

LA ARGENTINA EN EMERGENCIA VIAL COMO EJEMPLO DE INTEGRACION DEL SABER DESDE LA UNIVERSIDAD

Lic. Prof. Alejandro Llanes Navarro
Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino
Universidad Nacional de Tucumán
allanes@unsta.edu.ar

Justificación y estado del problema

¿ Qué sucede con la circulación, con el movimiento de las personas? ¿ Qué nos dicen los medios?

“ La Argentina, en emergencia vial” se titula la editorial del periódico La Nación, del 25/1/07, donde se señala que ha habido más accidentes viales los primeros 14 días del año que todo enero de 2006 en las rutas bonaerenses.

En esta semana, el 21 de marzo, La Gaceta de Tucumán consignaba, con motivo de un choque múltiple en la Autopista Ricchieri, que en lo que va del año han muerto en el país unas 840 personas en accidentes de tránsito, lo que significa unas 10,5 personas por día. Todo un “desastre social” que hasta ahora parece incontrolable.

El Instituto de Seguridad y Educación Vial de Buenos Aires ya ha informado - hace tiempo – como promedio de los últimos cinco años, en el país mueren por accidentes de tránsito 25 personas por día y cerca de 10.000 por año, dejando cien mil (100.000) heridos, quedando muchos de ellos con alguna discapacidad. Estos accidentes constituyen la principal causa de muerte en menores de 25 años.

Hipótesis de trabajo.

Podemos aventurar una hipótesis: una percepción errada del grado de riesgo que constituyen los accidentes de tránsito, aumentan la vulnerabilidad de la sociedad y la magnitud de la amenaza.

Los accidentes de tránsito se inscriben, por analogía, en los estudios y modelos de cómo se producen los “desastres naturales” (Zinder-Campos, 1999), pues implican al medio ambiente y a la sociedad que interactúa en el espacio de la circulación, constituido por las vías, los vehículos, y las personas.

En esos estudios, los conceptos de percepción del riesgo, y del peligro o amenaza, en éstos casos la probabilidad de la ocurrencia de los accidentes, nos lleva a la consideración de otros conceptos íntimamente ligados, como la vulnerabilidad y el inicio de la catástrofe.

En efecto, si una población es incapaz de controlar el grado de riesgo y un nivel de consecuencias sociales y económicas, se alcanza un umbral crítico conocido en la Argentina de hoy como “emergencia vial”.

Los análisis más autorizados que han realizado los estudiosos de esta gravísima situación, desde hace mucho tiempo en la Argentina, coinciden en señalar que en la base del problema existe una evidente conducta transgresora de las normas y señales de circulación por parte de peatones y conductores, y una actitud imprudente e irrespetuosa hacia la vida propia y ajena.

Este comportamiento inadecuado representa - además - una pérdida anual de más de 5.000 millones de pesos en conceptos de lucro cesante y daño moral, y por los daños a los vehículos y a la infraestructura. (Llanes Navarro, A. *Cultura vial y accidentes de tráfico en Argentina*, 1998).

Los especialistas en Educación vial coinciden en afirmar que el factor humano es decisivo, por lo que la seguridad vial compromete a toda la sociedad, puesto que está en juego la responsabilidad y libertad de cada uno de sus miembros.

El problema de la educación de los valores

Estamos entonces, ante un problema de valores viales, de hábitos y actitudes que deben ser aprendidos, para perfeccionar las relaciones entre los ciudadanos, y lograr una conciencia vial responsable que permita un movimiento con cierta libertad en su propio medio ambiente.

De aquí que la familia y las instituciones educativas sean las primeras llamadas a formar la conciencia ciudadana y vial desde la educación inicial, primaria y secundaria. (Llanes Navarro, A. *Educación vial y tráfico en Tucumán*, 1998).

Manso Pérez define a la educación vial como "toda acción educativa (inicial y permanente) que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona, tanto a nivel de conocimientos (habilidades cognitivas, señales, normas, habilidades y destrezas); como a nivel humano (conductas, hábitos positivos de comportamiento vial, valores individuales y colectivos), que permita afrontar el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas en forma global y sistémica. (*Educación para la seguridad vial*, 1995 Madrid, Anaya).

Manso Pérez concluye que la "educación vial ha de ser la base y la garantía para la seguridad vial, entendida ésta última desde una perspectiva de mejora en el uso de los medios de locomoción, las relaciones armónicas entre los usuarios, el adecuado respeto con el medio ambiente, y, por otra parte, como medida preventiva de la morbilidad y mortalidad y de los costes económicos que éstas acarrearán a la sociedad" (op. cit.).

La respuesta desde la integración del saber

Es posible advertir una clara respuesta desde la "integración del saber" y su aplicación en la enseñanza, dado que "la educación para la seguridad vial",

es un tema solamente comprensible en su totalidad, desde la perspectiva de este modelo de integración del saber.

En 1999 denominamos un Seminario Humanístico "Cultura del tráfico y accidentes como problema de investigación", con la temática siguiente: el problema de los accidentes de tráfico en Argentina y Tucumán, un problema de investigación referido a la cultura vial; accidentes de tráfico y presunción de responsabilidad; seguro de responsabilidad civil; principio fundamental de la moral de la circulación: la persona humana, su valor y dignidad. (UNSTA. Seminario Humanístico, 1999).

Los contenidos y temas se organizaron con una cierta secuencia y correlación, las que se establecen entre las ciencias, la filosofía y la teología, con el objetivo de configurar una totalidad y poder así entenderlo. Un resumen de estos temas puede entenderse de este modo:

Los accidentes de tráfico en Argentina provocan unos 10.000 muertos por año, y más de 100.000 heridos, muchos de los cuales quedan con alguna discapacidad, y son la principal causa de muerte en menores de 25 años.

Existe una conducta transgresora de las normas y señales de la circulación, y una actitud imprudente e irrespetuosa del derecho de los demás. La Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449/95 ha quedado olvidada y muchas provincias no han adherido.

Este comportamiento inadecuado representa una pérdida de más de 5.000 millones de pesos en conceptos de lucro cesante y daño moral, por los muertos y heridos, y por los daños a los vehículos y a la infraestructura.

La obligación de circular con el comprobante de seguro de responsabilidad civil (art. 40, inc. c de la ley 24.449) no es observada por la mayoría de los conductores en nuestro país, por ejemplo en Tucumán, donde el 65% no lo posee.

"Siendo la ética o moral una ciencia que debe englobar toda la conducta humana en sus diversos matices" (Basso OP, D..M., 1994), el comportamiento seguido por el conductor de vehículos en una situación real de tráfico, de acuerdo al modelo de percepción y comportamiento (Llanes Navarro, 1997), está directamente relacionado con aprendizajes previos de conocimientos teóricos-prácticos de normas de circulación y seguridad vial, y también de actitudes "responsables e imputables" propias del ser humano.

La inseguridad vial es una "carencia" de educación vial, que encierra una doble consideración: por un lado, el conocimiento de unas normas y señales de circulación y seguridad vial, y por otro unas conductas y hábitos de comportamiento vial, junto a unos valores individuales y colectivos. (Manso Pérez, V., 1995).

Es que el tráfico y la circulación implica a peatones, conductores y viajeros que utilizan las vías públicas para su desplazamiento. Este espacio común muchas veces es motivo de conflictos, de disputas y de agresiones físicas, por lo que es necesario que los usuarios conozcan, acepten y cumplan unas normas para su mejor ordenamiento.

La aplicación de los modelos "cognitivos-motivacionales" son herramientas que nos permiten conocer el comportamiento del conductor desde una complejidad de aspectos humanos -motivaciones, valores y normas- (Carbonell Vayá y otros, 1995).

Hace ya varios años, los obispos de Bélgica señalaban:

"El principio fundamental de la moral de la circulación descansa en la persona humana, en su valor, en su dignidad: Se deriva del respeto a la vida, a la integridad física, a la personalidad moral del prójimo. El pecado capital de muchos usuarios de la carretera consiste en la falta de respeto por el prójimo; con relación a la seguridad, están desprovistos de todo sentido moral y no se sienten responsables del sufrimiento físico y moral del prójimo. Por ello no se sienten culpables cuando infringen las prescripciones legales, garantía de la seguridad. Su conciencia no está formada, o más bien digamos que está deformada" (Pastoral colectiva del Episcopado Belga: La moral de la circulación en carretera, Malinas, 15 enero 1966. En Hernández García, 1980)).

Hace unos días, Monseñor Aguer nos decía: (17 de Marzo de 2007) ..."Es el desprecio por la vida propia y por la ajena. Con mayor razón el desprecio por la vida ajena. El problema moral de los accidentes de tránsito nos lleva a un vicio, a un defecto muy serio, que asume luego características sociales: la irresponsabilidad. Y todavía más allá: la inconciencia....

...¿Existe una norma moral respecto de los accidentes de tránsito? Hay que decir que sí, y que son las leyes de tránsito, el código del tránsito, que debiera ser claro. Debiera ser conocido por todos y aceptado por todos con responsabilidad"

En definitiva, la idea del hombre que subyace en la universidad actual, es la de un hombre incompleto, estudiado desde la ciencia, axiológicamente neutro y decididamente antimetafísico. Proponemos, por ello, una metodología y principios en docencia e investigación que tienda a recuperar el sentido de la "universitas", de la integración del saber y de la explicación de la realidad como una totalidad.

Es por eso que la educación ha sido en Europa, en la década del 70 y del 80, el instrumento más eficaz para prevenir este desastre y descender los niveles de accidentalidad, con la implantación de la educación vial en la escuela desde el jardín al secundario pasando por el nivel primario.

Basso OP, D.M. *Los fundamentos de la moral*. Centro de Investigaciones de ética biomédica. Buenos Aires. 1994.

Carbonell Vayá y otros. *El comportamiento humano en la conducción. Modelos explicativos*. En Seguridad Vial. Madrid. Síntesis. 1995.

Derisi, O.N. *Naturaleza y vida de la universidad*. Buenos Aires. EUDEBA. 1972.

Hernández García, V. *La moral del tráfico*. Madrid. BAC.1980.

Llanes Navarro, A. *La integración de los saberes como formalidad específica en la docencia e investigación universitaria*. En Revista del Dpto. de Geografía 1. UNT. 1993.

Llanes Navarro, A. *Manual para conductores de vehículos*. UNSTA. 1997.

Llanes Navarro, A. *La educación vial en los niveles Inicial, EGB y Polimodal*. 2006. Buenos Aires. UNSTA.

Manso Pérez, V. Y otro. *Educación para la seguridad vial*. Madrid. Anaya. 1995.

Rossi, A. F. *Investigación e integración del saber*. En Universitas No. 47. Revista de la UCA. Buenos Aires. Universitas. 1978.



IV Encuentro Nacional de Docentes Universitarios Católicos
docentes@enduc.org.ar - www.enduc.org.ar