

Universidad Nacional de Rosario
Facultad de Ciencia Política y Relaciones
Internacionales
Licenciatura en Comunicación Social

La inseguridad vial: una problemática cultural.
El rol de la comunicación y la educación en la construcción de
una nueva cultura vial en Santa Fe.

Alumno: **Sebastián Kelman**

Director: **Mariano Pascheta**

Año: **2021**

Indice

Resumen	3
Introducción	5
Objetivos	9
Objetivo general.....	9
Objetivos Específicos.....	9
Pregunta o problema.....	9
Antecedentes	10
Abordaje	16
Marco Teórico	17
Desde qué lugar se piensa la comunicación.....	30
Comunicación y políticas públicas.....	34
Comunicación y participación.....	36
Comunicación y seguridad vial.....	37
Enfoque Metodológico	33
Estudio de caso	35
La transformación de la mano de lenguajes artísticos.....	40
Un paso en otras proporciones.....	43
Transformar desde la comunicación.....	44
El rol de la noticia vial.....	46
La publicidad.....	47
Las palabras no son neutrales.....	48
Accidente o siniestro.....	50
Campañas de prevención.....	50
Las ciencias del comportamiento.....	51
Cuando las leyes no son suficientes.....	54
Conclusiones	57
Final	60
Bibliografía consultada	61
Anexos	62

1. Resumen

Los siniestros viales son una de las principales causas de muerte en Argentina, principalmente en personas jóvenes y sanas de entre 18 a 35 años. Muchas de ellas quedan con secuelas permanentes o temporarias que dificultan y limitan una vida en sociedad productiva y plena, además de las llamadas huellas invisibles, graves consecuencias psicológicas que afectan a sus víctimas.

Según la perspectiva teórica que trabajaré, **la problemática de la inseguridad vial está directamente relacionada con hábitos adquiridos desde la infancia, que son transmitidos de generación en generación**, de los adultos hacia los niños, como parte de un proceso social e histórico que ha dado como resultado la construcción de conceptos sociales que determinan una particular relación entre los ciudadanos y el riesgo y entre los ciudadanos y las normas. Esta concepción **impide visibilizar la situación como un grave problema e imposibilita que las personas puedan concebirse como parte integrante del mismo**, como actores indispensables, con una gran cuota de responsabilidad. Falta de apego a las normas, no tener en cuenta al otro en la vía pública, ausencia de una noción del riesgo que suponen las infracciones viales y de las consecuencias que ellas representan, son todas manifestaciones singulares de una cierta idiosincrasia cultural.

Si bien la inseguridad vial es una problemática que debe ser trabajada de manera sistémica desde diferentes ámbitos (tales como el educativo, el político, normativo, social, etc.), **centraré mi trabajo en la necesidad de un cambio cultural abordado desde la comunicación y la educación como herramientas fundamentales para formar y transformar.**

El contenido de la investigación busca evidenciar que **el abordaje de la seguridad vial debe tender a la autorregulación de las conductas, conciencia individual, hábitos, prácticas y la responsabilidad de cada ciudadano respecto a sus actos en la vía pública**, entendiendo que las leyes, el control y la sanción son medidas necesarias como instancias de acompañamiento, pero insuficientes si no se realiza un trabajo profundo desde la concientización.

La realidad de la seguridad vial hoy indica todo lo contrario, conductas heterónomas sujetas al control y la presencia de la autoridad para lograr respeto de las normas. Es más fuerte el poder de la acumulación de prácticas que lo establecido por el Estado sujeto a las leyes de la física y el cuidado de la vida.

Me propongo realizar un diagnóstico de la situación, describiendo **la realidad de la siniestralidad vial particularmente en la provincia de Santa Fe**, apoyado en estadísticas de los observatorios viales nacional y provincial; describir el escenario cultural

en el que estamos inmersos y en el marco del cual se dan nuestras interacciones en el espacio público con las consecuencias que esto genera, analizando a partir de diferentes conceptos que contribuyan a dar cuenta del origen de estos patrones. Por último, y en función de lo relevado, me propongo argumentar por qué considero que la educación desde la primera infancia y la comunicación, como un proceso transversal hacia los ciudadanos, es un abordaje imprescindible para construir nuevos conocimientos y promover hábitos seguros.

Este trabajo pretende ser un ensayo teórico que permita sintetizar la experiencia santafesina en materia de educación y comunicación vial comprendiendo:

- que los discursos de circulación social reflejan y reproducen la cultura vial existente ejerciendo un rol de educador popular donde transmiten una valoración de la realidad vial y el uso de los espacios, como las publicidades de autos y las noticias periodísticas de siniestros.

- que los discursos de prevención deben recuperar la cultura vial existente y reflejar sus consecuencias, para ello es importante utilizar referentes sociales y experiencias de la vida cotidiana.

- la posibilidad de evaluar y mejorar las propuestas ya existentes a nivel de políticas públicas en la provincia de Santa Fe.

2. Introducción

Cuando comencé el proceso de trabajo de esta tesis final me encontraba desempeñando el cargo de Director Provincial de Formación y Comunicación de la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) de la provincia de Santa Fe, un organismo creado en el año 2008 con el propósito de diseñar e implementar políticas públicas de seguridad vial en el territorio santafesino. Este acontecimiento, la creación de esta área, marca un antes y un después en la concepción de la problemática. Antes de 2008 la Provincia contaba con la Subsecretaría de Transporte, un área encargada de gestionar la conducción profesional con un abordaje meramente administrativo, sin vocación de intervenir en la prevención de siniestros de los conductores de transporte de carga y pasajeros.

En el año 2011 me incorporé a la APSV con el desafío de abordar la siniestralidad vial desde la formación, la educación (formal e informal) y la comunicación, a cargo de un equipo multidisciplinario de personas con distintas miradas profesionales y una vasta trayectoria en la temática. A partir de entonces comencé un recorrido en el que me enriquecí con la práctica profesional cotidiana e intenté aportar y construir conocimiento para intervenir en la disminución de los siniestros viales en la provincia, eventos que por su carácter sociocultural son evitables.

Esta investigación pretende dar cuenta de ese recorrido, personal y profesional, para comprobar y evidenciar la relevancia de la comunicación y la educación para contribuir al cambio de hábitos y prácticas de las personas en las interacciones viales, tomando como caso paradigmático la experiencia comunicacional de la APSV en los últimos 10 años y luego de 8 años de haber sido parte de la institución. Hoy, mientras escribo estas líneas, me desempeño como Director del Centro de Formación en Políticas Públicas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte de la Nación, sin duda un desafío mayor, que me permite ampliar el alcance de esta visión sobre la inseguridad vial, como un fenómeno social que permite su anticipación y prevención.

La pandemia de Covid19 que sorprendió al mundo a comienzos de 2020 también marca hitos comunicacionales para reflexionar en torno a la inseguridad vial y si bien en este trabajo no me referiré a este “hecho social global”, como lo denominan los expertos, me permite identificar sesgos teóricos en las prácticas ciudadanas para tratar ambas pandemias: las concepciones de riesgo y seguridad puestas en juego; el abordaje de la salud pública desde el Estado; la percepción de la norma y su cumplimiento por parte de la ciudadanía; la relación entre Estado y ciudadanía; y sin duda el tratamiento periodístico y comunicacional de los mensajes relacionados con el cuidado; son algunos aspectos que no es posible obviar en esta coyuntura extraordinaria que nos toca vivir.

Estoy convencido que los siniestros de tránsito reflejan las acciones de los ciudadanos en el espacio público en función de prácticas y valores preexistentes sin

existir una relación de correspondencia de dichas conductas con las pautas establecidas por las normas de tránsito. Las conductas de los ciudadanos no se sujetan a las normas prescriptas por el Estado, por el contrario, esta se presume conocida por todos los conductores, que deben dar cuenta de ello cuando obtienen su licencia. Asimismo, muchos de los siniestros viales se producen por no respetar las indicaciones marcadas en el mismo espacio, como por ejemplo la doble línea amarilla. Es por esto que se entiende que las conductas viales son parte de la construcción de pautas de acción social, producto de definiciones culturales y cristalizadas a través del tiempo.

Los discursos de circulación social evidencian las construcciones culturales que orientan las acciones sociales en el espacio público, por ejemplo las publicidades de vehículos y las noticias periodísticas operan como educadores populares en marco de la llamada educación informal.

Los discursos de prevención o campañas que promuevan el cambio de conductas riesgosas no deben desconocer las pautas culturales construidas y la población a la que se destinan, recuperando referentes que sean portadores de estos discursos y prácticas concretas de la vida cotidiana.

Mi propósito es contribuir, desde el campo de la Comunicación, a un cambio cultural que consideramos clave para revertir una situación con características endémicas y que se podría evitar si se generase un compromiso social entre todos los actores involucrados.

Desde el punto de vista de las Ciencias Sociales, la importancia de abordar el tema tiene que ver con aplicar los saberes provenientes de distintas teorías sociales y de experiencias exitosas en distintos países del mundo. Pero además, como toda conducta social, entender qué hace o qué no hace una sociedad para proteger a sus miembros de hechos evitables. Esto implica también acercarnos a problemáticas vinculadas a los valores comunitarios y de solidaridad, al lugar de las instituciones, al vínculo con la ley y las normas, al lugar del adulto, a las concepciones de espacio público, a la percepción del riesgo, etc.

Y desde lo específico de la Comunicación Social, entiendo que ésta es central para generar argumentos que desde el convencer y el conmover permitan modificar conductas que puedan ser duraderas y dar lugar al autocuidado en la instancia de la movilidad.

Para enmarcar la movilidad segura como una problemática social circunscripta, esta puede ser pensada desde su producción de sentido: hablamos de entender, a partir de mitos, creencias, valores, verosímiles, cómo se organizan -casi siempre de manera no consciente-, los comportamientos de los distintos grupos sociales: ¿cómo pesan a la hora de entender la conducta de los argentinos respecto de una movilidad segura?

En esa línea, también me pregunto cómo y por qué los distintos grupos sociales

están dispuestos a reconocer y aceptar como verdaderas y legítimas conductas propias y de los otros y cómo influyen los distintos contextos para cristalizar ciertas creencias.

Aquí aparecen ideas como que “los otros” son siempre los que no respetan las normas de seguridad, mientras cada uno de nosotros difícilmente aceptamos nuestras faltas.

En el marco de este trabajo voy a indagar sobre cómo inciden los discursos de circulación social y noticias en la conformación de la cultura vial existente; de qué manera la comunicación pueden incidir favorablemente en un cambio de paradigma cultural frente al problema de la siniestralidad vial; qué influencia tienen las campañas de la agencia de seguridad vial de la provincia de Santa Fe en la cultura vial existente.

Considero que los siniestros viales son un problema social debido a que constituyen una de las principales causas de muerte en nuestro país.

Entiendo que esta problemática tiene sus orígenes en construcciones culturales, de transmisión de padres a hijos: cómo nos pensamos en relación a nuestra responsabilidad como ciudadanos en los siniestros viales. Existe una tendencia a asignar las responsabilidades a factores externos (clima, infraestructura, vehículo) restando la importancia que tienen los hábitos y conductas individuales en los siniestros viales. Los discursos de circulación social reflejan las definiciones sociales que valoran e interpretan los hechos sucedidos, por ejemplo cuando leemos un titular que dice “la niebla se llevó otra vida”, o valores asignados a los vehículos en las publicidades “potencia para destacar”.

Este trabajo busca desarrollar diversos conceptos sobre el espacio, la sociedad y los ciudadanos que transitan el espacio público, y comprender el por qué de muchas construcciones de sentido que existen en nuestra sociedad.

Las acciones políticas que las sociedades realizan sobre el espacio tienen consecuencias instituyentes en los sujetos que lo habitan.

Las conductas culturalmente aprendidas en la historia de nuestra sociedad, en la relación ciudadano – Estado, en la formación de los sujetos que utilizan este espacio público reproducen la naturalidad de los hechos como inevitables.

Por lo tanto, acercarse a repensar este tema exige necesariamente interrogarnos desde una mirada política y cultural, sobre las configuraciones de sentido y representaciones de los sujetos que conforman una sociedad determinada, el espacio pensado ya no como categoría sino como construcción social.

A partir de esto, considero indispensable comprender el potencial de la comunicación como herramienta de transformación. Es mi deseo que este trabajo permita

una reflexión y la estructuración de conocimientos que contribuyan, al menos en una mínima parte, a modificar las conductas sociales respecto de una movilidad segura.

3. Objetivos

3.1. Objetivos generales

Analizar la problemática de la inseguridad vial desde una perspectiva cultural.

Contribuir, a partir de ese análisis, a la generación de políticas públicas de comunicación para abordar la problemática en una determinada población.

3.2. Objetivos específicos

- Definir a los siniestros viales como un problema social.
- Comprender la incidencia de los discursos de circulación social en la reproducción de la cultura vial existente.
- Analizar los discursos de prevención de la Agencia Provincial de Seguridad Vial de la provincia de Santa Fe.

Pregunta o problema: ¿De qué manera la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) puede incidir en la cultura vial a través de estrategias de comunicación en la provincia?

4. Antecedentes

“El espacio dominante del capitalismo es el espacio abstracto, el espacio instrumental. El mismo transita entre un espacio previo (histórico-religioso-político) que actúa como sustrato y que no habría desaparecido, y un espacio otro, nuevo (espacio diferencial) que está engendrándose en su interior y que no termina de desplegarse. Este espacio abstracto se aleja de la complejidad de la realidad social y se presenta, bajo discursos pretendidamente clarificadores y coherentes, como producto acabado y aislado, lo que hace que se muestre desgajado de los procesos de producción”. (Lefebvre H. 1974 p.15)

Se ha extendido a través del espacio un proceso que da como resultado la profundización de las contradicciones sociales y la degradación de la naturaleza sometida a las leyes del mercado. Dentro de este escenario también se encuentra la tensión entre lo global y lo local.

El espacio (social) es un producto (social), una de las consecuencias de esto es el que el espacio – naturaleza desaparece irreversiblemente.

El Estado es una relación social, una forma de vincular a los sujetos individuales con el colectivo social. El mismo tiene una dimensión simbólica que garantiza una visión proyectiva sobre qué sociedad queremos.

Las construcciones simbólicas que el Estado argentino tuvo a través del tiempo se reflejan en el espacio, en los cuerpos de los ciudadanos y en un modo de relacionarse con las normas. Es decir, determinan un sentido común colectivo de la sociedad.

Las influencias de las políticas en el espacio y en la relación de los ciudadanos con éste pueden remontarse a tiempos anteriores a los de la existencia de la Argentina como país. Por dar un ejemplo, la influencia de la ocupación española en el espacio y su moral católica deja los sedimentos de una relación heterónoma con el accionar ético de los sujetos, también la relación de la colonia con España y el contrabando establecen desde la configuración más inicial de este Estado una relación laxa con la ley.

Sin ir tan lejos en el tiempo desde que la Argentina existe como país se pueden visualizar modelos de Estado que dejaron sus huellas en la configuración espacial.

El modelo agroexportador es el primero que se configura a partir de la Constitución Nacional del '30. Este modelo de Estado se caracteriza por un espacio público con grandes extensiones campesinas y centros urbanos de intercambio y administración más reducidos, las vías de comunicación eran escasas y con una fuerte centralidad en el puerto de Buenos Aires a través de los ferrocarriles, creados por Inglaterra modificando el espacio para garantizar la comercialización y la venta de materias primas.

Una sociedad dividida en clases sociales que se desplazan por el espacio de manera muy diferente, sólo los grupos de poder adquisitivo más alto pueden realizar viajes más largos y tener intercambio con otras sociedades.

Asimismo, existen diversas procedencias culturales, es una época de inmigraciones donde se visualizan marcadas dificultades para construir una idea de nación, de un sentido común de pertenencia. Esto también se refleja en diversas formas de transitar y de configurar el espacio.

Antes de la primera crisis de este modelo que se produce en la década del '30, en la Argentina comienza a instalarse un nuevo fenómeno: el del automóvil.

En nuestro país el automóvil se instala de la mano del Automóvil Club Argentino (ACA) que surgieron a principios del siglo XX cuyos miembros fundadores estaban interesados en el deporte y los modernos medios de transporte, siguiendo el modelo de los clubes europeos. Así, la Argentina llegó a ser, entre las décadas de 1920 y 1930, el país latinoamericano con más cantidad de automóviles, un fuerte significativo en el espacio vial argentino trasladado a la actualidad que se ha dado en denominar la “modernidad cinética”.

“El fortalecimiento de la sociedad civil se acentuó en los años '30. Durante esa década, el Estado emprendió de manera decidida la construcción de la red vial nacional y, al mismo tiempo, el turismo comenzó a ser objeto de políticas estatales. Ambas políticas se canalizaron a través de una creciente articulación entre el Estado y los intereses particulares, entre ellos, los de los clubes antes mencionados, que tuvieron representación formal o informal en nuevos organismos estatales, como la Dirección Nacional de Vialidad o la Dirección de Parques Nacionales”. (M. Piglia 2014 p. 18)

La difusión del automóvil convirtió el consumo de estos bienes en el centro de una red de actividades económicas muy redituables, y los intereses particulares procuraron sus negocios desde diferentes bases, institucionales, corporativas y no corporativas. Esto tuvo directa vinculación con los cambios técnicos y culturales que impulsaron la transformación del auto como una lujosa pieza de recreación en un medio de transporte y de producción.

“El ACA contribuyó de manera decisiva a producir un cambio en las actitudes sociales frente al avance tecnológico, un camino que supuso pasar de la apreciación del automóvil como artículo de lujo a considerarlo una máquina integrada a la vida diaria de los sectores medios, apta para facilitar traslados cómodos y seguros, y habría funcionado en ese sentido como vocero de los importadores entre 1920 y 1940. Sin embargo es necesario no cargar en exceso las tintas en este punto: la resistencia a los automóviles en Argentina giró centralmente en torno al problema de los accidentes ocasionados y sólo parece haber tenido alguna relevancia antes de 1922 o 1923. Por otro lado, esta

resistencia fue mucho menos intensa que en el caso de Estados Unidos- donde a principios del siglo XX la disputa por el uso de la vía pública dio lugar a episodios de violencia abierta, y el automóvil recibió la condena socialista-, o en Chile donde hubo activas protestas contra la pavimentación y la motorización por parte de grupos agricultores”. (M. Piglia 2014 p. 30)

En este período el ACA procuraba construir los problemas que afectaban la difusión del automóvil como asuntos de interés público, de manera de presionar sobre el Estado para lograr solución. Asimismo, en relación al rechazo de los automóviles por los accidentes ocasionados, el ACA, a través de su revista mensual, hacía llegar a sus asociados mensajes que persuadían este imaginario, el de pensar que podrían tener un siniestro con el automóvil. Sin forzar interpretaciones, en las revistas se promovía la misma visión de los automóviles existente hoy en día “a mí no me va a pasar”, uno de los rasgos culturales viales de la Argentina que no encuentra una explicación lógica, cuando las prácticas viales desconocen las leyes de la física y sus posibles consecuencias.

El automóvil se asocia al progreso nacional, propone una identidad colectiva y comienza a tener un lugar de privilegio en el espacio público nacional.

Luego de la crisis del '30, con el advenimiento del gobierno peronista aparece la figura del keynesianismo como modelo de Estado, que impulsaba políticas de intervención en relación a los mercados, el crecimiento del consumo que genera mayor posesión de vehículos particulares, se construyen caminos y se agilizan los desplazamientos.

Durante los años del Estado de Bienestar, entre 1940 y 1980, se produce una gran reconfiguración del espacio público, ya que muchas personas emigran del campo a la ciudad y se intenta desarrollar una incipiente industria.

Este período también se caracteriza por las interrupciones de los períodos democráticos producidas por la puja de dos grupos de poder con diversos intereses: el agropecuario y el industrial. Estos golpes de Estado erosionan la democracia y la construcción simbólica del vínculo Estado – Ciudadano, donde la ley comienza a perder fuerza en los imaginarios sociales, otro aspecto claramente visible en la actualidad.

En la crisis del '70 que se produce en nuestro país aparece el Estado como un problema central. Comienzan a construirse imaginarios en relación a las limitaciones que posee el Estado para regular al mercado y la necesidad de liberarlo para garantizar mayor prosperidad.

En este período de la Argentina aparece una nueva idea de ciudadanía asociada al ciudadano consumidor y al libre mercado. El espacio vial argentino es considerado un bien de consumo y un medio para el mismo fin, los valores relacionados con lo colectivo y la ciudadanía comienzan un proceso de notable erosión.

En la década de los '90 se termina de instalar el neoliberalismo en nuestro país, en este proceso se producen cambios de fuerte impacto para la configuración del espacio vial. Aparece un marco normativo más claro y ordenado para el país, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, una herramienta jurídica de avanzada que se encuentra entre las mejores del mundo. Sin embargo, esto va de la mano de un fuerte achicamiento del Estado que se aleja del espacio público sin que existan mecanismos para sancionar el no respeto las normas.

Asimismo, se produce una revolución tecnológica que en pocos años cambia la dimensión del espacio, de las comunicaciones y de la circulación, si bien la infraestructura vial no acompaña estos cambios y cada vez se hace más profunda la brecha entre los autos y el diseño espacial para su uso.

En estos años comienzan a configurarse los siniestros viales como una problemática social, si bien hasta la actualidad no existe una clara conciencia de las consecuencias de los mismos, ni se implementa la prevención como política de Estado.

Personalidades reconocidas del ámbito del espectáculo y el deporte protagonizan siniestros viales aunque el tratamiento de los medios de comunicación los relaciona siempre con la fatalidad y la desgracia, sin aclarar las responsabilidades de las víctimas en los hechos, y que incluso son presentados con mayores atributos después de su muerte tales como el caso de Gilda, Carlos Monzón, el cantante Rodrigo, entre tantos otros, donde el exceso de velocidad y la falta de dispositivos de seguridad fue la causa de sus decesos.

En la crisis de fin de siglo se comprende que el mercado no es el mejor asignador de recursos a la vez que se acrecienta la necesidad de un Estado presente para garantizar derechos.

Ejemplo de ello son los grupos de familiares de víctimas de siniestros de tránsito de la sociedad civil organizada que plantean con mucha claridad la necesidad de un Estado que controle y cuide.

En estos años se producen fuertes institucionalizaciones en relación a la seguridad vial, tales como la creación de organismos relacionados con la seguridad y educación vial. Se instala la idea de planificar y se impulsan políticas públicas en relación a la problemática. En el plano cultural se consolida la presencia de dispositivos de seguridad y un gran incremento de su uso (como el casco o el cinturón de seguridad), la mirada negativa hacia el consumo de alcohol y la conducción, se instala con mayor presencia la licencia de conducir y se comienzan a legitimar los controles como instrumentos para la prevención. Estos cambios no lograron universalizarse en la sociedad, las políticas de prevención no son sistémicas y continuadas, pero aparecen nuevas representaciones en los discursos.

Los procesos de transformaciones estatales son un aporte estructural al diagnóstico de nuestra situación, existe una contracción que se sintetizaría en los hechos viales entre el espacio abstracto construido en el imaginario social y el espacio real, propio de lo vivido concretamente en el espacio, estas experiencias vividas se desdibujan y pierden potencial educativo sobre los sujetos para poder lograr el ideal del espacio abstracto. Es decir, si bien se viven u observan situaciones de riesgo o de siniestros, pierden el potencial de enseñar otro modo de circular, los imaginarios y mitos culturales son más fuertes.

El espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva y la representación de la sociedad, que hace su razón de ser en la ciudad y es uno de los derechos fundamentales a la ciudad el derecho al espacio público, como derecho a la inclusión.

“De allí surge la necesidad de entenderlo como uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía frente a la ciudad: el derecho al espacio público, porque permite reconstruir el derecho a la asociación, a la identidad y a la polis. Este derecho al espacio público se inscribe en el respeto a la existencia del derecho del otro al mismo espacio, porque no sólo necesitamos un espacio donde encontrarnos, sino un espacio donde construyamos tolerancia, que no es otra cosa que una pedagogía de la alteridad. O sea, la posibilidad de aprender a convivir con otros de manera pacífica y tolerante”. (Carrión F. 2002 p. 9)

El espacio público es el espacio de la pedagogía de la alteridad por posibilitar el encuentro de las manifestaciones heterogéneas, de potenciar el contacto social y de generar identidad.

En relación a la educación formal, la primera ley de reforma que data del año 1993 (Ley Federal de Educación 24.195) supuso una modificación completa de su estructura académica y de las definiciones curriculares para todos los niveles y ciclos de enseñanza sobre la base de la ratificación de una organización institucional descentralizada del gobierno y gestión del sistema educativo nacional. Así, nuestro país adquirió un sistema educativo particularmente diversificado: las diferencias entre las jurisdicciones se evidenciaron tiempo después en la existencia de tantos sistemas educativos como jurisdicciones existen en la Argentina.

Sin embargo, a partir del año 2003 comienza una reestructuración del sistema educativo nacional, que intenta revertir las consecuencias de la reforma pasada, tanto en sus aspectos normativos como en términos políticos. En esta nueva etapa, se forjó una redefinición del planeamiento educativo, concebido, desde entonces, como acción estratégica del Estado nacional para orientar, monitorear y potenciar las políticas educativas implementadas en todos los niveles y modalidades del sistema educativo, como así también para mejorar su articulación con el conjunto de actores que integran el campo educativo y con otros actores de la sociedad, vinculados a la economía, al empleo, a la innovación

tecnológica, a la investigación y a la producción científica o a la recuperación del valor de la cultura en sus distintas manifestaciones.

En este marco, se explica la sanción en diciembre del 2005 de la Ley 26.075 de Financiamiento Educativo, que fue promulgada en enero del año 2006, la derogación de la Ley Federal de Educación y la aprobación de una nueva Ley de Educación Nacional (26.206).

Mientras que en los años noventa el planeamiento educativo -ligado a una visión economicista que privilegiaba lo técnico por sobre lo político- estuvo al servicio del desfinanciamiento y la fragmentación del sistema educativo; desde el año 2003, se recuperó la perspectiva política del planeamiento educativo, concibiéndolo como una herramienta para potenciar las políticas de transformación del sistema educativo y forjar su puesta en valor de modo que acompañe el desarrollo del conjunto de la sociedad (Terigi, 2007).

En el plano de la cultura vial, la transformación ciudadana sólo puede lograrse a través del abordaje integral de políticas orientadas a la educación, entendiendo que toda formación va de la mano de una coherente reglamentación que garantice y legitime su correcta implementación.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 en su artículo 9° amplía los alcances de la Ley Nacional N° 23.348, estableciendo en su inciso "a" que, a los fines del correcto uso de la vía pública, se debiera *"Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario"*.

La Provincia de Santa Fe adhirió en el año 1998 a la Ley de Tránsito mencionada, a través de la Ley Provincial N° 11.583 cuyo artículo 5° dispone que el Poder Ejecutivo provincial, a través del Ministerio de Educación, establece lo necesario para la inclusión de contenidos básicos de educación vial en los niveles educativos dependientes de esa cartera.

Mediante la Ley Provincial N° 11.686 se declaró la obligatoriedad de la Educación Vial en todos los niveles de la educación provincial, de dependencia oficial o privada, prescribiendo su incorporación en el diseño curricular base, pudiendo los establecimientos escolares abordar los contenidos mínimos de acuerdo a su realidad.

5. Abordaje

Considero al tránsito un fenómeno social donde el conflicto de relaciones que genera se percibe con mayor intensidad. Así comprendido, el tránsito como interacción social supone ponderar su concepto como derecho y como construcción social, desnaturalizando su representación habitual de quienes lo reducen y simplifican como objeto de aplicación mecánica de normas preexistentes.

Cada persona interviene en este sistema desde su nacimiento como sujeto activo y pasivo simultáneamente, es decir, como beneficiario y eventualmente como víctima. De esta manera, el ser humano se constituye en el principal generador de siniestralidad, mortalidad y discapacidad.

Por lo tanto, cada sujeto precisa una información y una formación adecuada a cada momento histórico de su vida y a cada situación concreta. Además de información es imprescindible encontrar los canales de comunicación más efectivos en cada etapa evolutiva. Pero, sobre todo, es esencial una formación que promueva valores de respeto y solidaridad.

Para generar el uso adecuado y el disfrute de las posibilidades de los elementos que integran el sistema del tránsito y el transporte, una de las principales herramientas es la educación.

Cabe destacar que uno de los objetivos primordiales del sistema educativo es la formación integral del individuo en todas sus dimensiones: personal, social, ética y moral. Es indispensable que las personas sean formadas y educadas como ciudadanos activos, fomentando hábitos y actitudes encaminadas al comportamiento responsable y al desarrollo del sentido de formar parte del sistema vial.

6. Marco teórico

La provincia de Santa Fe ocupa un lugar relevante en el mapa de la siniestralidad vial en el país. Reducir el índice de personas heridas y fallecidas por esta causa se ha convertido en uno de los ejes de gobierno de las últimas administraciones en la provincia. La educación, entendida como la desarticulación de viejos paradigmas de conducta que acercan a los ciudadanos a riesgos evitables y la construcción de nuevos modos de convivencia más seguros, ocupa desde el 2009 un sitio importante en la gestión estatal santafesina para abordar la inseguridad vial.

La elección del tema invita a desarrollar un ensayo político sobre la incorporación de la educación vial en la sociedad argentina y en la provincia de Santa Fe en particular. Haciendo foco en la educación formal y no formal como diversos espacios para el desarrollo de los conocimientos relacionados con el tránsito y en la metodología para el abordaje de los contenidos de educación vial.

Este trabajo muestra un trayecto posible en el modo de construir una política pública de seguridad vial, un proceso de análisis y reflexión que comprenda los actores e intereses involucrados en la temática, tomando la herramienta del diseño y ejecución de políticas como el recurso de una sociedad para proyectarse y definirse en forma autónoma y consciente para lograr el cuidado y bienestar común.

La pérdida de legitimidad de los criterios de veracidad del discurso jurídico-legal establece un nuevo orden donde la legalidad ya no es la regla. Es por eso que el pensar técnico ya no es suficiente para proponer políticas públicas. La mirada de la educación es trascendental para una gestión que decide abordar la problemática vial desde una perspectiva sociocultural. El problema es político y compete a la totalidad social.

A nivel mundial los siniestros viales son la primera causa de mortalidad entre hombres y mujeres de 10 a 45 años de edad y en nuestro país son la primera causa de muerte en jóvenes de entre 18 y 35 años. Además muchas personas sufren traumatismos graves y otras quedan discapacitadas de por vida.

Entiendo que gozar de buena salud es mucho más que el hecho de no padecer enfermedades, implica disfrutar de la vida en sociedad en forma plena, sin padecer consecuencias negativas producto de la movilidad urbana. Es hacer uso del espacio público en base al respeto y la solidaridad con el otro, sin exponernos a riesgos innecesarios. Una convivencia saludable es privilegiar la vida propia y de los demás por sobre los intereses personales.

Estamos inmersos en una cultura del riesgo producto de la construcción histórica de nuestra sociedad. Estamos insertos en una trama de relaciones que promueven permanentemente conductas de riesgo, conceptos que circulan en nuestros discursos

sociales y que no hacen más que profundizar una jerarquía de valores que opera en contra de la convivencia pacífica y respetuosa entre los ciudadanos y acrecienta la competencia.

Llevada al tránsito, esta forma de vivenciar e interpretar el mundo se convierte claramente en una multiplicidad de conductas de alto riesgo que ponen en evidencia la ausencia de miedo moral, la no diferenciación entre lo correcto e incorrecto y -sobre todo- la absoluta desvalorización de la vida humana, propia y ajena.

Dos trabajos son muy valiosos para pensar este estado de situación: el del antropólogo Pablo Wright de la Universidad de la UBA, que lo abordó con el grupo Culturalia desde una perspectiva antropológica y el de Carlos Nino, un jurista argentino que en su libro “Un país al margen de la ley” desarrolla muchas de las lógicas que se utilizan en la interpretación de las normas.

La práctica de desplazarse por espacios específicos, definidos y aceptados, como ya hemos dicho, requiere de la interiorización de pautas y normas, de una socialización que transmita las reglas que permiten llevar adelante ese “juego social”¹. Al ser compartidas, estas reglas posibilitan la comunicación inteligible entre los actores para que los hechos viales puedan ocurrir.

“Estas reglas parecen ser la actualización performativa de las normas viales, que lleva verdaderamente a la generación de un sistema paralelo práctico de normas, las normas nativas, a partir de las cuales sabemos qué hacer en cada situación que puede procesar nuestro saber vial.”²

Esto quiere decir que los ciudadanos sujetos de una sociedad realizan prácticas viales de las que no son completamente conscientes, por un lado, se promueve el “respeto” a ciertas normas para conducirse en la calle y, por el otro, en otros niveles de la vida pública no hay ejemplos de respeto a normas y falta de coherencia.

Los límites de las prácticas viales, están determinados por la actitud más amplia de los actores hacia la totalidad de las normas que impone el Estado para garantizar la vida social de una comunidad. Si el Estado es garante del dictado y la obediencia a las normas es, por eso mismo, el primer ejemplo a seguir.

En la negociación se observa que los cuerpos de normas, al momento de decidir una conducta particular, se tornan abstractos, carentes de validez. Este hecho es el efecto de la acumulación de prácticas de negociación en el pasado, que desembocaron en la

¹ El autor denomina “juego de la calle” a la negociación vial, retomando el concepto del antropólogo Clifford Geertz de “juegos profundos” en la cultura.

² Wright Pablo: Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Los saberes viales son los conjuntos de conocimientos acerca de las prácticas viales y qué corresponde o no hacer en cada situación, lo que podríamos llamar la etiqueta vial. Estos saberes derivan de las prácticas cotidianas y de su acumulación a lo largo de la socialización.

cristalización de habitus³, específicos para el catálogo culturalmente pautado de las situaciones de la realidad vial.

El contexto mayor de crisis de legalidad llevan a la anomia y a la alienación, debilitan la aceptación de legalidades abstractas, producidas en el pasado por funcionarios, legisladores y políticos. Es lo que Habermas denomina la crisis de legitimación. (Habermas, 1975: 25 y sigs.)

Pablo Wright considera que los antes mencionados, son factores que coadyuvan, entre otras cosas, a profundizar la brecha entre las normas y las prácticas. Es como si las normas fueran percibidas como fósiles legales creados para otros tiempos que merecen ser desobedecidas por no adaptarse a la dinámica de la vida actual, por un lado, y también porque cualquier esquema normativo de coerción despierta resistencia, una tradición cultural propia de nuestra sociedad.

La negociación de las normas en cada práctica es el micro ejercicio de la rebeldía ciudadana frente a la historia de las crisis y al carácter “otro” de aquellas, creadas para sujetos ideales, desde marcos legales ideales, y producidos para prácticas sociales de otros contextos socio-culturales.

Carlos Nino entiende que la tendencia a la ilegalidad de nuestra sociedad está dada por principios éticos⁴ y valores que se fueron desarrollando a través del tiempo por procesos políticos de gobiernos en interacción con la sociedad civil, que desde su entender son factores significativos para dar cuenta del subdesarrollo existente.

Con respecto a las normas de tránsito, específicamente, una de las problemáticas es la falta de intervención efectiva de la Justicia frente a los delitos y contravenciones de tránsito. Es decir, la eficacia punitiva a la comprobación de delitos de tránsito en nuestro país es muy baja. Por lo cual puede pensarse que la consecuencia es una no asimilación o registro cociente de las consecuencias que los actos pueden generar.

Esto sumado a que el temor a la reprobación social parece tener un efecto contrario, en relación a no cumplir las normas nativas del juego de la calle, muchas veces el que respeta es sancionado socialmente.

La disposición a la ilegalidad es muy significativa y argumentada con justificaciones míticas construidas socialmente que justifican el accionar en marcos morales aceptables, sin ningún registro de las consecuencias que puede tener.

El que estemos al margen de la ley nos debilita como ciudadanos frente al poder público y nos hace pasibles de sufrir actitudes arbitrarias o autoritarias de las autoridades,

³ Concepto de Pierre Bourdieu: Por tal podemos entender esquemas de obrar, pensar y sentir asociados a la clase social. El habitus hace que personas de un entorno social homogéneo tiendan a compartir estilos de vida parecidos.

⁴ Si no hay ética en general es que falta el sujeto abstracto que debería armarse con ella. Alan Badiou “Ser, acontecimiento, verdad, sujeto”.

las cuales fomentan la tendencia a la ilegalidad, con su propio comportamiento y convalidando regularmente el comportamiento ilegal de los ciudadanos.

José Olive define a la “antropología vial” como una rama de la antropología. El mismo plantea que este término nos permite situar a la persona en el centro de la problemática y no ya al ambiente, o los vehículos como parte del problema vial.

El concepto de campo⁵ sirve a la antropología vial como delimitación analítica para poder, dentro de un espacio conceptual identificado, investigar los componentes sociales que lo integran. Es decir, el conjunto de actores en sus interacciones, dinámicas y competencias recíprocas por los capitales específicos del campo.

En el mismo se llevan adelante juegos particulares que representan el intercambio comunicativo y de capitales que dan forma al mantenimiento simbólico del campo. Los límites objetivos del campo se componen de todos aquellos espacios, transformados por la práctica en lugares. En esos espacios se producen diferentes prácticas que dan vida a la ontología de los espacios viales; allí se los llena de ser, un ser que es social y que expresa la cultura de los actores.

“No es posible un modo de existencia no simbólico y aún menos un tipo no simbólico de acción. Por eso, cualquier conducta humana a ser interpretada etnográficamente debe conocer el mundo de sentido que tiene para los actores. No hay sentidos obvios, ni siquiera aquellos asociados con lo más rotundamente biológico. Incluso éstos ya son construcciones culturales y, por ello, productos de la historia de los hechos viales como hechos sociales.”⁶

Es importante tomar como tema de investigación los hechos viales incluidos en un campo mucho mayor, los hechos sociales, y los procesos que dan origen a los mismos. Las prácticas viales, aunque tienen un grado de especificidad y espacio de legitimación propios, deben comprenderse dentro del universo total de las prácticas sociales. Estas prácticas tienen una historia fáctica cuya acumulación efectiva a lo largo del tiempo, produce una serie de reglas ad hoc que se hacen parte del sentido común vial. El sentido común vial es parte del sentido común general, en especial en lo que hace al sentido y prestigio que tienen esas prácticas que en el imaginario colectivo se vinculan con la cultura⁷.

⁵ Campo: concepto de Pierre Bourdieu, es un espacio social de acción y de influencia en el que confluyen relaciones sociales determinadas. Estas relaciones quedan definidas por la posesión o producción de una forma específica de capital, propia del campo en cuestión. Cada campo es —en mayor o menor medida— autónomo; la posición dominante o dominada de los participantes en el interior del campo depende en algún grado de las reglas específicas del mismo. El conjunto estructurado de los campos, que incluye sus influencias recíprocas y las relaciones de dominación entre ellos, define la estructura social.

⁶ Wright Pablo: Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires.

⁷ Esta acumulación, al decir de Bourdieu (1979) produce habitus específicos que estructuran nuevos comportamientos, reproduciendo aunque con cambios, un modo de ser.

Uno de los aportes significativos que Pablo Wright realiza en relación a la cultura vial es la interpretación que realizamos de los signos viales que parecen sujetarse a un proceso de transformación, los conductores los leen como símbolos. “Si pensamos que los signos, por su propia definición son unívocos en su significado, al transformarlos en símbolos, les dan una cuota de ambigüedad que necesita de una interpretación. Esta interpretación surge de la negociación pragmática que establece el conductor en una escena vial determinada, en donde asigna a los “símbolos viales” un sentido adecuado para el momento. Esta rebeldía parece tener su origen en que para la gente esos signos devenidos símbolos son inscripciones de poder originadas en el Estado.

Otro aspecto estructural de la problemática, a mi entender, es el que se conforma con los elementos de la “etnofísica”, que cargan de valores y juicios de la física a aspectos que tienen que ver con significantes sociales, a esto se le suman las contracciones entre las construcciones culturales míticas sobre la realidad vial, y sus causalidades. Las leyes de la física que sustentan muchas de las restricciones viales existentes se contradice con nuestra creencia, que puede más que la ley de la física, pensar que no me va a pasar o que puedo maniobrar a cierta velocidad, o hablando por teléfono, son partes de las estructuras de pensamiento que construimos socialmente.

“Como observamos en nuestros análisis preliminares el etnomundo vial argentino tiene características muy peculiares; ellas nos permiten entender mejor lo inentendible de los accidentes, la violencia, la agresividad, y nuestra impermeabilidad aparente a las leyes de la física”.⁸

Las valoraciones establecidas por los imaginarios culturales tienen una fuerza de verdad que impide a los sujetos que transitan posicionarse en forma crítica y construir ideas autónomas. Un claro ejemplo de ello es percepción de la velocidad y el uso que se realiza de la misma.

Al estado de situación que apunto a describir se suma el imaginario construido sobre el otro ciudadano como un Otro amenazante, lo que obtura cualquier comportamiento hospitalario, ya que necesita de un cambio en la actitud egocéntrica, representando una alta inversión de energía. El otro valor que parece aflorar es la desconfianza en la maniobra del conductor Otro, que seguramente querrá sacar la mayor ventaja de la situación.

El campo vial dramatiza en sí mismo los dilemas y conflictos más generales de una sociedad, y en especial, la distancia que existe entre normas y prácticas, y cómo el Estado actúa para administrar la tensión estructural que existe entre ambas.

⁸ Wright Pablo: Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Los gestos de la calle son códigos que debemos saber e interpretar para poder interactuar en la misma. El uso del prefijo etno- de larga tradición en la antropología cognitiva, y, en general en la etnología, nos sirve para entrar en el mundo nativo y explorar sus posibilidades de ser. El etno- actúa como una barrera que nos protege de lo no-etno, es decir, de la visión del mundo occidental hegemónica y científica.

Una sociedad es un espacio y una arquitectura de conceptos, formas y leyes, cuya verdad abstracta se impone a la realidad de los sentidos, del cuerpo, de las voluntades y deseos.

Las determinaciones antropológicas son las que se encuentran desde el inicio en el espacio y eso implica la existencia de conexiones con las formas elementales de la apropiación de la naturaleza: números, oposiciones y simetrías, imágenes del mundo y mitos.

No pueden existir mitos y símbolos fuera de su espacio mítico y simbólico, determinado también por la práctica. Ningún signo puede aislarse de la creación del espacio, los signos sirven a la voluntad del poder. Cada cuerpo vivo en el espacio tiene su espacio y construye su espacio.

Lo antes dicho plantea una problemática cultural y educativa en relación al espacio público y su utilización. No desde una perspectiva simplista como la transmisión de información sobre diversos temas, sino desde la concepción más compleja de la educación.

A través de la educación las sociedades reproducen o transforman su cultura, es una instancia reflexiva de definición de valores y principios. Esta educación se caracteriza por ser formal, la que se propone desde el sistema educativo jurisdiccional, o no formal e informal, aquello que los sujetos adquieren mientras recorren circuitos no sistemáticos.

Para avanzar hacia una transformación urbana es crucial el análisis de la educación de los sujetos que usan el espacio público, de su formación como ciudadanos y la participación de los mismos en dichos procesos.

Es fundamental reconceptualizar la educación de los sujetos sobre su accionar en el espacio público y su potencialidad en el abordaje del problema, repensando el concepto de educación desde una perspectiva crítica, dentro del sistema capitalista y las particularidades locales del mismo.

Reconceptualizar la mirada de la educación de los ciudadanos en relación al espacio público (que podríamos llamar educación vial) implica no sólo enmarcarla en una problemática cultural más amplia, sino también definir los elementos que la componen como actores sociales involucrados, espacio de formación, estrategias de enseñanza, experiencias realizadas en el tema, entre otros. Se trata de trascender la perspectiva tradicional de la educación vial pensándola como la formación del transeúnte, entendiendo sus aportes al aprendizaje de saberes sociales de los sujetos que transitan por el espacio público.

Un proyecto interdisciplinario y de intervención en la realidad debería tener como objetivo primordial la construcción de espacios que legitimen y sinteticen los contenidos

relacionados con la seguridad y educación vial, destinado a actores sociales involucrados directamente con la problemática, las ONG, funcionarios locales, docentes, etc.

La educación vial debe cumplir la función de desnaturalizar las conductas culturalmente aprehendidas por los sujetos de la sociedad. Deberían además poder trascender las construcciones culturales mitológicas que predominan socialmente, fundamentando y justificando los hábitos que derivan en conductas imprudentes.

La cultura como fuerza emancipatoria afirma lo social como un espacio fundamentalmente político. La educación en esta perspectiva puede cumplir un rol importante por dos razones que se intentarán desarrollar a continuación.

La primera tiene que ver con entender cómo se trasmite esta cultura vial, la forma en la que nos relacionamos con otros sujetos y con el espacio social, estas formas son aprendidas, se transmiten con la cultura de toda la sociedad, se constituyen históricamente. Es decir, implica detectar qué acciones forman a estos sujetos sociales que se arrojan explicaciones mitológicas justificando sus conductas sociales anómicas e incoherentes con las leyes de la física, que son las que sustentan las normas de tránsito.

La segunda tiene que ver con reflexionar sobre cómo educar a los ciudadanos de nuestra sociedad para revertir estas conductas sociales, logrando autonomía consciente y crítica sobre las acciones que se realizan en el espacio público, desnaturalizando los imaginarios sociales que establecen ciertas pautas de convivencia y circulación, a través de propuestas pedagógicas que movilicen los sentidos y las estructuras preconcebidas de los sujetos sociales.

Henry Giroux establece que existe una cultura popular que se aprende a través de dinámicas cotidianas como los juegos infantiles, los textos de circulación social, las películas, y la diagramación y diseño de los espacios. La conformación de los espacios en las ciudades actuales establece claras enseñanzas sobre los valores predominantes en nuestra cultura, el exterminio de parques y espacios de recreación para la creación de calles y estacionamientos pone al automóvil como un bien máspreciado que la vida misma.

Los medios de comunicación son otro elemento que influye en la construcción de las acciones sociales e individuales en el espacio público. Desde las campañas publicitarias que exaltan el potencial de los vehículos cargándolos con poderes que no tienen y construyendo la omnipotencia que pone en riesgo a los conductores, hasta las series y películas que utilizando efectos especiales de ciencia ficción generan la ilusión de que todo se controla, y nada va a pasar. Así marcan estereotipo de belleza, masculinidad, etc., que son productos que promociona el mercado para generar más consumo, y están muy alejados de criterios sociales que promuevan la convivencia en armonía, el bienestar colectivo y la construcción de hábitos más seguros.

Los medios de comunicación tienen un gran poder en la construcción de los imaginarios sociales que motorizan las acciones de una sociedad. Construyen estereotipos previos culturales basados en el individualismo, la codicia, el materialismo.

El prestigio y neutralidad de los medios reposa en los dispositivos de visibilidad en que se han convertido, cuya importancia no radica solamente en ser correas de transmisión de las representaciones dominantes, son además productores impunes de esas representaciones, despliegan su poder clasificadorio y estigmatizador bajo la coartada de su exclusiva mediación tecnológica.

Estos discursos son una fuente de saber pedagógico que influye en los ciudadanos que utilizan el espacio público, los medios sensibilizan el sufrimiento idiota, mientras niegan y tapan el sufrimiento y las pérdidas reales de la sociedad.

Repensar los contenidos que transmiten los medios de comunicación en materia de espacio público, acciones y representaciones sobre el mismo, es fundamental para transformar la cultura vial existente.

En nuestra sociedad no todo es considerado un problema social, algo de lo que las autoridades deban ocuparse. El proceso de definición colectiva de ciertas condiciones como problemas transcurre en diferentes ámbitos sociales como pueden ser los medios de comunicación, los debates en el Congreso, diversos ámbitos de la cultura, la comunidad científica, entre otros. Estos ámbitos tienen una limitación respecto de la cantidad de problemas de los cuales se pueden ocupar. Existe por lo tanto un mercado de problemas sociales en el cual sólo algunos de los potenciales problemas logran constituirse como tales, es decir, que dominan el discurso social y político durante ciertos períodos.

Existen ciertos principios de selección propios de cada sociedad que influyen en la supervivencia de los diferentes problemas, entre los que estarían la apetencia de los medios por temáticas dramáticas y novedosas, los temas culturales de cada sociedad y las modas o tendencias de la cultura política de cada gobierno.

Si, como sostienen cada vez más sociólogos y antropólogos, la realidad social es fruto de un proceso continuo de creación, circulación e internalización de significados, los medios de comunicación social cumplen un rol fundamental en este proceso en la medida en que pasan a construir y mantener la realidad pública de una sociedad, "lo que todos saben" acerca de determinados temas o de lo que está sucediendo en el país.

Aunque la idea de los medios de comunicación como instituciones omnipotentes que podían indicar a la gente exactamente qué pensar sobre ciertos temas ya no tiene consenso entre los estudiosos de la comunicación, sí se sostiene que los medios pueden presentar al público cuáles son los temas en torno a los que es preciso tener una opinión y discutir.

De la enorme cantidad de eventos que se producen cada día en una sociedad, los medios seleccionan -según criterios internos derivados de sus propias rutinas de producción- cuáles serían lo suficientemente importantes para ser considerados como noticias.

Es por esto que se suele afirmar que los medios construyen las noticias (Alsina 1989, Van Dijk 1990). Ciertos temas o eventos pueden adquirir una dimensión desproporcionada en los medios y otros -que de acuerdo con los criterios de otros actores sociales podrían ser relevantes- son omitidos.

Nuestra dependencia de los medios para el conocimiento de ciertos hechos y sobre todo para su interpretación es mayor cuanto menos experiencia directa tenemos sobre un determinado tema. En la medida en que aquellos con quienes usualmente conversamos y reinterpretamos los mensajes de los medios -nuestra pareja, compañeros o familiares- también dependen de ellos para su conocimiento de ese tema determinado, difícilmente podamos llegar a una opinión muy diferente de aquella que nos es presentada.

Los medios de comunicación se constituyen en el ámbito más importante para la construcción de problemas, ya que es a través de ellos que se presentan ciertas condiciones como problemas, y se brinda una determinada definición o interpretación de los mismos.

La construcción social de la realidad por parte de los medios de comunicación y actualmente también por Internet, es uno de las teorías más importantes que explican algunas de las actitudes y posicionamientos sociales. El efecto del discurso queda así claramente definido, los medios no sólo transmiten informaciones y opiniones, sino que mediante estos discursos construyen realidad social, hacen mundo, crean universo social.

En este sentido, Eliseo Verón plantea que “toda producción de sentido es necesariamente social: no se puede describir ni explicar satisfactoriamente un proceso significativo, sin explicar sus condiciones sociales productivas”. (Verón, E. 1993. La Semiosis Social. Fragmentos de una Teoría de la Discursividad. Barcelona: Gedisa.)

El autor afirma que además que “todo fenómeno social es, en una de sus dimensiones constitutivas, un proceso de producción de sentido, cualquiera que fuere el nivel de análisis (más o menos micro o macro sociológico)”.

El riesgo, por ejemplo, es ante todo una definición social y no una evaluación objetiva de la naturaleza, y cualquier percepción del riesgo será producto de esa definición.

Para el análisis discursivo partiré de la teoría de los Discursos Sociales de Eliseo Verón (1987). Dicha teoría nos permite abordar la temática desde una perspectiva de

base semiótica para entender su dimensión significativa que necesariamente es social, no individual. Es decir, que no se puede describir ni explicar satisfactoriamente un proceso significativo (cómo la sociedad comprende, interpreta, valora, siente) sin explicar sus condiciones sociales productivas, otros discursos anteriores que se van a relacionar con nuestro discurso central o discurso-objeto, pero nunca de manera directa y mecánica. En ese recorrido, podremos entender cuál es la base de algunos pensamientos y percepciones que de otra manera nos quedarían ocultos.

Retomo el concepto de “verosímil” que Christian Metz (1967), retoma de Aristóteles, quien definía lo verosímil como una reducción de lo posible. El autor plantea que los verosímiles sociales son los posibles pensables en cada época y sector y que se pueden modificar vez a vez. Lo que una sociedad “puede” pensar en un momento determinado y acepta como verdadero en un momento dado y que, por definición, supone la posibilidad de existencia de otros verosímiles previos o posteriores. El verosímil discursivo se vincula a un registro de lo “decible” a partir de una censura que no proviene de las instituciones, sino de su interiorización profunda por lo que, como sociedad, ni siquiera somos conscientes de que estamos sometidos a esos condicionamientos. Metz plantea que esa censura no se ejerce centralmente sobre los temas, sino sobre las formas de tratarlos. Una pregunta posible es qué impide que aparezca como “pensable” en la sociedad o en parte de ella, la noción de riesgo vinculada a la movilidad y la circulación en el espacio público.

Todos sabemos, por ejemplo, que cruzar con la luz roja supone un riesgo. Sin embargo, ese “conocimiento” no decanta automáticamente en una conducta protectora. Esto se vincula a que los modos de asignación de sentido, tanto para volver un hecho socialmente sustantivo, importante, o, inclusive, para negarlo total o parcialmente, se definen en función de restricciones del verosímil social.

Metz insistía en que el verosímil representa una restricción cultural y arbitraria de los posibles reales y que es de lleno autocensura ideológica, pero no como efecto directo o mecánico de alguna operación intencional generada desde actores sociales empíricos, concretos, sino como modo de regulación de conflictos que la sociedad no puede o no sabe cómo resolver. La clausura del verosímil estaría dada cuando los efectos de diversos hechos de la vida social ni siquiera son pensables.

Con respecto a la dimensión educativa de la comunicación, al existir influencias mutuas, construcciones colectivas, las interlocuciones se convierten en educativas en varios sentidos. Los propios sistemas de mediación son útiles para reconocerse y conocer a otros, para provocar procesos de aprendizaje, para dialogar con sus contrarios o con los simplemente diferentes. No hay educación posible sin comunicación, la que posibilita significativas interacciones de enseñanzas y aprendizajes.

La educación popular, especialmente sustentada por Paulo Freire, aportó la idea de la conciencia crítica como mecanismo metodológico del cambio educativo. Pero dos

concepciones subyacentes son allí cuestionables. El énfasis excesivo puesto en un proceso educativo racionalizante y centrado en el habla, sin comprometer las subjetividades y los complejos modos de relacionarse con la realidad de los diversos sujetos culturales, incluyendo las complicidades y las compensaciones que cada persona requiere. Muchas veces, la actitud crítica abordada ponía en cuestión mecanismos de defensa y supervivencia de las cuales la población se nutría para resistir las crisis. Por ello, muchas propuestas de lectura crítica no han tenido aceptación en la población más necesitada.

En segundo lugar, está aquella simplificación o malentendido, por el cual se apostaba al poder de cambio que surgía del conocimiento de la propia realidad, porque no se la conocía, como mecanismo liberador de por sí. Lo cual significó una producción comunicativa hiperrealista y cruda, que ha provocado tantos rechazos. Es decir, una noción comunicativa conectada con la educación donde el medio asumía la función de espejo transformador, desde una perspectiva negativa del proceso educativo.

Hoy podemos afirmar que los sujetos sí conocen su realidad y de manera vital y la relación con los otros más educativa pasa más bien por la acción concreta y las transformaciones intersubjetivas y por lo tanto culturales y valorativas, en gran unidad simbólica.

En todo lo dicho anteriormente, he referido dos aplicaciones distintas de la comunicación, aquella ubicada dentro de cualquier proyecto de desarrollo, intrínseca a ellos mismos; y la presente en los proyectos propiamente comunicativos.

En ambos casos puede estar involucrada la interlocución directa y aquella donde los medios están presentes y que llamamos “mediada”. La primera se encuentra involucrada en otros objetivos, actividades y estrategias. La segunda, lo comunicativo es medio y fin..

Finalmente, para trabajar con los discursos parto de los aportes realizados por Eliseo Verón (1993) quien plantea que analizar no es descubrir lo evidente, sino encontrar rastros, marcas y huellas de pensamiento que pueden estar condicionando positiva o negativamente nuestras acciones y conductas y que nos permitan explicar fenómenos particulares, el cómo y el por qué de ciertas conductas.

En el análisis se busca reconstruir las operaciones productoras de sentido lo que supone aceptar que los procesos sociales de significación dejan marcas sobre la superficie material y esas marcas son sociales y nos permiten encontrar y definir sentidos generales, más allá de quién sea el emisor individual.

Lo anterior permitirá delimitar cuáles son los verosímiles sociales que determinan la circulación de sentido en torno a la movilidad segura y a partir de ahí avanzar y proponer la construcción de un nuevo verosímil, con sus argumentos y enunciaciones particulares.

Desde qué lugar se piensa la comunicación

La comunicación es entendida como construcción colectiva de vínculos y sentidos, es decir, de modos de entender y vivir el mundo. Esta forma de entender la comunicación es, a mi parecer, la más útil para trabajar desde la prevención en materia de movilidad segura.

Necesitamos, entonces, herramientas prácticas para construir el diálogo con las comunidades, barrios o pueblos en los que elegimos llevar adelante nuestra tarea como comunicadores.

En la Agencia Provincial de Seguridad Vial decidimos trabajar desde una idea de comunicación entendida como diálogo, como relación que necesariamente involucra la participación de al menos dos actores implicados, sean personas, grupos u organizaciones, y por lo tanto, vamos a partir del hecho de que no puede haber relación comunicacional desde de la existencia y voluntad de un solo actor: el emisor de los mensajes. Siempre existe un otro en la comunicación.

La comunicación es una dimensión de la vida y de las relaciones sociales. Por eso, cuando hablamos de comunicación, hablamos de actores que se relacionan entre sí dinámicamente, a través de medios o no. A partir de esta noción, entiendo que la comunicación es una dimensión involucrada en toda práctica social y, por ende, implicada en los procesos de salud situados siempre en el marco de un territorio determinado.

Entender a la comunicación, y a nuestra tarea como comunicadores, desde esta perspectiva, presupone un corrimiento de la concepción tradicional de la comunicación, la que considera a la misma como una transmisión de mensajes de forma lineal. Uranga (2005) utiliza el término de procesos comunicacionales, justamente para fundamentar esta perspectiva relacional de la comunicación, ya que la misma se apoya en las relaciones e interacciones de los sujetos.

Sandra Massoni y Mariana Mascotti, al definir el rol del comunicador desde la perspectiva de la comunicación estratégica, plantean que tiene la capacidad de interpelar la dinámica social y reconocer la diversidad sociocultural. Según las autoras, como comunicadores podemos indagar sobre los posibles puntos de articulación entre los diferentes grupos sociales, analizando sus intereses y necesidades. “La especificidad del comunicador es articular prácticas de comunicación y movimientos sociales”. (Massoni y Mascotti, 2001, p.231).

Para Washington Uranga “las prácticas sociales son, desde lo comunicacional, “prácticas de enunciación” que se van construyendo a través de las narraciones, y mediante el desarrollo de habilidades y técnicas expresivas, un discurso que es entramado de la

cultura y fundamento de la historia de vida de una comunidad". Pero también son los no dichos, las estrategias de silencio, las resistencias. Todas ellas, las enunciadas y las que no lo son, se dan en un marco de condiciones de formulación y posibilidad que le dan encuadres y marcos de referencia. De todo ello se componen las prácticas sociales.

Para explicar las prácticas sociales, Uranga sostiene que no es posible hacerlo sin hacer una lectura de lo comunicacional, ya que la misma nos permite mirar las prácticas de comunicación como procesos de significación y producción de sentido entre los actores involucrados.

En el ámbito de las estrategias de comunicación sobre seguridad vial, la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) trabaja las categorías "funcional" y "simbólico" como dos dimensiones que siempre están presentes en todo fenómeno social. Lo funcional tiene que ver con el nivel objetivo: en las campañas de movilidad segura por ejemplo esta tendría que ver con el nivel informativo que se le brinda al ciudadano.

El nivel simbólico tiene que ver con el campo de las valoraciones y los juicios. Cada grupo social coloca distintos juicios y valoraciones sobre un mismo hecho. Por eso, por un lado, la comunicación de gobierno o de instituciones debe "sintonizar" con esas valoraciones o juicios para comunicar en ese nivel. Debe conocer cómo cada grupo social "simboliza", "le da sentido" a hechos objetivos.

Un gobierno o institución tienen que investigar o, al menos, tener una hipótesis acerca de qué piensan y "sienten" los diversos grupos sociales. Y luego, gobierno e instituciones tienen que resolver las piezas de comunicación. No basta saber qué piensan los grupos, sino ver a través de qué estilos gráficos y argumentativos, y desde qué tipo de soportes técnicos va a ser más eficaz la comunicación.

No puede haber diálogo si no hay reconocimiento entre las partes. Las campañas dicen (sólo por el hecho de hacerse, de producirse) que "hay alguien -gobierno, población- que está pensando en que es necesario que te cuides". Lo dicen implícitamente. Y en ese sentido, toda campaña genera un efecto simbólico: construye un lugar donde la institución se carga de un valor proactivo.

La comunicación de riesgos es un componente fundamental de la gestión del riesgo, entendida como el proceso de toma de decisiones que tiene en consideración los factores políticos, sociales y económicos, que analiza el riesgo como un peligro potencial a fin de formular, estudiar y comparar opciones de control con miras a seleccionar la mejor respuesta para la seguridad de la población ante un peligro probable. La comunicación de riesgos asigna una gran importancia al diálogo con las poblaciones afectadas y con el público interesado, para brindarles la información necesaria, que les permita tomar las mejores decisiones posibles durante una emergencia o desastre con impacto en la salud pública. (Guía para la elaboración de la estrategia de comunicación de riesgos. Organización Panamericana de la Salud 2011.)

Comunicación y políticas públicas

Teniendo en cuenta que la organización sobre la que trabajo pertenece al ámbito público, es necesario desarrollar qué entendemos por políticas públicas, ya que también es un concepto que atravesará el presente trabajo. Según Uranga (2012, p.3) las políticas públicas son el conjunto de decisiones que tienen como objetivo la distribución de bienes y recursos: “es un proceso por el cual se ponen en juego bienes y recursos que les corresponden por derecho a los ciudadanos y ciudadanas, individuos y grupos” (Uranga, 2012, p.3). Las políticas públicas son el espacio de configuración e implementación de los derechos sociales de los ciudadanos. En este sentido, presuponen una reconceptualización de la noción de Estado, ya que son entendidas como estrategias de intervención que poseen un alto grado de consenso y requieren de la participación activa de la ciudadanía.

Uranga sostiene que la gestión pública debe contar con diseños institucionales que permitan analizar el impacto de las políticas públicas, con la participación de los sectores involucrados, que permita que los ciudadanos se conviertan en actores, que posean un rol activo y no sean destinatarios pasivos sin poder de decisión.

Esto posibilita que se fortalezca el vínculo entre Estado y sociedad civil, ampliando los espacios de participación y cooperación. Las políticas públicas requieren del desarrollo de estrategias de comunicación, comprendidas como la aplicación adecuada y coherente de los medios y recursos de comunicación, con la finalidad de otorgarle sentido y sustento argumental a la misma, y que de este modo se puedan forjar procesos a través de los cuales las políticas públicas alcancen los objetivos y las metas propuestas.

Según Uranga las estrategias utilizadas deben ser acordes a cada situación y deben brindar respuestas específicas y adecuadas a cada problemática. El criterio que debe prevalecer es, por un lado, el de respetar la cultura y el lenguaje de la población con la que se está trabajando y de incorporar a los actores sociales como generadores de mensajes y ubicarlos como protagonistas de los procesos comunicacionales. Para lograr las metas propuestas, según el autor, “es imprescindible que las estrategias de comunicación al servicio de políticas públicas se sustenten en diagnósticos situacionales realizados con perspectiva comunicacional. Allí reside gran parte de la clave del éxito que se pueda alcanzar”.

Tomando como punto de partida la comunicación gubernamental se pueden diferenciar distintos tipos o estilos de comunicación propios de la comunicación pública. Los tipos de comunicación se pueden agrupar en los que están centrados en los hechos y los que están asociados a valores aunque ambos pueden presentarse de manera articulada y muchas veces su diferenciación es dificultosa

Por otro lado, la comunicación centrada en valores, tiene una lógica más inclusiva, ya que la atracción o repulsión hacia ellos en una sociedad es mayoritaria y compartida

culturalmente.

Comunicación y participación

Comunicación y participación son dos palabras que comparten un mismo concepto. Etimológicamente, la alocución latina *communio* nos remite al hecho de participar y compartir. Cuando se trata de definir el perfil de la comunicación participativa, Gumucio Dagron (2001: 37-39) sostiene que es muy importante tener presente que es:

- un problema de poder: los enfoques participativos contribuyen a ubicar la toma de decisiones en manos de los ciudadanos y a consolidar la capacidad de las comunidades para confrontar sus ideas con expertos, técnicos y planificadores;
- un problema de identidad: la comunicación participativa contribuye a impulsar autoestima en el tejido social a través del fortalecimiento de las organizaciones propias de la comunidad. Protege los valores culturales, al mismo tiempo que facilita la integración de nuevos elementos. Otros modelos de comunicación para el desarrollo, que fueron implementados particularmente en torno a esquemas de salud, fracasaron a menudo en su intento de organizar sus estrategias y sus valores sin contar con la perspectiva de las comunidades beneficiarias. Estos son algunos de los temas que distinguen a la comunicación participativa de otras estrategias de comunicación para el desarrollo en los procesos de cambio social:
- Proceso versus campaña: implica a las comunidades, tomando en mano propia su futuro a través de un proceso de diálogo y de participación democrática en la planificación de las actividades comunicacionales, en lugar de campañas verticales, caras e insostenibles, que desencadenan movilizaciones sociales, pero no contribuyen a construir una capacidad de respuesta a las necesidades sociales, desde el ámbito comunitario.
- Se orienta a investigar, diseñar y diseminar mensajes con participación comunitaria, en lugar de diseñar, probar, lanzar y evaluar mensajes que fueron concebidos para la comunidad, pero resultan extraños a ella.
- Específico versus masivo: el proceso de comunicación adaptado a cada comunidad o grupo social en cuanto al contenido, el lenguaje, la cultura y los medios, en lugar de la tendencia a utilizar las mismas técnicas, los mismos medios y los mismos mensajes en contextos culturales diferentes y para diversos sectores sociales de la sociedad.
- Concientización versus persuasión: un proceso de concientización y de profunda comprensión de la realidad social, sus problemas y soluciones, en lugar de mecanismos de persuasión que inducen cambios de comportamiento a corto plazo, pero que son solamente sostenibles a través de campañas reiteradas.

En el caso del ámbito de salud, la participación de la comunidad es un elemento básico, tal como lo plantea la Carta de Ottawa de 1986. En este marco la comunicación, que promueve conocimientos, actitudes y prácticas de salud, se enfoca en fortalecer las relaciones comunitarias y las capacidades de las personas para incidir sobre los determinantes de su propia salud.

La perspectiva sobre la comunicación en y para la salud se alinea con concepciones dialógicas y participativas como las de Gumucio Dagron (2001), Kaplún (2000), Prieto Castillo (1999), entre otros, que ponen el acento en la articulación de sentidos dominantes y dominados en las comunidades en un tiempo y espacio dados. Por lo que entiendo la comunicación en y para la salud como un espacio tanto de producción de conocimiento y de intervención en y con la comunidad para lograr alcanzar mejores niveles de salud en nuestras sociedades.

Comunicación y Seguridad Vial

¿Cómo se pueden relacionar estas corrientes con la accidentalidad y el tratamiento de la misma en los medios de comunicación de masas? El papel asignado a los medios de comunicación en este sentido se ha ido perfilando en los últimos años, en unos casos como una reivindicación por parte de los actores involucrados en la Seguridad Vial, como es el caso de las víctimas, y en otro como respuesta al interés social de buscar avances o soluciones a los accidentes a través de las investigaciones.

El Catedrático de Seguridad Vial Luis Montoro considera las campañas masivas de formación en los grandes medios de comunicación como una de las tres estrategias de formación continua para abordar la cuestión preventiva en el entorno denominado “factor humano”.

El autor considera que las campañas han mostrado su utilidad, pese a las dificultades que conlleva una evaluación exacta. Por otro lado, considera de forma relevante la vigilancia de los mensajes que pueden llevar a conductas peligrosas, a fin de que puedan ser contrarrestados con información adecuada.

7. Enfoque metodológico

Esta investigación es de carácter exploratoria y se enmarca dentro de los lineamientos del paradigma interpretativo. Siguiendo a Vasilachis de Gialdino (1993, p.60) este paradigma postula la comprensión de las estructuras significativas del mundo de vida por medio de la participación en ellas. De este modo se recupera la perspectiva de los participantes y se puede comprender el sentido de la acción en el marco de las relaciones intersubjetivas. Considero que el abordaje metodológico más apropiado es el cualitativo, ya que hace hincapié en el estudio de los procesos sociales.

Roberto Castro (1996, p.64) nos dice que los métodos cualitativos privilegian el estudio “interpretativo” de la subjetividad de los individuos y de los productos que resultan de su interacción. En este sentido, la realidad es construida socialmente y no es independiente de los individuos. Retomando a Vasilachis de Gialdino (1993, p.58), la metodología cualitativa nos permite observar a los actores en su propio terreno y observar la interacción de los mismos en su ámbito cotidiano.

La investigación se realizará principalmente tomando como materia de análisis 8 años de trabajo continuado en la Agencia Provincial de Seguridad Vial (APSV) de la provincia de Santa Fe. La APSV es el organismo rector del gobierno de la provincia en materia de seguridad vial, encargado de implementar políticas públicas que vayan en sentido de disminuir la siniestralidad vial, y más concretamente reducir la cantidad de víctimas fatales ocurridas en instancias de siniestros viales.

Circunscribiendo aún más la intervención del organismo desde la Dirección de Formación y Divulgación de la que formé parte, que es la encargada de la implementación de programas de educación y comunicación que apuntan a intervenir en la realidad y los actores involucrados, tanto desde la educación formal a través de la institución “escuela”, campañas de concientización, educación no formal, capacitación y campañas de concientización.

Técnicas utilizadas:

- **Observación participante:** permite tener un acercamiento a la realidad de la organización, conocer y analizar las percepciones de sus integrantes. El hecho de tener un rol y una función asignada dentro de la estructura de la organización puede interceder de alguna manera al llevar adelante el trabajo de campo, pero presentará también algunas ventajas (facilidad para acceder a diferentes ámbitos, para obtener información, detectar y contactar informantes claves, etc.).

- **Análisis de datos cuantitativos y estadísticos** provenientes de los Observatorios viales nacional y provincial que elaboran informes sobre la siniestralidad vial y analizan los distintos elementos que rodean a un hecho vial.

- **Análisis de información cualitativa a partir de encuestas, grupos de testeo, entrevistas, etc.**

- **Entrevistas en profundidad:** con informantes clave y autoridades de la organización, para conocer y relevar lineamientos estratégicos de las políticas implementadas.

- **Análisis del caso de la APSV:** análisis las políticas públicas, de ejes estratégicos y producciones comunicacionales, piezas de campaña y materiales escritos llevadas a cabo por el organismo a lo largo de 10 años de trayectoria.

8. Estudio de caso

Este trabajo está inspirado en mi recorrido por la Agencia Provincial de Seguridad Vial de Santa Fe, que comenzó en 2011, donde me desempeñé como Director del área de Formación y Comunicación. Desde ese rol, tuve como misión trabajar para contribuir a la modificación de conductas viales de los usuarios del espacio público en el marco de nuestra provincia, acompañado por un grupo de profesionales de distintas disciplinas. Es por esto que, al describir el trabajo realizado hablo de “nosotros”, ya que todo el proceso fue producto del trabajo en equipo con aportes interdisciplinarios sumamente enriquecedores.

Llegué a este nuevo espacio laboral con imaginarios en torno a la movilidad que estaban relacionados con el sentido común, como parte de la cultura vial más amplia y con conductas anómicas muy naturalizadas. Tenía concepciones que se apoyaban en la idea de que la problemática radicaba en un mero desconocimiento de la normativa, por lo que la difusión de información adecuada vendría a resolver gran parte de la anomia existente.

Por otro lado, me enfrenté a un nuevo desafío conceptual: el de un espacio público diferente a las construcciones sociales. El espacio como lugar de todos, con un claro mensaje de la necesidad de apropiación activa y comprometida del mismo por los ciudadanos que lo conforman. En este sentido, el pedagogo italiano Francesco Tonucci a través de sus metáforas y viñetas, puso en evidencia la soledad de las muchedumbres asiladas por la falta de interacciones humanas en las ciudades, los vínculos en el espacio público, los formatos viales, los formatos escolares. Recursos que, según fui descubriendo, venían a decir y a mostrar una necesidad de repensarnos en relación a este espacio, y las consecuencias que generábamos y sufríamos a la vez.



Estas inquietudes me fueron llevando por un camino más profundo en la reflexión de la problemática vial. Empecé a comprender la vinculación entre el uso del automóvil y los valores generados por el consumismo del capitalismo, en relación a la fuerza de estas imágenes y mensajes.

Una pregunta que comenzó a circular fue dónde se aprenden estas prácticas viales, y como equipo en la Dirección llegamos a las publicidades de autos como un texto de circulación social presente constantemente en nuestras vidas, un mensaje muy claro de valores y principios fundamentales de nuestra sociedad. Principios y modelos que preexisten a la publicidad que reflejan construcciones culturales de género, éxito, virtud, masculinidad, etc.

El aporte de una nueva mirada sobre las publicidades relacionadas a la temática, en apariencia inocentes y neutrales, fue muy significativo en la construcción de las propuestas pedagógicas que empezaban a modificarse más allá de las normas de tránsito. Pudimos comprender que la relación entre formación de identidades, comercio, pedagogía y política se está volviendo a elaborar. Así, los ideales de la sociedad están representados por logotipos que se han convertido en básicos para una política de la identidad en la que proporcionan a la gente formas de representación con las que pueden identificarse a sí mismos y su relación con los demás.

Con un simple ejercicio mental de recordar alguna publicidad de auto podemos percibir una visión del mundo, de la estética, una política de género, expectativas de vida, todas proponen diferenciarse y destacarse del resto de la comunidad a través de la posesión de un vehículo, virilidad, inteligencia, belleza son garantizados en la obtención de este bien material. En esta configuración vale preguntarse ¿qué importan las normas de tránsito si no importa la igualación social?

La primera acción significativa en materia de educación referida al espacio público y las situaciones mencionadas fue la efectiva reglamentación de la ley N° 11.686 que establece la obligatoriedad de los conocimientos relacionados con educación vial en todos los niveles del sistema educativo provincial. La misma ya existía hacía diez años en la jurisdicción pero sin ser aplicada efectivamente.

Desde la reglamentación de la ley, comenzamos a recorrer con la Dirección todo el territorio tratando de transmitir herramientas a los docentes para el abordaje de dichos contenidos desde el aula. Estas capacitaciones permitieron generar intercambios que redundaron en significativos aportes conceptuales. En este sentido, retomo los aportes del pedagogo Isabelino Siede. Su trabajo se caracteriza por realizar una profunda discusión sobre la función de la escuela en la enseñanza de los conocimientos relacionados con formación ética y ciudadana, en uno de sus apartados denominado “Tránsito” aborda la educación vial.

La primera reflexión que aporta es pensar el vínculo e importancia de la escuela en relación a los problemas sociales, en tanto institución social y ámbito de convivencia pública, en ella confluyen y se interconectan diversos actores sociales que, a su vez, proyectan sobre el espacio escolar sus experiencias y puntos de vista específicos en relación con estos temas.

La respuesta tradicional de la escuela a esta problemática ha sido la llamada "Educación vial", entendida básicamente como enseñanza de la normativa legal y los carteles indicadores, con la finalidad de que los alumnos tomen conciencia de lo que tienen que hacer.



Actualmente, podemos revisar esta respuesta como parcial e inconsistente para dar cuenta de la problemática real del tránsito y la circulación. Pero los aportes de Siede son muy significativos para descentrar los esfuerzos de la mirada tradicional y comenzar a transformar concepciones muy arraigadas en las aulas hasta el día de hoy.

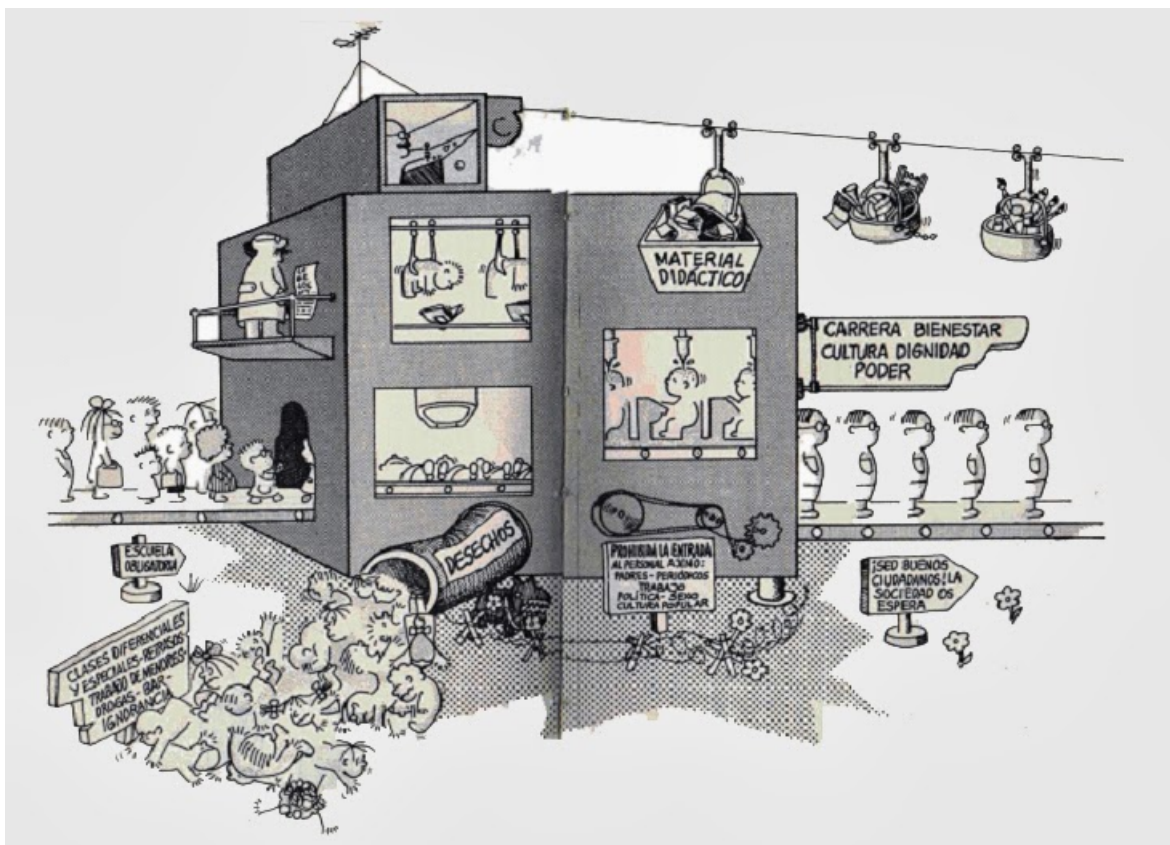
Estos conceptos se relacionaban con correr la mirada de la educación vial tradicional para proponer a los docentes la construcción de una educación del transeúnte. Propone correrse de la educación centrada en la responsabilidad de los individuos para poder pensar al tránsito como un sistema complejo que incluye la responsabilidad de la sociedad y el Estado.

También critica la educación centrada sólo en las normas de tránsito, entendiendo la necesidad de incorporar la reflexión entre problemas, normas y contextos geográficos, para construir criterios que permitan tomar decisiones.

Por último, correr la mirada de la formación de conductores centrando los saberes sólo en la conducción, para poder seleccionarlos y secuenciarlos según las características de circulación de los alumnos. La consecución de estos propósitos requiere indagar en di-

ferentes disciplinas y campos de conocimiento, que serán las fuentes para analizar las situaciones desde diferentes perspectivas y construir criterios de resolución.

Estos aportes dieron un giro a las propuestas que construíamos con los docentes que participaban de las formaciones, dirigidas a la incorporación de la educación vial en sus aulas. Aparece como una gran dificultad desvincular las prácticas de los imaginarios construidos durante tantos años por la educación vial tradicional. Dificultad que es comprensible si entendemos que los textos relacionados que más circulan por las aulas, siguen apelando a la mirada tradicional y muy poca bibliografía se confecciona con una postura más crítica de la educación vial.



También en este período fueron muy significativos los aportes de Pablo Wright sobre cultura vial. Con su equipo de trabajo Culturalia el autor incorpora a nuestro trabajo concepciones que conmovieron directamente las propuestas del equipo y la metodología de trabajo. Pensar los hechos viales como hechos sociales nos obligó a incorporar los procesos de construcción histórica y de sentido que institucionalizan ciertas prácticas y conductas, que por fuera de las organizaciones y reglamentaciones formales se cargan de sentido en la configuración particular de nuestro espacio público.

También fue muy significativa la idea de construcción simbólica de los signos viales, esta forma de interpretarlos explica muchos de nuestros hábitos de circulación, y como concepto también interpela las falencias de la ya mencionada educación vial tradicional, ya que el aprendizaje memorístico de las señales no modifica las prácticas.

Otro de los aspectos significativos es pensar que “somos la sombra de nuestro discurso”, reflejando una profunda contradicción entre lo que decimos ser y lo que realmente accionamos, por lo menos a los efectos del espacio público. Se plantea la circulación por el espacio público como un “Juego profundo” en el cual se depositan aspectos que trascienden el simple desplazamiento para involucrar valores y principios que no tienen que ver con los desplazamientos en sí mismos, la inteligencia, la viveza, la masculinidad, son aspectos que atraviesan el uso de ciertos vehículos.

Las leyes de la física que sustentan las normas de tránsito son interpretadas desde argumentos míticos, que justifican acciones de gran exposición al riesgo. Esto genera un déficit de legitimación en relación a las normas de tránsito y a la ley como un recurso para poder vivir en armonía.

La posibilidad de deconstruir el pasado de nuestras acciones tan naturalizadas permite una conciencia crítica y la posibilidad de desmitificar muchos de nuestros argumentos. Pensar la problemática vial desde una perspectiva cultural convoca directamente a revisar las propuestas pedagógicas que desde el equipo ofrecíamos a los docentes para que trabajen con sus alumnos.

En este recorrido tuvimos la posibilidad de conocer las experiencias de la Dirección General de Tráfico de España (DGT), comparar políticas y realidades abrió un panorama mucho más amplio de la problemática y los actores involucrados en la materia.

Violeta Manso Pérez es una de las referentes de estas políticas en la DGT, el aporte que realiza a nuestro abordaje es pensar a la ciudad como un sistema conformado por diversos actores que influyen en la formación de los ciudadanos que transitan. Esto nos permitió empezar a concebir la problemática como integral y dentro de un sistema, que incluye a las familias y sus vínculos, a la escuela, a los medios de comunicación, a los agentes de control, a los espacios de formación de nuevos conductores, etc.

Los objetivos de la DGT se centran en la participación ciudadana que derive en implicaciones y alternativas a los problemas y no en simples implicaciones o decisiones políticas. Recuperar espacios ocupados por el automóvil para los peatones y ciclistas. Potenciar el uso del transporte público. Mejorar y desarrollar espacios públicos para el ocio y la cultura. Eliminar barreras arquitectónicas y contaminación. Coordinar acciones con municipios lindantes. Incorporar educación vial y ambiental en las escuelas. Emplear nuevas tecnologías en la regulación y fluidez del tránsito.



Los objetivos de la DGT nos permitieron pensar en los objetivos de nuestras propias acciones y en los principios que sustentaban a las mismas, reflexiones que son constantes en la tarea cotidiana y este escrito es un ejemplo de ello.

La transformación de la mano de los lenguajes artísticos

Las propuestas de formación que ofrecíamos a los docentes necesitaban incorporar la reflexión sobre la cultura, sobre la educación vial tradicional y sobre el tránsito como un sistema que incluye diversos elementos y actores.

En este contexto se sumó al equipo de trabajo una nueva coordinadora del ministerio de Educación, que además de un amplio recorrido en la educación formal e innumerables propuestas muy enriquecedoras, aportó una mirada desde los lenguajes artísticos para retrabajar estas construcciones culturales naturalizadas.

Así se incorporaron al trabajo profesores de teatro, música, expresión corporal y audiovisuales. Estas propuestas enfrentaban a los docentes con lo más profundo de sus concepciones en relación al tránsito y sus contradicciones discursivas.

Otro de los grandes giros metodológicos del equipo tuvo que ver con implementar instancias de auto-observación. Seguía resonando esta contradicción entre el discurso y el accionar, en los argumentos siempre los que hacían mal las cosas eran “los otros”, nunca había instancias autoreflexivas sobre las propias prácticas. Esto se impuso como una necesidad para el equipo para poder avanzar en propuestas más sinceras y productivas de los docentes con los alumnos.

La auto-observación consistía en registrar las impresiones y pensamientos en un mismo recorrido que realizaran cotidianamente durante cinco días. La idea era registrar en un cuaderno aparte ese recorrido y poder retrabajarlo en el encuentro posterior.

El retrabajo de estos registros permitió poner sobre la mesa directamente el problema al que nos referíamos. En muy pocos casos pudieron realmente observarse, la mirada estaba puesta siempre fuera, registraron listas de infracciones y situaciones como si fueran narradores en tercera persona. Pero ante eso se podía volver a ver qué acciones propias existían en el espacio.

Esto fue movilizante para los participantes y más aún cuando la siguiente propuesta fue solicitarles que les pidan la misma actividad a sus alumnos de secundario. Las sorpresas fueron muchas, los jóvenes todavía podían registrar sus propias acciones, la negación no había elaborado discursos tan cerrados y perfectos.

Los jóvenes daban argumentos muy claros de por qué no respetaban las normas de tránsito, en los relatos aparecían frases como “me quedé dormida entonces paso los semáforos en rojo porque la portera me cierra la puerta y no me deja entrar más..” o “me fui con mi novio en la moto, no traje el casco pero me da vergüenza decirle que no voy porque se va a enojar...”.

Los sinceros argumentos de los jóvenes nos aportaban un insumo muy rico sobre el cual empezar a desandar estas construcciones, siempre garantizando ambientes que puedan ir más allá de las prácticas moralizantes de la educación vial tradicional para poder reflexionar sin valoraciones sobre la realidad vial de cada comunidad educativa.

En este marco, los docentes pudieron empezar a sincerarse con argumentos que les resonaban bastante, por ejemplo: “yo voy en la moto sin casco pero soy prudente”, esto

permite pensar la idea de prudencia y los mitos en relación a la circulación, los siniestros y el riesgo, estas ideas trascendentes en relación al destino o a causas azarosas.

También surgieron grandes conflictos en cuanto a las contradicciones generadas por ritos culturales como regalarle a los jóvenes una moto en el cumpleaños de quince, hacerlo es exponerlos y no hacerlo es dejarlos fuera de la dinámica social instituida, por eso surgían preguntas de los mismos participantes tales como “¿cómo hago para no regalarle la moto a los quince? Es el único que no la va a tener”.

Cuando realmente pudimos recuperar los imaginarios y las sensaciones de cada uno se pudieron ensayar otras acciones y conductas, también gracias a los lenguajes artísticos, y así con una participación activa de los docentes diseñar las propuestas para trabajar en el aula con los alumnos.

La idea se basaba en trabajar con los docentes la construcción de propuestas áulicas que debían implementar entre encuentro y encuentro, con una praxis dialéctica, por llamarlo de algún modo, en un ir de las teorías y conceptos, y venir de las experiencias y reflexiones.

Todas estas ideas se enmarcaban en una invitación a la investigación de los alumnos y docentes sobre los problemas viales de su comunidad educativa, para poder diseñar y ensayar intervenciones. Las etapas fueron las mismas de cualquier análisis de problemas, la identificación del conflicto, la búsqueda de información, la síntesis, el ensayo de posibles soluciones, la elección de acciones, la ejecución, la evaluación y conclusiones.

Los resultados de esta propuesta fueron deslumbrantes, desde ya que existió un amplio porcentaje que no pudo correrse de la mirada tradicional de la educación vial y se centraron en la “afiche manía” de las señales de tránsito. Pero una parte no menor estableció un vínculo con la comunidad educativa, con las redes involucradas en el problema observado, visitaron a presidentes comunales, entrevistaron a inspectores de tránsito, a ONG's, etc. En síntesis, la propuesta superó todas nuestras expectativas.

Los jóvenes, que en las descripciones de sus docentes al comienzo del curso eran apáticos, no les importaba la situación, no se involucraban con nada y no iban a lograr cambiar nunca sus conductas, se presentaban en las diversas localidades de la provincia personalmente para mostrarnos lo que habían trabajado, preocupados por la continuidad de las propuestas.

Innumerable cantidad de acciones realizadas por los jóvenes empoderados y con claras convicciones de que se puede transformar la realidad en la cual viven, conscientes de que son parte del problema y la solución.

El giro ideológico y metodológico nos permitió pensar ya con nuevas lógicas la educación vial. Pudimos construir una herramienta que apuntara a poner sobre la mesa la heteronomía de los sujetos frente a sus propias acciones y pensar cuál es el camino de la autonomía de la acción política en el espacio público.

El Programa de Formación en Educación Vial de la Provincia de Santa Fe presentó rasgos únicos en todo el país. En las participaciones en los Congresos Nacionales de Educación Vial descubrimos que ninguna otra jurisdicción presentaba un trabajo articulado entre los organismos relacionados con la seguridad vial y la educación, tampoco un trabajo continuado y sistemático que se enriqueciera año a año con las experiencias anteriores, no presentaban marcos conceptuales que trascendieran la mirada atomizada del tránsito y, principalmente, no elaboraban una propuesta metodológica que pudiera englobar estas propuestas para accionar concretamente en las realidades de las comunidades educativas.⁹

Se nos presentó la necesidad de establecer vínculos y acuerdos institucionales con las escuelas, porque los docentes participantes terminaban aislados sin apoyo de los directivos y el resto de los docentes, incluso con un desconocimiento de los mismos supervisores de las propuestas pedagógicas ministeriales. Esto nos obligó a pensar nuevas líneas de acción incorporando otros actores a la discusión, no sólo a los docentes.

En este camino se realizaron reuniones con supervisores y directivos, se establecieron vínculos territoriales con las escuelas tratando de apoyar el trabajo de los docentes que participaban en los cursos.

Un paso en otras proporciones

Avanzar en la construcción de la educación vial provincial se presentaba como la necesidad de universalizar la propuesta a todos los docentes de la provincia, o por lo menos en un primer paso a un representante por escuela que pudiera retransmitir la propuesta. Eso nos llevó a incorporar a muchos referentes al equipo, así se suma una variedad muy enriquecedora de discursos, representantes de diversas ciudades de la provincia aportando realidades concretas y diversas.

En este camino, nos sumergimos en el mundo de la virtualidad a través de un curso que complementaba los encuentros presenciales en todas las regiones provinciales, que permitía el contacto directo y constante de los docentes con referentes del equipo para poder trabajar sistemáticamente en la construcción de las propuestas.

⁹ Ver anexo 1: Cuadernillo “Conmemoración de los 10 años de educación vial obligatoria en Santa Fe”, material para docentes elaborado por la APSV en esta línea, aprovechando la conmemoración del aniversario

Este recurso significó un aporte en cuanto al diálogo y vinculación con los docentes y la interacción de los mismos con los grupos que trabajaban. Aunque también observamos el hecho de que las reflexiones en relación a los conceptos trabajados en el marco conceptual perdían profundidad, por lo tanto la necesidad de retomar más encuentros presenciales se volvió inminente.

En este momento del proceso se incorporó la posibilidad de realizar un proyecto similar al “Transitando” propuesto en la ciudad de Rosario a escala provincial. Este proyecto se realizaba en 5to de las escuelas secundarias en el marco de un convenio con la Agencia Provincial de Seguridad Vial que homologa la experiencia escolar con el Curso Teórico Obligatorio para la obtención de la licencia de conducir. La propuesta se denomina “Conduciendo ConCiencias Viales” realizando un juego de significados entre la toma de conciencia en la prevención de siniestros y las disciplinas escolares que aportan miradas diversas sobre la problemática de la seguridad vial. El proyecto involucra a todos los actores institucionales porque cada disciplina tiene contenidos específicos para transmitir en relación a la seguridad y educación vial.

Un aporte fundamental a este proyecto fueron los documentos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que llegaron a todas las escuelas secundarias, en los cuales el libro “Primera Licencia de Conducir” sintetizaba muchos conceptos teóricos con relación a otros libros específicos de las diversas áreas de conocimiento.

La propuesta significó un cruce en el recorrido, los avances y retrocesos se relacionaron con demandas circunstanciales de políticas puntuales como formar a los nuevos conductores o responder a la demanda social de que la escuela prepare para la obtención de la licencia. Esto quiere decir que la construcción de políticas públicas de educación vial a nivel provincial estuvo atravesada por diversos intereses y realidades.

En el momento de mayor fortalecimiento del equipo y recursos de trabajo, con una interesante dinámica de articulación de ambos organismos, se producen cambios en la gestión política y como consecuencia en los equipos de trabajo.

Las variables condicionan directamente los procesos políticos de transformación cultural que se proponen, y deben ser parte de análisis más profundos. En este trabajo se desarrollan principios y lineamientos que deberían contener las políticas públicas en relación al espacio, pueden ser disparadores de debates, de intereses, de diferencias en los criterios. Lo que sí creo es que en la práctica misma de llevar adelante estas acciones es fundamental definir criterios a largo plazo, con compromisos que trasciendan a las personas particulares para lograr perdurabilidad, coherencia y consistencia.

Transformar desde la comunicación

Los siniestros de tránsito son una de las primeras causas de mortalidad en nuestro país, con víctimas de todas las edades, y provocan también miles de heridos cada año.

Para abordar esta situación, la comunicación se convierte en una herramienta fundamental y los medios juegan un papel central.

Desde el equipo de comunicación y prensa de la APSV propusimos un conjunto de prácticas, pautas y recomendaciones para comunicadores, trabajadores de prensa y equipos de gestión de municipios y comunas y otras organizaciones para abordar en los medios y en la comunidad el tema de la seguridad vial con una perspectiva cultural. Este material, que llamamos “*Guía de Estilo APSV, cómo hablar y escribir sobre Seguridad Vial. Construyendo discursos que promueven conductas seguras*”¹⁰ es una propuesta posible en este recorrido.

Un tratamiento periodístico consciente, solidario y responsable de las cuestiones relacionadas con la problemática y un material pensado y producido para incidir en las conductas viales son puntos de partida insoslayables si queremos afrontar el problema y participar en su resolución.

La seguridad vial, como problemática social compleja requiere de la intervención de una diversidad de actores y del consenso entre múltiples sectores, entre los cuales identificamos a los medios de comunicación como un eslabón fundamental dentro de esta cadena, ya que “suelen ser los cauces para dar a conocer las normativas y para divulgar los riesgos”.

No obstante, si bien abundan noticias referidas a hechos viales, el tratamiento sobre los mismos suele ser muy dispar, variable y, en ocasiones, superficial. La cuestión vial, comprendida como un fenómeno de masas, tiene una gran relevancia en los distintos niveles de la sociedad, ya sea expresada en tragedias familiares y/o sociales, o expresada como mera noticia, casi como un espectáculo en los medios.

La noticia vial existe diariamente, lo que debemos debatir es acerca del tratamiento que se realiza ya que el modo de comunicar influye en el modo de posicionar una determinada problemática ante la audiencia o ante el lector y desde ya, ante la ciudadanía en su conjunto.¹¹

Variables que se pueden utilizar para analizar el tratamiento de la noticia vial en los medios:

» Contextualización de la noticia: información sobre los protagonistas; utilización de estadísticas; explicitación de las causas del siniestro; información rigurosa sobre el hecho; seguimiento de la noticia.

» Utilización de vocabulario adecuado: violencia vial; siniestro; víctimas viales; delitos contra la seguridad vial.

¹⁰ Ver Anexo 2: “*Guía de Estilo APSV, cómo hablar y escribir sobre Seguridad Vial. Construyendo discursos que promueven conductas seguras*”

¹¹ Ver Anexo 3: Tratamiento de los siniestros en los medios.

» Aportes en prevención y concientización: información sobre los riesgos; sobre conductas apropiadas; sobre asociaciones y organizaciones relacionadas con la temática.

Por último cabe señalar que hay noticias que se denominan “centrales”, las cuales directamente se refieren a siniestros viales, o hechos viales. Pero también hay otras noticias que se denominan “marginales” o “fronterizas”, las cuales no refieren directamente a siniestros viales pero sí se refieren a temáticas que pueden afectar la seguridad vial; por ejemplo: el crecimiento del parque automotriz, el aumento de la tarifa del transporte urbano de pasajeros, la aplicación de los carriles exclusivos, etc.

El rol de la noticia vial

El discurso que se construye en la noticia vial además de estar conformado por datos, cifras, palabras, conceptos, testimonios, está constituido también por una intencionalidad, por un sentido, a veces fácil de reconocer y otras veces más oculto y difícil de desenmarañar.

Es decir, el discurso como tal siempre supone un sentido, y lo que se intenta develar, específicamente, es cuál es ese sentido en el discurso de la noticia vial, y si algo de ese sentido puede estar o no ligado a la prevención y a la concientización en materia de seguridad vial.

Es fundamental señalar que el discurso no es constante; no es sólo palabra, ni es sólo texto, y se vale de otras dimensiones y dispositivos, además de la semántica, para operar delimitando el ámbito de lo enunciable, en definitiva limitando el campo simbólico y erigiendo parcialmente sentidos, tal como señalamos.

Comprendido desde esta perspectiva, el discurso de la noticia vial también se encuentra atravesado por una disputa por el sentido. No todas las noticias son iguales, no todas las noticias dicen lo mismo, así como el discurso es cambiante y es dinámico.

En algunas ocasiones nos encontramos con noticias con una clara intencionalidad preventiva y de concientización, y en otros casos sólo se transmite un hecho vial ignorando nombres de protagonistas, causas, responsables, sanciones, etc.

Esto nos indica que, si bien el vocabulario adecuado es condición necesaria para habilitar un discurso preventivo en la divulgación de la noticia vial, no es suficiente. Hacen falta otros elementos que justamente den cuenta de aquello que nombraremos como sentido del discurso en la noticia vial.

Ocurre lo mismo con la divulgación de medidas de prevención y concientización, las cuales aparecen en no más de cuatro o cinco ocasiones a lo largo de las noticias relevadas. Nos referimos a medidas tales como: abrocharse el cinturón, ponerse el casco,

respetar las velocidades máximas, informar sobre las sanciones y multas, etc. Esta no es obligación de los medios de comunicación, en primera instancia esta es una tarea del Estado y de la educación, sin embargo la prensa puede contribuir en este aspecto, y aquí nuevamente se pone en juego el sentido de la comunicación en la noticia vial.

Dando cuenta de estos elementos, lo que se intenta transmitir es que, en torno a la variable prevención lo que se pone en juego es la conexión entre esos distintos elementos, qué relaciones se establecen y qué conexiones se visibilizan.

Por ejemplo, hablar asiduamente de la inseguridad en los medios gráficos, y, por otro lado, hablar del estado de las rutas o de las negligencias de algunos conductores responsables de siniestros viales, es diferente a poder situar la cuestión vial como un aspecto más dentro de la gran problemática de la seguridad.

Con todo ello se intenta expresar que, el sentido preventivo de la noticia vial es la posibilidad de poner en juego un vocabulario adecuado, una correcta contextualización del hecho y la interacción entre los diferentes componentes que forman la noticia vial.

La publicidad

La publicidad representa un elemento esencial del sistema económico actual. Por tanto, el consumo y la publicidad constituyen los pilares sobre los que se apoya la actividad comercial. Los creativos publicitarios buscan las estrategias idóneas para conocer las ilusiones y fantasías de los individuos, prometiéndoles satisfacerlas. Es así como consiguen conectar con los verdaderos impulsos, emociones y deseos de la persona.

En el ámbito de la seguridad vial podemos admitir que el discurso publicitario naturaliza el “sentido común vial”, es por eso que proponemos una lectura crítica de los mensajes publicitarios asociados asociados por ejemplo al alcohol o el automóvil.

El discurso publicitario no se relaciona exclusivamente con el nivel de la utilidad de los productos o con brindar la información acerca de dónde comprarlos. Nos transmite estilos de vida y nos invita a imitar pautas de comportamiento.

Eliseo Verón afirma que toda producción de sentido es necesariamente social: no se describe ni explica un proceso signifiante sin explicar sus condiciones sociales de producción y, a la vez, todo fenómeno social es un proceso de producción de sentido.

Las marcas de bebidas alcohólicas logran incrementar su consumo a través de estrategias publicitarias que cubran la necesidad de la sed, despertando una suma de sensaciones asociadas a valores como: vida, salud, libertad, amor, belleza, amistad, alegría, sexualidad, naturaleza, seguridad, éxito, autorrealización etc. Además, el acto de consumir se percibe como un acto de liberación, incitando al individuo a adoptar conductas compulsivas y desconociendo las consecuencias patológicas físicas, psíquicas y sociales en las que puede desembocar si carece de una formación adecuada sobre el uso de este tipo de bebidas.

Está muy extendida la idea de que durante el fin de semana es habitual beber y divertirse en compañía del alcohol. Estas posturas se ven incrementadas por las características psicoevolutivas típicas como: inseguridad, ansias de libertad, presión de grupo, conflictos familiares, influencias de agentes sociales, falta de información ante temas como los aquí tratados. Pero, la principal dificultad para intervenir será la localización de fórmulas de actuación destinadas a la construcción de un ocio que no precise el uso de alcohol.

Si analizamos las ideas centrales de algunos mensajes, nos percatamos de la continua insistencia de desmitificar el uso y consumo de estos productos. De este modo, resulta muy común visionar múltiples anuncios publicitarios junto a estos mitos establecidos socialmente.

Algunos ejemplos de valoraciones asociadas a los mensajes presentes en las publicidades:

- » El alcohol es poder: "Se tiene o no se tiene". (Chivas Regal)
- » El alcohol favorece la independencia de las personas: "Be free" (Beefeater)
- 9» El alcohol es cosa de hombres: "Porque para un whisky no hay mejor lugar de reposo que las bodegas de Jack Daniel's. Y mirando a Mr. Burns, tampoco parece un mal sitio para un hombre". "Soberano es cosa de hombres".
- » El alcohol es un estimulante energético: "Tómalo frío y entrarás en calor" (Whisky J.B.)
- » El alcohol favorece las relaciones interpersonales: "Un Ballantine's para mi amigo, a ver si se anima". "Liga amigos. Carlos III. Un amigo".

Para demostrar el peso del objeto en la cultura en Mitologías, Barthes expresaba que: "El automóvil es el equivalente bastante exacto de las grandes catedrales góticas; quiero decir que constituye una gran creación de la época, concebido apasionadamente por artistas desconocidos, y consumido en imagen si no en uso, por una población entera que se apropia de él, como un objeto absolutamente mágico".

Las palabras no son neutrales

Las palabras, organizadas en los diferentes sistemas de comunicación verbal que conocemos, son instrumentos de la cultura que permiten la comunicación entre las personas y la existencia misma de la humanidad, pues son portadoras de gran parte del saber acumulado por los seres humanos a lo largo de siglos. Cada palabra puede tener diferentes acepciones y esto enriquece el intercambio entre quienes participen en la comunicación, siempre que esos significados sean compartidos.

Cada esfera de la vida social va desarrollando su forma de expresión característica. La filosofía, la religión, la literatura, la ciencia, han desarrollado sus propios sistemas de lenguaje y comunicación que regulan el uso de las palabras.

El análisis sobre el vocabulario que se utiliza en las noticias viales resulta de gran importancia, las palabras, la acción de nombrar, no conforman un acto neutral ya que producen efectos políticos y subjetivos, de aquí su importancia.

En este sentido, el lenguaje es el lugar a partir del cual asignamos significado y orden al mundo, por lo que nuestras prácticas discursivas pueden parecer libres, pero se hallan fuertemente condicionadas por una estructura epistémica dominante. De este modo, consideramos que las palabras que se introducen, la densidad de lo escrito, pueden indicar el lugar que ocupa la problemática en la agenda de los medios gráficos y más profundamente, las ideas que subyacen.

Tomando entonces la noción de posición discursiva nos adentramos más profundamente en los dilemas que esta cuestión conlleva. En este sentido, la noción de accidente vial desliza un modo de comprender la problemática y de darle un sentido específico.

En efecto, hablar de “accidente” no nos permite hablar de delito y nos aleja de la posibilidad de comprender a la violencia vial como un factor más que afecta a la seguridad de los ciudadanos en términos amplios e integrales.

Estamos acostumbrados a referirnos a la inseguridad como aquel conjunto de hechos delictivos, hurtos, homicidios, violencia callejera y, en menor medida, a cuestiones más estructurales tales como el narcotráfico y problemáticas ambientales, pero la cuestión vial no suele ocupar un lugar en los debates acerca de la inseguridad.

Asimismo, es muy sencillo identificar en los diferentes diarios noticias relacionadas a la violencia, pero pocas veces referidas a la “violencia vial”, la cual muchas veces no es considerada como una expresión más de la violencia, así como la violencia de género, la violencia infantil, la violencia o acoso laboral, etc. Definitivamente la violencia vial no cuenta con un lugar en las configuraciones discursivas de las noticias.

Esto desde ya, no es responsabilidad de los medios de comunicación únicamente, está el Estado como primer interlocutor y sus representantes expresados en dirigentes y partidos políticos. Sin embargo, los medios pueden y deben, desde nuestro punto de vista, colaborar en la inclusión de la problemática vial como un eje más dentro de la cuestión de la seguridad y de la violencia, lo que supone pensar que es una problemática que pone en riesgo a la población y que debe ser fuertemente prevenida.

Accidente o Siniestro

La legislación vigente define accidente como “todo hecho que produzca daños en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Serán estudiados a los fines esta-

dísticos y fundamentalmente para establecer su causalidad y así obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para prevención”. Para la Real Academia de la Lengua Española la definición de accidente refiere a “un hecho fortuito que no puede ser evitado”. Ya hay consensos generalizados, y sobre todo en nuestro país a partir de la postura de la ANSV, de que es prácticamente incompatible esta acepción con el uso que actualmente se da a este término.

La más común manifestación de la falencia formativa es la que permite calificar como “accidentales” a los hechos violentos del tránsito, pese a estar probado que su casi totalidad responde a circunstancias causativas y no causales. No existe la causalidad en los siniestros. Lo que sí existe es una o varias causas que combinadas llevan a la producción de un resultado.

A esta generalizada apreciación medieval se le completa con una concepción fatalista y su conjunto conduce, además, a la inadecuada autojustificación moral que se esgrime como cobertura para enmascarar las concretas responsabilidades que siempre existen en los siniestros de tránsito. La salida naturalmente aceptada es considerarse siempre como un mero observador del tránsito en lugar del rol de partícipe que llevaría a considerar la posible exposición a situaciones de riesgo y a ser sujetos activos en la producción de hechos violentos.

¿Por qué no usar el término Accidente? Porque se piensa en los accidentes en términos de hechos fortuitos: casualidades que ocurren y que son muy difíciles de evitar. Aparecen como hechos productos del azar, difíciles de relacionar con otros hechos anteriores.

Campañas de prevención

Como ya expresé anteriormente, en el ámbito de las campañas de comunicación sobre seguridad vial en la APSV trabajamos las categorías “funcional” y “simbólico”, como dos dimensiones que siempre están presentes en todo fenómeno social.

Lo funcional tiene que ver con el nivel objetivo: en las campañas de tránsito tendría que ver con el nivel informativo, con los datos que se transmiten, la información técnica. El nivel simbólico tiene que ver con el campo de las valoraciones y los juicios. Cada grupo social coloca distintos juicios y valoraciones sobre un mismo hecho. Por eso, por un lado, la comunicación de gobierno o de instituciones debe “sintonizar” con esas valoraciones o juicios para comunicar en ese nivel. Debe conocer cómo cada grupo social “simboliza”, “le da sentido” a hechos objetivos.

La comunicación de gobierno o institucional debe intentar hablar desde las dimensiones funcionales y simbólicas que desea instalar, a las dimensiones funcionales y simbólicas de los distintos grupos sociales. Quiere decir que un gobierno o institución tiene que investigar o, al menos, tener una hipótesis acerca de qué piensan y “sienten” los di-

versos grupos sociales. Y luego, gobierno e instituciones tienen que poder resolver desde las piezas de comunicación.

No basta saber qué piensan los grupos, sino ver a través de que estilos gráficos y argumentativos, y desde que tipo de soportes técnicos va a ser más eficaz la comunicación.

Por otra parte, cuando decimos que las campañas "contribuyen a generar un efecto simbólico en la población", significa que la comunicación siempre es "interlocución", diálogo virtual entre partes. Y no puede haber diálogo si no hay reconocimiento entre las partes. Las campañas dicen (sólo por el hecho de hacerse, de producirse) que "hay alguien -gobierno, población- que está pensando en vos, en que es necesario que te cuides". Lo dicen implícitamente. Y en ese sentido, toda campaña genera un efecto simbólico: construye un lugar donde la institución se carga de un valor proactivo.

Algunas sugerencias, en este sentido, de posibles caminos a profundizar:

- » Desarrollar campañas de divulgación de la normativa y de sensibilización sobre los temas que constituyen principales factores de riesgo (consumo de alcohol en la conducción, exceso de velocidad, dispositivos de seguridad, respeto a las normas, etc.) con el objetivo de modificar hábitos de comportamiento inapropiados en los conductores, pasajeros y peatones.
- » Desarrollar estrategias informativo - educativas alternativas como eventos especiales, actividades lúdicas, concursos. La imaginación al poder, no hay límites en este campo.
- » Sensibilizar e involucrar a actores clave como comunicadores, líderes de opinión, RR.-PP., periodistas locales, etc. para generar corrientes favorables hacia el tema que nos estamos enfocando.
- » Desarrollar una red de colaboración en municipios y comunas que provengan del sector privado, ONGs, universidades y otros sectores de la sociedad civil.
- » Identificar coordinadores y conformar grupos de trabajo en cada zona o región, para que puedan elaborar propuestas y aportar ideas a partir de un conocimiento acabado de la problemática de cada lugar, como un modo de fortalecer la participación ciudadana y las relaciones entre la sociedad y el Estado.

Las ciencias del comportamiento

Las acciones de comunicación que se implementan en la APSV para la prevención de siniestros tienen aplicación en dos ámbitos claramente diferenciados como son el de la información pública o estrategias de tipo masivo y el del trabajo en el territorio. Esta división radica en la concepción de que existen públicos, intereses y metodologías diferentes para abordar la problemática de los accidentes de tránsito.

A continuación se describen brevemente los aspectos de cada enfoque.

1. Estrategias masivas:

Dentro de este enfoque se ubican las campañas de prevención que se desarrollaron en forma general para todo el territorio de la Provincia de Santa Fe, a través de la creación y difusión de mensajes utilizando los medios masivos de comunicación. Estos abarcan temas comunes y genéricos que involucran a todos los habitantes de la Provincia en tanto conductores, peatones y pasajeros, atendiendo a las distintas fases y factores que conllevan a los accidentes de tránsito, los cuales permiten diseñar políticas, estrategias y acciones preventivas para cada caso.¹²

Esta forma de trabajo tiene como objetivo y principal fortaleza llegar a públicos amplios, optimizando recursos y esfuerzos, garantizando que la recepción de los mensajes se dé a escala masiva.

2. Prácticas en el territorio.

Cómo promover y potenciar procesos comunicativos locales para la prevención de siniestros. Las estrategias de comunicación desde este enfoque no sólo buscan transmitir información sobre algunos temas puntuales y sensibilizar a la población sobre los mismos, sino que fundamentalmente buscan generar y facilitar experiencias de aprendizaje y de cambio.

En este sentido es imprescindible un trabajo cercano con los referentes y representantes de las distintas comunidades para relevar sus propias problemáticas de tránsito, sus modos de sentir y de pensar con respecto a ellas, reconocer deseos y promover formas de participación.

El rol del equipo de Comunicación de la Agencia Provincial de Seguridad vial es en este caso el de acompañar en este proceso, guiando, fortaleciendo, generando las condiciones adecuadas para que los individuos y grupos de cada comunidad desarrollen su capacidad de actuar, tomen decisiones positivas para su salud y bienestar colectivo y se transformen en agentes de su propio cambio, aportando sus saberes y capacidades.

Las acciones tienen como objetivo promover conductas, modificar hábitos, comportamientos y costumbres, pero sobre todo construir y fortalecer vínculos con la comunidad para hacer de la comunicación un verdadero diálogo entre dos partes.¹³

Para esto se desarrollaron campañas de sensibilización sobre diferentes temas de

¹² Ver Anexo 4: Campaña de motos; Alcohol; Campaña Percepción de Riesgos; Campaña No seas Noticia.

¹³ Ver Anexo 5: “Anuario de la APSV” en donde se puede ver un resumen de la gestión con un abordaje interdisciplinario.

seguridad vial que constituyan factores de riesgo frecuentes en la ocurrencia de accidentes de tránsito, con el objetivo de modificar hábitos de comportamiento y contribuir a fomentar una nueva conciencia vial.

Las campañas se realizaron privilegiando aquellos aspectos críticos emanados de las investigaciones y experiencias recolectadas (públicos más vulnerables, zonas o regiones con mayor número de muertos y heridos, causas más habituales en la incidencia de choques, etc.).¹⁴

Los autores Elizalde, Pedemonte y Riorda (2006) diferencian dos tipos de comunicación gubernamental, una centrada en hechos y otra centrada en valores, asociados a los estilos discursivos que utilizan las instituciones públicas. Si bien se encuentran articuladas, en ciertas ocasiones puede predominar una sobre la otra. En relación a la comunicación centrada en valores, el ejemplo más claro de la utilización de este recurso en la APSV es la campaña de promoción de uso de casco en motociclistas para el cual se produjo un spot audiovisual.

El spot se centra en las reacciones de las personas que rodean a las víctimas de siniestros viales cuando se enteran de la pérdida de un ser querido. El mensaje final es: "Usa casco. No te estas cuidando sólo a vos" y muestra a un joven subiendo a su motocicleta mientras se coloca el casco. Siguiendo la clasificación de comunicación centrada en valores de Elizalde, Pedemonte y Riorda (2006) en la campaña de uso de casco y principalmente en el spot televisivo predominan dos: las comunicaciones de estilos de vida y las comunicaciones basadas en acción. Las vinculadas a los estilos de vida son aquellas que apelan a historias y relatos de la vida cotidiana, que permiten abarcar a una gran cantidad de público. El spot relata el momento que atraviesan los familiares de las víctimas de siniestros viales, por lo cual el argumento del spot gira en torno a un relato de vida.

Las que están basadas en la acción buscan mostrar la opción correcta a través de la acción, lo cual queda claramente evidenciado en el spot al mostrar las consecuencias de la no utilización del casco y el mensaje final sobre cuál es la acción correcta a seguir. Por ello, el spot apela directamente a lo emocional, a la toma de conciencia: vincula el hecho de cuidarse a uno mismo y al cuidado de la familia para evitar que sufran las consecuencias irreparables de los siniestros viales.

En las charlas de la APSV a sectores de público joven también se incluyeron videos que funcionan como disparadores para debatir con ellos sobre los usos y costumbres vinculados a la conducción y permiten y reflexionar sobre los contenidos teóricos desarrollados.

La campaña de Uso de Casco¹⁵ se vincula a otras acciones de la Agencia, es decir,

¹⁴ Ver Anexo 4: Campaña de motos; Campaña Alcohol; Campaña Percepción de Riesgos; Campaña No seas Noticia.

¹⁵ Ver anexo 4, Campaña Motos.

que está enmarcada en una política pública que busca modificar los números de siniestralidad en motociclistas y que comprenden diversas acciones. Es un proyecto general, el de modificar conductas que busca reducir la siniestralidad vial en la provincia.

En cuanto a la dimensión informativa y pedagógica de la comunicación, si bien la campaña incluyó información relativa a la conducción de motovehículos, el principal objetivo o finalidad de la misma es pedagógico.

En las jornadas de charlas se puede identificar comunicación centrada en valores y también centrada en hechos. En el contenido de la presentación digital predomina la comunicación desde los hechos, ya que se incluyen datos estadísticos elaborados por el Observatorio Vial e información vinculada a la legislación vial. Para la elaboración del material teórico se trabajó con la reglamentación vigente y con datos estadísticos del Observatorio Vial. El material incluyó también contenido técnico referido a la conducción apropiada del motovehículo, a los dispositivos de seguridad, al casco en particular (su función, materiales que lo componen y tipos de casco) e información médica sobre los efectos del alcohol en la conducción. Ahora bien, en el contenido de las charlas, es decir, en el discurso de los disertantes, predomina la comunicación centrada en valores; estos valores que actúan sobre lo emocional y buscan generar un cambio basado en las emociones.

En este punto es oportuno introducir el abordaje que hace la ciencia del comportamiento para tratar de entender por qué las personas hacemos lo que hacemos, por qué respetamos las normas y por qué no las respetamos. Qué mecanismos involuntarios se ponen en juego en los análisis que hacemos para tomar las decisiones que tomamos. “Nadie toma malas decisiones”, dicen los expertos en esta disciplina. Dicen también que éstas se toman en base a nuestro propio sentido común, construido culturalmente. Entonces de lo que se trata es de identificar cuáles son los determinantes de ese comportamiento.

En las cuestiones del tránsito muchas son las motivaciones y creencias que se ponen en juego. La necesidad de obtener una cierta ganancia social se manifiesta en cada micro movimiento vial y esto muchas veces atenta contra el cumplimiento de las normas a rajatabla, como por ejemplo cuando decidimos cruzar la calle por la mitad de la cuadra porque creemos que así estamos más seguros y los conductores de los vehículos nos visualizan mejor.

Cuando las leyes no son suficientes

En Trinidad y Tobago, quien utilice un dispositivo portátil mientras conduce puede recibir condenas de hasta tres meses en prisión, y la mayoría de los países tienen algún tipo de restricciones sobre el uso de teléfonos móviles al conducir. Existen leyes estrictas contra el exceso de velocidad en toda la región. Aun así, los conductores siguen enviando mensajes de texto mientras conducen con exceso de velocidad, y los peatones cruzan la

calle sin mirar.¹⁶

Las ciencias del comportamiento han demostrado ser una herramienta eficaz y eficiente para reducir comportamientos incoherentes y autodestructivos en muchos contextos, incluyendo la seguridad vial. Se han adoptado diversos enfoques para encontrar soluciones. Richard Thaler, Premio Nobel de Economía, proporciona uno de los ejemplos más famosos acerca del problema del exceso de velocidad. En su libro *Nudge*, él explica cómo en Chicago pintaron rayas horizontales en la vía, justo antes de las pronunciadas curvas de la vía Lake Shore para crear la sensación de velocidad e incitar así a los conductores a desacelerar.

En Filadelfia, Phoenix y Peoria, la National Highway Traffic Safety Administration de EE.UU. pintó reductores de velocidad en tercera dimensión en las vías para animar a los conductores a levantar el pie del acelerador. En la ciudad de Norfolk, en el Reino Unido, a lo largo del borde de la carretera plantaron 200 árboles a distancias cada vez más cortas, estimulando a los conductores a disminuir la velocidad al irse acercando a la ciudad. Y, en distintas partes del mundo, como parte de intervenciones informadas por el comportamiento destinadas a mejorar la seguridad vial, se han utilizado cámaras de seguridad, información sobre el tráfico y Platewire, una plataforma que publica las placas de quienes infringen las leyes de tránsito y conducen agresivamente.

América Latina ofrece uno de los casos más pintorescos. En 1997, el alcalde de Bogotá, Antanas Mockus, creyendo firmemente en el poder del teatro para cambiar el comportamiento, contrató a 420 mimos que fueron ubicados en las esquinas de las calles para burlarse de los infractores de tránsito. Según Mockus, los colombianos temen más a hacer el ridículo que a ser multados, y se le ocurrió que, quizás, someterlos a la vergüenza pública resultaría ser una política más eficaz que ponerles multas y otros castigos.

Lamentablemente las intervenciones inspiradas por el comportamiento, dirigidas a impedir que los peatones se pongan en riesgo al pasar la calle con el semáforo en rojo o mientras escriben y leen mensajes de texto, han sido menos aplicadas por lo que sus efectos apenas han sido evaluados. Pero algunas de estas se destacan por su creatividad. En 2014, por ejemplo, la empresa alemana Smart instaló un “semáforo bailarín” en una intersección en Lisboa, Portugal, que proyectaba las imágenes animadas de peatones bailando al son de la música en tiempo real en una caseta especialmente diseñada en el mismo semáforo. Las imágenes y la música resultaron tan eficaces contra el aburrimiento de esperar el cambio de luz, que la empresa afirmó que logró reducir el cruce en rojo en un 81%.

Si quiere transformar, la comunicación debe provocar, persuadir, emocionar. Debe construir escenas y recursos que se conviertan en pequeños empujoncitos que interpelen y modifiquen la conducta, atravesando procesos que contribuyan a traccionar conductas

¹⁶Fuente: Informe anual sobre seguridad vial 2018. OECD/ITF 2018

responsables en forma inconsciente, pero que tengan la posibilidad de convertirse en prácticas colectivas conscientes. Un cartel con la imagen de un niño que arroja lágrimas en Dinamarca; una cámara en un semáforo que capta que el conductor no lleva casco y no cambia a verde hasta que se lo coloque, esto ha sido replicado también en nuestro país.

Muchas de las intervenciones territoriales de la APSV se basan en esta perspectiva, tal es la experiencia con artistas urbanos en distintas zonas de la provincia para promover el uso del casco en motociclistas, el público más afectado por los siniestros viales según las estadísticas dada la vulnerabilidad de este tipo de conductores. O la exposición sobre humor gráfico de Galería 17 llamada “bajemos un cambio”, gestionada por Caloi, que recorrió la provincia y permitió innumerables debates y espacios de aprendizajes con distintos públicos.

Las intervenciones de comunicación basadas en este enfoque nos ofrecen el pase libre a una experiencia que cala hondo en nuestras emociones, no apuntan a un sujeto racional, son acciones que no están basadas en el juicio porque, ya sabemos, este juicio está empañado por nuestro sistema de creencias, que, como también sabemos, es un hueso duro de roer.

9. Conclusiones

¿Comunicación en transparencia o prácticas conscientes?

En el prime time de la televisión argentina la conductora del noticiero despierta la polémica. Es 2020, la restricción a la circulación vehicular es total por la pandemia. Una pareja es detenida en un control policial en Camino de Buen Ayre, lleva a sus hijos en el baúl burlando los controles para ir al cumpleaños del abuelo. La periodista protagoniza un comentario tan arriesgado como irresponsable: “A uno le parece una locura, ¿pero qué delito estaban cometiendo? Querer ir a ver al abuelo en el cumpleaños”.

En estas páginas he mencionado al antropólogo Pablo Wright, asumiendo que “las conductas humanas están determinadas por prácticas sociales, que se van delineando por la construcción de sentido de las mismas. Las prácticas sociales son rituales a través de los cuales vivimos. Y nos desplazamos a través de esas prácticas que fuimos aprendiendo con otros en el marco de la interacción social, el hábitus vial”.

Esta idea de práctica social que se hace en transparencia, en automático, sin poner en juego la reflexión me parece un punto importante para recuperar en este espacio. Porque la comunicación, muchas veces, también se ejerce en transparencia.

Los conceptos de riesgo y seguridad son construcciones sociales y cada sociedad asigna valor a ciertos hechos y acontecimientos y los eleva a la categoría de “problema social” o no. ¿Qué cosas nos preocupan? ¿De qué nos protegemos? ¿A qué se destinan recursos y políticas públicas? En este complejo entramado de toma de decisión los medios son protagonistas ya que contribuyen a determinar, por ejemplo, las percepciones de riesgo y seguridad.

Analizo de qué hablamos cuando hablamos de “inseguridad”. Estamos acostumbrados a referirnos a la inseguridad como aquel conjunto de hechos delictivos, hurtos, homicidios, violencia callejera y, en menor medida, a cuestiones más estructurales tales como el narcotráfico y problemáticas ambientales, pero la cuestión vial no suele ocupar un lugar en los debates acerca de la inseguridad. Asimismo, es muy sencillo identificar en los diarios noticias relacionadas a la violencia, pero pocas veces referidas a la “violencia vial”, la cual muchas veces no es considerada como una expresión más de la violencia, así como la violencia de género, la violencia infantil, la violencia o acoso laboral, etc. Definitivamente la violencia vial no cuenta con un lugar en las configuraciones discursivas de la noticias.

Esto desde ya no es responsabilidad exclusiva de los medios de comunicación, está el Estado como primer interlocutor y sus representantes expresados en dirigentes y partidos políticos. Sin embargo, los medios pueden y deben colaborar en la inclusión de la problemática vial como un eje más dentro de la cuestión de la seguridad y de la violencia,

lo que supone pensar que es una problemática que pone en riesgo a la población y que debe ser fuertemente prevenida, sobre todo si tenemos en cuenta que los hechos viales son la primer causa de muerte de personas jóvenes.

¿Pero cómo? Derribando la evidencia del sentido común. Desarticulando supuestos y mitos. Muchas de las cosas que decimos no son LA realidad. Esto que escuchamos habitualmente “el casco no me permite ver ni oír correctamente”, corro más peligro si uso el cinturón porque en caso de choque puedo quedar atrapado y morir, puedo proteger a mi hijo en brazos si lo sostengo fuerte, etc.

En el marco de la problemática vial, los comunicadores tenemos la oportunidad de influir, de transformar. Crear una nueva realidad frente a la movilidad y los desplazamientos donde la población pueda distinguir lo que sucede y las consecuencias de ciertas acciones. Somos un servicio social con una enorme función social. Tenemos la responsabilidad de orientar las conductas hacia el cumplimiento de las normas y el cuidado de la vida.

Tenemos que desmitificar estos discursos de riesgo, desalentar la concepción azarosa de los siniestros viales, esta afirmación que aparece en muchos titulares: “es una tragedia”. No, es una construcción, una confluencia de distintos factores, tenemos que poder verlos y analizarlos. Los comunicadores tenemos que ser capaces de apoyarnos en los análisis, en los datos, en las estadísticas. Construir comunicaciones que sean proactivas, que no aventuren opiniones ni reproduzcan discursos peligrosos. Que apunten a generar empatía con los ciudadanos. Que logren informar y persuadir. Que logren transformar.

Las palabras no son neutrales. Encierran un universo de sentidos. Y así como pudimos reemplazar la expresión “crimen pasional” por femicidio, en la problemática vial tenemos que instalar palabras que nos ayuden a desarticular discursos de riesgo, lo cual, personalmente creo, va mucho más allá de dirimir la clásica disputa accidente-siniestro.

Es incorrecto titular “la niebla se cobró dos víctimas” o “3 vehículos chocaron” o “terrible tragedia”. Tenemos que dejar de hablar de destino, de azar, para empezar a hablar de causas, de factores que conjugados de determinada manera dan lugar a la ocurrencia de un hecho con consecuencias que se podrían haber evitado.

El Estado es imprescindible para dirimir esas luchas de sentido por el bien común y colectivo. El Estado ocupa un lugar muy importante en la comunicación de aspectos relacionados con la movilidad segura. Es quien tiene los recursos materiales y simbólicos para posicionarse como referente y palabra autorizada en aquellos ámbitos que mejoran la calidad de vida de la gente como salud, educación, seguridad. Es quien debe jerarquizar la comunicación de lo vial, sistematizar prácticas, encontrar rutinas que permitan legitimar un discurso del cuidado y la responsabilidad.

El Estado es responsable de generar una política de comunicación sólida sobre la movilidad segura, es quien debe dar el marco teórico para acompañar las acciones de otros actores, como por ejemplo, los medios de comunicación de masas, las instituciones, las ONGs, y juntos, en forma articulada, resignificar esos aprendizajes erróneos que hemos naturalizado a lo largo de las últimas décadas para que nuestra forma de movernos por el espacio público deje de ser noticia.

Final

Feliz e inevitablemente, tal como dice Mario Benedetti, “llega un momento en que cualquier realidad se acaba” y afortunadamente siempre habrá sujetos capaces de reinventarla.

Lo difícil invariablemente será encontrarle una explicación a lo que se hace y el único lugar para hacerlo es la vocación intrínsecamente humana que impulsa de manera permanente hacia el horizonte utópico, y que, en el marco de la modernidad, apunta persistentemente a mejorar la calidad de vida.

Esto sólo podrá lograrse a través de la convicción de que “el futuro está abierto” y que es allí, en ese horizonte y en su exploración donde pueden encontrarse nuevas configuraciones para la transformación del presente.

Mirar desde la comunicación
W. Uranga/2007

9. Bibliografía Consultada

- Castro, R. (1996). “En busca del significado: supuestos, alcances y limitaciones del análisis cualitativo”. México.
- Giroux H. (1996): Placeres inquietantes. Barcelona Ediciones Paidós Ibérica.
- Giroux H. (2005): Los Estudios Culturales en Tiempos Oscuros: La Pedagogía Pública y el desafío del Neoliberalismo. www.fastcapitalism.com/FastCapitalism 1.2 2005.
- Lobo L. (2016) Las dimensiones de las políticas públicas en torno al espacio social para la formación de los ciudadanos. Universidad Nacional del Litoral.
- Mascotti, S. M. (2001) Apuntes para la comunicación en Un mundo fluido. Anuario de Sociología. ROSARIO :UNR Editora
- Nino C. (2005) Un país al margen de la Ley. Buenos Aires. Editorial Ariel.
- Olive Puig J. (2005) Antropología Vial una propuesta humanista. Artículo publicado en las II Jornadas sobre búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Instituto de Investigación En Ingeniería de Aragón (UZ) – Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tránsito, Zaragoza.
- Ruiz Celina (2019). Guía de estilo de la APSV. Cómo hablar y escribir sobre Seguridad Vial. Construyendo discursos que promueven conductas seguras. Agencia Provincial de Seguridad Vial. Gobierno de Santa Fe.
- Uranga, W. (2007). Procesos en construcción: experiencias y reflexiones desde lo social. Buenos Aires: MDS.
- Vasilachis de Gialdino, I. y Otros (1993). Métodos cualitativos I. Los problemas teóricos epistemológicos. CEAL: Buenos Aires
- Verón, E. (1963). Conducta, estructura y comunicación, Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo, 1972.
- Verón, E. (1991). Los medios en recepción: desafíos de complejidad. En E. Verón (Ed.), Fragmentos de un discurso. Barcelona: Gedisa.
- Wright P. (2007) Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “Juego de Calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Buenos Aires. Universidad Nacional de San Martín.