

IMPLICANCIAS SOCIALES DEL DISEÑO

Propuesta de Comunicación Visual para la Prevención de Accidentes en el Partido de Chivilcoy

Héctor Aldebrando Ungurean

Introducción

Más de un millón de personas, entre hombres, mujeres y niños mueren en el mundo a causa de accidentes de tránsito; secuelas graves quedan en otros muchos millones. Las tasas de mortalidad son elevadas y siguen aumentando, principalmente en las sociedades de medios y bajos ingresos, como es la Argentina; donde peatones, automovilistas, ciclistas y usuarios de transportes públicos son vulnerables. (Figura 1) El factor humano es el que más incide en los accidentes de tránsito, los que podrían evitarse con la adopción de medidas debidamente planificadas, el estudio de las causas que los provocan, el contexto en que se manifiestan y un profundo estudio de los grupos de riesgo.

En nuestro país se registran anualmente más de 3.000 víctimas fatales y 53.000 heridos en accidentes de tránsito, sólo en la provincia de Buenos Aires los muertos y heridos se cuentan en más de 900 y 14.000 respectivamente.

Las escasas políticas de intervención por parte del Estado, han dado lugar a la formación de distintas organizaciones que desarrollan propuestas e iniciativas relacionadas a la seguridad vial. Sin embargo, al analizar lo realizado a lo largo de los años y los resultados obtenidos hasta el momento, debe admitirse que la accidentalidad no se ha reducido; sino por contrario, se observa una tendencia que tiende a aumentar.

En la Ciudad de Chivilcoy, gracias a la iniciativa de una entidad sin fines de lucro conjuntamente con empresas privadas y las fuerzas comunales, se está llevando adelante un *Plan Piloto* sobre seguridad vial. El mismo está basado en la experiencia del proyecto Alcoy de la localidad de Alicante en España. La mayoría de los esfuerzos se concentran en mejoras de infraestructura, aumento de controles, cursos y proyección de videos, entre otros aspectos, pero sin contemplar la posibilidad de generar campañas coordinadas de comunicación visual.

Experiencias en otros países y datos estadísticos dan cuenta que en la mayoría de los casos, donde las intervenciones se limitan a la mejora de infraestructura o el aumento de control en determinada zona de riesgo, puede disminuir en cierta medida los accidentes de tránsito en ese punto, pero lo que sucede en general es que el problema migra, estableciéndose en otro sector que antes no presentaba peligrosidad.

Por esto, a medida que se indaga en el problema social comienza a visualizarse que es en el *diseño de comunicaciones visuales* donde se hace decisiva la transformación de datos en términos visuales canalizables, interpretando las evaluaciones del problema abordado desde otras disciplinas como la sociología, psicología, pedagogía, antropología, comunicación social o el marketing.

De esto resultará el esbozo de primeros prototipos de objetos comunicacionales, los que pueden tener como objetivo, el modificar conductas adquiridas por determinados grupos focales dentro de una sociedad dada. El desafío real consiste en que ciertos grupos localizados no sólo comprendan los mensajes visuales sino que de alguna manera respondan positivamente.

Desarrollo y metodología

Como resultado del trabajo de campo, relevamientos, entrevistas, recopilación, clasificación y selección de la información obtenida, en una primera etapa se recabaron las primeras referencias y características generales de la Ciudad de

Chivilcoy, medios de acceso a la ciudad, transporte, estadística de accidentes viales, datos históricos, políticos, económicos y culturales. Se detectaron las instituciones y organizaciones que abordan la problemática de la seguridad vial en el ámbito nacional, provincial y comunal. En la Ciudad de La Plata se realizaron búsquedas en las Bibliotecas Pública y de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNLP, en el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, en la Dirección de Geodesia y en la Dirección de Estadísticas del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires. Se entrevistó al Arquitecto Eduardo Lavecchia, Director del COSETRAN (Comisión para la Seguridad del Tránsito), a la Doctora Ángela Bedouret del COPROSEVI (Comisión Provincial de Seguridad Vial) y a la Licenciada María Antonieta Almeida, de la Dirección Provincial de Estadísticas del Ministerio de Economía.

En Chivilcoy también se entrevistaron personas vinculadas a los distintos organismos y entidades relacionadas con la seguridad vial, el tránsito, la salud, estudios antropológicos e investigaciones históricas. Se asistió a reuniones sobre seguridad vial y el *Plan Estratégico de Seguridad Vial* en Chivilcoy, La Plata y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En Chivilcoy (Figura 2) se realizaron tomas fotográficas de aspectos urbanos, espacios y edificios públicos, monumentos, arquitectura, calles y avenidas, accesos, composición del tránsito y medios de transporte. También se relevaron publicaciones en medios comunicación, material gráfico y multimedial. Se consultó a funcionarios municipales y a las distintas esferas del poder local, como así también profesionales de la salud e historiadores. Entre ellos el Director de Tránsito Pablo Laitano; Carlos Armando Constanzo, procurador, Director fundador del Archivo Literario Municipal y del salón del periodismo chivilcoyano; Capitán Oscar Mattias, Jefe de Policía Comunal; Capitán Alejandro Gorrini, Jefe del Departamento Vial; Doctor Pablo Urga, médico del Sanatorio Chivilcoy, bombero e integrante del Comité del Trauma.

Se realizaron búsquedas en las bibliotecas Populares Domingo Faustino Sarmiento, Antonio Novaro y el Complejo Histórico, consultando a la Licenciada Gabriela Poncio, Alicia Ríos (museóloga) y a la Profesora María Amanda Caggiano, Directora y Titular de la Cátedra de Antropología General de la Facultad de Ciencias Naturales y Museo de la Universidad Nacional de La Plata.

Se realizó un rastreo de personas íntimamente ligadas a la historia de la ciudad y del transporte local, logrando ubicar al señor Ángel Sallago, fotógrafo, bisnieto del dueño de la primer empresa de transportes y a la señora Blanca de Tirone, ligada a la preservación de la documentación referida a Juana Manso, fundadora en 1866 de la Biblioteca Popular.

Desarrollo y resultados

Los accidentes de tránsito se cobran en el mundo la vida de 1,2 millones de hombres, mujeres y niños por año y dejan secuelas graves entre unos 20 y 50 millones más. La Organización Mundial de la Salud, afirma que en los países de ingresos bajos y medianos, como es el caso de Argentina, los traumatismos por accidentes de tránsito, además del enorme sufrimiento que infligen a las personas, tienen un costo económico anual que oscila entre el 1% y el 2% del Producto Nacional Bruto (PNB), una pérdida de alrededor de U\$S 65.000 millones.

Según el INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos), durante el año 2002 en Argentina se registraron un total de 3.178 víctimas fatales y 53.527 heridos en accidentes de tránsito automotor (Tabla I). Sólo en la Provincia de Buenos Aires, durante ese período se registraron 996 víctimas fatales (un 31,34 % del total del país) y 14.504 heridos en accidentes (un 27,09 % del total) La mayor parte de las cifras provinciales provienen de los grandes centros urbanos como Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

En Argentina existen organismos oficiales, organizaciones no gubernamentales, instituciones sin fines de lucro y privadas que se ocupan de la seguridad vial. El Consejo Federal de Seguridad Vial es el organismo oficial que reúne a todas las comisiones provinciales que abordan la problemática en las respectivas regiones. En la Provincia de Buenos Aires se denomina Comisión Provincial de Seguridad Vial (COPROSEVI) y está conformada por representantes del área de Seguridad Vial del Ministerio de Seguridad Bonaerense, de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Educación, del Ministerio de Justicia y de la Secretaría de Asuntos Municipales. Esta comisión organiza encuentros con los distintos representantes comunales y, en la actualidad, no recibe el apoyo político que debiera por lo que ni siquiera logra reunir a todos sus integrantes.

Por otra parte, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, a través del Comité de Seguridad del Tránsito (COSETRAN), promueve actividades e intervenciones sobre el tema de la seguridad vial, en conjunto con otras entidades y empresas privadas. El Automóvil Club Argentino y la Asociación Argentina de Carreteras, han contribuido con aportes en lo que ha seguridad vial se refiere. Instituciones privadas como el Instituto de Seguridad Vial (ISEV) y asociaciones civiles como Luchemos por la Vida y agrupaciones de familiares de víctimas de accidentes de tránsito, colaboran con actividades y propuestas junto a otras entidades, generando sus propios datos estadísticos y publicaciones.

La Ley Nacional de Tránsito 24.449, dictada en el año 1995, faculta a las autoridades nacionales a ejercer el control en materia de tránsito, exclusivamente sobre las "rutas nacionales" y sólo en lo que respecta a las cuestiones vinculadas con la estructura física, mantenimiento, control de las concesiones y pesos transmitidos a la calzada. Por otra parte, es la autoridad local (provincia o municipio) la que atiende y controla sobre todos los otros aspectos relacionados con el tránsito y la circulación vial.

En el Partido de Chivilcoy es la Secretaría de Seguridad, a través de la Dirección de Tránsito Comunal, quien ostenta la responsabilidad de atender esta problemática en lo que a control y prevención se refiere; conjuntamente a otras fuerzas, como las distintas dependencias policiales que llevan adelante controles tanto en ruta, a cargo de la Policía de Seguridad Vial como en la ciudad por la Policía Comunal. Además el Hospital Municipal y los Bomberos Voluntarios colaboran en este sentido con estadísticas y generando propuestas.

El Partido de Chivilcoy esta compuesto por una ciudad cabecera y diez localidades menores (Figura 3). Al igual que en la mayoría de las ciudades del interior bonaerense, la vía de acceso más importante es la ruta, único medio de conexión para el sustento económico productivo de la ciudad. El mayor caudal automotor ingresa por la Avenida Mitre, a la que deriva el tránsito proveniente de la Ruta Nacional Nº 5.

Vehículos particulares, camiones de todo porte, transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, motos, bicicletas, circulan en forma constante por dicha avenida. También, pero en menor medida, se ingresa y circula por las Rutas Nacional Nº 30 y Provincial Nº 51, por Avenida De Tomaso y por Avenida José León Suárez. En la ciudad, el tránsito se concentra en las calles centrales, fundamentalmente por la mañana hasta el medio día y por la tarde a partir de las 16:00 hasta las 20:00 horas. Los fines de semana, como es tradicional en estas ciudades, por la noche una caravana de autos, motos y bicicletas circulan una y otra vez alrededor de la plaza central, lo hacen a muy baja velocidad, provocando en ocasiones algunos atascamientos.

Chivilcoy posee un parque automotor compuesto en su mayoría por automóviles particulares (Figura 4), incluyendo los remises. Por otra parte, el número de bicicletas que circulan fundamentalmente en la zona céntrica es realmente elevado (Figura 5), en su mayoría conducidas por jóvenes, dado que las distancias son relativamente cortas.

Se observa también una gran cantidad de ciclomotores, conducidos por particulares y por los llamados *deliverys*, repartidores de comida a domicilio. Además, por ser una

zona con producción agrícola-ganadera importante, la afluencia de camiones con acoplados complica la circulación en temporada de cosecha.

Chivilcoy cuenta con una línea de transporte urbano (Figura 6), uniendo determinados puntos, como por la Estación de Ferrocarril con la Plaza Central, el Hospital Municipal, las escuelas y el cementerio.

El servicio de larga distancia está cubierto por empresas privadas como Chevalier, Transporte Automotores La Plata y Pullman General Belgrano, entre otras, con una prestación de más de 65 salidas diarias hacia todo el país. También trabajan en la zona las empresas denominadas *Charters*, muy utilizadas por los estudiantes universitarios, con más de 25 servicios diarios a las ciudades de Buenos Aires y La Plata entre otras localidades. (Figura 7)

Un importante avance se ha logrado en lo que hace a la atención de emergencias de accidentes de tránsito mediante la conformación del *Comité del Trauma*, impulsado por el Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Chivilcoy. El mismo se conformó en febrero de 2004 con representantes de distintas dependencias Policiales, Dirección de Tránsito, Hospital Comunal, Secretaría de Seguridad Comunal, y por supuesto el ente convocante, los propios Bomberos.

Hasta ese momento, la atención de las emergencias en los accidentes de tránsito se caracterizaba por la desorganización en el accionar, la escasa capacitación del personal interviniente y la falta de equipamiento, sumando factores de riesgo a la supervivencia de las víctimas. Otro problema grave era la seguridad del área del siniestro; a través del Comité se instruyó a la Dirección de Tránsito y a la Policía sobre la realización de vallados, se proveyeron conos, cintas y linternas para la realización de las tareas. Se estableció un canal de comunicación entre Bomberos, Policías, Tránsito y Hospital como nunca antes se había logrado en la ciudad, organizando el accionar y dividiendo las funciones específicas de cada uno: ante el aviso de emergencia, Policía y Tránsito son los primeros en llegar, cortan y ordenan el tránsito desviándolo por caminos alternativos, Bomberos realiza el rescate de las víctimas y la ambulancia se aboca al rescate sanitario efectuando curación y traslado.

También llevan adelante tareas de instrucción y capacitación a enfermeros, camilleros y choferes del hospital, policía y tránsito. Para difundir y multiplicar este accionar se han dado charlas en ciudades vecinas para contar la experiencia.

Desde el año 2003, la Asociación Argentina de Carreteras, junto con especialistas y empresas privadas, se encuentran impulsando el *Plan Estratégico de Seguridad Vial*, basado en la metodología aplicada en el Proyecto ALCOY (España), con el fin de elaborar una propuesta similar sobre el tema. Consiste en impulsar un *Plan Piloto* en una localidad del país, en este caso Chivilcoy, para trabajar en conjunto con las autoridades e instituciones comunales, promoviendo algunas acciones e intervenciones de corto, mediano y largo plazo.

Básicamente las acciones proyectadas consideran las áreas de educación, generando cursos y charlas educativas dictadas por el ISEV (Instituto de Seguridad Vial), otorgamiento de licencias para conducir, legislación, control mediante base de datos accidentalológica, sanciones, acción en vía pública e infraestructura vial, con planes a desarrollar y obras sustentadas por licitación y financiadas por empresas privadas y el municipio. Este emprendimiento ha obtenido repercusión en los medios locales y nacionales, logrando que las fuerzas comunales comiencen a tratar el tema de la seguridad vial, un avance importante, puesto que generalmente el tema de los accidentes viales ocupa lugares muy por debajo de lo que en realidad debieran estar, en las agendas de los mandatarios comunales.

En un informe realizado por la Asociación Argentina de Carreteras, provisto por la Dirección de Tránsito de Chivilcoy a los fines del presente trabajo, se describen acciones realizadas durante el año 2004, sin incorporar resultados obtenidos. Según este informe se llevaron adelante: relevamientos referidos a tránsito circulante, equipamiento urbano, recursos humanos, accidentes viales, procedimientos para la obtención de licencias de conducir, puntos críticos o de riesgo, estacionamiento en la

zona céntrica, encuestas, toma de pequeñas muestras sistematizadas del comportamiento ciudadano, capacitación para docentes, infraestructura, con la colocación de semáforo, un sistema de señalización luminosa en el cruce de las Avenidas Mitre y N° 84, señalización horizontal entorno a la plaza principal, carteles de señalización vertical, islas canalizadoras y separadores de tránsito para los bulevares; legislación mediante Ordenanzas Municipales, rampas para veredas, ámbitos para estacionamiento vehicular, identificación para principiantes, academias de conducción, habilitación de conductores, barreras arquitectónicas y urbanísticas.

Según el resultado de cifras estadísticas tomadas por la fuerza de seguridad comunal, en la ciudad predominan ampliamente los accidentes producidos entre ciclomotores o motocicletas y automóviles, camionetas y camiones, seguido por siniestros entre bicicletas con automóviles, camionetas y camiones. En relación con la ciudad, los accidentes producidos en ruta son menores pero más graves, ya que las velocidades son superiores y los vehículos transportan más personas. (Tablas II, III, IV y V)

El tipo de lesiones corresponde a las relevadas por los oficiales de la policía en el momento de hecho, sin realizar seguimiento alguno, lo que indica que *la gravedad de las lesiones pudieron haber variado en complejidad en los días posteriores*, ya que por ejemplo en las actas policiales, *se cuenta como lesión grave un niño con traumatismo y hundimiento de cráneo, contusión pulmonar con hemorragia y fractura.*

Lo relevado sobre intervenciones con programas de comunicación visual para la prevención de accidentes viales, ha dado como resultado algunos trabajos publicados e investigaciones, que en general son contribuciones en el estudio de los accidentes y sus causas, con algunas propuestas en su mayoría concentradas en mejorar la infraestructura viaria, perfeccionar los estándares de fabricación vehicular, generando datos estadísticos y proyectos futuros para la reorganización del transporte en determinadas regiones, como por ejemplo el reciente *Libro Blanco*, editado por la Oficina de Publicaciones Oficiales de la Unión Europea.

Pero si hay algo en que coinciden y este aspecto ocupa el primer lugar en términos de causas, es el *factor humano*. Es cierto que los factores influyentes en los accidentes viales, además tienen que ver con fallas vehiculares, el estado de las rutas, las condiciones climáticas, el control y el cumplimiento de las normas por parte del estado, pero es el factor humano el que alcanza, y en algunos casos supera el 70% de las causas de muerte y lesiones graves en accidentes viales.

Son escasas las publicaciones de material teórico de profesionales del diseño en comunicación visual fuera de las áreas de promoción de productos y consumos. Existen publicaciones realizadas por docentes de la Facultad de Bellas Artes de la UNLP y por otros profesionales egresados de otras casas de estudios en distintas épocas, referidas a la teoría y enseñanza del diseño en comunicación visual, pero muy escasos especializados en la planificación de estrategias comunicativas para contrarrestar problemáticas de índole social. El referente más cercano es Jorge Frascara, diseñador argentino, actual Profesor de Arte y Diseño en la Universidad de Alberta, Canadá, quien en 1997 publicó un material referido a las comunicaciones de masa y cambio social.

El autor en principio sugiere no hablar de accidente sino de *incidente de tránsito*, puesto que terminológicamente el accidente indica un suceso inevitable, mientras que incidente se refiere a acontecimientos que pueden ser evitados. Propone que el diseño en comunicación visual como un medio importante para contribuir de manera significativa en la reducción de problemas sociales, siempre que trabaje inserto dentro de equipos interdisciplinarios y con estrategias coordinadas. En su publicación, además de definir conceptos y consideraciones a cerca de los métodos del diseño, describe algunas experiencias llevadas a cabo en ciudades con el objetivo de proveer modelos operativos a los profesionales interesados.

Según sus afirmaciones, las comunicaciones visuales no terminan en la producción y distribución, sino en su *efecto sobre la gente*, transformando una realidad existente en una *realidad deseada*, para lo cual deben concebirse sobre la base de un buen

conocimiento de la percepción visual y de la psicología del conocimiento y la conducta, considerando las preferencias personales, las habilidades intelectuales y los valores culturales del público al que son dirigidas. Además, considera que el diseñador de comunicaciones visuales debe generar un diálogo productivo con profesionales de otras disciplinas como la sociología, psicología, antropología, ciencias de la educación y marketing, con el objetivo de estudiar al público, definiendo criterios de segmentación, el medio social, el grado de comprensión, los comportamientos y la diversidad cultural, entre otros aspectos.

Refiriéndose a la eficacia de las campañas, manifiesta que el público debe ser sustancial, alcanzable, reactivo y mensurable, de modo que justifique los costos de los recursos, la utilización de medios o canales, el esfuerzo, teniendo en cuenta que existen grupos muy arraigados a sus hábitos, y para mejorar la efectividad de los mensajes comunicativos pudiendo de esta manera realizar seguimientos con el objetivo de realizar ajustes o modificaciones futuras.

Por último hace una crítica a las campañas de comunicación masivas fugaces, señalando que cuando se intenta afectar actitudes y comportamiento de la gente y, al no tratar de relacionarse con motivaciones específicas de diversos grupos de público, éstas carecen de resultados mensurables.

Otro material relevado, es un trabajo estadístico encargado por las Naciones Unidas, a través de una consultora del CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina, en el que se publican una variedad de datos estadísticos, los cuales han sido suministrados por entidades oficiales y no oficiales de los algunos países que han respondido a los pedidos, entre los que se encuentra Argentina, con datos suministrados por el ISEV, institución no gubernamental que se sustenta con la publicaciones inherentes al tema de la seguridad vial, por lo que este documento puede contener algunas cifras no oficiales. Pero de este trabajo se rescatan algunas recomendaciones sugeridas, como situar la investigación como un tema central para el mejoramiento de la seguridad vial, analizando los puntos de conflicto, los factores intervinientes, para trabajar en campañas o disposiciones para eliminar las malas prácticas, tomando en cuenta la idiosincrasia de cada país para efectivizar las medidas.

Desarrollo y discusión

Luego de la Segunda Guerra Mundial, el capitalismo entró en un período de crecimiento y consolidación de las grandes empresas, en su mayoría norteamericanas, las cuales definieron sus actuaciones a nivel mundial, conformando de esta manera las bases para la progresiva globalización de la economía, la cual ha sido acelerada en los últimos años.

El fuerte desarrollo de la motorización y del transporte por carretera, fue el modelo productivo adoptado en los países periféricos europeos, como también en el resto de los países latinoamericanos, entre ellos la Argentina. La gran extensión territorial que ocupa nuestro país, la disposición de sus centros urbanos más importantes con economías centralizadas y la organización del movimiento económico-cultural nacional e internacional, en cuanto a transportes automotores logísticos, de pasajeros y particulares se refiere, sumado a la disminución progresiva de la red ferroviaria, hacen del trazado de rutas nacionales y provinciales, la principal vía de comunicación.

Los medios de transporte son componentes de un sistema regional de movimientos urbanos; estos comprenden los de uso público, como el ferrocarril, transporte colectivo automotor de pasajeros de corta, media y larga distancia, taxis, remises, combis (*charters*), y los de uso privado, automóviles particulares, bicicletas y motocicletas, considerando a los peatones como parte del sistema urbano de movimiento.

El tránsito es concebido como un conjunto de elementos interrelacionados, donde la acción de uno de ellos influye inevitablemente en el comportamiento de los demás.

Como todo sistema, está compuesto por un ambiente y por los actores que interactúan en el mismo, interacción condicionada y regulada por normas y por valores. En las ciudades, el tránsito muestra una característica central en nuestras sociedades, que es un debilitamiento de los vínculos sociales y cierto abandono de la obligación de reciprocidad como actitud propia de la vida en sociedad. Es imprescindible señalar que en el tránsito se pone claramente de manifiesto que la seguridad del conjunto depende de las acciones y las actitudes de cada uno. No sólo el Estado tiene que ser consecuente con la difusión del contenido de las normas intentando convencer a los individuos de la conveniencia de respetarlas, sino también tiene que propiciar el ambiente para que este sea comprendido e intervenir para modificar actitudes. Los medios de comunicación, tanto nacionales como locales, tratan el problema de la seguridad vial tomando diversas posiciones de acuerdo con sus políticas editoriales, contribuyendo con distintos abordajes para formar opinión al respecto. Las líneas de investigación respecto del problema de los accidentes de tránsito apuntan, por un lado a proporcionar datos estadísticos, coincidentes con el aumento en forma proporcional que experimenta nuestro país en lo que hace a la gravedad de los accidentes de tránsito. Este incremento en la Provincia de Buenos Aires se pone de manifiesto con el 86% del total de accidentes fatales del país, con la muerte de 1.813 personas por millón de vehículos. Todo esto, cuando es en este sector donde más se invirtió para producir mejoras en las condiciones estructurales para el tránsito vehicular en corta, media y larga distancia. Por otra parte, se abre el debate con los sectores que afirman y acusan a las entidades que manipulan las cifras para ponerlas muy por encima de lo que realmente son, ya que cuanto más atroz sea la estadística, más planes de capacitación se venden, más asesoramientos a organismos oficiales se consiguen, se acceden a más financiamiento internacional o más caros se cobran los seguros del automotor. Contrariamente se encuentran los sectores a los que les resulta conveniente cifras más bajas porque de esa forma se esconde la falta de política de seguridad vial, entre estos sectores se encuentran, obviamente, los organismos del Estado. En los medios locales de comunicación se hacen más notables las posiciones *oficialistas y las contrarias por la que se encuentran transitando*, mientras uno difunde las actividades llevadas a cabo por el gobierno comunal respecto al Plan Piloto de Seguridad, el otro aborda el tema publicando artículos de opinión respecto a diferentes tópicos como los obstáculos visuales, la contaminación visual, las bicicletas, los accesos a la ciudad, los puntos críticos y la señalización, entre otros.

Conclusión

Estudiar con rigor científico las problemáticas sociales en nuestro país, como es el caso de la seguridad vial, con el objeto de planificar estrategias con el diseño de comunicaciones visuales, implica un profundo estudio y un gran esfuerzo, si se tiene en cuenta que todas las acciones impulsadas para enfrentar este conflicto se focalizan en llevar a cabo intervenciones en infraestructura y aumentar el control con severas sanciones; esto implica no atender el problema desde la acción positiva que pueden generar los mensajes visuales en este sentido.

Los datos estadísticos ponen de manifiesto que más del 70% de los accidentes viales son provocados por causas humanas. Tomar iniciativas dimensionando el problema desde este punto de vista por medio de los entes oficiales y otros profesionales, contribuiría enormemente a que la disciplina del diseño en comunicación visual comience a tener implicancias más serias, con contribuciones en la planificación de otros proyectos de incumbencia social, mejorando la calidad de vida de las personas. Colaboraría en gran medida además, a clarificar el imaginario social en torno al rol y a la responsabilidad que ostenta el diseñador en comunicación visual, mal llamado diseñador gráfico, promoviendo también proyectos en esta línea e incentivando a los

alumnos de la carrera de diseño en comunicación visual y a otros profesionales a la investigación para contribuir a la causa social, sembrando en las mentes de otros profesionales el valor y los resultados positivos del trabajo interdisciplinario, fortaleciendo los esfuerzos contribuyendo a la salud y a la mejor calidad de vida de los argentinos.