "los caminos", "los conductores" o "los vehículos".

Eso sería una simplificación inadecuada porque estos factores no tienen un comportamiento constante, ni generan siempre los mismos problemas, ni existen métodos únicos o mágicos para encontrar una solución a la problemática de estas variables.

parte, la Inconciencia – que realmente aleja la causa del accidente de un verdadero error- y otras variables que coadyuvan como la Irresponsabilidad –en el incumplimiento de las normas-, la Ineptitud –por falta de capacitación-, la Inexperiencia -por falta de cursos prácticos obligatorios-, el Desconocimiento, por falta de exámenes exigentes, etc.

Por esto las soluciones, o sus intentos, para disminuir el riesgo vial a su mínima expresión debieran estar más cerca de la *campaña de educación en prevención* que del control.

Sobre todo porque algunos controles -como una cámara filmadora o de fotografía oculta- actuarán sobre el infractor y tarde, una vez que la infracción fue cometida y el riesgo generado.

Y, lo que es peor, sin concientizar a la gran cantidad de no infractores que pasaron delante de ella y que, en algún momento, por alguna de las circunstancias del factor humano, pueden incumplir y provocar un siniestro.

Si avanzáramos más en dirección al análisis de las responsabilidades que de las culpas, hacia la organización de los esfuerzos para que las normas, los procedimientos de prevención y control, sean amigables y aceptados por los usuarios e incorporados desde temprana edad en la educación, el factor humano reduciría los márgenes de error.

De lo contrario sólo podremos medir los índices de error con estadísticas, valiosas para conocer el pasado por supuesto, pero como hechos ya sucedidos que no tienen vuelta atrás, dañosos, reales y dolorosos.

Hechos que educan solamente a aquellos a los que les ha

provocado pérdidas irreparables mientras, los demás, los miramos como números de un sorteo que, cual juego de azar, creemos que a nosotros no nos van a tocar.

Esto es una limitación para percibir la real dimensión del problema vial y para la obtención de soluciones porque, también en esta búsqueda, juega un factor humano que puede cometer errores por inconciencia, desconocimiento, limitaciones, etc. aumentando el riesgo de no hallar buenas respuestas y por ende que sigan sucediendo siniestros viales.

CONFLICTO IMPLICA RIESGO

Es necesario, para poder analizar las situaciones que nos presentan conflicto, definir algunos parámetros que nos van a ser útiles.

Conflicto no es igual a violencia, es algo habitual en las relaciones entre personas que necesitan interactuar.

Cuando se presentan objetivos o intereses que se superponen o son incompatibles se generan los conflictos.

Puede considerárselo negativo porque habitualmente lo percibimos a través de la forma de resolverlos y se suele tratar con una actitud de competitividad entre los que intervienen en el conflicto.

Varias veces hemos escuchado, o leído en los diarios, que un determinado hecho de tránsito generó un conflicto entre los participantes.

La realidad es que no lo generó sino que el hecho de tránsito es, en sí mismo, un conflicto y lo que generó es una pelea como intento frustrado de resolverlo.

Muchos nos sorprenderíamos si buscamos esta palabra en el diccionario y vemos que, en algunos, la primer definición que se presenta expresa que proviene del latín *conflictus* que significa CHOQUE o combate.

Por lo dicho parece que no es casual que llamemos choque a la colisión entre dos vehículos, o de un vehículo contra cualquier otro objeto o persona, dado que si esto ocurre es porque, voluntariamente o no, estos objetos han pretendido utilizar el mismo espacio físico en el mismo momento. Como esto es fisi-

camente imposible indefectiblemente se va a generar un conflicto.

Mientras circulamos en la vía pública estamos expuestos constantemente a conflictos y de acuerdo a como los resolvamos, estaremos exponiéndonos a menores o mayores riesgos de sufrir una variada gama de posibles daños.

Por ende, tal vez, la menor o mayor capacidad que cada uno tenga para resolver y/o generar conflictos pueda verse reflejada en nuestro fracaso o éxito como conductores o actores de la vía pública.

No cabe duda que nuestra personalidad mucho tiene que ver en la forma en que resolvemos los conflictos.

Están aquellos individuos que los evaden intentando no participar de ese tipo de situaciones (Pasivos), los que tienen casi un hábito de generarlos y participan en todos los conflictos que circulan a su alrededor, que muchas veces los resuelven o intentan resolver de forma violenta, con agresiones verbales, o físicas (Activos o Agresivos) y, por último, son los menos, los que saben resolverlos. (Asertivos)

Los Pasivos generalmente evitan hacer lo que piensan, sienten o quieren, si eso los expone a no terminar con el conflicto. Por distintos motivos como el miedo a arriesgarse a las consecuencias, postergan sus propios derechos o no se animan a defenderlos, o quizás porque los derechos o posturas ajenas le resultan siempre más importantes.

Los individuos Activos o Agresivos son aquellos que dicen lo que piensan, sienten, quieren u opinan, sin tener en cuenta el derecho de los demás a ser respetados y bien tratados.

MANEJO REFLEXIVO

Y los Asertivos son aquellos que respetan sus propios puntos de vista y necesidades y los defienden, pero considerando y teniendo en cuenta la situación y los derechos del otro.

En razón de que los pasivos no sólo evitan generar conflictos sino que además tratan de no participar en los que intenten generar los demás, sus acciones y reacciones no son provocadoras de siniestros, aunque esto no implique que sea la forma correcta de actuar en la resolución de los conflictos.

Para el resto de los casos es útil analizar sus conductas con el fin de poder mejorarlas, cuando hiciera falta, en beneficio de los objetivos principales y, como siempre sostengo, para beneficio personal.

Hay una secuencia que debemos seguir y tratar que esté siempre presente en la construcción de cada respuesta que voy a dar durante la resolución de un conflicto. Esta es, en realidad, la estructura del denominado pensamiento adulto: **QUE SIENTO - QUE PIENSO - QUE HAGO**

Cuando las respuestas que doy a cualquier situación no mantienen este orden de análisis y ejecución, muy probablemente estemos cometiendo un error y ello signifique la iniciación de un conflicto o la mala o nula resolución de otro ya instalado.

El actuar como sentimos representa a las emociones y reacciones, que nos llevan a proceder impulsivamente sin medir costos y beneficios de lo hecho, ni si es correcto o incorrecto, ni las causas y consecuencia del proceder, e incluso, muchas veces sin importar siquiera cual es el problema que debo resolver y, por ende, sin analizar cuales serían las posibles soluciones.

MANEJO REFLEXIVO

Pasa a ser el problema prioritario poder actuar como siento en ese momento y eso es lo que voy a hacer, pasar a la acción saltando la secuencia siguiente, **QUE PIENSO**, actuando sin pensar.

Estas acciones suelen ser breves, arrebatadas, muchas veces de consecuencias no deseadas y dejan a posteriori una sensación de arrepentimiento que no siempre se reconoce a los demás pero sí para el interior de uno mismo.

Es posible que reaccionar y actuar en la vía pública sin pasar por la etapa del pensamiento genere nuevos conflictos de soluciones más difíciles y consecuencias peores que las del original.

Ello sería similar a la acción de un niño que actúa, reaccionando a los estímulos que se le presentan, sin medir las consecuencias ni los riesgos a los que se expone.

Para advertir esta similitud entre un niño y un adulto que no piensa antes de actuar, hagamos un paralelismo.

Comparemos, la acción de un niño de 3 años que es llamado por su mamá desde la vereda de enfrente -el que responderá impulsándose hacia la calle sin medir el riesgo de vida- con el caso real de la persona que al llegar a un peaje se bajó del auto y, tras una discusión, mató a un joven que conducía otro vehículo y lo había encerrado en la autopista. (Ver <http://www.lanacion.com.ar/746558-mato-a-un-chico-de-18-anos-por-una-discusion-de-transito>)

Este impulso terminó con la vida de una persona, arruinó la propia, la de su familia y la de la familia de la víctima.

Cuesta creer que un conflicto de tránsito pueda hacer tanto

MANEJO REFLEXIVO

daño, sin producirlo el propio siniestro, por la reacción o acción impensada de una persona.

Ahora bien, existen muchas recomendaciones, sobre cómo resolver conflictos pero todos ellos involucran necesariamente el contacto de las partes para avanzar en acuerdos que arriben a una solución.

La primera fase es la negociación entre las partes, sin la participación de terceros y luego ya aparecen otros actores tales como mediador, conciliador o, cuando no hay solución, un árbitro.

Pero todas estas teorías son inaplicables en los conflictos que se producen durante las maniobras de los vehículos en el tránsito, porque tienen que resolverse en forma inmediata para evitar el daño.

Pues entonces la mejor forma de resolver este tipo de conflictos es reflexionar sobre la categorización de los mismos con relación al objetivo.

Minimizando las acciones incorrectas de los demás, conociendo y respetando los derechos de los que comparten la vía pública y, sobre todo, preservando la propia seguridad, evitaremos resoluciones dañinas de los conflictos que, inevitablemente, se van a presentar.

A modo de ejemplo, si un conductor pasa el semáforo en rojo, esa maniobra expone a distintos riesgos a todos los que estén a su alrededor.

Algunos no percibirán la acción y por ende tampoco el riesgo, otros observando la acción no sentirán el riesgo, otros se asombrarán de lo visto y tomarán recaudos para ponerse a salvo y

MANEJO REFLEXIVO

otros "reaccionarán" y saldrán a correrlo con su vehículo para ponerse a la par e insultarlo.

Esto demuestra que a pesar de haberse salvado de sufrir las consecuencias de este conflicto de tránsito, la reacción lo expone a un nuevo conflicto distinto al original –la discusión personal con el otro conductor– que puede tener consecuencias impensadas y desconocidas.

LA PREVENCIÓN

La prevención tiene que tener, merecidamente porque es el objetivo final de nuestras reflexiones, un tratamiento especial.

Debiéramos detenemos a pensar profundamente en lo que significa hacer prevención en cualquier ámbito (personal, familiar, social, etc.) y para cualquier tema. (salud, trabajo, sinietros viales, etc.)

Hacer prevención en cualquier lugar y circunstancia es una acción de por sí generosa porque tiene como definición y único objetivo evitar daños.

He oído de un médico pediatra decir que la prevención es más generosa que la propia acción de dar, porque se pueden dar cosas malas, pero en cambio prevenir es siempre evitar las cosas malas.

Repito por resultarme muy interesantes, palabras de uno de los docentes de los cursos para Conductores Profesionales que dice que "La prevención es algo apetecible y aceptada por todos, como una necesidad, pero cuando se pretende profundizar sobre su concreción, se la siente inaplicable".

Se la relaciona con procedimientos lentos, demasiados meticolosos, de alto costo y a veces hasta generadora de desprestigio para el que la pone en práctica.

A modo de ejemplo, dejo a tu imaginación los comentarios que se harían en un grupo de amigos (de alrededor de 20, 30, 40 o 50 años de edad) que asisten a un asado, si uno de ellos antes de utilizar la mesada del quíncho pide un trapo con lavandina para limpiarla, solicita un cuchillo para la ensalada por-

que usó el que tenía para la carne, y cuando se están por ir, con los dos amigos que trajo, pide lugar para dejar su auto hasta el otro día porque tomó dos vasos de vino

Esos comentarios que imaginaste son los que, en resumen, hacen que la prevención sea considerada útil y muy necesaria en los dichos, pero difícil de practicar en los hechos porque esta crítica social descalificante más la percepción errónea de su valor atentan contra su aplicación.

PREVER es saber y conocer con anticipación lo que puede pasar, es poder ver en la imaginación las situaciones que pueden ocurrir en el futuro, antes que se desarrollen; y PREVENIR es prever un daño o peligro, tomando las acciones necesarias para disminuir considerablemente los riesgos o factibilidad de su ocurrencia es, pues, concatenar el pensamiento de anticipación a la acción de cuidado.

Aunque tengamos que repetir algunas ideas ya comentadas, es importante desarrollar una cadena de definiciones que nos permita, ubicando los conceptos en el orden necesario, facilitar la tarea de actuar preventivamente frente a situaciones de peligro.

DAÑO: Es un **efecto negativo**, cualquiera fuere su intensidad o el aspecto de nosotros que afecte, que puede ser material, psicológico, moral, físico etc.

RIESGO: Es la **factibilidad**, mayor o menor, de que un determinado daño se produzca.

CONCIENCIA: Es, a través del análisis de un determinado conocimiento, llegar a una conclusión que permita **darse cuenta** de algo.

PREVENCIÓN: Es actuar con anticipación para poder **prever un daño y lograr evitarlo**.

El análisis profundo, o Reflexión, sobre esta secuencia de definiciones permite inferir que mientras no tengamos el conocimiento y la debida asunción de los daños, que podemos sufrir o provocar, no tendremos posibilidad de medir el riesgo real al que estamos expuestos.

Por el contrario, de visualizar y valorar realmente los daños, podremos conocer y asumir los riesgos que corremos y, en ese caso, analizar la modificación de las conductas para minimizarlos hasta sentirnos seguros. Recién ahí estaremos actuando preventivamente.

La particularidad positiva de esta compleja situación de llegar a la prevención, pues si no fuera compleja no estaríamos en los niveles de accidentología que tenemos, es que cuando consideramos darnos cuenta, o **tomar conciencia**, de esa exposición al riesgo, es decir tengamos la correcta percepción de la inseguridad, vamos a actuar preventivamente en forma instintiva.

Claro está que el desarrollo de las acciones preventivas las practicaremos con la aptitud e idoneidad que nuestras capacidades y conocimientos nos lo permitan.

Por ello para un exhaustivo análisis es siempre oportuna la intervención de los técnicos, junto a la acción participativa y las

experiencias de los que realmente están expuestos a los riesgos para lograr determinar las mejores acciones que sean suficientes para evitar los daños.

En la necesidad de este doble aporte, nace mi convencimiento de que toda concientización requiere un intercambio permanente, de conocimientos y experiencias, entre el concientizador y sus receptores, que debe permitir a cada uno darse cuenta de los riesgos.

Si con la prevención corrimos un determinado riesgo pero logramos evitar el daño, podemos decir que hemos estado atentos y prevenidos como para no sufrir consecuencias, pero, si evitamos el peligro hemos logrado hacer la prevención efectiva, la que me aleja del riesgo y me lleva a un tránsito menos inseguro.

PAUTAS PARA LA REFLEXION VIAL

Recordemos que reflexionar es analizar profundamente una determinada situación y que mediante esta acción se puede encontrar real sentido y justificación al cambio de las conductas.

Una forma de reflexionar acerca de una situación es haciéndose varias preguntas sobre el tema en cuestión.

Pero cuando uno se hace preguntas a sí mismo, casi en forma inconsciente, genera las respuestas, entonces lo que hay que hacer es descartar estas primeras respuestas que se obtienen de los conocimientos y pensamientos habituales, para buscar nuevas respuestas mediante la profundización del análisis.

Lograr reflexionar sobre algunos de los siguientes ítem, que forman parte de la movilidad humana, nos permitirá actuar responsablemente en la vía pública y evitar conflictos.

Para cada uno de ellos expondré alguna pauta que pueda disparar una reflexión aunque, seguramente, habrá muchas más y, en un grupo, cada uno aportará la suya y tomará la que más aceptada le parezca.

Dejo debajo el espacio punteado para que vuelques tus reflexiones.

Ítem: Todo traslado tiene un objetivo más importante que el movimiento en sí.

Pauta: Es más importante el arribo a destino que el tránsito.

Reflexión:

.....

Ítem: Los apuros generan conflictos porque habitualmente hacen invadir el derecho de los demás en la circulación.

Pauta: Quien siente que todos los demás circulan lento y que obstaculizan su tránsito debe saber que es, él, quien piensa en forma equivocada.

Reflexión:

.....

Ítem: El ahorro de tiempo que se percibe en los traslados rápidos es insignificante respecto de los riesgos que se asumen y, casi siempre, innecesarios para el cumplimiento del objetivo principal.

Pauta: El ahorro de tiempo representa décimas de segundos en las maniobras urbanas y segundos en la ruta. ¿Son significativos para el horario de llegada a destino?

Reflexión:

.....

Ítem: No es posible modificar conductas ajenas en la vía pública e intentarlo me llevaría a incurrir en nuevos riesgos.

Pauta: Solo puedo y debo modificar mis propias conductas, eso es beneficio suficiente para mí

Reflexión:

.....

MANEJO REFLEXIVO

Ítem: Sólo una discusión que me altere es demasiado daño por sólo algunos segundos que puedo adelantar.

Pauta: El objetivo debe ser estar siempre bien y no puede ser que el tránsito logre impedírmelo

Reflexión:

.....

Ítem: Las consecuencias de los conflictos con personas pueden ser menores pero también muy graves porque no conocemos sus posibles reacciones.

Pauta: El riesgo de los conflictos en la vía pública, es que no se conoce la medida del daño que pueden originar porque no dependen solamente de nosotros. No podemos saber a que nos arriesgamos

Reflexión:

.....

Ítem: La falta de responsabilidad en un siniestro no mitigará el sufrimiento de quien padezca el daño.

Pauta: Que fácil es ver esta verdad si el daño lo sufro yo por culpa ajena. Piensa que siempre habrá alguien que esté en esta situación

Reflexión:

.....

MANEJO REFLEXIVO

Ítem: No importa qué o quién esté provocando el riesgo, lo importante es no participar de un hecho dañoso.

Pauta: Con responsabilidad evitaré generarme riesgos, pero el éxito de la prevención está en evitarnos el daño de un riesgo provocado por un tercero.

Reflexión:

.....

Ítem: Por imprudente y riesgosa que haya sido la maniobra de un tercero no debo entrar en discusión con esa persona.

Pauta: Haber evitado el accidente es suficiente logro y debe darme placer y reconocimiento propio. No puedo arruinarlo con nuevos riesgos de un conflicto generado por mí.

Reflexión:

.....

Ítem: Estar atento al tránsito, me permitirá dar el primer paso para evitar un conflicto de tránsito que, muchas veces, puede terminar en un siniestro.

Pauta: Cuanto más conozco de las conductas de los demás en el tránsito peor me debo sentir por no evitar un accidente de responsabilidad ajena, que siempre me va a causar algún daño.

Reflexión:

.....

Segunda Parte

En esta segunda parte pretendemos reflexionar haciendo una revisión del pasado, sobre casos concretos de nuestra vida cotidiana en la vía pública, con la nueva visión sobre el riesgo vial para que se refleje en las conductas futuras.

EL ESPACIO DE LA CULPA

Es muy importante saber que muchas veces el análisis que hagamos de la culpabilidad o responsabilidad propia o ajena – por convicción, casi siempre ajena⁵-, de determinado hecho, nos va a impedir reflexionar libremente sobre lo ocurrido.

Algunas veces, incluso, somos capaces de despreciar los daños producidos por un hecho en el que participamos si no nos sentimos culpables.

Como si no tener culpa aliviara las consecuencias del daño, en los que lo sufran.

Habitualmente, cuando relatamos un hecho en el que fuimos parte involucrada anteponeamos nuestra falta de culpabilidad en la ocurrencia.

Esto se ve continuamente en las denuncias que reciben las aseguradoras cuando los dos participantes de un mismo siniestro, el asegurado y el reclamante no asegurado, relatan el hecho con igual forma de ocurrencia pero con la culpa puesta en el otro.

Aún cuando es imposible justificar nuestra conducta porque lo hemos embestido desde atrás expresamos "¡¡Frenó de golpe!!", o bien le echamos la culpa al auto con frases como "¡¡Me fallaron los frenos!!", "¡¡No sé que le pasó que salió disparado!!" etc. etc. Y, en el peor de los casos, "¡¡No lo vi!!" como si fuese un problema que no es mío sino de la vista, *pero siempre a modo de justificación*.

¿Por qué ocurre esto? Tal vez para que no se dude de nuestra pericia al volante, o para aliviarnos de sentir el peso de producir un daño, o porque siempre miramos los errores ajenos antes que los nuestros, o porque es muy difícil admitir que, aún ante una mala maniobra de un tercero, yo debí estar suficientemente atento y preparado para evitar mi participación.

Aunque nos expresamos y lo sentimos de esa manera, es absurdo creer que una determinada pérdida o daño la sufrimos si somos los responsables y no la sufrimos si no tenemos la responsabilidad en el hecho.

Ante todo debemos aceptar que el solo hecho de participar, con o sin culpa, en un siniestro vial, *siempre tiene consecuencias y va a generar daño a todos los que intervienen*.

Estos daños pueden ser menores, como algún contratiempo en el desarrollo de nuestra actividad, o una mínima demora, etc., pasando por todas las categorías intermedias hasta llegar a una catástrofe, como la pérdida de alguna vida humana y, en el peor o más doloroso de los casos, que esa vida fuera de un allegado nuestro.

⁵ Cita el antropólogo Pablo Wright en el 1º Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Organizado en Argentina "Tendemos a echar la culpa a los demás por la responsabilidad tanto de los accidentes como de los daños."

Claro está que, con o sin culpa, el daño y el sufrimiento es el mismo y, que para que esto no nos ocurra debemos reflexionar sobre nuestro comportamiento en la vía pública.

Es necesario visualizar cuál era nuestra posibilidad de evitar ese siniestro sin importar la conducta que asumió el otro y, de esa forma, poder analizar qué medida preventiva habrá que tomar en el futuro para que no vuelva a ocurrir.

Cualquiera sea el caso analizado, *siempre vamos a encontrar que existía la posibilidad de actuar de otra forma para que el hecho dañoso no ocurriese.*

Esto no implica que sea fácil de encontrar y sólo lo podremos hacer si reflexionamos sobre esa situación pero despojados de la consideración de la culpabilidad propia o ajena.

Es cierto que la culpa determinará tener que asumir, o no, alguna responsabilidad civil e incluso penal por el hecho, pero estos son agregados al daño que originalmente produjo el accidente y que no se alivian por tener, o no, la responsabilidad del siniestro.

Parece mentira lo fácil que nos resulta encontrar la culpa ajena y lo difícil que es admitir la propia pero, mas allá de la culpabilidad, insisto, debemos saber que siempre podemos hacer algo para evitar el hecho y lo que se puede hacer es **PREVENCIÓN.**

En una charla cuando se plantea el tema de la culpa se generan cientos de ejemplos que, *a priori*, se definen como inevitables e imprevisibles.

Un buen ejercicio para encontrar las acciones que debiera-

mos tomar, en favor de la prevención, es hacer opinar a los demás sobre el caso, supuestamente imprevisible, que uno presenta.

En razón de que quien opina está despojado de la actitud de autodefensa -que siempre tenemos los que participamos del siniestro- aporta muchas ideas de acciones preventivas.

Un caso siempre mencionado porque alguno lo ha sufrido y con graves consecuencias es: **"Si se me revienta una cubierta o me quedo sin frenos, Yo no puedo hacer nada".**

Sin embargo la colaboración del grupo permite inferir que la prevención debió hacerse antes de que el vehículo salga a la calle, con los controles y el acondicionamiento necesario para que esto no ocurra.

Otros opinan que, de saber que eso no se hizo, las precauciones en el manejo deberán ser mayores, reduciendo las velocidades a la mínima expresión, probando el circuito de frenos en lugares donde el riesgo de siniestro es menor, o nulo, y otras sugerencias en tal sentido.

Pero lo más importante de esta situación es ver como, aún en casos en que el mantenimiento del vehículo no depende de su responsabilidad, el resto plantea conductas tendientes a disminuir los riesgos, con el objetivo de evitar los daños

Por esto, la reflexión debe inducir a convencernos de que lo significativo no es si tenemos o no la culpa, sino si participamos o no del hecho, **porque lo importante no es participar sin culpa sino no participar.**

Cuando participamos de un accidente, aunque muy difícil

Segunda Parte

En esta segunda parte pretendemos reflexionar haciendo una revisión del pasado, sobre casos concretos de nuestra vida cotidiana en la vía pública, con la nueva visión sobre el riesgo vial para que se refleje en las conductas futuras.

EL ESPACIO DE LA CULPA

Es muy importante saber que muchas veces el análisis que hagamos de la culpabilidad o responsabilidad propia o ajena – por convicción, casi siempre ajena⁵-, de determinado hecho, nos va a impedir reflexionar libremente sobre lo ocurrido.

Algunas veces, incluso, somos capaces de despreciar los daños producidos por un hecho en el que participamos si no nos sentimos culpables.

Como si no tener culpa aliviara las consecuencias del daño, en los que lo sufren.

Habitualmente, cuando relatamos un hecho en el que fuimos parte involucrada anteponeamos nuestra falta de culpabilidad en la ocurrencia.

Esto se ve continuamente en las denuncias que reciben las aseguradoras cuando los dos participantes de un mismo siniestro, el asegurado y el reclamante no asegurado, relatan el hecho con igual forma de ocurrencia pero con la culpa puesta en el otro.

Aún cuando es imposible justificar nuestra conducta porque lo hemos embestido desde atrás expresamos "¡¡Frenó de golpe!!", o bien le echamos la culpa al auto con frases como "¡¡me fallaron los frenos!!", "¡¡No sé que le pasó que salió disparado!!" etc. etc. Y, en el peor de los casos, "¡¡No lo vi!!" como si fuese un problema que no es mío sino de la vista, pero siempre a modo de justificación.

¿Por qué ocurre esto? Tal vez para que no se dude de nuestra pericia al volante, o para aliviarnos de sentir el peso de producir un daño, o porque siempre miramos los errores ajenos antes que los nuestros, o porque es muy difícil admitir que, aún ante una mala maniobra de un tercero, yo debí estar suficientemente atento y preparado para evitar mi participación.

Aunque nos expresamos y lo sentimos de esa manera, es absurdo creer que una determinada pérdida o daño la sufrimos si somos los responsables y no la sufrimos si no tenemos la responsabilidad en el hecho.

Ante todo debemos aceptar que el solo hecho de participar, con o sin culpa, en un siniestro vial, *siempre tiene consecuencias y va a generar daño a todos los que intervienen.*

Estos daños pueden ser menores, como algún contratiempo en el desarrollo de nuestra actividad, o una mínima demora, etc., pasando por todas las categorías intermedias hasta llegar a una catástrofe, como la pérdida de alguna vida humana y, en el peor o más doloroso de los casos, que esa vida fuera de un allegado nuestro.

⁵ Cita el antropólogo Pablo Wright en el 1º Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial-Organizado en Argentina "Tendemos a echar la culpa a los demás por la responsabilidad, tanto por acción como omisión,

de poner en práctica por una cuestión de orgullo personal innato, es muy eficaz para asumir maniobras preventivas siempre siempre disconformes con nuestra actitud, aún en los casos en que no somos responsables.

¿Nos lo permitirá nuestro análisis de la culpa?

Solamente si logramos asumir y entender que nada tiene que ver la culpa con el riesgo y el daño.

Cuando se está en riesgo este ya es tuyo sin importar qué o quién lo ha generado pues, inevitablemente, estas expuesto a sufrir un daño.

LAS VELOCIDADES, LAS DISTANCIAS Y LOS TIEMPOS

Tanto la velocidad como la distancia y el tiempo son variables necesariamente presentes en la movilidad de todo ser u objeto que se traslade.

Esto lo recuerdo por aquello que nos enseñaron las profesoras de física, cuando decían que la velocidad es la expresión de la distancia: que se recorre en un determinado tiempo.

Claro que este principio, irrefutable para los cálculos, muchas veces queda desvirtuado -y digo desvirtuado y no desmentido- por las circunstancias que acompañan al análisis de nuestros movimientos y algunos valores que, por irrelevantes, no vale la pena tener en cuenta en la vida cotidiana.

He visto derrumbar muchos mitos sobre la falta de tiempo y la utilización que se hace del cumplimiento de horarios para justificar apuros, velocidades inconvenientes, infracciones a las normas de tránsito y hasta maltrato a peatones, pasajeros, ciclistas, etc.

Casi con la sencillez de aquel que dijo "Vísteme despacio que estoy apurado", reflexionando, se ha probado que no siempre circular mas rápido implica llegar antes a destino.

Si leyerá estas expresiones mi profesora de física, seguramente, pondría en duda mis afirmaciones porque, al menos en la teoría de sus clases, no es discutible que cuanto más rápido nos movemos menos tiempo tardamos para recorrer una distancia.

Pero, en ese momento, no se me había ocurrido plantearle

que su teoría era innegable salvo que en el medio del trayecto a recorrer estemos detenidos un lapso de tiempo.

Para ser más claros, se tarda una hora para hacer 100 Km. a una velocidad de 100 Km./h, pero si en la mitad del recorrido me detengo 40 minutos, tardaré 1 hora y 40 minutos para hacerlo, aún cuando durante la marcha circule siempre a 100 Km./h.

Pero circulando a 80 Km./h y sin detenerme tardaré 1 hora y 15 minutos.

Partiendo de este ejemplo, casi grotesco, veremos que en escalas muy inferiores tiene el mismo resultado.

Está demostrado, en la práctica, que una ambulancia que circula por una ciudad con mucho tránsito, en situación de emergencia, llega antes a destino trasladándose a 40 Km/h que si lo hace a 60 o más. **¿Cómo puede ser?**

Esto es porque, a esa velocidad, da tiempo a los demás para advertir su presencia y actuar correctamente para ceder el paso. Desde que oigo la sirena hasta que la ambulancia llega al lugar donde estoy, pasa un tiempo que me permite tomar la decisión acertada para darle paso sin generar congestiones ni maniobras riesgosas.

Por supuesto que ir a 40 Km./h implica, correr muchos menos riesgos de accidente por el mejor dominio del vehículo a esa velocidad, que el traslado del paciente sea mas seguro y sereno, y además permite a los médicos ir trabajando en el interior del vehículo.

De lo contrario, a 60 Km./h, se generan maniobras riesgosas tanto en la ambulancia como en el resto de los vehículos que

se ven presionados por el apuro para resolver situaciones de tránsito y provocan, con sus errores, embottellamientos que terminan demorando el avance del vehículo de urgencia.

Obsérvese cuántos beneficios surgen de esta conducta reflexiva que, a primera vista, parece que fuera en contra de los objetivos de llegar con celeridad a un destino.

Lo mismo ocurre cuando un colectivo urbano recorre a alta velocidad espacios cortos que terminan en una detención total del vehículo por un semáforo, o por los avatares del tránsito, o por el ascenso / descenso de pasajeros. Como en la ambulancia, se aumentan considerablemente los riesgos de un accidente debido a la falta de dominio del vehículo provocado por las aceleraciones y frenadas bruscas.

Esa forma de conducir produce mucho mayor desgaste del vehículo en motor, freno, cubiertas, carrocería, etc. y todos esos desgastes, en algún momento, contribuirán a mayores riesgos y por lo tanto a mayor Inseguridad Vial.

Además, se genera malestar en los pasajeros por la sensación de inseguridad y por esos movimientos bruscos que se trasladan a las personas transportadas.

Esto repercutirá en la calidad del trabajo provocando tensiones, estrés y situaciones conflictivas para el Conductor que, sin duda, en este caso ha dejado de conducir y actuar en beneficio propio.

Volvamos a los cálculos de la secundaria para poder advertir que **la percepción del ahorro de tiempo, casi todas las veces, es mucho mayor que el ahorro real**, si es que este existe.

Una vez oí decir a un conductor profesional "si tengo que acercarme al cordón, para bajar o subir pasajeros y otro vehículo se me esta adelantando por la derecha lo encierro".

Decía: "Que el otro frene, porque yo no puedo perder tiempo, llegar tarde al final del recorrido y quedarme sin descanso, cuando es él el que está avanzando por el lado incorrecto".

Al escucharlo, en su momento, me pareció una reacción válida y era sólo eso, una reacción.

Una reacción, un acto impensado, no reflexivo, sin el análisis profundo que merece una tarea tan riesgosa como conducir un colectivo, con posibilidad de generar daño a muchas personas.

En principio, suponiendo que el vehículo que circula por su derecha lo hace despacio, a 36km/h y que el largo del colectivo sea de 9 metros, el tiempo que tardaría en dejarlo pasar es de 0,9 segundos, es decir que tiene que ocurrirle mas de 60 veces en su recorrido para perder un minuto.

¿Es este tiempo significativo como para correr los riesgos a los que se expone? Para responder a eso es necesario que veamos a que daños se expone.

Podemos afirmar que el menor daño es el accidente nulo, es decir, que no colisione con el otro vehículo.

Aunque, aún así, podría ser que algún pasajero vea la maniobra y empiece a formarse una mala imagen del conductor.

Porqué no considerar como daño el deterioro de la propia imagen si en realidad, como todos, necesitamos el reconocimiento de los demás por el trabajo y más aún si esos otros son mis pasajeros y los veo todos los días.

Otra probabilidad es que, sin roce alguno, generemos un con-

flicto con el otro conductor, que puede ser verbal o con el auto poniéndose delante y obstaculizando el paso en forma voluntaria por el solo hecho de devolver la provocación- donde seguro se perderá más tiempo que 0,9 segundos y probablemente se siga deteriorando la imagen.

De ahí en más, podemos pensar en otras consecuencias mayores como un choque con daños en uno o ambos vehículos, que el otro se suba a la vereda y dañe a personas, que se enfurezca y descienda a atacarnos y genere algún daño físico etc. etc.

En cualquiera de los casos el tiempo insumido en el recorrido será superior al ahorrado sin tener en cuenta que, además, puede tener que ir en oportunidad de su descanso a hacer una denuncia de lo sucedido.

Pero, además del tiempo que puede perder, la situación ha modificado su estado emocional y tendrá que seguir trabajando con esa alteración que va a exponerlo a nuevos riesgos por pérdida de capacidad de atención y es muy probable que genere nuevas situaciones conflictivas.

Con este ejemplo queda demostrada la necesidad de reflexionar sobre la minimización que hacemos de las consecuencias de un accidente de tránsito, situación que es evidente, porque sino no nos arriesgaríamos como lo hacemos.

Estas consecuencias, desconocidas antes del hecho, podemos advertir como y cuando van a empezar pero no sabemos como van a terminar ya que los daños son, en estos casos, impredecibles porque pueden variar con la "reacción" del otro y por el mismo motivo no se podrán medir correctamente los

riesgos.

Conste que digo *reacción* porque en situación de accidente es casi imposible actuar en forma analítica y fría porque somos superados por los impulsos que generalmente llevan a cometer errores en los actos. Siempre un error trae aparejado uno, o más, nuevos riesgos.

¿Puede ser que un mínimo roce termine en una discusión, que pase a golpes de puño y luego a un homicidio? Sí, ha pasado y puede volver a pasar. (Recuerdo nuevamente el caso de la persona que en un peaje se bajó del auto y mató a un joven que lo había encerrado en la autopista)

¿Es razonable correr ese riesgo por una maniobra de tránsito cualquiera o por 0,9 segundos, en este caso? Esa respuesta la dejo para que la encuentres vos en tu reflexión.

Tengamos presente que estas mismas situaciones se nos dan a diario en la ciudad, con nuestro auto particular, acelerando o zigzagueando por distintos carriles para pasar a un vehículo que, cuando lleguemos al próximo semáforo estará uno o dos autos detrás nuestro. (6 o 12 metros) Con esas maniobras riesgosas hemos ganado -¿ganado?- 0,6 o 1.2 seg. si transitamos a 36 Km./h, pero como seguro que íbamos a por lo menos 50 o 60 Km./h esos metros significan menos de medio segundo.

Es muy probable que nos hayamos movido de esa manera sin siquiera pensar cual es nuestro destino, ni la importancia de esos tiempos irrelevantes para la actividad que voy a cumplir o para el motivo que origina el traslado.

Otras veces cometemos imprudencias e infracciones mucho más graves como pasar un semáforo en amarillo, (cambiando

al rojo o directamente en rojo), asumiendo riesgos de daños importantes, e incluso de sufrir una sanción pecuniaria alta (multa), para frenar en el próximo rojo, 80 metros más adelante.

Pero, si bien esa distancia es nuestro adelantamiento, no existirá ningún ahorro de tiempo porque el semáforo que pasamos en amarillo se pone en verde antes que el nuestro, entonces, el vehículo que frenó en ese lugar llegará detrás del nuestro antes que podamos reiniciar el viaje.

Es decir que todo ese riesgo fue por adelantarnos 80 metros pero 0 segundos, porque si nos quedábamos en el semáforo anterior los hubiésemos recorrido después de la luz verde y salíamos, desde donde estamos detenidos, en el mismo momento en que lo estamos haciendo.

Claro está que no hemos pensado en esto antes de actuar porque no existe relación lógica y favorable, para quien lo hace, entre el riesgo y el beneficio de la maniobra.

Estoy, después de reflexionar sobre el tema, cada vez más convencido que el exceso de velocidad, o cualquier maniobra imprudente en la ciudad, originada en el propio apuro, no arrojará resultados positivos en el intento de llegar antes y si aumentará enormemente el riesgo de sufrir y/o provocar daños.

Es muy útil en la conducción, y esto es enseñanza de un buen amigo muy preocupado y ocupado por la seguridad vial, convertir las distancias y los tiempos de kilómetros (Km.) y horas (h) a metros (mts.) y segundos (seg.).

Con estas medidas es más fácil ver que tanto nos exponemos a participar en un siniestro con el vehículo que tenemos

delante y, por el mismo motivo, cuánto nos conviene dejar pasar a aquel vehículo que se aproxima demasiado por detrás. Sin pensar en velocidades antirreglamentarias por su exceso, si un vehículo se trasladada a 120 Km./h recorre 33,3 mts./seg.

Con esta nueva medida es más fácil advertir cuantos metros recorremos sin mirar lo que ocurre a nuestro alrededor por distracciones, que ni siquiera las vemos o percibimos como tales.

- Encender una radio y buscar una frecuencia no lleva menos de 4 o 5 segundos y equivale a más de 100 metros
- Recibir y acomodar un mate para tomarlo lleva 3 seg.
- Darnos vuelta para retar un niño 3 o 4 seg.
- Sacar los anteojos o prender un cigarrillo 3 o 4 seg.

Así muchas acciones, que por frecuentes no tenemos en cuenta, nos sacan visualmente del camino durante 100 o 130 metros.

A este inconveniente debemos sumarle la desatención de nuestra mente, que no va a permitir desarrollar acciones preventivas, más la complicación motora de tener las manos ocupadas en otra situación que no es el manejo.

Si pensamos que nuestra mente tiene un tiempo de respuesta de 0,7 segundos -en condiciones óptimas de salud, descanso y atención- desde que vemos una situación hasta que resolvemos que actitud tomar y además hay que agregar el tiempo de ejecución de nuestro cuerpo y el que tiene el dispositivo que estamos operando (si fuese el freno, es pisar el pedal, transmitir el líquido de freno a presión hacia las ruedas, que por esto se abran los discos y empiecen a rozar contra la campana

para frenar la rueda), veremos que ante un imprevisto ninguna acción comienza a ejecutarse en el mejor de los casos antes de 3 segundos y eso significa a 33,3 mts./seg. 100 metros de recorrido sin poder hacer nada.

A partir de allí empiezan a jugar los factores técnicos como las condiciones de frenado del auto, el estado de las cubiertas, los ambientales como el estado del camino y el clima y los humanos como la pericia del conductor etc.

Una de las situaciones de mayor riesgo en la ruta es el sobrepaso de otro vehículo.

Analicemos cuales son los tiempos que nos lleva esa manobra y cuanto tiempo podemos esperar para que se den las condiciones necesarias para hacerlo de forma segura.

Si hablamos de un camión que circula a 80 y nosotros lo hacemos a 110 km./h, con esa diferencia de velocidad, 30 km./h, recorremos 8,3 mts. por seg. más que el camión, es decir que, si es largo o con acoplado, en aproximadamente 2,5 segundos lo pasamos.

Ahora, si tenemos alguna circunstancia de la infraestructura vial que nos impide hacerlo -simple o doble línea amarilla por curva, puente o lomada- esta podrá sostenerse por algunos metros pero no demasiados; si fuesen 1000 metros (una distancia considerable, pocas veces frecuente) recorrer esos metros a 80 km./h en vez de 110 km/h nos insuñirá 12 segundos más.

Si esto nos ocurre 40 o 50 veces en un viaje de 400 Km. -una frecuencia casi imposible de darse- tendremos una diferencia de 10 minutos en 4 horas.

Para no ser tan minuciosos en la medición de los tiempos, y

teniendo en cuenta las frenadas y aceleraciones tomemos el doble del tiempo, es decir 20 minutos.

Ahora consideremos también que, en esta infracción imprudente, el riesgo de un impacto frontal es muy alto y el daño probable es "la muerte de todos los ocupantes de nuestro vehículo" más el daño ajeno que podamos provocar.

Si reflexionamos sobre esta nueva visión de tiempos y recorridos, seguramente cuando viajemos vamos a tomar los recaudos necesarios para poder evitar cualquier siniestro, por aproximación del auto que nos antecede y el que nos sucede y por infracciones imprudentes e improductivas al momento de adelantarnos a otro vehículo que circula en nuestra dirección.

De lo contrario será una decisión nuestra someter a todos los ocupantes del vehículo a altísimo riesgo de sufrir importantes daños.

El ritmo vertiginoso en el que vivimos nos impide reflexionar porque que ello implica utilizar tiempo que no disponemos, y es esta falta de análisis profundo lo que *nos impide distinguir los cambios que nos rodean e involucran*.

He aquí otra limitación para el mejoramiento de la conducta individual, ya que es imposible que alguien modifique conductas que no percibe como erróneas.

Es necesario profundizar la mirada aceptando una nueva realidad que hace mucho tiempo convive con nosotros y no hemos percibido, donde los movimientos y acciones que tenemos automatizados han dejado de ser efectivos para pasar a ser riesgosos.

A esta falta de percepción de los cambios debe sumársele el

agravante de la velocidad con que los mismos suceden, ya que cuando advertimos un daño es porque lo hemos sufrido y cuando vemos un riesgo es porque estamos dentro del mismo.

Esa velocidad que pocas posibilidades le da a nuestro entendimiento de entenderla (si nos parece lenta la respuesta de Internet que en tres minutos trajo información de cualquier lugar del mundo) y que entra en nuestras vidas para todo y no sabemos por qué, pero sí sabemos que estamos apurados aunque no sepamos para qué.

Esto provoca una disociación entre el tiempo real y nuestra percepción, donde nuestros movimientos y acciones se rigen por una sensación errónea, donde el apuro nos hace transitar por enormes riesgos, hasta de vida en muchos casos, por decenas de segundos que nos adelantamos en el recorrido y que luego perdemos, multiplicadas por 10 o por 100, sin motivo alguno en el mismo camino.

Cualquier concientización deberá transitar por estos carriles, compitiendo duramente con los conceptos y preconceptos que están instaurados en nuestras mentes, para lograr una acción tan fácil de realizar pero tan difícil de poner en práctica como la Reflexión.

NUESTRAS PROPIAS LIMITACIONES

Las estadísticas y el análisis de los accidentes nos permiten saber que el 90% de los siniestros se producen por errores humanos en oportunidad de manejo.

Es mi opinión que del 10% restante, 90% son errores humanos en otras circunstancias, dejando 1% para accidentes inevitables, que pueden ser hechos climatológicos imprevistos como un rayo, un tornado o un viento que nos desestabiliza el auto. Pero este 1% de las causas, endilgado a hechos climáticos deben ser repentinos e inesperados y no aquellos casos donde ya salimos a la vía pública en condiciones climáticas de abso-luto riesgo y ni siquiera nos adaptamos a la situación con nuestras conductas.

¿Por qué, si viajamos en avión, podemos esperar en el aeropuerto 3, 4 o 5 horas hasta que las condiciones climáticas permitan el despegue y no lo hacemos para un viaje en auto o colectivo que es más riesgoso?

Este porcentaje, 99%, asignado a la responsabilidad del hombre en los siniestros tiene cierto grado de lógica porque, podríamos afirmar que no existe otro tipo de error, solo los humanos tenemos la capacidad de discernir y es esa misma capacidad la que nos presenta la posibilidad de equivocarnos.

Aún cuando el motivo del accidente fuese un inconveniente de la calzada, no hay dudas que el error es de la persona que debió corregir ese inconveniente. Si se nos cruza un animal, el error será de quien debió cuidar que no ande suelto y así podríamos enumerar millones de causas de siniestros que estarán

basadas en errores humanos. Que pueden no ser de nuestra responsabilidad pero ello no minimizará los riesgos ni los daños probables.

Tenemos que asumir que el hombre es un ser con la posibilidad de cometer errores y que, éstos, no van a desaparecer porque es una característica de la especie humana.

Sí es cierto, que esta incapacidad innata está acompañada por la posibilidad de razonar y eso nos permite analizar profundamente cualquier situación para minimizar, lo más posible, el riesgo de equivocarnos.

Para hacerlo es necesario reflexionar y aceptar que, cada uno de nosotros, somos los únicos que podemos adaptarnos a las circunstancias que se presentan en el entorno, y ejecutar las acciones necesarias que reduzcan los márgenes de error.

Siempre que haya un error habrá un riesgo y para disminuirlo tendremos que aplicar medidas preventivas.

Para conducir un vehículo, con responsabilidad, tenemos que centrar toda nuestra atención en esa única tarea y para ello tendremos que utilizar nuestros cinco sentidos.

Por eso es importante conocer algunas limitaciones, que también son propias del hombre, respecto de las capacidades físicas y psíquicas.

Aceptarlo nos permitirá ver los riesgos y disminuirlos o, al menos, saber qué riesgo estamos asumiendo.

Nuestra vista tiene muchas limitaciones, aún en aquellas personas cuyos estudios le diagnostiquen una visión óptima.

El ángulo de visión de una persona es de 104 grados a 35 Km./h y este se reduce con el aumento de la velocidad hasta

convertirse, a 130 Km./h, en una especie de tubo con un ángulo de visión de 30° que solamente visualiza hacia el frente. Esto es un mecanismo del cerebro para que el movimiento relativo del entorno no nos produzca mareos y hace que a mayor velocidad tengamos menos posibilidad de ver lo que ocurre a nuestros lados pero también de advertir algunos riesgos.

A esta velocidad, si un animal se acerca en forma transversal a la ruta, en los primeros 250 metros desde nuestro vehículo, no lo veremos hasta que no esté en el borde de la banquina.

Por otro lado, la vista humana es unidireccional, es decir que para mirar hacia un lugar como el espejo necesariamente tenemos que dejar de mirar hacia otro -el frente- y esto pasa aún cuando el espejo sea el retrovisor, que se encuentra en la línea visual de nuestro frente, porque el ojo regula la distancia de la visión de acuerdo al objeto que enfocamos.

Tal es así que, si ponemos un reloj de pulsera en el torpedero del auto, frente al conductor, cada vez que éste mire la hora dejará de ver lo que pasa en el camino. Es cierto que los tiempos de estos cambios son muy pequeños, pero si en ese momento ocurre alguna circunstancia peligrosa no vamos a poder reaccionar con la celeridad que necesitamos para evitar el accidente o actuar preventivamente.

He aquí la importancia de mantener distancias prudentiales con el vehículo que nos antecede.

Otras veces nuestra vista, en conjunción con nuestra mente, puede hacernos percibir irrealidades. Cuantas veces detenidos en un semáforo nos parece que se nos está yendo el auto hacia atrás y, en realidad, es que se está moviendo hacia adelante el

vehículo que está al lado nuestro.

La percepción de la velocidad en nuestro cerebro está mayormente influenciada por la vista y el oído y, como en el caso anterior, los movimientos se perciben distinto según el parámetro que se tome de referencia.

Por eso es que sentimos que vamos más rápido en un auto a 130 km/h, donde vemos el camino y sus alrededores, que en un avión a 800 km/h donde no tenemos referencia fija o, si la tenemos, está a 3 o 4 mil metros de distancia.

Es común oír que "en este auto te tienes que cuidar porque no te das cuenta de la velocidad", la realidad es que es un auto silencioso y tal vez tenga los vidrios oscurecidos y eso nos disminuya la referencia visual.

Una circunstancia de muy alto riesgo que suele darse en la ruta por este motivo es que, cuando entramos a un banco de niebla donde perdemos las referencias visuales, la percepción del cerebro es que hemos disminuido la velocidad e inconscientemente aceleramos. Por esto los accidentes más graves se producen en los primeros 200 o 300 metros del banco de niebla.

Así también podemos mencionar que dos personas mirando un mismo objeto o dibujo pueden percibir distintas imágenes lo que indica que nuestra vista no siempre refleja toda la realidad de lo que hay a nuestro alrededor.

Sin embargo, parece que es el sentido en el que más confiamos, al punto de decir " hasta que no lo veo no lo creo".

Como hemos analizado, por la vista podemos percibir muchas sensaciones del entorno que pueden ser falsas y basar en estas nuestra confianza para manejar. ¿Quién no confiaría en

lo que ve?

Es así como la confianza, en nosotros mismos, se transforma en excesos de confianza y luego en accidentes de tránsito.

¿Quién de nosotros sabe que nuestros ojos tienen 200 millones de receptores ópticos y 1 millón de cables para pasar la información? Esto implica que estamos haciendo una reducción 200 a 1 de la realidad captada para pasársela al cerebro. Es preocupante pero es así y saberlo puede permitirnos dudar de nosotros como para no asumir riesgos cuando medimos una distancia, a más de 100 km./h, para pasar un vehículo en la ruta.

Esto sin pensar que de un viaje al otro, por vacaciones de verano, puede haber pasado un año y nuestra vista haber sufrido una importante modificación no percibida.

De estas dificultades, tenemos que darnos cuenta que, no solo nos pasan a nosotros sino que le está pasando a todos los conductores que nos rodean y por ello la premisa en la vía pública es asegurarnos de "Ver y que nos Vean".

De esta manera los riesgos se verán sensiblemente disminuidos.

Otra gran limitación propia es la de la capacidad de atención, y esto se basa en que si bien el cerebro tiene una altísima velocidad de trabajo y genera respuesta en forma rápida, sólo da a una respuesta por vez.

¿Qué significa esto? ¿Que si estamos recibiendo un mate, prendiendo un cigarrillo, encendiendo una radio, no podremos estar en el mismo momento atentos a lo que pasa en el camino. Cada respuesta del cerebro lleva un determinado tiempo. No

es el mismo tiempo el que necesitamos para responder a la pregunta ¿tienes apetito?, que si la respuesta necesita de un razonamiento previo, y mayor aún será el tiempo si el estímulo que voy a recibir no lo conozco pero estoy atento a cual va a ser, cómo en el caso de una llamada telefónica donde debo mantener el hilo de una conversación.

Muchos creen que utilizando un teléfono en alta voz se elimina el riesgo de tener un accidente y esto no es así, pues, no es la utilización de las manos lo que genera el riesgo sino la utilización de la mente.

En el caso de los mensajes de texto se produce una combinación de hechos y cada uno de ellos aumenta el riesgo de sufrir daños, pudiendo afirmar que: si no se produce un choque en esas circunstancias es porque el entorno se encarga de que así sea, porque nosotros estamos imposibilitados de actuar preventivamente.

Nuestra mente está atendiendo a la frase que pretendemos escribir, al teclado para poder escribirla y enviarla, nuestras manos ocupadas en algo que no es el volante y nuestra vista permanentemente saliendo del camino para posarse en el aparato de teléfono.

Cualquier hecho nos tomará por sorpresa y nuestro comportamiento será una reacción en vez de una acción premeditada, situación que aumenta los riesgos de accidentes a la máxima expresión.

Pensemos que por el sólo acto de estar pitando un cigarrillo, y no es por la acción sino por la intoxicación, la velocidad de respuesta de nuestro cerebro pasa de 0,7 a 1,3 segundos e

imaginemos lo que ocurriría en el caso de manipular un mensaje de texto.

Si esto pasa en la ruta a 110 km./h es probable que recorramos 500 metros sin poder realizar la maniobra que pretendemos, si es que nos dimos cuenta que había que realizarla antes de sufrir el siniestro.

EDUCACIÓN VIAL

Estoy plenamente convencido que para las futuras generaciones de transeúntes un camino eficaz y eficiente que los ponga a salvo de este riesgo es la educación.

Lo importante es aportar, con la educación vial, la iniciativa de acciones concretas asumiendo responsabilidades individuales sin quedarnos a esperar que sean asumidas por los demás, o sea el Estado, para justificar nuestra falta de compromiso.

Entonces, "La educación vial..." ¿Cómo y desde qué óptica debemos incorporarla para que se refleje en el tránsito del futuro?

¿Cómo?

En la escuela porque es ahí donde, el Estado, puede instalarla y asegurarse que se lleva adelante en todas las etapas de cada educando.

Pero siempre teniendo en cuenta que su abordaje sea encajado en forma holística, es decir, una educación desde la formación cívica, ciudadana, desde el respeto por el otro, por las normas de convivencia, por los derechos propios y ajenos. Además deberá estar acompañada, por supuesto, de la capacitación a los docentes necesaria para que se cumpla el objetivo.

Un importante pedagogo italiano y docente, Francesco Tonucci, dice que la escuela debe redefinir sus objetivos de enseñanza porque los conocimientos rígidos, concretos y básicos del aprendizaje ya se encuentran en la televisión o en Internet con mejores resultados que en las aulas, y que el docente debiera ocuparse de enseñar a razonar, a pensar, a analizar, a deducir

y así lograr sociabilizar para una adultez comprometida con los valores, porque esto generaría personas aptas para desenvolverse en medio de las demandas del mundo actual.

Para lograr, de este modo, que el alumno reflexione, piense, construya razonamientos y forme criterios sobre esos valores y la importancia de los mismos en la vida, actual y futura, de él y sus semejantes.

¿Desde qué óptica?

Desde el punto de vista de un cambio cultural, profundo, donde arriesgarse deje de ser sinónimo de valentía para ser lo que realmente es: aumentar la posibilidad de sufrir un daño.

Donde sea más importante tener la certeza de llegar, que la posibilidad de llegar primero. Donde se entienda que para lograr bienestar y objetivos hay que contar con los demás y que los demás también deben cumplir esos mismos logros. Donde se entienda que si en una sociedad se respetan los derechos ajenos tenemos asegurado el respeto de los propios derechos.

Para nosotros, los adultos, es imposible que todos vayamos a pasar por cierto tipo de capacitación tendiente a unificar criterios de conducción segura y, además, las circunstancias personales de cada uno impedirían que todos receptemos y luego apliquemos de igual manera acciones que se generen en una misma información o mensaje.

Por eso es que sólo nos queda el camino de la comunicación social, a través de campañas de concienciación, pero que tendrán que tener el mismo objetivo de la enseñanza escolar, hacernos pensar, analizar, reflexionar, sobre nuestras conductas y

sus consecuencias, para nosotros y para los demás (entendiendo por los demás a todos, incluida nuestra propia familia y entorno), hasta el punto de hacernos cambiar las conductas.

Quien tiene conocimientos "sabe lo que hay que hacer" y quien tiene conciencia "hace lo que hay que hacer". Hay una diferencia pequeña en las palabras, pero muy importante en los hechos y este salto cualitativo, de pasar a la acción⁶, se logra generando conciencia mediante la reflexión.

Hay que tener presente que tomar conciencia significa "darse cuenta" y es una acción absolutamente personal que sólo la puede lograr uno mismo a través del análisis, razonamiento y conclusiones propias.

Los demás podrán ayudar, induciendo a pensar y razonar sobre cierto tema y en tal o cual sentido, pero cuando las conclusiones sean propias, recién ahí, podremos decir que se tomó conciencia.

Esta última debiera ser la tarea de las campañas de concienciación del Estado, presentando situaciones comunes, con mensajes novedosos que no arrojen conclusión alguna, o incluso dejando una pregunta sin respuesta para que quien lo recibe tenga la necesidad de pensar en cual es "el mensaje que transmite" o "la respuesta a la pregunta".

En esa instancia el destinatario del mensaje, una vez puesto a pensar en el tema, recién estará con posibilidades de generar conciencia.

Este es un objetivo difícil de cumplir porque la gente no se detiene a pensar, justamente por el mismo motivo por el que comete imprudencias en el tránsito, por falta de tiempo.

⁶ La Asamblea General de la ONU declara el 3 de Marzo de 2010 el decenio 2011-2020 como "Década de la seguridad vial" con recomendación de pasar a la acción en tal sentido.

Muchas veces no lo notamos en nosotros pero nos preguntamos respecto a los demás cómo puede ser que por llegar media hora antes a un destino pongan en riesgo la vida propia y la de su familia.

Otras veces, ante ciertas conductas viales nos parece increíble que no se le dé valor a la vida pero la realidad es que, no es que no se le da valor sino que ni siquiera se siente que se la puso en riesgo.

¿Pero qué hubiese pasado sí, antes de hacerlo, alguien le hubiera mostrado el riesgo que asumía para sí y para sus seres queridos? Es muy probable que, en ese caso, negara que esos riesgos sean reales para él y los minimice liberándose, así, de semejante responsabilidad.

En esta oportunidad le dimos conocimientos sobre el riesgo pero no logramos generar conciencia

Ahora pensemos... qué hubiese pasado si conversamos con el conductor y solo mostrándole verdades inobjetables o situaciones concretas, lo inducimos a que Él nos diga cuál es el riesgo real que corre junto a su familia, cometiendo determinadas imprudencias en el tránsito.

Es muy probable que como la definición del riesgo asumido salió de su propia deducción, no se ponga en duda y a partir de ese momento podremos decir que puede tomar conciencia.

Se ha dado cuenta y automáticamente actuará en consecuencia para minimizar ese riesgo advertido.

Claro que a partir de estas definiciones serán los especialistas, publicistas, comunicadores y sociólogos los que deberán estructurar las campañas más efectivas para lograr el objetivo

de hacer una sociedad reflexiva. Es la posibilidad de reflexionar lo que diferencia a los humanos de los demás seres del planeta y mientras no lo hagamos corremos el riesgo de seguir matándonos unos a otros.

De la experiencia propia y de visualizar la ajena, he aprendido que no es posible reflexionar *in situ* o en cada acto cotidiano, para resolver una situación, sino que debemos aplicar los criterios que surgen de los análisis que ya hemos hecho en otra oportunidad.

Necesariamente es así porque reflexionar lleva tiempo, como toda revisión o análisis profundo, y generalmente se hace mejor si podemos compartirlo con otra u otras personas que aporten sus puntos de vista, dado que, esa diversidad de opiniones va a enriquecer las alternativas de elección.

Eso es lo que logran los docentes que me inspiraron y, en cierta forma, lo que me gustaría lograr en aquellos que lean este escrito: **Reflexión, grupal o individual, como punto de partida de las soluciones.**

Específicamente en cuanto a la conducción en la vía pública, como adulto y oyente de una charla, conferencia o capacitación me pregunto: ¿Es conveniente que me indiquen las conductas que debo asumir en cada situación de tránsito? Y ¿El docente podría cubrir todas las situaciones que se me van a presentar?

Como expositor, conferencista o docente me pregunto:

¿Lograré que las personas acepten mis instrucciones como la verdad o lo correcto sin hacerlos participar con sus ideas que, por qué no, pueden ser superadoras de lo ya establecido?

¿Podré generar en los demás los cambios que pretendo, sin

otros tantos riesgos a los que esta expuesto por el simple des-arrollo de su actividad.

Alguna vez pretendí trasladar las circunstancias de su puesto de trabajo a mi escritorio, en la oficina, e imaginé que tuviese que tomar una determinación Y, a intervalos de 2, 5 o 10 segundos, distintas personas me den nuevas instrucciones que influyen en mi decisión laboral.

Parece algo que no puede ocurrir Y, si ocurriese, muy difícil de resolver con cierto grado de efectividad e imposible de hacerlo con un análisis reflexivo de cada nueva circunstancia, dado que no existe tiempo material para hacerlo.

Sin embargo, el conductor de un ómnibus llega a su trabajo, a veces sin saber que unidad ni que recorrido va a tener asignado, Y ahí le especifican cual será su recorrido Y horario, siendo estos los únicos datos ciertos que tiene para construir su día de trabajo, siempre que algún imprevisto no modifique el recorrido.

En ese momento, comenzará a recibir una cantidad infinita de variables que influyen en sus determinaciones en forma constante.

Si hay o no pasajeros para levantar en su parada, si estos estarán o no de buen humor, si la máquina aceptará o no todas las monedas que el cliente trae, si el ciclista que va delante se cruzará intempestivamente en su camino, si los vehículos respetarán el semáforo, si el peatón bajará a la calle cuando él esté arrimando el colectivo al cordón, si el pavimento estará mojado o seco, si sus ómnibus van a resistir las circunstancias a las que las expone por las contingencias del tránsito, si en su

próxima parada habrá un auto estacionado dificultando su tarea, etc. etc.

Podríamos nombrar muchas más circunstancias que varían constantemente a su alrededor, tantas como pueda generar una sociedad entera en la vía pública Y todas ellas podrán repetirse o variar a cada instante de su viaje, pero mientras tanto, *un solo hombre* tiene que tomar las decisiones acertadas para cumplir con su objetivo que es trasladar a cientos de personas de un lugar a otro de la manera más segura Y satisfactoriamente posible.

Claro que cada una de esas circunstancias exponen al conductor, al vehículo Y sus pasajeros a un nuevo riesgo en forma permanente

Todo ello sin mencionar, los riesgos propios de andar todo el tiempo en la vía pública expuestos, más que nadie, a los actos vandálicos Y delictivos que azotan a toda la sociedad, ni las alteraciones anímicas propias de cada ser humano Y su entorno.

Eso que en la oficina expresamos como "Llegó con un mal día Y no levantó la cabeza de su escritorio", circunstancia que no le está permitida a un conductor por el riesgo al que nos exponería.

Pero la realidad es que, como nos pasa a todos, no solo tiene derecho a esas variaciones sino que las va a tener aunque no quiera hacer uso de su derecho.

Por eso creo que este párrafo, que es descriptivo de sus tareas Y condiciones de trabajo, debiera permitirnos reflexionar sobre si somos justos en el trato Y las apreciaciones que generalmente, como sociedad, hacemos de estos Conductores Pro-

fesionales que tan fácilmente juzgamos, en ocasiones de algunas conductas que, seguramente por ser ajenas, resultan im-
perdonables.

Todo este intento de transmitir experiencias, propias y ajenas, con la finalidad de generar en los lectores la necesidad de reflexionar sobre sus propias circunstancias y riesgos, cada vez que salen a la vía pública, para lograr acciones preventivas, se lo dedico a los **Señores Conductores Profesionales del Transporte Público de Pasajeros:**

Con agradecimiento, porque en días de lluvia o sol, frío o calor, hábil o feriado, de día o de noche, están en su puesto brindando un servicio para todos.

Con admiración, por la capacidad de realizar las tareas prestando atención a tantas circunstancias diferentes en forma simultánea

Con respeto, porque se lo han ganado en cada contacto que tuve con ellos,

Y en su honor, porque siento que lo merecen

EPÍLOGO

El manejo reflexivo implica una mirada distinta, profunda, que pretende ser generadora de nuevos análisis sobre conceptos que ya tenemos incorporados y definidos por transferencia, por conocimientos adquiridos y por propias experiencias.

Principalmente se trata de reflexionar sobre lo que es la conducción de un vehículo, sus objetivos, sus riesgos y sus formas de hacerlo, lo que me convenció que el mejor abordaje de la problemática es el **Manejo Reflexivo**.

Reflexión es, según definición del diccionario, el análisis profundo de una situación y para la Real Academia Española es considerar "de nuevo o detenidamente" una cosa.

Suele sucedernos que, en algunas situaciones no vemos los riesgos por desatención, por desaprensión, por exceso de confianza y, la mayoría de las veces, por ignorancia del daño que podemos sufrir. Si no consideramos la posibilidad de daño alguno, partiendo de la propia definición de riesgo, a éste ya no lo podremos medir correctamente.

Debemos considerar que *El riesgo es la factibilidad de sufrir un daño o efecto negativo*, y la variación del riesgo esta dada por la menor o mayor probabilidad de que se produzca ese daño al que nos estamos exponiendo.

Existe una enorme cantidad de ejemplos prácticos que demuestran lo que llamo **"El poder de la percepción del riesgo" (PPR)**, una herramienta muy (pero muy) poderosa

que no debemos dejar de utilizar para combatir la inseguridad vial y es la capacidad que tiene la percepción del riesgo para cambiar las conductas de las personas.

"Solo necesitamos hacer percibir el riesgo para que nuestra sociedad asuma conductas preventivas". Esta es la esencia de la capacidad de transformación que posee la percepción de riesgo y la hace poderosa.(PPR)

En esta etapa de la humanidad donde tanto la velocidad de la evolución como sus consecuencias son desmedidas e imprevisibles tiende a desaparecer el término Seguridad, que significa "nada de que temer", para transformarse en Riesgo.

Es imposible que el Hombre, en alguna circunstancia de la vida no tenga "nada de que temer", pues ya desde la imposibilidad de autoabastecimiento y supervivencia, en el momento de nacer, comienza a correr distintos riesgos en forma permanente.

A partir de concluir que la seguridad no existe, podemos afirmar que siempre corremos riesgos. Entonces... ¿Somos todos arriesgados?

La respuesta es **No**, porque "ser arriesgado" es correr, **a sabiendas**, riesgos innecesarios y "no ser arriesgado" -o ser preventivo- es identificar los daños que puedo sufrir para poder actuar en sentido de disminuir la posibilidad de su ocurrencia.

Después de haber identificado perfectamente la diferencia entre Riesgo y Daño y, además, haber concluido que la seguridad no existe, podemos reflexionar sobre el riesgo vial

Luego de reflexionar concluimos que las soluciones, o sus in-

tentos, para disminuir el riesgo vial a su mínima expresión debieran estar mas cerca de la campaña de EDUCACIÓN EN PREVENCIÓN que de la sanción.

Algo habitual en las relaciones entre personas que interactúan es el **Conflicto**, lo cual **no es igual a violencia**,

Mientras circulamos en la vía pública estamos expuestos constantemente a conflictos y de acuerdo a como los resolvamos, estaremos exponiéndonos a menores o mayores riesgos de sufrir una variada gama de posibles daños.

Hay una secuencia que debemos seguir y tratar que esté siempre presente en la construcción de cada respuesta que voy a dar durante la resolución de un conflicto. Esta es, en realidad, la estructura del denominado pensamiento adulto: **QUÉ SIENTO - QUÉ PIENSO - QUÉ HAGO**

Hacer prevención en cualquier lugar y circunstancia es una acción de por sí generosa porque tiene como definición y único objetivo evitar daños.

PREVER es saber y conocer con anticipación lo que puede pasar, es poder ver en la imaginación las situaciones que pueden ocurrir en el futuro antes que se desarrollen; y PREVENIR es prever un daño o peligro, tomando las acciones necesarias para disminuir considerablemente los riesgos o factibilidad de su ocurrencia es, entonces, concatenar el pensamiento de anticipación a la acción de cuidado.

Es importante desarrollar una cadena de definiciones que nos permita, ubicando los conceptos en el orden necesario, facilitar la tarea de actuar preventivamente frente a situaciones de peligro.

DAÑO: Es un **efecto negativo**, cualquiera fuere su intensidad o el aspecto de nosotros que afecte, que puede ser material, psicológico, moral, físico etc.

RIESGO: Es la **factibilidad**, mayor o menor, de que un determinado daño se produzca.

CONCIENCIA: Es, a través del análisis de un determinado conocimiento, llegar a una conclusión que permita **darse cuenta** de algo.

PREVENCIÓN: Es actuar con anticipación para poder **prever un daño y lograr evitarlo**.

También es muy importante saber que muchas veces el análisis que hagamos de la culpabilidad o responsabilidad propia o ajena – por convicción casi siempre ajena- de determinado hecho, nos va impedir reflexionar libremente sobre lo ocurrido.

Claro está que, con o sin culpa, el daño y el sufrimiento es el mismo y que para que esto no nos ocurra debemos reflexionar sobre nuestro comportamiento en la vía pública.

Cualquiera sea el caso analizado, *siempre vamos a encontrar que existía la posibilidad de actuar de otra forma para que el hecho dañoso no ocurriese.*

Por esto, la reflexión debe inducir a convencernos de que lo significativo no es si tenemos o no la culpa, sino si participamos o no del hecho, **porque lo importante no es participar sin culpa sino no participar.**

En otro campo se advierte que tanto la velocidad como la distancia y el tiempo son variables necesariamente presentes en la movilidad de todo ser u objeto que se traslade.

Pero he visto derrumbar muchos mitos sobre la falta de tiempo y la utilización que se hace del cumplimiento de horarios para justificar apuros, velocidades inconvenientes, infracciones a las normas de tránsito y hasta maltrato a peatones, pasajeros, ciclistas, etc.

Cualquier concientización deberá transitar por estos carriles, compitiendo duramente con los conceptos y preconceptos que están instaurados en nuestras mentes, para lograr una acción tan fácil de realizar pero tan difícil de poner en práctica como la Reflexión.

Las estadísticas y el análisis de los accidentes nos permiten saber que el 90% de los siniestros se producen por errores humanos en oportunidad de manejo.

Tenemos que asumir que el hombre es un ser con la posibilidad de cometer errores y que, éstos, no van a desaparecer porque es una característica de la especie humana.

Sí es cierto que esta incapacidad innata está acompañada por la posibilidad de razonar y eso nos permite analizar profundamente cualquier situación para minimizar, lo más posible, el riesgo de equivocarnos.

Por eso es importante conocer algunas limitaciones, que también son propias del hombre, respecto de las capacidades físicas y psíquicas.

Aceptarlo nos permitirá ver los riesgos y disminuirlos o, al

MANEJO REFLEXIVO

menos, saber qué riesgo estamos asumiendo.

Estoy plenamente convencido que para las futuras generaciones de transeúntes un camino eficaz y eficiente es la educación.

Lo importante es aportar con la educación vial la iniciativa de acciones concretas asumiendo responsabilidades individuales, sin quedarnos a esperar que sean asumidas por los demás para justificar nuestra falta de compromiso.

Pero siempre teniendo en cuenta que su abordaje sea encarrado holísticamente, es decir una educación desde la formación cívica, ciudadana, desde el respeto por el otro, por las normas de convivencia, por los derechos propios y ajenos, y acompañada de la capacitación a los docentes necesaria para que se cumpla el objetivo.

Quien tiene conocimientos "sabe lo que hay que hacer" y quien tiene conciencia "hace lo que hay que hacer". Hay una diferencia, pequeña en las palabras, pero muy importante en los hechos y este salto cualitativo, de pasar a la acción, se logra generando conciencia mediante la reflexión.

En conclusión, para que sea exitosa la lucha contra el flagelo de la inseguridad vial, se necesita un cambio de conducta social⁸.

El cambio de conducta social se obtiene con la modificación de las conductas individuales.

Sólo la reflexión y el análisis profundo de nuestras situaciones cotidianas nos permitirá modificar los conceptos y preceptos incorporados, que nos hacen percibir como acciones

MANEJO REFLEXIVO

seguras a aquellas que son riesgosas e inseguras.

Las conductas individuales riesgosas se convierten en preventivas mediante la correcta percepción del riesgo, entonces, el poder de la percepción del riesgo vial (PPRV) deberá ser la herramienta que utilicemos para contrarrestar la inseguridad vial individual.

⁸ Lic. Felipe Rodríguez Laguarda, director Ejecutivo de la ANSV, 1^{er} Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial

menos, saber qué riesgo estamos asumiendo.

Estoy plenamente convencido que para las futuras generaciones de transeúntes un camino eficaz y eficiente es la educación.

Lo importante es aportar con la educación vial la iniciativa de acciones concretas asumiendo responsabilidades individuales, sin quedarnos a esperar que sean asumidas por los demás para justificar nuestra falta de compromiso.

Pero siempre teniendo en cuenta que su abordaje sea encajado holísticamente, es decir una educación desde la formación cívica, ciudadana, desde el respeto por el otro, por las normas de convivencia, por los derechos propios y ajenos, y acompañada de la capacitación a los docentes necesaria para que se cumpla el objetivo.

Quien tiene conocimientos "sabe lo que hay que hacer" y quien tiene conciencia "hace lo que hay que hacer". Hay una diferencia pequeña en las palabras, pero muy importante en los hechos y este salto cualitativo, de pasar a la acción, se logra generando conciencia mediante la reflexión.

En conclusión, para que sea exitosa la lucha contra el flagelo de la inseguridad vial, se necesita un cambio de conducta social⁸.

El cambio de conducta social se obtiene con la modificación de las conductas individuales.

Sólo la reflexión y el análisis profundo de nuestras situaciones cotidianas nos permitirá modificar los conceptos y preceptos incorporados, que nos hacen percibir como acciones

seguras a aquellas que son riesgosas e inseguras.

Las conductas individuales riesgosas se convierten en preventivas mediante la correcta percepción del riesgo, entonces, el poder de la percepción del riesgo vial (PPRV) deberá ser la herramienta que utilicemos para contrarrestar la inseguridad vial individual.

⁸ Llc. Felipe Rodríguez Laguens, director Ejecutivo de la ANSV, 1º Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial



Niedfeld Juan José,
Argentino (1963)

- Egresado de la Universidad Nacional del Litoral del Curso para Formación Profesional en Educación para la Seguridad Vial
- Gerente de Prevención de Sinistros y Seguridad Vial del Grupo Asegurador Rivadavia,
- Coordinador del Grupo de Capacitación, Educación y Promoción de la Seguridad Vial del Comité Consultivo de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial)
- Asesor en Seguridad Vial de la AACMS (Asociación Argentina de Cooperativas y Mutualidades de Seguros)
- Integrante del Grupo de Seguridad Vial de IDEA (Instituto para el Desarrollo Empresario Argentino)

Expositor en Congresos y Seminarios, entre otros:

- 1º Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito y Evaluadores de Salud, Mendoza, Argentina año 2006.
- Instituto de Formación Profesional para la Gestión Pública (INFOGEP), Posadas Misiones Argentina año 2009
- II congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial, CISEV II 2010, Buenos Aires Argentina
- II Seminario de Seguros y Reaseguros - Puerto Iguazú Argentina Año 2010
- Capacitador en la República Argentina a más de dos mil Conductores Profesionales del Transporte Público de Pasajeros.
- Impulsor del Concepto Manejo Reflexivo y PPR