

Destacarse del entorno, una cuestión de seguridad

pág.8

Pág.6

CONTAMINACIÓN AUDITIVA

Pág. 12

**LA TAREA DEL PSICÓLOGO EN LA
PREVENCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Pág. 15

**LICENCIAS DE CONDUCIR: DEL TRÁMITE
A LA PREVENCIÓN**

96

julio
agosto
septiembre

Editorial

¡CRÉASE O NO!

¡¡¡HAY LUGARES EN QUE YA "NACEN" MÁS AUTOS QUE HUMANOS!!!

Si, aunque Ud. no lo crea...

Una investigación publicada por el "Jornal da Tarde" de San Pablo, Brasil, el pasado mes de septiembre reveló que en esa ciudad durante el año 2006, nacieron 535 niños por día. Paralelamente "llegaron al mundo" (se matricularon en la ciudad) 845 unidades automotoras por día. O sea, que los nuevos 190.772 ciudadanos ya tienen la posibilidad de "disfrutar" (se supone que como pasajeros por ahora) de los 233.904 OKm matriculados en el mismo período en que nacieron.

Hoy, para los más de 10 millones de paulistas existe un parque automotor de 5.6 millones de vehículos. Y el proyecto de ciudad comienza a ser inviable (así lo afirma, con toda razón, Liane Born, presidente del "Instituto de Movilidad Sustentable").

¿Y por casa, como andamos?. Nos vamos acercando a esa realidad. La Tasa de natalidad en la ciudad de Buenos Aires es muy baja y cada año es mayor la cantidad de autos y motos que se matriculan.

¿Cómo evitar "colapsar"?.

Es este un desafío que tarde o temprano (parece que más temprano que tarde) habrá que enfrentar.

El problema es que en nuestras sociedades vamos de "diagnóstico" en "diagnóstico" (y el nuevo, lógicamente, es siempre peor que el anterior), pero nunca generamos Programas de Acción y los ejecutamos...sólo algunos "parches"...

Y no es un tema fácil. De ello son concientes muchos políticos que, cuando detentan el poder optan por "dejar el tema a los que vengan...".

Y así seguimos "tirando del cordel", hasta que al final...lo vamos "a pagar muy caro".

Estamos en definitiva tratando sobre la movilidad de la sociedad, tema que involucra una enormidad de intereses y en consecuencia el desarrollo de esa sociedad.

No es un tema menor. Siempre ha sido importante, pero se lo postergo por los temas urgentes.

Bueno, ahora también es urgente...



SEGURIDAD VIAL

REVISTA DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL



staff

Asesores

Ing. Luis ANCE, Sr. Mario ASCHERI, Dr. Gustavo BAGNASCO, Prof. Rosana A. BARONE, Dr. Gerardo BARRIOS, Dra. Margarita BLANCO, Ing. Claudio CARCAMO, Crío. My. (RE) Miguel COLMAN, Sr. Mateo CUELLAS, Lic. Juan José FARIAS, Dr. Juan C. FAIRSTEIN, Sr. Blas Alfredo FERNANDEZ, Ing. Orlando FERNANDEZ, Ing. Osvaldo GALUPPO, Lic. Ester Beatriz GENTILE, Ing. Julio GRANATO, Lic. Carlos GOMEZ, Sr. Mario IANNINI, Ing. Guillermo KRANTZER, Sr. Roberto LIATIS, Lic. Ariel LÓPEZ ALVAREZ, Dr. Juan José MININI, Sr. Manuel MIRAZ FERNANDEZ, Sr. Facundo MONSALVO, Arq. Eduardo MORENO, Dr. Jorge NEYRA, Prof. Marta ORTIZ, Lic. Mirtha RICAGNO, Sr. Albeto RIVA, Dr. Santiago de los SANTOS, Sr. Alejandro SCHIAVI, Sr. Carlos STRAPPA, Sr. Carlos TABASSO CAMI, Lic. Hernán TARQUINI, Ing. Santiago TAZZIOLI, Lic. Ernesto TENENBAUM, Sr. Ricardo VILLORDO, Ing. Gustavo ZINI.

Coordinadores de departamento

TRANSPORTE (Dra. Marta FERNÁNDEZ), **ACCIDENTOLOGÍA** (Dr. Eduardo BERTOTTI), **EDUCACIÓN VIAL** (Dra. Marta FERNÁNDEZ), **CAPACITACIÓN** (Dr. Hugo Vidal FERNÁNDEZ), **PROYECTOS** (Lic. Manuel MIRAZ FERNÁNDEZ), **MEDICINA VIAL** (Dr. Gerardo BARRIOS y Dr. Santiago de los SANTOS)

Delegados académicos en la República Argentina

CORDOBA (Ing. Mario ASCHERI), **CHUBUT** (Arq. Eduardo MORENO), **CUYO** (Ing. Ricardo RAGAZZONE), **MISIONES** (Dr. Emilio JOULIA), **SANTA FE** (Ing. Santiago TAZZIOLI).

Delegados académicos en otras naciones

ALEMANIA (Lic. Jacqueline LACROIX), **CHILE** (Dr. Hugo ILABACA), **ESPAÑA** (Dra. Violeta MANSO PEREZ), **ESTADOS UNIDOS** (Sra. Nora BONNIN), **INGLATERRA y PERU** (Srta. Ana BRAVO), **PARAGUAY** (Dra. Mercedes ALCARAZ), **URUGUAY** (Dr. Gerardo BARRIOS y Dr. Santiago de los SANTOS), **EL SALVADOR** (Ing. Roque RODAS), **COLOMBIA** (Ing. Hernán Otoniel FERNÁNDEZ ORDÓNEZ)

Miembros ISEV

3M - A.T.A.C.I. - AAETA - AEC / AUTOPISTAS AL SUR - ASOC. ARG. DE CARRETERAS - ASOC. ARG. DE SEG. - AUFE - AUTOPISTAS DEL SOL - AUSA - AUTOVIA OESTE - AVERY DENNINSON ARGENTINA S.A. - BRD - C.O.P.I.J.S.U.D. - CAM. DEL RIO URUGUAY - CAMARA DEL COMERC. AUTOM - CAMARA EMPRESARIA AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS - CAMINOS DEL VALLE - CELADI - CETUBA - CLEANOSOL - COCA COLA - CONTRERAS - COOPERACION PATRONAL SEGUROS / MSG - CRISTACOL - CRUCERO DEL NORTE - DOW QUIMICA - EG3 S.A / PETROBRAS - ESSO - EXOLOGISTICA - EXPRESO SAN ISIDRO - FERROSUR ROCA - GEFCO ARGENTINA S.A. - GLASS BEADS S.A. - HONDA MOTOR - HSBC La Buenos Aires Seguros - IKSA - LA NUEVA METROPOL - MINISTERIO DE SEGURIDAD DE CORDOBA - MONSANTO - MUNICIPALIDAD DE SALTA - NATIONAL STARCH & CHEMICAL SA - NUEVO CENTRAL ARGENTINO - NUEVOS RUMBOS - ORGANIZACIÓN STORTI/FAGGIANO SRL - PBB POLISUR - PLUSMAR - PRAXAIR - PROTECCION - REPSOL / YPF - ROSARIO BUS SA - RUTAS AL SUR - ALBA - SACTA - SHELL GAS - SUTEC - SIND. PEONES DE TAXIS - SOLVAY INDUPA - TOTALGAZ - TRANSPORTADORA GAS DEL NORTE - TRANSPORTE SURNOR CISA - TBA S.A. - UNILEVER - UNIVERSIDAD NACIONAL DE MISIONES / FACULTA INGENIERIA - VIAL 3 S.A. - VIALIDAD PROVINCIAL CATAMARCA - VTV NORTE / APPLUS

Director

Dr. Eduardo Bertotti

Consejeros Directivos

Dra. Marta Fernández
Dr. Hugo Vidal Fernández

Asistente Consejo Directivo

Srta. María Paula Bertotti

Administración

Srta. María Eugenia Bertotti

Atención al Asociado

Sra. Silvia Beltramini

Asistente de diseño

Srta. María José Bertotti

SUMARIO

Contaminación auditiva

El ruido es uno de los contaminantes del medio ambiente que presenta mayor problema para la salud del hombre y de los animales. En esta nota expondremos sus efectos.

Pág. 6

Sección Revista Española Tráfico

Esta sección responde a un acuerdo con la revista tráfico, a través de su director Jesús Soria y, tiene por finalidad publicar notas técnicas y de interés aparecidas en dicha publicación. Es esta oportunidad "El secreto portugués".

Pág. 9

La tarea del psicólogo en la prevención del accidente de tránsito

La Lic. Valeria B. Santana Del Gabinete Psicológico Dir. Gral. de Licencias G.C.B.A. Especialista en Psicología del Tránsito, nos cuenta como se ha logrado dar identidad propia a la Psicología del Tránsito como campo y espacio de aplicación de la psicología en Argentina.

Pág. 12

Licencias de conducir: del trámite a la prevención

Evaluar si una persona se encuentra capacitada para conducir no es tarea sencilla, se requiere de profesionales capacitados y de las herramientas adecuadas a tal fin. Contamos la experiencia rosarina.

Pág. 15

Sección Novedades

Coloquio Anual "Cero Víctimas del Tránsito"

Congreso de Movilidad Humana

El ISEV en el 1er. Foro Sudbrasileño de Seguridad y Educación para el Tránsito.

Pág. 19

Destacarse en el entorno, una cuestión de máxima seguridad

Este artículo aborda la norma IRAM 3859:1999 "Indumentaria de Protección - Indumentaria de Alta Visibilidad", la cual establece los requisitos que debe cumplir la Indumentaria de Protección de Alta Visibilidad. Teniendo en cuenta el art. 59 de la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449 (Dto. Reglamentario 779/95)

Pág. 25

Sección Notas en la Web

Hidroplaneo. Un peligro cuando se maneja velozmente sobre el pavimento mojado.

Pág. 29

Sección Revista Parabrisas

Esta sección reproducirá artículos que el ISEV publicó en la revista Parabrisas. "El no uso del cinturón: ¿Qué falla?".

Pág. 31



Contaminación auditiva

El ruido es un sonido desagradable que se ha ido acrecentando con el desarrollo de la humanidad de la industria en general y de la urbanización; este es uno de los contaminantes del medio ambiente que presenta mayor problema para la salud del hombre y de los animales; ya que las calles se ven afectadas por los ruidos de los escapes de los automóviles y los camiones, de las bocinas y del bullicio de las grandes aglomeraciones de gente.

El ruido muy intenso provoca tanto enfermedades fisiológicas como psicológicas en el individuo, principalmente en los obreros de las industrias. Para medir el ruido se emplea la medida logarítmica llamada "Decibelio" (dB), el cual se mide por medio de una escala que va desde 0 a 140 ó 160 decibelios; en los lugares donde no hay mucho ruido tienen una intensidad de entre 30 y 40 decibelios,

en una calle el ruido mide aproximadamente entre 70 y 90 decibelios; pero cuando esta se encuentra con mucho tráfico puede llegar a medir hasta 130 decibelios, y esto es comparable al ruido que emite un martillo neumático que causa dolor al oído del hombre cuando lo escucha; una motocicleta provoca un ruido de 120 decibelios y el despegue de un avión hasta 150 decibelios.

El ruido presenta grandes diferencias con respecto a otros contaminantes:

- es el contaminante más barato de producir y necesita muy poca energía para ser emitido.
- es complejo de medir y cuantificar
- no deja residuos, no tiene un efecto acumulativo en el medio, pero si puede tener un efecto acumulativo en sus efectos en el hombre.
- tiene un radio de acción mucho

menor que otros contaminantes, vale decir, es localizado.

■ no se traslada a través de los sistemas naturales, como el aire contaminado movido por el viento, por ejemplo.

■ se percibe sólo por un sentido: el oído, lo cual hace subestimar su efecto. Esto no sucede con el agua, por ejemplo, donde la contaminación se puede percibir por su aspecto, olor y sabor.

La exposición a niveles de ruido intenso durante un período de tiempo significativo, da lugar a pérdidas de audición, que si en un principio son recuperables cuando el ruido cesa, con el tiempo pueden llegar a hacerse irreversibles, convirtiéndose en sordera. A su vez, la exposición a niveles de ruido de mediana intensidad, pero con una prolongación mayor en el tiempo, repercute en forma similar, traducándose ambas situaciones en desplazamientos temporales o permanentes del umbral de

audición. Los métodos de evaluación se realizan a través de análisis audiométricos y/u otoscópicos.

a. Desplazamiento temporal del umbral de audición.

(TTS: Temporary Threshold Shift). El TTS consiste en una elevación del umbral producida por la presencia de un ruido, existiendo recuperación total al cabo de un período de tiempo, siempre que no se repita la exposición al mismo. Habitualmente se produce durante la primera hora de exposición al ruido.

b. Desplazamiento permanente de umbral de audición.

(PTS: Permanent Threshold Shift). Es consecuencia del TTS, agravado



por el paso del tiempo y la exposición al ruido. Cuando un individuo ha sido sometido a numerosos TTS y durante largos períodos de tiempo (varios años), la recuperación del umbral va siendo cada vez más lenta y parcial, al extremo de tornarse irreversible, situación que denominamos PTS. Se vincula directamente con la Presbiacusia, pérdida de la sensibilidad auditiva debida a los efectos de la edad. La sordera producida es de percepción y simétrica, lo que significa que afecta ambos oídos con idéntica intensidad.

Para una mejor apreciación de la relación de estos elementos, se recurrirá al análisis de tres casos particulares. Consideremos la situación de tres individuos expuestos a ruido de tráfico, a distintos intervalos de tiempo:

1. Un conductor de locomoción colectiva se somete a un período de tiempo equivalente a una jornada laboral (8 horas ideal), durante muchos años de su vida. En dicha situación el individuo se encuentra sometido a niveles de presión sonora del orden de 72 a 75 dBA. Naturalmente, por la frecuencia de estos episodios, nos encontramos frente a un caso típico de PTS.

2. Un empleado que desempeña sus funciones en un ambiente más

silencioso se ve afectado por el mismo ruido de tráfico en forma intermitente, en la espera y el uso del transporte colectivo (aproximadamente 2 hrs.). Al encontrarse con niveles similares y tiempos menos prolongados, la susceptibilidad a contraer un PTS disminuye considerablemente. La intermitencia permite mayor rapidez en la recuperación.

3. Por último una dueña de casa dentro de su hogar, experimenta limitados trastornos debido al ruido de tráfico, puesto que el sometimiento a éste es reducido y con muy poca frecuencia.

c. Interferencia en la comunicación oral.

La inteligibilidad de la comunicación se reduce por el ruido de fondo. El oído es únicamente un transductor, no discrimina entre fuentes de ruido. La separación e identificación de las fuentes sonoras ocurre en el cerebro. La voz humana produce sonido en el rango 100 a 10000 Hz, pero prácticamente toda la información verbal está contenida en la región de 200 a 6000 Hz. La banda de frecuencia para la inteligibilidad de la palabra (entender palabra y frases) está contenida entre 500 y 2500 Hz. Se cree que la interferencia en la comunicación oral durante las actividades laborales puede provocar accidentes causados por la incapaci-

dad de oír llamadas de advertencia u otras indicaciones. Tanto en oficinas como en escuelas y hogares, la interferencia en la conversación constituye una fuente importante de molestias.

Además de las afecciones producidas por el ruido al oído, éste actúa negativamente sobre otras partes del organismo, donde se ha comprobado que bastan 50 a 60 dBA para que existan enfermedades asociadas al estímulo sonoro.

En presencia de ruido, el organismo adopta una postura defensiva y hace uso de sus mecanismos de protección. Se han podido observar efectos vegetativos como la modificación del ritmo cardíaco y vasoconstricciones del sistema periférico. Entre los 95 y 105 dBA se producen afecciones en el riego cerebral, debidas a espasmos o dilataciones de los vasos sanguíneos, además de alteraciones en la coordinación del sistema nervioso central; alteraciones en



EFFECTOS EN EL SUEÑO

	Reducción de los niveles de ruido	Incremento de los niveles de ruido
Registros EEG	<ul style="list-style-type: none"> ■ Crecen todos los estados de sueño ■ Aumenta la duración del sueño ■ Crece la latencia del sueño REM ■ Crece el sueño REM 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Decrece la duración del sueño ■ Menor latencia del sueño REM ■ Decrece el sueño REM
Otros registros fisiológicos	<ul style="list-style-type: none"> ■ Correlación positiva entre la tasa cardíaca y los niveles de intensidad del ruido ■ Decrece el número de despertares ■ Mejor calidad subjetiva del sueño 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aumenta el número de movimiento ■ Peor calidad subjetiva del sueño
Post Efectos	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mejora del tiempo simple de reacción ■ Mejora en el rendimiento 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Peor humor ■ Alteraciones en los tiempos de reacción ■ Disminución del rendimiento

el proceso digestivo, dadas por secreciones ácidas del estómago las que acarrean úlceras duodenales, cólicos y otros trastornos intestinales; aumento de la tensión muscular y presión arterial; cambios de pulso en el electroencefalograma; dilatación de la pupila, alterando la visión nocturna, además de estrechamiento del campo visual.

Las reacciones fisiológicas al ruido no se consideran patológicas si ocurren en ocasiones aisladas, pero exposiciones prolongadas (por ejemplo, el ruido de tráfico urbano) pueden llegar a constituir un grave riesgo para la salud. Se ha comprobado que en los sujetos expuestos al ruido, se produce un incremento significativo en la concentración de la hormona GH, que es uno de los principales marcadores de estrés. En todo caso, el estrés ambiental no es más que la respuesta defensiva del organismo a estímulos adversos.



El secreto portugués

Portugal ha conseguido, en los últimos meses, las mejores cifras de toda Europa en la reducción de accidentes de tráfico. La clave -o, al menos, una de ellas- está en la "telecolecta", que es como popularmente se conoce al Pago Automático de Sanciones. Mediante este sistema, los conductores portugueses se ven "obligados" a pagar de forma inmediata, en metálico, cheque o con tarjeta, la multa por la infracción que acaban de cometer.

Las autoridades portuguesas han encontrado un sistema pionero de multas, el Pago Automático de Sanciones (POS) conocido como "Telecolecta". El POS tiene un funcionamiento impecable para los que desobedecen el nuevo Código de Circulación (CE, en portugués). Una vez cometida la infracción, los agentes piden la documentación, consultan la base de datos de tráfico y obtienen toda la información del vehículo y del conductor.

Con el terminal de cobro inmediato `mirando´ fijamente a la cartera, el conductor se ve `obligado´ a abonar la multa en metálico, cheque o tarjeta de crédito.

Parece fácil y que simplifica el

proceso burocrático, pero si el conductor paga y asume que cometió la infracción, automáticamente descarta una posterior defensa ante la hipotética retirada temporal del permiso, ya que abonar la sanción supone la inmediata `sentencia´ y archivo del caso. Sin embargo, el infractor puede abonar un depósito por la multa mínima que se impondría a la infracción. Así dispone de 15 días para reclamar, aunque si no lo hace, el sistema considera que el pago fue voluntario y cierra el proceso.

La segunda posibilidad es negarse a abonar multa y depósito, lo que supone la retirada del carné y papeles del vehículo -se emite una `documentación´ oficial que debe ser renovada regularmente- hasta el posterior pago volunta-

rio de la sanción o la resolución del proceso, que puede tardar años. Este sistema entró en vigor en marzo de 2005 como una de las medidas del nuevo CE, acompañado de más controles de velocidad, alcohol y detección de la utilización de los sistemas de retención infantil. Y todo ello ha tenido un efecto disuasorio en los conductores

"Este CE supuso la moralización y valoración de la credibilidad de la multa como sanción, lo que se ha traducido en una disminución de los comportamientos de riesgo", opina el presidente de la Asociación de Ciudadanos Motorizados, Manuel Joao Ramos, que recordó que en 2006 se redujo en un 22,3% el número de víctimas mortales.

MEJORA LA ACCIDENTALIDAD

Los primeros meses de funcionamiento no fueron fáciles: falta de información a los conductores, problemas técnicos en los terminales y falta de formación de los agentes llevaron a que esta medida naciese `coja`, según el mayor Lourenço da Silva, portavoz de la Brigada de Tránsito de la Guardia Nacional Republicana. Superados los problemas iniciales, el Gobierno luso presume de haber logrado la mayoría de los objetivos de reducción de siniestralidad marcados para 2010. Así, las 850 víctimas mortales de 2006, suponen reducir a más de la mitad el número de muertos en accidentes

sobre la media de 1998 a 2000 (1.748). El pasado año también se logró disminuir un 60% los peatones fallecidos por atropello. Además, las autoridades afirman que anticiparán un año la reducción del 60% de los muertos y heridos graves en accidentes de tráfico urbano, y bajarán en el mismo porcentaje la de motoristas muertos.

Para Paulo Marques, presidente de la Autoridad Nacional de Seguridad en Carretera (ANSR, en portugués), los cambios han tenido un “*papel fundamental*” en la reducción de la siniestralidad, gracias a la mejor adecuación de



las sanciones a la gravedad de las infracciones y la intensificación de la fiscalización policial. Y destaca, además, el establecimiento de multas por exceso de velocidad diferenciadas dentro y fuera de población y el incremento de sanción tanto económico como en la retirada del carné.

PEATONES EN PELIGRO

Los peatones de las grandes ciudades portuguesas caminan más tranquilos en los últimos años, conocedores de las iniciativas tomadas por las autoridades y que están produciendo una reducción de las cifras de mortalidad, que han disminuido en 260% en sólo nueve años.

Lisboa es un buen ejemplo de ello. El Ayuntamiento está empeñado en reducir los atropellos y por eso ha puesto en práctica varias medidas para reducir el número de peatones que mueren en sus calles.

Los responsables lisboetas instalaron una veintena de radares en las principales avenidas de la ciudad para reducir la velocidad de los vehículos y restringieron el tráfico en alguno de sus barrios históricos, donde se registraban un alto número de atropellos debido a que los peatones se veían obligados a caminar por la calzada al encontrar ocupadas las estrechas aceras.

Sin embargo, la medida más polémica fue ampliar las competencias de la empresa municipal de estacionamiento, que, desde este año, multa a los vehículos aparcados en zonas no autorizadas, como pasos para peatones o las propias aceras, costumbre muy arraigada en los habitantes de la capital. De esta forma pretenden que los peatones sólo bajen al asfalto en las zonas prevista.

José Manuel Trigo, presidente de la asociación Prevención Rodoviaria Portuguesa (PRP), señala que el pago inmediato de multas ha provocado una “*fuerte presión*” sobre el conductor, que antes tenía un cierto sentimiento de `impunidad` (ha comprobado que se eliminaba la amnistía a multas pendientes de cobro por el Estado cada vez que un presidente tomaba posesión o se iniciaba una nueva legislatura en el Parlamento, lo que prácticamente se producía cada dos años), y además se ha aumentado la “*agilidad y efectividad*” del proceso sancionador.

Pero no todas son opiniones favo-

rables. La abogada Teresa Lume considera que el pago inmediato es “coercitivo”, porque los agentes no informan de la posibilidad de abonar sólo el depósito y juegan con el “miedo” de las personas, al asegurar que o pagan la multa o se les retira el carné, lo que ha llevado a que sólo el 7% de los infractores se niegue a pagar en el momento.

RETIRADA DEFINITIVA DEL CARNÉ

A pesar de la polémica por el pago inmediato, otro punto del nuevo CE levantó ampollas en la sociedad lusa. El nuevo reglamento da a la ANSR potestad de retirar definitivamente el permiso a todo aquel que sea sancionado por falta grave o muy grave, habiendo cometido en los cinco años anteriores tres infracciones muy graves y dos graves o cinco graves. En estos casos, los portugueses deben examinarse de nuevo pasados dos años para poder conducir cualquier vehículo motorizado, Y esto sin pasar por los Tribunales, sin derecho a defensa o alegación. El criterio se aplica automáticamente, sin analizar cada caso, ni atenuantes ni agravantes. Lume considera la medida “arbitraria” e “inconstitucional”, dado que el CE establece ésta no es una sanción, sino una

“medida de seguridad”, lo que obliga a valorar los hechos “juzgados”, mientras que en el actual sistema sólo existe el criterio de cuantificación de las infracciones, sin tener en cuenta el peligro real. Por el contrario, el presidente de la PRP está “claramente” a favor, porque, cuando la retirada dependía de los Tribunales, sólo tres o cuatro de los cientos de casos que llegaban a juicio concluían con la retirada efectiva del permiso, lo que suponía “un descrédito para el sistema”.

Pero no hay duda de que las medidas están dando fruto. Según un reciente estudio de Estradas de Portugal, la tasa de víctimas mortales en accidente de tráfico por millón de habitantes bajó un 297% de 1995 a 2006. La reducción ha hecho pasar a Portugal de un indicador cercano al doble de la Unión Europea a sólo 5% encima de la media comunitaria. Con estos datos, el ministro luso de Obras Públicas y Transportes, Mario Lino, destaca que Portugal, gracias al CE y la construcción de nuevas vías, es el país que más ha rebajado la siniestralidad en los últimos años.

MULTAS MÁS CARAS

Otro factor fundamental ha sido



Terminal inalámbrico de cobro

el encarecimiento de las multas. La máxima en 2005 por exceso de velocidad era de 1.200 euros y ahora es de 2.500, mientras que por superar la tasa de alcohol de 0,8 g/l (el mínimo es 0,5) se ha pasado de 300/1.800 a 500/2.500 euros. El bolsillo de los portugueses lo ha notado desde la entrada en vigor del nuevo CE y eso se dejó notar en 2006, cuando se produjeron 35.680 accidentes con víctimas (-20,4% respecto a 2005) y en el que la gravedad de los accidentes alcanzó su mínimo histórico (2,4 fallecidos /100 siniestros con víctimas).

Sea como sea, cada día se oyen menos sirenas en las carreteras portuguesas. España y otros países estudian ya medidas similares para reducir los accidentes. ■



La tarea del psicólogo en la prevención del accidente de tránsito.

Los desafíos de una nueva práctica

La psicología del tránsito en nuestro país

Como integrantes de esta sociedad estamos inmersos en la compleja situación del tránsito. Todos, de alguna forma, desde el lugar de conductores, pasajeros del transporte público, y peatones padecemos y protagonizamos distintas circunstancias en la vía pública.

A raíz de la realización el pasado mes de Agosto de 2007, del XII Congreso Argentino de Psicología "El Compromiso público de la Psicología hoy" surge la necesidad de empezar a dar difusión a esta nueva área de la Psicología que intenta abordar el fenómeno del tránsito en todas sus facetas, y que desde el año 2004 se empieza a denominar "**Psicología del Tránsito**".

Fue la primera vez que en un

Congreso de Psicología en nuestro país, se dio lugar al tratamiento de la Psicología del Tránsito y la Seguridad Vial. En esta importante ocasión tuvieron lugar: el "I° Foro de Psicología del Tránsito", el Simposio "Psicología del Tránsito en Rosario. Por espacios saludables" a cargo de profesionales de Rosario y Mendoza, y la presentación del trabajo "Acerca de la Psicología del tránsito en la Ciudad de Buenos Aires".

A partir del encuentro con colegas de distintas provincias del país, surge la necesidad de formar una red con profesionales de la salud y de otras disciplinas vinculadas al tránsito, para poder abordar distintas estrategias a favor de prevenir accidentes.

Otro ejemplo de la importancia en la divulgación de esta disciplina, es la realización de la "Mesa redonda sobre Psicología del

Tránsito" durante el II° Congreso Argentino de Salud Mental "El malestar de lo cotidiano" celebrado en la Ciudad de Buenos Aires en Marzo de 2007. Reunidas profesionales de Mendoza, San Juan y de la Ciudad de Buenos Aires para transmitir las experiencias de cada lugar, e introducir la adhesión y el compromiso para los psicólogos que quieran dedicarse a esta área en un futuro próximo.

Pero ¿cómo es que surge la Psicología del Tránsito en nuestro país?

Los antecedentes de su desarrollo, son sin duda las dos Jornadas Nacionales, en Rosario (año 2004), San Juan (año 2005), y la primera Jornada Regional en Mar del Plata (año 2006). Siendo a partir de la primera celebrada en la Ciudad de Rosario en el año 2004, donde se logra darle identidad propia a la Psicología del

Tránsito como campo y espacio de aplicación de la psicología.

■ El Factor Humano:

Por uso del término se habla de "accidente de tránsito", pero no quiere decir que se lo entienda como un hecho azaroso, fortuito, imprevisto e inesperado. Según la Organización Mundial de la Salud "el accidente no es accidental y por lo tanto es prevenible". Sí en cambio, el accidente tiene que ver con diferentes variables que intervienen en su producción. Por esto, en la conducción de vehículos se tienen en cuenta tres factores: el humano, el vehicular y el ambiental.

Siendo el factor humano el que tiene mayor incidencia al momento de producirse el accidente de tránsito. Aunque también son importantes el factor vehicular y el ambiental, pero le damos preponderancia al factor humano en cuanto que es el hombre quien ejerce el control del vehículo y es quien debe responder frente a fallas mecánicas o del mal estado de la vía pública. Por lo tanto, desde su condición psico-física debe reunir ciertos requisitos mínimos, para afrontar las complejidades de la conducción. También es fundamental que el conductor sea responsable, respete las normas de tránsito y valore la vida propia y ajena.

Es mucho lo que hay por hacer desde la psicología, prueba de ello es que en distintos lugares del país hay muchos profesionales y personas vinculadas a la problemática vial, involucrándose y trabajando diariamente para su solución.

■ El rol del psicólogo:

La tarea fundamental del psicólogo abarca: la evaluación de las personas para la obtención de la licencia de conducir, la prevención en seguridad vial, la investigación, la participación en equipos de trabajo interdisciplinarios, la asistencia profesional a las víctimas viales, la capacitación a los agentes de tránsito, la educación, el asesoramiento a las empresas de transporte o vinculadas al tránsito.

En relación a la evaluación psicológica de los conductores es el objetivo general, el detectar las patologías o situaciones psicológicas que puedan afectar la conducción en la vía pública, o sea lo que implique un riesgo para sí mismo o para terceros. Evaluando la aptitud actual y las diferentes destrezas requeridas para la conducción. En síntesis, se busca detectar las personalidades con propensión a sufrir accidentes de tránsito. Esto quiere decir, una actitud de prevención para evitar los mismos.

Los psicólogos utilizan diferentes baterías de test psicológicos que

brindan la información sobre el evaluado en forma objetiva y eficaz.

El conducir es una conducta que supone en la persona, una correcta coordinación visomotora y en la cual deben estar en buen funcionamiento ciertas aptitudes como el control, dominio, atención, capacidad de resolver situaciones nuevas e imprevistas, respuestas a diferentes estímulos, capacidad de reacción, que conciernen específicamente al ámbito psicológico.

Un alto porcentaje de accidentes de tránsito que se producen en nuestro país, tienen como causas las adicciones, personalidades impulsivas, y con un alto nivel a la transgresión, situaciones de stress, ansiedad y falta de atención.

Como el rendimiento de las funciones evaluadas pueden modificarse por distintas coyunturas vivenciales y emocionales, sería muy favorable que a los conductores se los evaluase al cabo de cierto tiempo. Se considera a la persona como un ser que evoluciona a lo largo de su vida y por lo tanto sus capacidades psico-físicas van variando, de ahí la necesidad de la revisión de estas habilidades al cabo de un período de tiempo.

La especialidad de la Psicología del Tránsito, es reciente en nuestro

país a pesar de que muchos psicólogos desde hace más de una década vienen realizando esta tarea de evaluación para la licencia de conducir.

La Psicología del Tráfico en España:

España, que es un referente para nuestro país, viene desarrollando investigaciones sobre estos temas desde hace muchos años. Allí se denomina a esta área Psicología del Tráfico.

Respecto de las evaluaciones psicológicas para los conductores, en 1982 se autoriza la creación de los Centros de Reconocimiento Específicos y de carácter privado para la realización de las exploraciones de aptitud de los conductores, de esta forma se reconoce al psicólogo como un profesional capacitado para efectuar una exploración psicotécnica dentro de todo el territorio Español.

Luego se denominaría "Modelo Español" de intervención psicotécnica en la Seguridad Vial. Con la creación de una coordinadora a nivel Estatal Nacional (que se encarga de coordinar la actuación de los psicólogos en los Centros de Reconocimientos), se pudo establecer los primeros criterios de evaluación psicotécnica para medir la inteligencia general, y la evaluación de la personalidad. Hoy se utilizan aparatos psicotécnicos, ya que desde 1989 quedaron normalizados definitivamente los apa-

ratos para las pruebas psicotécnicas y debidamente aprobados por la Dirección General de Tráfico. Es a partir de entonces que surge la imperiosa necesidad de crear una formación específica y continuada de los psicólogos que trabajan en Seguridad Vial o en Psicología del Tráfico.

Según esto último, es muy importante que en nuestro país se formen nuevos profesionales y se actualicen los conocimientos en forma permanente. También que el Estado y las empresas privadas subsidien investigaciones sobre el factor humano en la prevención de los siniestros viales.

Prevención de accidentes:

En función de la prevención de los accidentes de tránsito, resultaría valiosa la consulta a los especialistas en Psicología del Tránsito con el propósito de establecer lineamientos y estrategias para mejorar la problemática vial, por parte de las empresas privadas dedicadas al transporte y a la industria automotriz, los medios de comunicación, y todos los organismos estatales.

A los fines de complementar esta tarea los psicólogos deberían integrar equipos de trabajo junto a profesionales de otras disciplinas para un abordaje en conjunto. Ya que la intervención del psicólogo facilitaría la detección de situaciones riesgosas para ser trabajadas, con el objeto de promover



actitudes saludables y responsables en todos los actores intervinientes.

Todos los integrantes de la sociedad pueden colaborar con la prevención de los riesgos del tránsito, sólo hace falta tomar conciencia e involucrarse. Estos temas siguen en desarrollo ya que el próximo mes de Octubre de 2007, se llevará a cabo en la ciudad de Mendoza el 2° Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito donde nuevamente asumiré el compromiso, como en los congresos ya mencionados, de seguir difundiendo la importancia de la prevención desde nuestro rol profesional.

Es importante propiciar espacios para el tratamiento de estos temas, de tanta relevancia en estos momentos, difundiéndolo a los lectores de manera que con su aporte se puedan enriquecer aún más los conocimientos para una solución a la problemática del tránsito en nuestro país.

Lic. Valeria B. Santana
Gabinete Psicológico
Dir.Gral. de Licencias, G.C.B.A.
Especialista en Psicología del Tránsito



Licencias de conducir: del trámite a la prevención

Evaluación psicofísica, cursos de formación y examen práctico

Conducir, si bien parece un acto cotidiano y automático, es una actividad compleja que requiere el uso de ciertas habilidades. Con una visión integradora, la Dirección General de Tránsito acuña la idea de que obtener la licencia no debe ser considerada un simple trámite, sino un paso fundamental para construir seguridad vial. La evaluación de las aptitudes psicofísicas de los futuros conductores y la formación que reciben son dos de los pilares más importantes con que cuenta el Estado para otorgar la licencia sólo a aquellos que están capacitados para hacer un buen uso de este derecho.

Quizás uno de los pasos más espectaculares experimentados por nuestra sociedad ha sido la evolución de los medios de transporte y comunicación, que ha supuesto la aparición progresiva de una problemática relacionada

con el uso del automóvil: el accidente de tránsito. Pero accidente entendido no como un hecho azaroso sino como la ruptura en el equilibrio entre las exigencias del entorno y la capacidad del conductor en el manejo del vehículo.

Manejar y conducir no son sinónimos.

Manejar es una destreza psicomotriz entre el vehículo y el sujeto. Conducir, sin embargo, requiere una integración rápida y continua de múltiples habilidades cognitivas, como por ejemplo, memoria, atención, interpretación de la información, etc., todo ello en un entorno cambiante que demanda una permanente atención. Evaluar si una persona cuenta con estas habilidades no es tarea sencilla, se requiere de profesionales capacitados y de las herramientas adecuadas a tal fin.

En la ciudad de Rosario la obtención de la licencia depende de la Dirección Gral. de Tránsito de la Municipalidad, aunque desde 1998 está descentralizado y se puede realizar en los Centros Municipales de Distrito. Las instancias para su obtención son la aptitud psicofísica, la formación en seguridad vial y la destreza práctica (examen de conducción).

El número de licencias emitidas ha venido creciendo sostenidamente durante los últimos tres años. En 2006 se emitieron 60.122 carnets y sólo hasta agosto de este año 50.976 personas obtuvieron su licencia. Todas ellas han sido evaluadas y capacitadas. Siempre con un objetivo presente en cada paso: desterrar la idea de que obtener la licencia es un trámite administrativo como cualquier otro. Muy por el contrario, es quizás la instancia más importante desde donde se comienza a

construir seguridad vial y como tal debe ser un proceso realizado a conciencia, con el compromiso de profesionales y aspirantes.

■ Evaluación psicofísica

El examen psicofísico es la primera prueba que debe sortear un futuro conductor: saber si está en condiciones físicas y psíquicas de salir con su vehículo a la vía pública, enfrentarse a las exigencias de ésta y resolverlas exitosamente. Si bien siempre se realizó un examen médico, a partir de 1997 se introduce un nuevo modelo de evaluación integrada, único en la provincia, que está a cargo del Gabinete Psicofísico. Este contempla una declaración jurada y una evaluación sensopsicométrica, que permite obtener una visión global del conductor. Cabe destacar que, además de licencia nueva y las renovaciones, el Gabinete realiza reexámenes por alcoholemia, actualizaciones, inhabilitados por alcohol, reevaluaciones a mayores de 65 años. En todos los casos, de lo que se trata es de determinar si la persona es capaz de una conducción segura.

Los aspirantes a obtener la licencia realizan entonces un examen psicofísico que incluye la evaluación de los antecedentes, estado

actual y observación clínica por parte de los profesionales, y una batería de tests sensométricos y de psicomotricidad. Por su parte, para los aspirantes a licencias profesionales y otros casos particulares es imprescindible un examen de salud mental, que consiste en la toma de tests gráficos y una entrevista profesional.

Aproximadamente 330 personas realizan diariamente este tipo de exámenes en todos los distritos, lo que representa más de 84.000 conductores evaluados por año. Estos incluyen las licencias D31, inhabilitados por alcoholemia positiva, los que provienen del gabinete, y los casos judiciales.

Con respecto a otros órganos de emisión de licencias de conducir de la provincia de Santa Fe, Rosario es, sin duda, pionera en cuanto al modelo utilizado para evaluar a los futuros conductores, la calidad de los exámenes y las exigencias incorporadas. Este reconocimiento se traduce en las interconsultas con otras áreas y el asesoramiento a comunas y localidades que brinda el equipo profesional y que se han incrementado en forma notoria en los últimos años. La investigación en materia de Medicina y Psicología del Tránsito y la permanente



actualización profesional, permiten jerarquizar la instancia de evaluación psicofísica en el proceso de obtención de la licencia.

■ La importancia de la formación

Los avances tecnológicos de los vehículos, el achicamiento del espacio público, la explosión demográfica, el fácil acceso a la compra de un automóvil, sumado a la trasgresión de las normas y la pérdida del valor de la vida reclaman mayor responsabilidad y compromiso, para la convivencia segura y saludable de todos. En este sentido, la formación del futuro conductor en normativa y actitudes es clave. El curso teórico es el momento donde se adquieren los conceptos fundamentales que todo conductor necesita para circular por la vía pública (para esto es fundamental haber aprobado el examen psicofísico). En esta capacitación se generalizan los contenidos de la Ordenanza 6.543 (Código de



Tránsito de la ciudad de Rosario), la Ley Provincial 11.583 y la Ley Nacional de Tránsito 24.449.

El objetivo es que los aspirantes, a través de actividades pedagógicas, comprendan y aprehendan la normativa vigente a fin de generar una conciencia que permita la buena convivencia en la vía pública.

Los cursos teóricos tienen una duración de cuatro días, de 2 ½ horas y al quinto día se realiza el examen. Se han dividido en Taller para Jóvenes (para personas de 18 a 25 años), Curso tradicional, Licencia Provincial y de Transporte público (taxi/colectivo), para adaptar los contenidos a las necesidades de cada grupo.

Dentro de las alternativas que la repartición municipal ofrece, el Curso Teórico para jóvenes de 18 a 25 años es un ejemplo a destacar. Se conformó en el año 2005, a raíz de la necesidad de darle un tratamiento especial a este tipo de público, caracterizado por problemáticas propias de la adolescencia y la juventud. Consiste en cuatro módulos con formato taller donde se construyen los conocimientos relacionados con la circulación en la vía pública. El trabajo en grupo prepara a los

jóvenes para una discusión más exigente, los grupos se benefician cuando se les permite resolver los problemas ellos mismos. A través de esta dinámica se pretende desarrollar al joven en la creación de ideas propias, en cuanto al transitar en la vía pública, explotando sus capacidades y habilidades.

Mensualmente 1200 personas pasan por la Dirección de Tránsito para obtener una licencia nueva. La demanda para asistir a los cursos es cada vez mayor y es directamente proporcional al aumento del parque automotor en la ciudad. Al Taller para jóvenes asisten anualmente 6.000 personas, al Curso Tradicional 8.000, al Intensivo (días sábado de 9 a 15 hs.) 2.000 y al de Licencia Provincial 800. Sólo en lo que va del año 5.800 personas han asistido a los cursos de formación que se dictan en la Dirección de Tránsito.

Por su parte, el examen teórico se realiza de acuerdo al tipo de vehículo para el cual se solicita la licencia (automóvil, moto, camión, transporte público de pasajeros, etc.). En éste se debe responder un cuestionario "múltiple opción" de 20 preguntas para licencias comunes y 25 para el caso de licencias profesionales, en el cual

se evalúan los contenidos dados en el curso teórico, aprobando con 90 % de las preguntas. Hasta junio de este año 10.056 personas rindieron el examen.

La evaluación práctica es la instancia final. Si se rinde con automóvil, se evalúan maniobras en espacios reducidos, es decir, estacionamiento entre vallas de forma paralela al cordón. La circulación por la zona del Parque Independencia, a través de un circuito preestablecido, evalúa el control de la persona sobre el vehículo, el respeto a las normas y la señalización existente en el lugar. Lo mismo ocurre cuando se examina a conductores de camión o colectivo, con la salvedad de que se omite el estacionamiento.

Con respecto a las motos, estos son evaluados haciendo referencia al dominio del conductor sobre ella. La prueba consiste en realizar un "slalon" entre conos en forma de "zig-zag", obviamente sin tocarlos y sin bajar los pies del piso. Estas maniobras se repiten en dos oportunidades. En el caso de otras licencias las evaluaciones varían según el tipo de vehículo. De esta manera el aspirante ya está en condiciones retirar su licencia habilitante. Mensualmente

rinden el examen práctico 1200 personas y un 16 % lo reprueba.

Según la coordinadora del Área de Educación Vial, la Lic. Lía Latorre, "lo que se busca es que las personas que asisten a los cursos de formación incorporen no solamente la normativa, sino tam-

bién cuestiones actitudinales, que tienen que ver con los valores imprescindibles para circular, como el respeto, el compromiso con la ley y con el otro". También reconoce que "a lo largo de los últimos años se han introducido muchas modificaciones y mejoras tanto en la metodología como en

los contenidos de los cursos.

Sabemos que la situación en la calle cambia, es por eso que nosotros también nos adaptamos a ella para que los conductores salgan mejor preparados".

Por Ps. Lía Latorre
Dirección Gral. de Tránsito
Municipalidad de Rosario

1º Jornadas sobre Licencias de Conducir

En el mes de octubre se llevarán a cabo las 1eras. Jornadas Interdisciplinarias sobre Licencias de Conducir: "Del trámite a la prevención", en el Centro Cultural Bernardino Rivadavia. La idea es abrir un espacio de información y discusión a nivel provincial con miras a la toma de conciencia de que la licencia no es un trámite más sino un paso fundamental para incorporar el concepto de seguridad desde el principio.

Profesionales de diversas disciplinas de la Dirección General de Tránsito, el Colegio Médico de Rosario, el ISEV Buenos Aires, el Centro de Estudios del Tránsito de Uruguay (CETU) y diferentes agrupaciones civiles estarán disertando sobre diversos temas, siempre con el objetivo de dimensionar cuál es la responsabilidad del Estado y de los ciudadanos en la obtención de la licencia.

"La evaluación psicofísica en grupos de riesgo: adolescentes, ancianos, transportistas de carga y de pasajeros"; "Investigación en conductores zurdos", "Visión y conducción", "Neuroconducta, apnea del sueño y conducción", "Atención y memoria", son algunos de los temas del panel que abordará las cuestiones psicofísicas.

En el panel jurídico se tratarán temas como "Breve reseña sobre la regulación normativa, local, provincial y nacional de la Licencia para conducir";

"El Proyecto Provincial de la Licencia de Conductor por puntos y su relación con el comportamiento vial del Conductor" y "La Licencia de conductor Profesional". Por su parte, capacitadores del Área de Educación Vial hablarán sobre los diferentes cursos y programas de formación teórica y práctica que se dictan para los aspirantes a licencias y grupos de riesgo, mientras que la participación ciudadana también tendrá un lugar en la jornada con el tema "Compromiso de la sociedad civil en la Seguridad Vial".

La actividad tendrá lugar el 25 y 26 de octubre y contará con destacados profesionales del país y del extranjero.

Padres en la Ruta y el Grupo Voluntarios de las Varillas participarán en la jornada compartiendo sus experiencias al frente de iniciativas que buscan prevenir accidentes a través del compromiso ciudadano con la problemática del tránsito.

Para acceder al programa completo de la jornada y modalidades de inscripción los interesados pueden escribir a edutransito@rosario.gov.ar o comunicarse al teléfono **0 3 4 1 4 8 0 8 5 0 2**.

En la página web www.rosario.gov.ar/transito también está disponible la información de la actividad, con la ficha de inscripción.

Coloquio Anual “Cero Víctimas del Tránsito”



Espíritu y objetivos

El Coloquio anual Cero Víctimas del Tránsito organizado por la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires ofrece un ámbito adecuado para la generación y la discusión de ideas que contribuyan a disminuir la cantidad de víctimas de tránsito, en el corto, mediano y largo plazo, determinando qué recursos aplicar, en dónde, de qué manera, y cómo se pueden medir los resultados para volver a alimentar el sistema obteniendo la máxima eficacia los recursos utilizados.

Se propone esta serie de Coloquios bajo la premisa que un ámbito académico propiciará el acercamiento entre los distintos sectores en un marco plural y objetivo, y que la exposición pública en este ámbito fomentará su tratamiento en los niveles decisivos para que las ideas propuestas se traduzcan en medidas concretas. El objetivo de los sucesivos Coloquios consistirá en identificar:

- medidas de corto, mediano y largo plazo que permitan disminuir la cantidad y la gravedad de los incidentes de tránsito.
- fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de cada medida.

- índices que permitan elaborar diagnósticos, establecer prioridades, y evaluar la eficacia de cada medida.

En el marco del espíritu y de los objetivos explicados aquí arriba, este primer Coloquio CVT realizado el 26/4/2007 tuvo como objetivo principal presentar la iniciativa entre aquellos interesados en este tema. El segundo objetivo del coloquio fue introducir la propuesta de trabajo de aquí en adelante.

Participantes y dinámica

De este primer Coloquio participaron el Dr. Fernando Cano (Ayuda al Accidentado Asociación Civil), la Dra. Laura Yussen (Defensoría del Pueblo de la Nación), el Dr. Fernando Figueredo (Senado de la Nación), el Ing. Aníbal García (perito especializado), la Srta. Alba Delgado (Organización Iberoamericana de la Juventud). Los representantes de la FIUBA fueron el Ing. Carlos Rosito, el Ing. David Bauer, el Ing. Alfredo Leiter y el Ing. Gustavo Zini.

El Coloquio se desarrolló en el ámbito de la sede de Paseo Colón de la Facultad de Ingeniería, y se expusieron las ideas particulares de manera informal.

Conclusiones

Todo indica que no existe un enfoque sistémico que permita disminuir la cantidad de víctimas del tránsito (ni del Gobierno, ni de los distintos organismos interesados en la problemática).

- existen numerosos y loables esfuerzos dispersos, que podrían reunirse para mejorar los resultados.

- se observa una tendencia a concentrar los esfuerzos de las iniciativas en algunos de los factores que conducen a la generación de víctimas del tránsito, en desmedro de otros factores no menos importantes.

- no se aplican todas las herramientas de análisis que permitirían priorizar medidas, y evaluar su resultado.

- no existen datos confiables que permitan llevar a cabo las acciones del punto anterior.

- la Facultad de Ingeniería ofrece a disposición de la Comunidad su infraestructura humana y tecnológica para contribuir al análisis de los factores que generan víctimas del tránsito, a la ponderación de las distintas medidas ya propuestas o a proponer, y a la medición de los resultados.

Parte del Informe
presentado por el Ing. Gustavo Zini

Congreso de Movilidad Humana

Desde el 16 y, hasta el 17 de agosto, se llevó a cabo en sede de la Universidad de Morón, Provincia de Buenos Aires, un encuentro que, reunió a especialistas nacionales y extranjeros, quienes a lo largo de dos intensas jornadas de trabajo, reflexionaron, compartieron experiencias y, abordaron, diversos aspectos relacionados con la seguridad vial, la educación vial y, la movilidad humana, entre otros.

Todas las exposiciones, tuvieron en común, el hecho de resaltar la importancia que, los accidentes de tránsito están causando a los distintos usuarios de la vía pública, tanto peatones, como ciclistas o, automovilistas y, de allí, la urgencia que se presenta a la hora de diseñar herramientas favorecedoras a su prevención.

El Equipo Pedagógico ISEV, tuvo el privilegio de participar, a través de las disertaciones de Rosana Barone y Marta Fernández, quienes presentaron y

compartieron con los asistentes, la experiencia llevada a cabo con el Programa Escuela Segura, la cual se encuentra implementando en diversos distritos de la Provincia de Buenos Aires y, cuyo patrocinador es Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros.

Los esfuerzos de los organizadores, sin lugar a dudas, fueron recompensados con el transcurrir de las conferencias y, con el trabajo de los talleres, ya que, desde las presentaciones de diversos pedagogos, técnicos en seguridad vial, asociaciones civiles, etc. se fue construyendo un espacio muy vasto en experiencias y contenidos preventivos que, trascenderán los límites del Congreso, llevándose todos, asistentes y panelistas, una sensación muy agradable de haber logrado, una vez más, poner de relieve la importancia de contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito.



Dra. Marta Fernández (izq.) y Prof. Rosana Barone (der.), ISEV



Sr. Daniel Manente, Protección Mutual

El ISEV en el 1er. Foro Sudbrasileño de Seguridad y Educación para el Tránsito

Nos llena de orgullo haber sido especialmente invitados por FABET (Fundación Adolpho Bosio de Educación en el Transporte), los días 9 y 10 de Agosto, a la celebración de su 10° Aniversario como institución educativa, única en su tipo en Latinoamérica.

En el marco de ello, se llevó a cabo el 1er. Foro Sudbrasileño de Seguridad y Educación para el Tránsito donde el ISEV, representado por el Dr. Hugo Vidal Fernández, tuvo a su cargo la conferencia de cierre del evento.

El trabajo profesional llevado a cabo por la FABET, se ve demostrado en las actividades de capacitación integral para el conductor

profesional de transporte de carga que realiza, trabajo que se extiende a la educación vial de colegios (cabe aclarar que en dicho evento se inauguró la "Ciudad infantil", que funciona en las amplias instalaciones de la Fundación), como una forma más de contribuir a la conciencia vial.

El Foro contó con la presencia de importantes expositores locales, quienes hicieron un análisis de la realidad local de Brasil y específicamente de la importante región del Sur de dicho país; región que tiene sus propias problemáticas y donde el transporte internacional con países vecinos es una realidad en creciente aumento.

El tráfico comercial entre países



vecinos, hace florecer problemáticas específicas en torno a la seguridad vial, que deben continuar siendo analizadas y revertidas en beneficio de la prevención de accidentes.

Espacios como el Foro realizado sirve de escenario para ello.

Eventos como este, no hacen más que confirmar que el accidente de tránsito no conoce de fronteras y las medidas tendientes a su reducción, sin lugar a dudas, deberán ser en el futuro encaradas entre la mayor cantidad de actores posibles y especialmente de las distintas regiones implicadas, en virtud a que si bien la problemática es la misma, la idiosincrasia y cultura son propias a cada lugar.





FABET

Fundación Adolpho Bosio de Educación en el Transporte



Institución creada en el año 1997 con el objetivo de ofrecer educación en los niveles básico, técnico y tecnológico para calificar a profesionales del transporte de carga de Brasil y el MERCOSUR.

Uno de los referentes claves de su desarrollo educativo, está dado sin lugar a dudas por el "Programa CAMIÓN ESCUELA", que consiste en una capacitación intensiva de 30 días que permite a los asistentes obtener la certificación de "Gestor de Unidad Móvil", concepto que abarca además de la responsabilidad de conducir una unidad en forma segura, permitir "gerenciar" un equipamiento cada vez más moderno y dotado de avances tecnológicos como es hoy en día un vehículo de carga. Estos "Gestores de Unidades Móviles", son luego contratados por empresas de transporte de carga que requieren de su preparación profesional.

Las instalaciones de FABET

Las impactantes instalaciones, cuentan con pistas de manejo diseñadas en terrenos que presentan todas las características presentes en la geografía de Brasil, además de ello cuentan con Auditorio, lugar de alojamiento para los conductores que se capacitan, biblioteca, laboratorios (de idiomas, seguimiento satelital, mecánica, electrónica, etc.).



Vista aérea Facultad de Tecnología Transporte



Programa Escuela Segura

... seguimos avanzando!!!

El Programa Escuela Segura que fuera "estrenado" allá por fines de diciembre de 2006, en Esteban Echeverría y, presentado en sociedad el 22 de marzo de 2007, ha seguido creciendo más allá del municipio echeverriano, para llegar a otras regiones educativas.

Se vienen realizando cursos de capacitación docentes en La Matanza, los últimos que se desarrollaron allí, convocaron a docentes de jardín, también se llevaron a cabo en Lomas de Zamora, en este caso dirigido a alumnos que se encuentran cursando en el Instituto Sáenz de Formación Profesional. En Berazategui, volvimos para capacitar en esta oportunidad, a maestras de jardín de infantes y, en Esteban Echeverría, las jornadas tuvieron por finalidad los docentes que trabajan en las escuelas de la zona del proyecto piloto, seleccionados para continuar su labor como "multiplicadores", llevando así, a sus colegas, conocimientos específicos, relacionados con la Educación Vial



Trabajando en la Escuela

En La Matanza y, en Esteban Echeverría, vamos apreciando cómo todo lo recibido en los cur-

sos de capacitación, llega al aula y va aún más allá, trascendiendo a la comunidad en su conjunto. Es así como, se han llevado a cabo en las escuelas, diversas muestras y exposiciones que, comienzan a reflejar el interés que, niños y adultos, sienten en trabajar con contenidos de Educación Vial. También presenciamos una muestra de fotografías y de historietas, la cual se organizó en la Casa de la Cultura de Esteban Echeverría, que nos muestra cómo se van integrando a un tema multidisciplinario como lo es la seguridad vial, no sólo el ámbito educativo, sino también, el del municipio local.

No se puede expresar con palabras, lo que se siente cuando observamos tanto trabajo y esfuerzos, destinados al armado de maquetas, afiches, fotografías, dibujos, murales, etc. Y lo bueno es que, no sólo los alumnos están participando, también se suman los padres, quienes si bien a veces sienten apatía frente a determinados eventos, han sabido responder y acompañar a sus hijos, en la confección de distintos productos que se presentaron en las muestras.

Algunos directivos nos señalaron el éxito que tuvo la convocatoria de la muestra de seguridad vial en su establecimiento, al haber podido comprobar cómo algunas mamás e incluso papás, fueron a la escuela por primera vez en el



Jornada vial

año escolar, sólo para ver cómo lucía el trabajo que, junto con sus hijos realizaron durante meses en sus casas.

La idea es seguir mostrando lo realizado y, por ello ya comienzan a fijarse fechas de cierre del trabajo escolar de este año y, para el mes de noviembre próximo, ya se han fijado los días en los cuales se llevará a cabo muestras generales, en donde a lo largo de toda una jornada, los alumnos de cada Región, expondrán en distintos stands, los trabajos que hayan confeccionado, los que podrán ser visitados por quienes se acerquen a los lugares establecidos.

Sin embargo, es bueno resaltar que, desde el comienzo del Programa Escuela Segura, hemos venido insistiendo en la necesidad de continuar trabajando, año tras año, en este tema relacionado con la prevención de los accidentes de tránsito, porque de ello se trata la **Educación Vial: de formar en las personas hábitos seguros**, y sólo con la reiteración de las conductas adecuadas, por un tiempo prolongado, se hace posible el cambio...lo bueno es haber comenzado.

Congreso ABRAMET

VII Congreso Brasileiro y V Latinoamericano Sobre Accidentes y Medicina de Tránsito



Bajo el lema “Tiempo de despertar” el evento reunió especialistas brasileños y extranjeros, durante los días 5 al 8 de septiembre, en la ciudad de Porto Seguro, BA, Brasil.

Fue el espacio y el momento oportuno para que se conocieran los trabajos más recientes de los principales especialistas de nuestras áreas de actuación, las nuevas directrices en la Medicina del Tránsito, el escenario actual del tránsito brasileño y para apuntar los nuevos rumbos en la prevención de accidentes.

Particular relevancia mereció la presentación de un verdadero “Atlas” de la distribución de los siniestros viales en el territorio de nuestra hermana nación del Brasil, elaborado por los Prof. Univ. Maria Helena P. de Mello Jorge y Maria Sumie Koizumi.

Las presentaciones y conferencias desarrolladas a lo largo de las tres jornadas en las distintas Salas fueron de una amplia temática, abordándose áreas sensibles de Prevención de Lesiones y Muertes (con participación de la Dra. Silveira Rodriguez de la OMS), experiencias nacionales y de otros países (ej.: Visión Zero de Suecia, a cargo de Ulf Bjornstig) y temas de Medicina Vial (Ej.: Epilepsia y conducción, Detección de disturbios auditivos, Psicología, etc.).

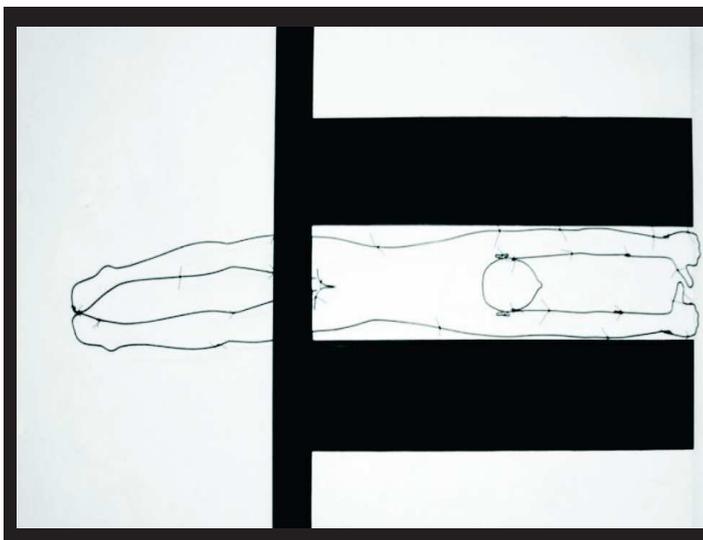
El ISEV estuvo presente en el Congreso, a través de su Director, el Dr. Eduardo Bertotti, quien disertó sobre "Institucionalización de la Seguridad Vial y rol de la Medicina Vial".



La Dra. Julia M D'Andrea Grve y el Director del ISEV en la presentación de la Conferencia



El Congreso con numerosos participantes se llevó a cabo en el Nautico Praia Hotel.



ComunicArte Prevención Vial 2007

Al cierre de esta edición, habremos recibido varias obras - en pintura, escultura, fotografía y arte digital- que aportan una mirada distinta sobre la problemática vial que nos afecta a todos los miembros de la sociedad.

Las obras seleccionadas serán expuestas en el Centro Cultural Recoleta del 15 de Noviembre al 9 de Diciembre en las salas 1 y 2.

Para más información, visite nuestra página web.



Destacarse en el entorno, una cuestión de máxima seguridad

Así como muchas especies del reino animal, por cuestiones de supervivencia, requieren identificarse lo más aproximadamente posible al entorno que los rodea, contando para ello con los beneficios que la misma naturaleza les ha provisto, con el fin de defenderse y protegerse de los riesgos que le significaría presentarse como demasiado evidentes, al hombre, en determinadas ocasiones, le ocurre lo contrario.

Quienes, por una u otra razón deben desarrollar tareas en la vía pública, en zonas rurales o urbanas, de día y más aún en horarios nocturnos, necesitan destacarse en el entorno, a efectos de protegerse de los riesgos que implica el "no ser vistos" o advertidos.

En éste aspecto, al hombre le resulta imposible no valerse de elementos externos que pongan de manifiesto su presencia en las zonas de riesgo, es decir, en aquellos lugares en los que deben permanecer y, en donde "ser vistos", les significa ser advertidos y eludidos.

El legislador, conciente de los riesgos que implica efectuar trabajos en lugares altamente riesgosos, estableció en el art. 59 de la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449 (Dto. Reglamentario 779/95) que, "los trabajadores que cumplan tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente

por su color de día y por su retroreflectancia de noche".

A los efectos de aplicar dicha normativa, se elaboró a nivel nacional la norma IRAM 3859:1999 "Indumentaria de Protección - Indumentaria de Alta Visibilidad", armonizada sobre la norma europea EN 471:1995, la cual establece los requisitos que debe cumplir la vestimenta.

Recientemente se ha introducido a la norma IRAM 3859:1999, un Anexo Informativo, basado en la norma ANSI-ISEA 107 que, define las pautas y ejemplos de aplicación para la indumentaria de alta visibilidad, según el nivel de riesgo que los usuarios deben enfrentar.

NORMA IRAM 3859:1999 Indumentaria de Protección - Indumentaria de Alta Visibilidad

Definiciones

Indumentaria de protección de alta visibilidad

“Destinada a ser percibida en todo momento”

Material retrorreflectivo

“Material que es retrorreflector”

Material de fondo o fluorescente

“Material que emite radiación óptica de longitud de onda mayor que la absorbida”

Material combinado

“Material que presenta propiedades retrorreflectivas y fluorescentes”

Consideraciones

Se interpreta que al momento de aplicar la norma IRAM 3859, cada prenda es independiente y debe cumplir con los requisitos específicos. Si la cantidad de materiales visibles y/o su distribución no se corresponden con lo establecido, no debiera denominarse Indumentaria de Protección de Alta Visibilidad para la actividad laboral. En todo caso, sería indumentaria con materiales visibles para actividades no profesionales.

Recordar que la indumentaria de protección de alta visibilidad es aquella que debe ser percibida en todo momento. En actividades diurnas los trabajadores podrán ser identificados con mayor facilidad respecto del entorno en que se encuentran, cuando la vestimenta contiene materiales fluorescentes. Para condiciones de baja o nula iluminación, será indispensable incorporar materiales retrorreflectivos.

Guía para la aplicación de la Norma IRAM 3859:1999

CLASE 1

Se recomienda emplear en actividades en las cuales:

- Las velocidades de equipos y vehículos sean menores o iguales a 40 km/h
- Se requiere una completa e inequívoca atención del tránsito que se aproxima
- Se provee una amplia separación de los trabajadores a pie respecto al tránsito vehicular con el cual se exponen
- Se asegure una óptima visibilidad en fondos de contraste que no sean complejos.

Norma IRAM 3859:1999 Según anexo informativo Norma ANSI/ISEA 107. Ejemplos

- Los que dirigen a conductores de vehículos hacia los lugares de estacionamiento o servicio
- Los que recogen changuitos en las zonas de estacionamiento de supermercados
- Los expuestos a los peligros del tránsito en los almacenes o depósitos
- Los conductores de vehículos de reparto
- Los que atienden puestos de peaje
- Los que realizan el mantenimiento de banquetas o veredas o que están al costado del camino.

CLASE 2

Se recomienda emplear en actividades en las cuales:

- Las velocidades de equipos y vehículos sean mayores a 40 y menores a 80 km/h
- Se necesita una mayor visibilidad durante las condiciones de tiempo inclementes
- Existan fondos de contraste complejos
- El personal que realiza tareas desviando el tránsito vehicular que se aproxima
- Las actividades del personal que tienen lugar en la proximidad al tránsito vehicular

Norma IRAM 3859:1999 según anexo informativo Norma ANSI/ISEA 107. Ejemplos:

- Los que realizan la construcción o el mantenimiento de rutas o caminos
- Las cuadrillas de auxilio
- Los que trabajan en las vías del ferrocarril o similar
- Los de respuesta a emergencias (bomberos, médicos, policías, etc.)
- Los que realizan servicios públicos
- Los de estacionamiento de grandes volúmenes /o entre las barreras de peaje
- Las guardias de cruce de calles de escolares en escuelas
- Los que transportan equipajes en aeropuertos o rampas de aeropuertos

CLASE 3

Se recomienda en actividades donde los niveles de riesgo superan a los de la Clase 2:

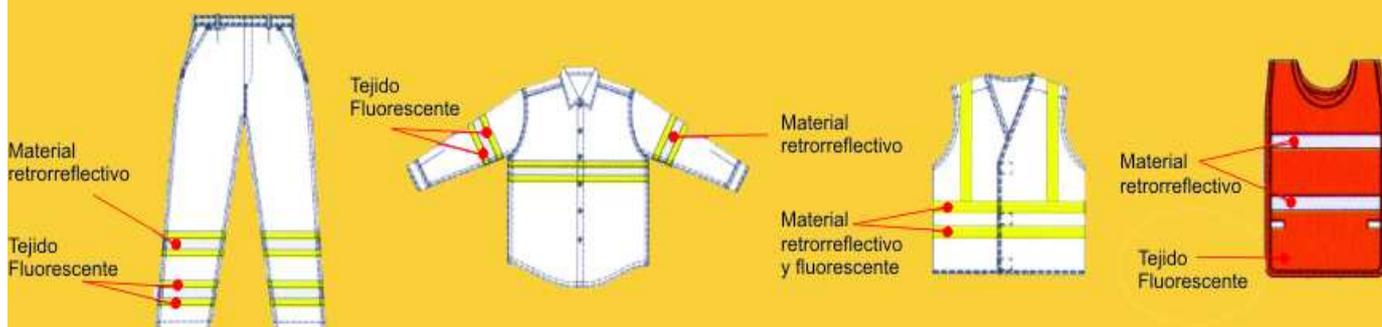
- Personal expuesto a una velocidad de tránsito igual o mayor a 80 km/h
- El personal a pie y operadores de vehículos que tienen grandes cargas de trabajo y deben ser identificados fácilmente cuando están expuestos a un peligro
- El usuario debe ser visible en todo el rango completo de los movimientos del cuerpo a una distancia mínima de 390 mts. y debe ser identificable como una persona.

Norma IRAM 3859:1999 según anexo informativo Norma ANSI/ISEA 107. Ejemplos:

- Los que realizan la construcción o el mantenimiento de caminos, rutas y autopistas
- Las cuadrillas de auxilio
- Los que realizan servicios públicos
- Los de respuesta a emergencias (bomberos, médicos, policías, etc.)
- Los que desarrollan tareas en minería, actividades portuarias, servicios forestales, servicios petroleros, etc.



CLASE 1



Descripción: Material de fondo: 0,14 m2 // Material Retrorreflexivo: 0,10 m2 // Material Combinado: 0,20 m2

CLASE 2



Descripción: Material de fondo: 0,50 m2 // Material Retrorreflexivo: 0,13 m2 // Material Combinado: -

CLASE 3



Descripción: Material de fondo: 0,80 m2 // Material Retrorreflexivo: 0,20 m2 // Material Combinado: -

Fuente: 3M División Seguridad y Salud Ocupacional



Hidroplaneo

Un peligro cuando se maneja velozmente sobre el pavimento mojado

"Súbitamente, no había manera de controlar el auto".

Con esta expresión angustiada, el conductor trató de explicar ese momento terrible en que su auto patinara sobre el pavimento mojado para finalmente salirse del camino y chocar. La investigación posterior reveló que la causa del accidente fue un patinazo al hidroplear el auto sobre el piso mojado.

Esta forma de patinazo en que las cuatro llantas pueden perder contacto con el pavimento es peligroso porque el conductor no se da cuenta del mismo hasta que es demasiado tarde. Y entonces con un poco más de velocidad o hasta una ráfaga de viento hace patinar al vehículo en todas direcciones sin que el conductor pueda controlarlo.

El problema no se limita a los automóviles y camiones. El fenómeno se presenta también en los aterrizajes de aviones siendo un motivo de preocupación para los

jefes de seguridad en los aeropuertos.

Las presiones hidrodinámicas que se producen del contacto de las llantas en movimiento con el pavimento, desplazan el agua estacionaria formando una cuña de agua en el punto de contacto entre la llanta y el pavimento. La cuña sigue aumentando con la velocidad hasta que la acumulación de agua es suficiente para separar la llanta del pavimento.

Puedes encontrar una similitud con el funcionamiento de los limpiaparabrisas. A velocidades de aproximadamente 50 km/h, las llantas barren el pavimento en el punto de contacto, en forma muy parecida a como el limpiaparabrisas barre el agua. A medida que aumenta la velocidad, se forma una película de agua en el punto de contacto que la llanta ya no puede penetrar. Cuando esto sucede, las llantas empiezan a subirse o "montarse" sobre la superficie del agua. A una velocidad como de 90 km/h las llantas

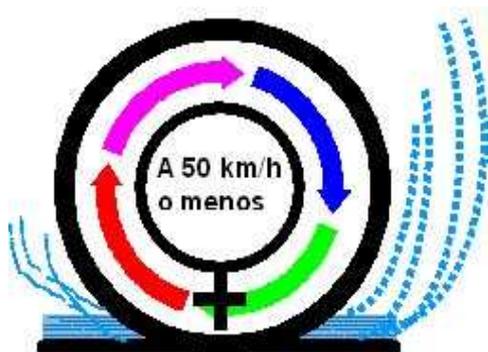
ruedan completamente apoyadas sobre el agua, habiendo desaparecido la fricción para frenar o acelerar.

Desgraciadamente, el conductor no dispone de un método infalible que le permita evitar el patinazo de hidroplear. Sin duda una recomendación que pudiera dársele es la siguiente: **SI EL PAVIMENTO ESTÁ MOJADO, DISMINUYE LA VELOCIDAD** al aproximarte a las curvas o a otros cambios de declive o inclinación en el camino. Si se produjera un hidroplear, desacelera inmediatamente y espera a que las llantas recuperen tracción. En el caso de un hidroplear parcial, si se hace la corrección debida de acuerdo con el tipo de patinazo, el conductor logrará recuperar el control del vehículo.

Por supuesto, las llantas con banda de rodadura gastada o lisa deben ser reemplazadas ya que ofrecen mucho menor resistencia a un hidroplear incipiente.

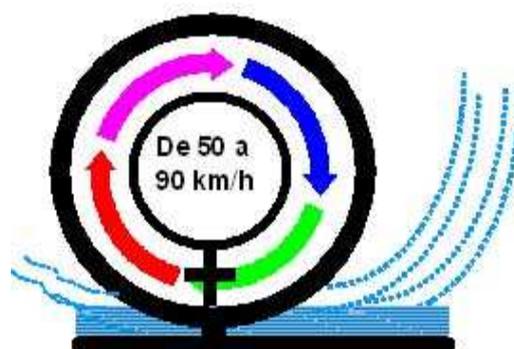
¿Cómo se produce el hidroplaneo?

Rociadura alta



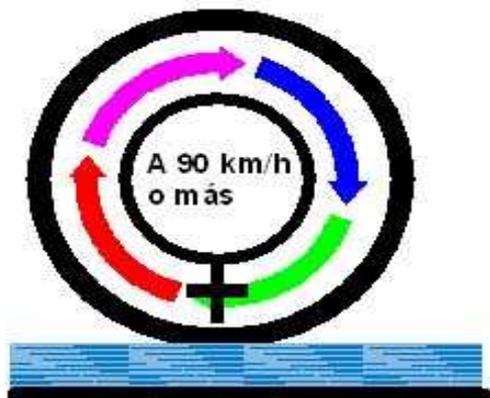
A baja velocidad, la llanta corta el agua en el punto de apoyo con el camino y se mantiene en contacto absoluto con la misma.

Rociadura un poco más baja



A más de 50 km/h, la cuña de agua puede penetrar el punto de contacto de la llanta con el camino, produciendo un hidroplaneo parcial.

Disminuye la rotación de las llantas y se paran



A una velocidad de más de 90 km/h, la cuña de agua puede aumentar y la llanta deja de tener contacto completo con el camino, produciendo hidroplaneo total.

El no uso del cinturón: ¿Qué falla?



La actual campaña de concientización vial llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico de España utiliza como mensaje disparador: "No podemos conducir por ti", y sobre la misma abordan distintos temas; el último se refirió al uso del cinturón de seguridad. En la gráfica utilizada se destaca la frase "Hay muchas razones para ponerse el cinturón de seguridad. Elige la tuya y hazlo". Entre más de 60 argumentos figuran los siguientes: "Porque te ahorras los 300 euros de la multa. Porque no quieres ver a un amigo rompiendo el cristal de tu coche con la cabeza. Por los hijos que aún no has tenido. Para que tu madre no tenga que ir con flores al km. 23 de alguna carretera. Porque tienes entradas para un concierto. Porque con él, 250 personas se hubiesen salvado la vida el año pasado. Por conocer a tus nietos. Por no pasar toda tu vida con un maldito bastón"... y la larga lista continúa.

Hace pocos días, en el marco de un curso de Educación Vial para docentes que la Dirección General de Cultura y Educación de la provincia de Buenos Aires, el ISEV y Protección Mutual llevan a cabo en forma conjunta, los docentes que asistían debieron realizar un relevamiento en la vía pública referido al grado de utilización del cinturón de seguridad en los conductores de vehículos de la zona de Lomas de Zamora, provincia de Buenos Aires.

Sobre un total de aproximadamente 800 relevamientos, los docentes involucrados comprobaron que tan sólo 3 de cada 10 conductores lo utilizan en la zona donde se realizó el trabajo de campo. Lo cual nos lleva a formular una serie de interrogantes: ¿Tan poco valoran su vida estos conductores? ¿Qué nivel de respeto

pueden tener hacia los otros cuando no se respetan a sí mismos? ¿Qué debería suceder para que lo utilicen? ¿Qué es lo que falló para que opten por no utilizarlo? ¿Qué razón les haría cambiar de actitud?

Intentando responder estas preguntas, seguramente estarán los que aseguran que no usar el cinturón de seguridad se encuentra vinculado con la falta de control estatal. Ahora bien, a nadie se le ocurriría pensar que la gente que muere por electrocución al realizar un arreglo eléctrico en su casa sin cortar la energía eléctrica es resultado de la falta de control de un tercero.

Nuestra necesidad imperiosa de contar con más y más controles lo único que hace es demostrar que cada vez tenemos menos y menos educación para prevenir siniestros de todo tipo.

A tal punto hemos llegado como sociedad que, para que no ocurran accidentes en días de lluvia, los organismos viales emiten comunicados solicitando a los conductores que se abstengan de circular, En tanto que los días de niebla, se está optando por cerrar las autopistas. En comparación con los climas de países nórdicos el nuestro es bastante benigno, de lo contrario deberíamos resignarnos a vivir prácticamente aislados.

Los docentes de Lomas de Zamora - al igual que otros docentes de Esteban Echeverría, La Matanza y Berazategui, donde se lleva a cabo el proyecto Escuela Segura- están capacitándose para brindarles herramientas de prevención a sus alumnos, de forma tal que les permitan desenvolverse con mayor grado de seguridad en un tránsito que pareciera volverse cada vez más amenazante, en el que

cada día se anda más rápido, cada día se respetan menos las señales y, como pudieron comprobar en el relevamiento mencionado líneas arriba, cada día los conductores se respetan menos a sí mismos.

Una docente que asistía al curso de capacitación en educación vial nos decía: "Que difícil resulta proteger la vida de alumnos que van y vienen a la escuela, dentro de un contexto en el que tienen que caminar por la calle porque no hay veredas o están ilegalmente ocupadas, vienen en bicicleta desde muy lejos con tan sólo siete años, tienen que cruzar avenidas que no tienen semáforos, etc., etc., etc.," a lo cual agregaba: "Pero más difícil resultará si no los educamos y optamos por bajar los brazos".

Poco a poco se entienden, entonces, las verdaderas razones por la que los conductores no utilizan el cinturón de seguridad: son el producto de una sociedad que no les inculcó el hábito de la prevención desde sus primeros años.

Si una sociedad no cuida a sus chicos, ellos crecerán pensando que su vida "poco vale" y no merece ser protegida. Queda claro que esto es el resultado de años y años de silencio que han originado un proceso psicológico que, inconscientemente, hace que abandonemos el elemental hábito de cuidarnos.

Hoy, muchos docentes de la provincia de Buenos Aires, y también de otras localidades, están trabajando en ello pero, sin duda, requieren de políticas estatales firmes y permanentes, y de toda una sociedad que los ayude a educar poniendo el foco en que la razón más importante, es la propia vida.