

EDUCACIÓN VIAL

Convivir en el Espacio Público

PROPUESTAS PARA LA ENSEÑANZA
NIVEL SECUNDARIO

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ministerio de Educación
Presidencia de la Nación

Ministerio del Interior
Presidencia de la Nación



EDUCACIÓN VIAL

Convivir en el Espacio Público

PROPUESTAS PARA LA ENSEÑANZA
NIVEL SECUNDARIO

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Cristina FERNANDEZ de KIRCHNER

MINISTRO DE EDUCACIÓN

Alberto SILEONI

MINISTRO DEL INTERIOR

Florencio RANDAZZO

DIRECTOR EJECUTIVO

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Felipe RODRIGUEZ LAGUENS

Participaron de esta publicación:

Ministerio de Educación: Secretaria de Educación, María Inés VOLLMER; Subsecretaria de Equidad y Calidad Educativa, Mara BRAWER; Directora Nacional de Gestión Educativa, Marisa del C. DIAZ; Director de Nivel Secundario, Guillermo GOLZMAN; Coordinadora Áreas Curriculares, Cecilia CRESTA.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Director de Capacitación y Campañas, Esteban ASLA; Coordinadora del Centro de Formación en Política y Gestión de Seguridad Vial, Fabiola CARCAR; Coordinadora del Área de Educación, Gabriela GELBER.

Coordinación del Equipo Autoral: Gustavo SCHUJMAN.

Autores: Liliana RONCONI; Martín ALDAO.

Lectura crítica: Alejandra LAPEGNA; Ana ENCABO; Teresita REGUEIRO.

Diagramación, Diseño y Arte de tapa :

Dirección de Capacitación y Campañas Viales

Claudio MAQUEDA, Debra MURDOCH, Matías IRIBARREN.

Contenido

Introducción 7

En tránsito hacia un cambio de cultura 7

¿Por qué enseñar Educación Vial? 9

Convicciones y concepciones que son punto de partida 11

La Educación Vial como temática transversal 13

El Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial en la escuela secundaria 14

Materiales para la enseñanza de Educación Vial 17

Convivir en el espacio público 21

La Educación Vial: autonomía y heteronomía 22

Los aspectos éticos de la convivencia en el tránsito 26

Cuidado de uno mismo y de los otros 26

Libertad: diferentes concepciones éticas y sus consecuencias en los modos de pensar y actuar en el tráfico 28

Responsabilidad: consecuencias de la autonomía y reconocimiento de límites. El papel del riesgo 35

El lugar del otro: el tránsito como mero trasladarse vs. el tránsito como encuentro 41

Los aspectos jurídicos y normativos de la convivencia en el tránsito 44

La relación con las normas y con el Estado 44

Los problemas de la convivencia en las sociedades modernas 44

El papel de las normas jurídicas y del Estado 50

Autonomía y heteronomía: dos modos de construir la limitación

de nuestros derechos 51

Derechos, obligaciones y responsabilidades 56

Recursos en Internet 73

Bibliografía para ampliar conceptos 74

Introducción

En tránsito hacia un cambio de Cultura

Caminar por la vereda, cruzar la calle, mirar los carteles indicadores, interpretar las señales mientras estamos en una ruta o tomar un ómnibus, por ejemplo, son rutinas que forman parte de la vida cotidiana de un gran número de personas. Día tras día muchos de nosotros hacemos estas cosas y pocas veces advertimos que, aunque las hayamos asumido con naturalidad, forman parte de la intensa toma de decisiones que desarrollamos las personas viviendo en sociedad.

Efectivamente, en cuanto ciudadanos, nos movemos en un espacio que es social. Nuestro transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otros y nuestro andar influye en (y es influido por) el desplazamiento de los demás ciudadanos.

Este movimiento (de uno, de otros, de muchos) es constitutivo del espacio público; es parte de la vida de las sociedades y en este sentido puede analizarse, caracterizarse y comprenderse, indagando en los elementos antropológicos, geográficos, sociológicos, y/o tecnológicos de cada comunidad, en un momento histórico definido.

Podemos decir que la forma en que nos conducimos por el espacio público es una construcción cultural; que en tanto pauta de interacción social se transmite de generación en generación y, por ello mismo, puede modificarse.

En los últimos años se reafirmó en la sociedad argentina la honda preocupación por afianzar una convivencia democrática respetuosa de los derechos de todos los ciudadanos y un Estado garante de esos derechos. Es así que la cuestión de la seguridad vial, en este contexto, fue ganando un espacio cada vez más importante en la agenda pública de nuestro país, tanto a nivel nacional, como provincial y local.

Así, junto a la alta frecuencia de "accidentes viales" en que muchos pierden su vida (o la dañan irremediablemente), la evidencia de que dichos siniestros son evitables está cada vez más presente en toda la sociedad. Por otro lado, fue aumentando la convicción acerca de que condiciones más seguras de tránsito redundan en una mayor calidad de vida; que esto requiere un cambio cultural y que ese cambio es posible y urgente. Por último, existe una mayor conciencia de que ese cambio cultural está asociado a un mejor y más amplio aprovechamiento del espacio público y, por ende, a una ampliación de la propia ciudadanía.

En lo que hace a la acción del Estado, a partir de la sanción de Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su Decreto reglamentario (y especialmente a partir de la modificación de la misma a través de la Ley N° 26.363 que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV- en el año 2008) comienzan a implementarse en el país un conjunto de acciones que apuntan a la coordinación de las políticas de seguridad vial de todas las jurisdicciones, con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad del país.

Dichas políticas apuntan a generar una licencia única nacional, a crear un sistema nacional de infracciones y de antecedentes de tránsito y a establecer la unificación de las medidas de control y sanción. Además de impulsar y mejorar la gestión de la seguridad vial, y de establecer mecanismos de seguimiento y control, otras acciones se orientan a la prevención de los riesgos viales y la concientización, así como a la capacitación y asistencia técnica con el objetivo de brindar herramientas que mejoren la gestión y jerarquicen el rol de los agentes públicos que intervienen en los municipios y en las provincias para gestionar el tránsito y la movilidad segura.

El marco normativo actual estableció, además, pautas para el diseño e implementación de una política de Educación Vial, a partir de reafirmar la importancia de incluirla en todos los niveles de enseñanza y la necesidad de crear especializaciones a nivel terciario y universitario para capacitar en temáticas relacionadas al tema y contribuir al cumplimiento de los objetivos.

Sumando a este panorama, son numerosas las instituciones y personas que dedican su tiempo, experiencia y conocimientos a la promoción de la Educación Vial en todo el país con vistas a generar un cambio en la cultura vial de la población. Muchas de esas instituciones integran el Comité Consultivo de la ANSV y asesoran a la misma desde su origen.

Finalmente, cabe destacar que el impulso que la sociedad y el Estado imprimen a la Educación Vial en la actualidad reconoce antecedentes importantes desde el punto de vista educativo institucional. En esta línea y entre otras publicaciones, los materiales "*Introducción a la educación del transeúnte. Orientaciones y propuestas didácticas"* del año 2004 y "*Educación Vial. Un camino hacia la vida"* del año 2007, del Ministerio de Educación de la Nación constituyen un precedente relevante de las presentes propuestas.

¿Por qué enseñar Educación Vial?

Así como el Estado es el encargado de diseñar un sistema de tránsito y de circulación eficiente y seguro, de garantizar las condiciones mínimas de movilidad, y de ejercer el control y la sanción en los casos de incumplimiento de la normativa que regula dicha circulación, creemos que también es responsabilidad del Estado *promover e impulsar una nueva cultura vial a partir del sistema educativo,* que apunte a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. Esto implica asumir de manera central la tarea de formar a los ciudadanos en aquellos *conocimientos, actitudes y valores* que son esenciales para la toma de conciencia individual, la comprensión de la importancia de asumir un cambio de conducta que permita prevenir los siniestros viales y reflexionar sobre las causas que provocan los altos índices de siniestralidad.

Esta necesaria toma de conciencia individual es el punto en el que la problemática del tránsito nos convoca e interpela: la seguridad en la calle

depende de las acciones y las actitudes de cada uno. En este sentido, nos enfrentamos a un problema ético cuando la acción de los hombres involucra a otras personas, las cuales sufrirán las consecuencias (buenas o malas) de esas acciones. Es decir, los problemas éticos son problemas cuya solución tiene efectos en otras personas. Asimismo, algunos problemas éticos se refieren al modo en que cada uno se trata a sí mismo: hacerse daño a uno mismo, abandonarse, resignarse, son modos de actuar que merecen una reflexión ética.

La circulación en el espacio vial es fuente inagotable de problemas éticos: acciones que ponen en riesgo la integridad física de otros, conductas negligentes que muestran falta de cuidado hacia uno mismo y hacia los demás. Y, también, por supuesto, acciones responsables, cuidadosas y solidarias. La Educación Vial tiene que poder abordar de manera insoslayable esta dimensión.

Sin embargo, no podemos reducir toda la problemática de la circulación en el espacio vial a una cuestión ética, ya que la resolución de los conflictos que en ella ocurren no depende únicamente de cambios en las actitudes individuales. Es necesario pensar al sujeto en su contexto social, en tanto configurado por su sociedad. Nadie actúa en soledad, nadie actúa por fuera de todo contexto, nadie se configura a sí mismo sin la influencia de los otros, sin la impronta de la historia y de la cultura en la que cada uno se encuentra inserto. Y muchos cambios en las conductas individuales dependen de cambios culturales.

Por eso, es necesario incorporar la dimensión social y habilitar la discusión sobre la circulación también como un problema político. Se trata de un replanteo del espacio público asumiendo que el mismo es producido cotidianamente en el marco del ejercicio ciudadano.
En este sentido, relacionar la ciudadanía con la construcción del espacio público es uno de los mayores desafíos que nos estamos proponiendo. Implica preguntar ¿Cuáles son las nuevas formas del espacio público? ¿Qué rol tiene la escuela en la configuración misma de ese espacio? (Cullen, 2001).

Sostenemos que la Educación Vial inscripta en la educación ciudadana es responsabilidad de todos los adultos de la sociedad y en particular de

los docentes. Afirmamos que es necesario trabajar desde las escuelas para reconfigurar el espacio de circulación que compartimos, para desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública.

Convicciones y concepciones que son punto de Partida

Iniciar el camino de una formación ciudadana tendiente a generar una cultura vial diferente que posibilite una convivencia más armónica entre quienes compartimos el mismo espacio, conlleva identificar de manera adecuada el punto de partida en el que estamos.

A nivel de las posiciones discursivas más genéricas, el primer mecanismo instalado es la conceptualización de los "accidentes" viales como *peligro*, esto es, episodios en los que no interviene la voluntad humana, imprevistos, azarosos, sin responsables. Si, en cambio, se define "accidente" desde la categoría de *riesgo*, estamos diciendo que hay, en gran parte, una responsabilidad humana, impugnamos la idea de que son hechos inevitables y habilitamos la posibilidad de la prevención [si se puede evitar, no es un accidente].

La hegemonía de una u otra posición discursiva depende de condiciones históricas y de disputas y relaciones de fuerza en los diversos campos del espacio social, y aquí el Estado ocupa un lugar estratégico, dado su capital simbólico y poder político.

Una mirada atenta sobre las prácticas de las personas al transitar por calles, veredas y rutas –dispuesta a analizar esa "microfísica del poder" de la que hablan autores como Cullen (2001)- nos muestra que los desplazamientos se rigen por una serie de pautas y normas *informales*; por un conjunto de *reglas de juego* ejercidas a modo de código de convivencia. Estas prácticas, pautas y normas informales, lejos de estar legitimadas

por las normas legales, conforman una serie de reglas *ad hoc*, diferentes de la ley: configuran un *sentido común vial* que reemplaza en los hechos a las normas dictadas por el Estado.

La antropología y la sociología vial (Wright 2008:; Wright, Moreira, Soich 2007; y Geldstein, Di Leo, y Ramos Margarido 2009, respectivamente) han identificado una serie de pautas que forman parte de ese cuerpo de reglas *ad hoc*, interiorizadas por conductores de vehículos y peatones. Entre ellas, se afirma que es frecuente:

- La atribución de un alto grado de ambigüedad a las señales viales, que son transformadas en símbolos, siempre sujetos a interpretación situada o personalizada, enmarcada solamente en el estado de ánimo y en la experiencia de los conductores o peatones;

- La conversión de los vehículos en verdaderos *cuerpos metálicos*, ya no meros artefactos de transporte sino extensiones materiales de los cuerpos físicos de los conductores. Esta transformación conlleva una asociación metonímica: *"si mi auto es mi cuerpo, lo que hace mi auto lo hace mi cuerpo, si le hacen algo a mi auto, se lo hacen a mi cuerpo"* ;

- Y estas transformaciones se combinan con estereotipos estigmatizados corrientes en relación a grupos etáreos [jóvenes, adultos mayores] y de género [varones/ mujeres] (los *otros* en el tránsito).

En el marco de la puesta en juego *acrítica* de estas convicciones, transitar se convierte en un juego de poder que aparenta ser inevitable, obligatorio y, por eso, difícil de ignorar; normas y señales son interpretadas según la posición y las características de los conductores y peatones. En los "encuentros" en calles y rutas vemos a nuestros conciudadanos como "otros" contendientes, adversarios –cuando no enemigos- y no rigen normas de convivencia sino códigos de honor, dominación de género o control del territorio.

En suma, el campo vial contiene, refleja con un lente de aumento y cierto grado de distorsión, los dilemas, conflictos y cuestiones éticas no resueltos o postergados que aquejan a la sociedad. En primer lugar: la distancia que existe entre normas y prácticas.

Desde la Educación Vial, la deconstrucción de las reglas ad hoc que conforman el mencionado sentido común vial, la mirada crítica sobre este fenómeno social complejo, la visibilización de los múltiples y diversos mecanismos mediante los cuales se instala y reproduce, pueden contribuir a la desnaturalización de las actuales condiciones del campo vial y, en consecuencia, a su transformación.

En nuestro país, esto es posible porque existen un conjunto de políticas públicas que propician la reinstalación de la memoria colectiva y la restitución de los lazos sociales y, por lo tanto, la disminución de la sensación de indefensión. Ello resulta tangible en la recuperación del *universalismo de derechos* (Derechos Humanos, Asignación Universal por Hijo, Ley de Matrimonio Igualitario, Convenciones Colectivas de Trabajo).

Esta recuperación del universalismo de derechos es la ventana de oportunidad para la construcción de un discurso de la seguridad vial como una forma de interpelación de muy amplios y variados sectores que intenta rearticular lo social (el trabajo, la salud, la educación, la *ética del cuidado)* en el marco de la protección estatal.
De este modo, concebimos que la "*seguridad vial"* debe ser gestionada por dentro de la esfera política a partir de acciones que interpelen y contengan a los sujetos de regreso a una situación de defensión, de amparo elemental brindado por el Estado y la sociedad, que hagan posible transformar la calle, la ruta, la vereda en un espacio habitable, en términos simbólicos.

La Educación Vial como temática Transversal

La Educación Vial es una de las demandas sociales que llegan a la escuela pública, construida a partir de la legítima preocupación de las comunidades por la seguridad vial de sus miembros.
En este sentido es tarea de las escuelas y sus docentes hacer efectiva esta enseñanza, en el marco de su tratamiento como contenido transversal. Decimos "transversal" porque su abordaje no puede llevarse a cabo sólo desde una disciplina particular sino que atraviesa a muchas

(desde la filosofía a la biología, pasando por el derecho, la historia, la geografía, la tecnología, etc.).

En la escuela secundaria, el desafío consiste en hacer efectiva esta transversalidad articulando la tarea de profesores de distintas áreas, generando espacios de encuentro entre alumnos/as de distintos cursos y años y propiciando actividades (como talleres, seminarios, ciclos de cine – debate, charlas con especialistas o con personas que puedan dar su testimonio, entrevistas, campañas de concientización). El desafío es que, por ser transversal, por ser "responsabilidad de todos" (autoridades y docentes) no termine quedando en "manos de nadie", no termine siendo un tema olvidado o dejado de lado. La transversalidad, para hacerse efectiva, necesita la voluntad política de las autoridades de las instituciones educativas y la convicción de los docentes.

El Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial en la escuela secundaria

La presente propuesta de materiales sobre Educación Vial para el nivel Secundario ha sido elaborada con el fin de contribuir a la formación ética y ciudadana de los/as jóvenes (en su carácter de peatones, usuarios de servicios públicos y futuros conductores de vehículos). Esta formación es compleja y atañe a una de las funciones de la escuela, junto con la formación para el trabajo y para los estudios superiores. En este marco, la Ley de Educación Nacional[1] señala que la Educación Secundaria, en todas sus modalidades y orientaciones tiene la finalidad de habilitar a los/as adolescentes y jóvenes para el ejercicio pleno de la ciudadanía, para el trabajo y para la continuación de estudios (Ley Nº 26.206, art. 30).
Además, establece que entre los objetivos del nivel Secundario se encuentra el de "brindar una formación ética que permita a los/as estudiantes desempeñarse como sujetos conscientes de sus derechos y

[1] *Ley de Educación Nacional. Disponible en: http://www.me.gov.ar/doc_pdf/ley_de_educ_nac.pdf*

obligaciones, que practican el pluralismo, la cooperación y la solidaridad, que respetan los derechos humanos, rechazan todo tipo de discriminación, se preparan para el ejercicio de la ciudadanía democrática y preservan el patrimonio natural y cultural" (art.30, inciso a)
En este sentido la Resolución CFE Nº 84/ 09 determina que las políticas educativas para los adolescentes, jóvenes y adultos deben garantizar, entre otras cuestiones:

• El **derecho a la educación de todos**, siendo reconocidos como sujetos protagonistas de la sociedad actual, en el marco de diversas experiencias culturales, y con diferentes medios de acceso, apropiación y construcción del conocimiento.

• La **inclusión de todas y todos**, a partir del efectivo acceso, la continuidad escolar y el egreso, convirtiendo a la escuela secundaria en una experiencia vital y significativa, tanto en su desarrollo cotidiano como para sus proyectos de futuro.

• Condiciones pedagógicas y materiales para **hacer efectivo el tránsito por el nivel obligatorio**, con prioridad en aquellos sectores más desfavorecidos.

• **Una formación relevante** para que todos tengan múltiples oportunidades para apropiarse del acervo cultural social, de sus modos de construcción, de sus vínculos con la vida de las sociedades y con el futuro, a través de experiencias educativas que propongan articulaciones entre lo particular y lo general, entre lo local y lo universal.

En este sentido, la presente propuesta tiene por finalidad proveer a todos los/as docentes y estudiantes del país herramientas y recursos que posibiliten una formación para la toma de decisiones, para la acción y para la intervención en ese espacio compartido, de todos, es decir, en el espacio público. Desde esta perspectiva, el conocimiento teórico se pone al servicio de la práctica ciudadana y democrática que implica: conocimiento de derechos, obligaciones y responsabilidades, conocimiento del contexto en el que la acción se inserta, conocimiento de las consecuencias de la acción.

La propuesta que aquí presentamos reconoce estos puntos de partida y pretende profundizar el abordaje teórico y metodológico sobre la Educación Vial escolar, proponiendo a los docentes recorridos posibles, actividades, secuencias de trabajo y recursos para su enseñanza.

Para hacerlo, y tal como se ha mencionado, consideramos que la escuela constituye una de las instituciones más importantes de la sociedad –si bien no es la única- para promover en las generaciones futuras el análisis y la reflexión sobre el uso social del espacio público y los modos de circular por el mismo.

En esta línea, son objetivos centrales de la Educación Vial, en el marco de la formación ciudadana:

• Contribuir a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales muy relevantes, cuyos sentidos se enmarcan en la historia y la cultura de cada comunidad.

• Promover la reflexión sobre la complejidad del espacio público y del fenómeno vial, en tanto ámbitos de interacción y desplazamiento entre las personas en comunidad;

• Favorecer la revisión crítica sobre el modo de circulación de los ciudadanos y sobre sus actitudes en la vía pública en los roles de transeúntes, conductores o usuarios de los servicios de transporte;

• Promover la apropiación de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, y el conocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos referidos a este tema;

• Aportar a la toma de conciencia sobre la necesidad de ejercer un uso consciente, responsable, respetuoso y solidario de la vía pública, para proteger la propia vida y la de los demás, en favor del bien común.

• Implicar en la formación de los alumnos a toda la comunidad (familias, vecinos y comunidad en general, agentes y funcionarios de tránsito, empresas de transporte, etc.) en tanto la circulación segura es resultado tanto de las conductas y actitudes individuales como de las políticas y acciones que se desarrollan de manera institucional.

Es por ello que los contenidos de Educación Vial se orientan a la construcción de ciudadanía y al conocimiento, la comprensión y apropiación de normas, en términos generales. Y refieren en particular, a desnaturalizar el sentido común vial, a reconstruir subjetivamente las normas de tránsito, y a construir criterios para la toma de decisiones en la circulación por la vía pública.

Las instituciones educativas, entonces, tienen la importante tarea de promover en los niños y jóvenes una mirada atenta sobre la complejidad del espacio público, la reflexión sobre el modo en que cada sociedad va configurando un modo de transitar, y la voluntad de ser partícipes en la construcción de formas más seguras de vincularnos en el espacio vial.

Para apuntalar este proceso el Ministerio de Educación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial pusieron en marcha en el 2010 el Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial, en el marco del Plan Nacional de Educación Vial, destinado a promover en todas las instituciones educativas del país la enseñanza de contenidos educativos que posibiliten la circulación segura y responsable en la vía pública, de manera integral y permanente.

Materiales para la enseñanza de Educación Vial

En este marco, y en esta instancia, el Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial pone a disposición de todos/as los docentes del país un conjunto de materiales (textos organizados por nivel, conforme a la edad de los alumnos/as y la diversidad de contextos) específicamente elaborados para acompañar a quienes hoy asumen la tarea de la Educación Vial escolar e impulsar a quienes aún no han comenzado.

Las propuestas que se ofrecen en esta serie constituyen alternativas sobre posibles articulaciones entre contenidos de diferentes áreas curriculares, proponiendo diversas maneras de trabajar esas temáticas con los/as estudiantes. Son contenidos para aprender, para reflexionar y para

generar cambios positivos en conductas y actitudes ya que se trata de que esta educación ayude a lograr una mejor convivencia. Conocer sobre los temas propios o afines a la cuestión vial y estar preparados para actuar de forma eficaz en el ámbito de lo comunitario y lo socio-político, integrando saberes provenientes de distintas ciencias, son objetivos de esta propuesta.

Dicha serie está compuesta por cinco propuestas de enseñanza destinadas a los alumnos y docentes del nivel Secundario:
- Educación vial. Convivir en el espacio público
- Educación vial. Territorios, comunidades y desplazamientos
- Educación vial. Algunos recursos para reflexionar sobre la salud en el tránsito
- Educación vial. Tecnología, mercado y circulación
- Educación vial. La primera licencia de conducir

Consideramos conveniente explicitar además, que las propuestas que presentamos:

- Pretenden apuntar a una progresiva toma de conciencia sobre la responsabilidad que como ciudadanos tenemos en el tránsito y la movilidad, ya sea como transeúnte, usuario del transporte público, pasajero, acompañante o conductor.

- Promueven la reflexión sobre la Educación Vial y su relación con las áreas curriculares.

- Incluyen desarrollos conceptuales y posibles articulaciones entre disciplinas del currículum.

- Incluyen recursos en diferentes formatos (materiales de trabajo para los alumnos, reflexiones para docentes, legislación, bibliografía, información estadística, materiales multimedia, uso de dispositivos y herramientas TIC).

- Proponen estrategias didácticas participativas que apuntan a la construcción de conocimientos sobre el tránsito y seguridad vial: estudios de caso, problematización de situaciones, resolución de problemas, simulaciones; incorporan material periodístico y multimedia.

Bibliografía

Cullen, Carlos A. 2001. “Aportes para el debate curricular. Formación Ética y Ciudadana.” GCBA- Secretaria de Educación. http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/educacion/docentes/superior/normativa/meycnpweb.pdf.

Geldstein, Rosa, Di Leo, Pablo Francisco, y Ramos Margarido, Silvina. 2009. “La dominación masculina en el tránsito: su presencia en los discursos en torno a estilos de conducción y prácticas de riesgo de automovilistas particulares en la Ciudad de Buenos Aires.” En VIII Jornadas Nacionales de debate interdisciplinario en salud y población - ÁREA DE SALUD Y POBLACIÓN Instituto de Investigaciones Gino Germani - FSOC. Buenos Aires. http://www.iigg.fsoc.uba.ar/saludypoblacion/viiijornadas/principal.php?resumenid=233.

Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. 2007. Educación Vial, un camino hacia la vida.

Wright, Pablo. 2008. “La sociedad y la cultura en la calle: antropología y comportamiento vial en la Argentina.” en Conferencia Nacional de Seguros 2008.
http://www.aacs.org.ar/conferencia/disertaciones/011_P.%20Wright.pdf.

Wright, Pablo, Moreira, María Verónica, y Soich, Darío. 2007. “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires.” en Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas. Universidad de San Martín.

Convivir en el espacio Público

Tradicionalmente, la Educación Vial ha sido abordada en su dimensión normativa: la trasmisión de las normas de tránsito y la enseñanza de las señales que sirven para regular la circulación de vehículos y peatones. Sin desconocer ni desvalorizar la importancia del conocimiento de normas y señales, la complejidad de la *convivencia en el tránsito* ofrece aristas interesantes para ser trabajadas con los estudiantes del nivel secundario.

Es fácil advertir que muchos de los problemas relativos al tránsito no se deben al desconocimiento de las normas o de las señales. **Quien pasa un semáforo en rojo sabe perfectamente qué significa ese color** y sabe tambien el tipo de sanción que recibiría si fuese observado por los controles de tránsito. En ese caso, y en muchos otros, no hay desconocimiento de normas y señales. Lo que parece haber es una relación conflictiva con la normativa vigente, o una resistencia a cumplir las leyes. De ese tipo de relación con las normas se deduce un desinterés por los otros, una falta de cuidado hacia sí mismo y hacia quienes circulan por un mismo espacio (una ruta, una calle, una vereda). Por eso, hay una dimensión ética de la problemática asociada a la convivencia en el tránsito, que atiende a la relación de los sujetos entre sí, a los modos de tratarse unos con otros, a la conciencia de la propia libertad -y de la responsabilidad que ésta conlleva- , así como a las consecuencias de las propias acciones.

Con respecto al estudio de las normas, en la escuela secundaria es necesaria su complejización como parte de la formación ciudadana de los adolescentes. Incluye el reconocimiento de la necesidad de cumplir con las regulaciones vigentes, pero también el conocimiento de los procesos de elaboración y promulgación de leyes, la participación en la construcción normativa y el análisis crítico acerca de los modos en que se aplican las normas en distintos casos y contextos.

La Educación Vial en la escuela secundaria no se agota, entonces, en el estudio de las normas y en la enseñanza sobre la necesidad de cumplirlas; es también educación para la comprensión del mundo. No se trata de una comprensión intelectual y pasiva, sino que los sujetos puedan sentirse parte de ese mundo y comprometidos con mejorar las condiciones en las que conviven. Tampoco se trata del estudio de una realidad desencarnada, sino integrada por sujetos y grupos humanos que ejercen sus derechos o que los ven vulnerados en su experiencia cotidiana. Ese mundo es complejo y requiere -para su estudio y comprensión- de herramientas conceptuales brindadas por distintas disciplinas.

El presente material aborda una temática que, en la escuela, forma parte de las áreas curriculares relacionadas con Construcción de Ciudadanía, Educación Cívica, Formación Ética y Ciudadana, o Derechos Humanos. Estas áreas, a su vez, tienen una estrecha relación con algunas temáticas propias de Ciencias Sociales (en especial con temas de Historia y Geografía).

Los desarrollos conceptuales que se exponen en este cuadernillo y las actividades que se ofrecen para ser trabajadas en el aula pueden servir como orientaciones o sugerencias a los docentes que trabajan en estas áreas del saber. Es sólo un recorrido posible entre tantos otros, los/as docentes pueden tomar en cuenta algunas de estas exposiciones y enriquecerlas o direccionarlas desde sus perspectivas e intereses. También pueden dar un orden distinto al propuesto en este trabajo, o reemplazar alguna actividad por otras más atractivas y significativas para los grupos destinatarios, o modificar las consignas según las preocupaciones y preguntas que van planteando los/as estudiantes.

En definitiva, la intención es que este material colabore en desplegar esta compleja temática, articulando diversos saberes y teniendo como marco la formación ciudadana de los adolescentes.

La Educación Vial: autonomía y heteronomía

Al abordar el tema de la convivencia en el espacio público suelen superponerse las cuestiones jurídicas -acerca del contenido de las nor-

mas de circulación vigentes- y las cuestiones éticas -relativas a las conductas que ejercemos y a las decisiones que tomamos cuando somos peatones, conductores o usuarios del transporte público-. Ambas cuestiones requieren un tratamiento diferenciado por, entre otros, los siguientes motivos.

En primer lugar, el mandato de respetar la ley presupone una perspectiva heterónoma, la del individuo frente al Estado, mientras que las razones que justifican las acciones en un nivel ético sólo pueden asentarse en la autonomía propia de cada individuo, como ciudadano o ciudadana, en su capacidad para definir cuál es la conducta apropiada en cada caso. Esto implica que, aún cuando están relacionados, el trabajo pedagógico que se realice en la escuela sobre la ley y sobre la ética requiere distintos abordajes, puesto que sería un tanto reduccionista pensar las razones de nuestras acciones desde la pura obediencia, como estudiar las leyes a partir de la pura autodeterminación de los individuos.

Si bien el conocimiento del marco legal resulta fundamental y necesario, es la reflexión ética la que puede lograr que los/as estudiantes hagan propias las normas de circulación, condición indispensable desde una perspectiva democrática de la formación ciudadana.

En segundo lugar, la complejidad del derecho en general y de las normas que regulan la circulación en particular, hacen que una perspectiva descriptiva sea más adecuada para una primera aproximación a la cuestión; en cambio, las razones por las que las personas actúan en un sentido o en otro se encuentran habitualmente naturalizadas, de modo tal que una perspectiva problematizadora parece la más recomendable, pues pone a la luz estas razones y genera condiciones para pensarlas.

A la hora de pensar cómo trabajar estos temas con los/as estudiantes en el nivel secundario, es necesario reconocer que ni el derecho ni la ética pueden resolver por sí mismos todos los problemas relativos a la convivencia en el espacio público. Tanto el derecho como la ética son necesarios para la elaboración de una propuesta integral que tenga como eje la cuestión de la convivencia desde su dimensión ciudadana. Por esta razón, tanto uno como otro constituyen los ejes del presente trabajo.

La primera parte de la propuesta abordará los aspectos éticos de la convivencia en el tránsito, los diferentes valores que se encuentran en juego al trasladarse de un lugar a otro, las múltiples perspectivas (como peatones, conductores o pasajeros) que deben tenerse en cuenta al momento de actuar y, fundamentalmente, las razones que se encuentran detrás de -y que sirven de fundamento a- las leyes de tránsito y sus mecanismos de aplicación en la circulación.

Luego, se trabajará sobre el pasaje del nivel ético al jurídico, es decir el pasaje desde la autonomía -que sirve de base a las decisiones de cada uno como individuo- a la heteronomía -característica del Estado como agente regulador de la convivencia-. El objetivo de esta parte de la propuesta es mostrar cómo del principio de autonomía se desprende el principio de reciprocidad o respeto mutuo, y de éste la necesidad de establecer acuerdos comunes no sólo en aras de la convivencia, sino también del respeto a uno mismo.

Por último, se expone el marco normativo que regula la circulación vial a nivel nacional y su control por parte de los organismos públicos. Se hace hincapié en el estudio de los procedimientos judiciales que se activan desde el Estado cuando suceden siniestros de tránsito (responsabilidad penal) así como también de las obligaciones civiles (entre privados) que emergen de los mismos para los intervinientes (responsabilidad civil).

Propuesta didáctica en el marco de las "Orientaciones para la organización pedagógica e institucional de la educación obligatoria" (Anexo de la Resolución CFE Nº 93/09)

Para optimizar el trabajo con los contenidos propuestos, se presentan diversos recursos didácticos y propuestas de actividades para trabajar con los/as estudiantes. Los docentes podrán acordar instancias de trabajo conjuntas, tal como se recomienda en las "Orientaciones para la organización pedagógica e institucional de la educación obligatoria" (Anexo de la Resolución CFE Nº 93/09), o planificar actividades en las que intervengan alumnos/as de distintos cursos y años. Según se considere conveniente, estas instancias podrán adoptar el formato de talleres, seminarios y/o jornadas.

Con el objeto de garantizar las mejores condiciones en la enseñanza de la Educación Vial, se propone que los temas se aborden de forma transversal, haciendo necesaria la articulación entre asignaturas; y con ella, la posibilidad de generar proyectos que atraviesen a la institución educativa, dando lugar a momentos en los cuales alumnos/as de distintos cursos y años se reúnan para **debatir, investigar, analizar y producir.**

En este sentido, el trabajo colectivo de docentes de distintas áreas curriculares constituye un valioso aporte a la comprensión de la cuestión vial y favorece la puesta en juego de diferentes perspectivas disciplinares en el estudio de esta problemática. Otra contribución importante podría ser la participación de personas de la comunidad que den testimonio de sus experiencias, o especialistas que ofrezcan **charlas** sobre aspectos específicos del tema; o actividades que permitan a los participantes compartir el conjunto de lo producido, como por ejemplo, **galería de producciones, paneles, pósters temáticos, mesas de debate, galerías fotográficas**, entre otras.

Estos nuevos formatos implican modificar los tradicionales y la reorganización de tiempos y espacios en la escuela, no como mero afán de innovar sino como una verdadera necesidad.
Teniendo en cuenta estas consideraciones, se espera que los estudiantes:

a - Reflexionen éticamente a partir de dilemas que se planteen e identifiquen las razones que justifican una acción –o que la vuelven reprochable.

b - Defiendan argumentativamente sus posiciones conociendo y respetando las diversas perspectivas respecto de situaciones conflictivas ligadas a la convivencia en el tránsito.

c - Se reconozcan como actores políticos capaces de proponer y generar soluciones éticas, políticas y/o provenientes del ámbito jurídico a problemas planteados en el espacio público.

d - Apliquen los contenidos legales a experiencias cotidianas, de modo

tal que puedan identificar (i) la normativa vigente aplicable al caso y (ii) los derechos, obligaciones y responsabilidades de los actores involucrados.

e - Conozcan los modos de intervención del Estado ante conflictos de convivencia en el espacio público.

Los aspectos éticos de la convivencia en el tránsito

Cuidado de uno mismo y de los otros

Esta primera unidad atiende a la dimensión ética de la convivencia en el tránsito. Se pone énfasis en las acciones de las personas, en sus capacidades para tomar decisiones en distintas circunstancias, en las posibles consecuencias de sus acciones, en las responsabilidades respecto de esas consecuencias.
Los problemas y conceptos desplegados en esta unidad atañen a las relaciones entre la *libertad*, la *responsabilidad* y el *reconocimiento del otro*.

Actividad

Propuesta de cine – debate

Es importante dar lugar a la libre expresión de las diversas posiciones que puedan sostener los estudiantes a partir de sus representaciones e ideas sobre los problemas suscitados en la circulación. Un modo de habilitar un espacio para el debate es proponer la visualización de una película. La proyección de un film, y el posterior debate sobre algunas de sus escenas o sobre aspectos del guión, es una actividad que puede dar lugar a la reunión de varios cursos al mismo tiempo, con la coordinación de docentes de distintas áreas curriculares.

Una película recomendable para cumplir con este objetivo es el film argentino *Sin retorno* del director Miguel Cohan - tiene una duración de 105 minutos y es apta para mayores de 13 años, año 2010-. La película centra la mirada en una colisión entre un auto y una bicicleta y sus consecuencias. Otros recursos fílmicos recomendables en donde se tratan asuntos ligados a colisiones o siniestros son:
a) "Darse cuenta" (1984), de Alejandro Doria. La película aborda la situación de un joven que queda en estado de coma luego de sufrir un accidente de tránsito, y las consecuencias que este hecho tiene en la vida de este joven y en su entorno familiar. Apta para mayores de 13 años. Duración: 104 minutos.
b) "Amores perros" (2000), de Alejandro González Iñárritu. Narra tres historias unidas por un accidente de tránsito. Apta para mayores de 13 años. Duración: 153 minutos.

Tomando como ejemplo el film *Sin retorno* es posible propiciar el debate alrededor de la cuestión de la responsabilidad. En efecto, en el guión se desarrollan diferentes situaciones en las que se despliegan las acciones de los protagonistas: Matías regresa de una fiesta en el auto de su madre y atropella a un joven ciclista causándole la muerte. Asustado, Matías huye del lugar. Como no se anima a decirle la verdad de lo sucedido a sus padres, los engaña diciendo que el auto fue robado. El padre de la víctima se dedica a hacer declaraciones en los medios de comunicación y busca hallar al culpable de la muerte de su hijo iniciando acciones en la Justicia. Federico, que aquella noche había participado de una confusa situación con el ciclista, es uno de los sospechosos de haberlo atropellado y abandonado.

La evaluación de esas acciones por parte de los estudiantes puede llevarlos a tomar posición acerca de su dimensión ética. Las responsabilidades pueden ser variadas y en distinto grado: la del ciclista, la de quien maneja el vehículo, la de quien ha prestado ese vehículo, la de las familias de la víctima y del acusado. También es dable discutir sobre la relación de estas personas con las normas vigentes y con la justicia.

Para continuar con este análisis de situaciones desde la perspectiva ética, los/as estudiantes pueden buscar noticias de siniestros o colisiones en la vía pública, o relatar situaciones vividas o conocidas por ellos/as, y ponerlas a consideración de los demás en espacios de taller.

Libertad: diferentes concepciones éticas y sus consecuencias en los modos de pensar y actuar en el tráfico

El desarrollo conceptual puede iniciarse con el análisis de un concepto medular: el de *libertad*.
Como todas las libertades, la de circular o movernos puede ser pensada desde dos perspectivas diferentes entre sí, que no sólo implican toda una serie de consecuencias al momento de actuar, sino que además nos dicen mucho acerca de cómo nos pensamos a nosotros mismos y a los que nos rodean.

Reflexionar estos presupuestos en el nivel secundario y ser capaces de cuestionarlos -o aceptarlos, pero conscientemente- resulta imprescindible para convertir la *mera obediencia* en *convicción crítica*; pasaje conveniente en tanto la primera, además de negar nuestra dignidad como seres autónomos, suele requerir de la presencia de un tercero que nos vigile, mientras que la segunda es el fundamento último del respeto de las normas en una democracia.
Es importante aclarar que las perspectivas que presentamos a continuación difícilmente se den en *estado puro*, por el contrario, lo usual es que a veces pensemos de un modo y a veces de otro. En este sentido, las ideas expresadas en esta sección apuntan a convertirse en insumos para la discusión ética en el aula.

Lo más habitual es pensar la libertad como todo aquello que una persona puede hacer sin que alguien o algo se lo impida; esto es, la libertad como ausencia de obstáculos para la acción de esa persona o **libertad negativa**. De esta comprensión de la libertad proviene la idea según la cual la libertad de alguien termina donde empieza la de otro. Si bien esto puede parecer razonable a primera vista, encierra una serie de problemas.

En primer lugar, presupone que nuestra libertad es, en principio, infinita; que si el resto del mundo no existiera, seríamos completamente libres. Por el contrario, nuestra libertad no fue ni nunca será ilimitada.[2] Desde que venimos al mundo dependemos de otras personas y de lo que han hecho y hacen los que nos rodean (familiares, amigos, médicos, maestros, etc.), y no las consideramos a todas como obstáculos. De hecho, generalmente, nos movemos para encontrarnos con otras personas, o para conseguir cosas que otros han producido o para producir cosas que otros necesitan. Si reflexionamos, hace falta mucha imaginación para pensar un mundo en el que sólo existiese uno mismo, y se necesita aún más imaginación para creer que de ese modo aumentarían nuestras posibilidades para actuar.

En segundo lugar, nos lleva a pensar todo aquello que se interponga entre nuestra voluntad y nuestros objetivos como un obstáculo o un problema. Se trata de una consecuencia directa de lo mencionado en el párrafo anterior. Desde esta perspectiva, semáforos en rojo, barreras, peatones, otros vehículos, obras en construcción, manifestaciones, etc. son, en el mejor de los casos, problemas que hay que sortear y, en el peor de los casos, obstáculos que hay que evitar; lo cual impide ver que, en la mayoría de los casos, todas estas cosas no sólo hacen posible que nos traslademos de un lugar a otro, sino que además, y en tanto parte de la sociedad en la que vivimos, son las que le dan, directa o indirectamente, sentido a la movilidad en la vía pública.

En tercer lugar, nos hace pensar al mundo -y a las cosas y personas que contiene- como medios al servicio de nuestra voluntad. Así, la convivencia se convierte en tolerancia en el peor sentido del término, reduciéndose a la capacidad del ciudadano para soportar las "cadenas" de vivir en sociedad; y la libertad se convierte en su habilidad para hacer que las personas y las cosas que lo rodean respondan a sus deseos. Desde este punto de vista, uno sólo puede respetar al otro por mera conveniencia (ya sea por utilidad o por miedo al castigo), lo que implica que, cuando uno considera que ese respeto deja de ser conveniente, lo deja de lado, lo abandona.

Otra forma de pensar la libertad consiste en verla como el rango de posibilidades que tiene una persona para actuar y su capacidad para decidir entre estas posibilidades. Es la **libertad positiva**. Desde esta

[2] De hecho es dudoso que exista en la naturaleza algo carente de límites, a excepción quizás del universo, lo que nos lleva a preguntarnos de dónde surge la idea de que algo en nosotros pueda ser infinito, aunque esa es una discusión que excede los límites de este texto.

perspectiva una persona no es más libre cuantos menos obstáculos tiene en el camino, sino cuantas más acciones pueda realizar; el acento no está puesto en el límite -que es inevitable-, sino en aquello que está más acá o allá de éste.

Si bien la diferencia entre un concepto y otro de libertad puede ser sutil, veremos a continuación que tiene una serie de consecuencias importantes para pensar no sólo la convivencia, sino a nosotros mismos y a los que nos rodean.

En primer término, la segunda forma de pensar la libertad presupone que nuestra libertad es limitada, pero que puede ser expandida. En este sentido, refleja cómo nos desarrollamos y nos movemos en sociedad. Nos juntamos con otras personas porque eso nos enriquece y nos permite realizar más actividades, nos repartimos el trabajo porque nos deja más tiempo libre. Podemos movernos porque hay caminos, vehículos y personas que los construyeron y que los mantienen. Poder elegir entre caminar y tomar un tren o un colectivo nos da un mayor número de opciones y nos hace, por ende, un poco más libres que no poder hacerlo.

Aún cuando muchas veces se usan como sinónimos, la libertad no es equivalente a la independencia: la independencia implica que no se depende de otros y, muchas veces, al no depender de otros, nos consideramos libres.[3] Sin embargo, muchas veces, las posibilidades de hacer cosas dependen de otros y la libertad de uno no existiría sin esas otras personas que la hacen posible.

En segundo término, nos permite ver que aquello que nos impide el paso -y que a primera vista parece un obstáculo- es en realidad la libertad del otro, o bien algo que la garantiza. Un semáforo en rojo para una persona es un semáforo en verde para otra, una señal de alto para nosotros es una prioridad de paso para quienes vienen por la otra calle, una obra en construcción sirve para mejorar las calles por las que los ciudadanos/as transitan y una manifestación que cierra el paso es una expresión de la libertad del otro.[4]

Uno puede cuestionarse, en cada caso en particular, si la restricción es razonable o no, si el derecho de uno justifica la limitación de los derechos de otro, y en esta posibilidad de cuestionar radica la virtud de la democracia. Uno no es más libre en democracia porque no existan leyes,

[3] En realidad todos nuestros actos dependen, en última instancia, de otros. Cada decisión que tomamos depende de nuestra forma de ser y pensar, que inevitablemente se encuentra construida a través de los vínculos que hemos establecido con otras personas a lo largo de nuestra vida.

4 Esto no significa que necesariamente todo corte de calle sea legítimo, pero sí que situaciones de esas características no pueden ser resueltas únicamente desde la perspectiva de quien circula, sino que involucran una serie de cuestiones sociales, jurídicas y políticas que deben ser tenidas en cuenta al momento de decidir en cada caso.

sino porque existe la posibilidad de participar en su elaboración y en la posibilidad de cambiarlas o mejorarlas.

En este sentido, ser libre es ser capaz de definir los propios límites. Lo que en un momento parece un límite para alguien, en otro momento puede convertirse en su derecho; y si su libertad para circular depende, cobra sentido y se expande a partir de la libertad del otro, es sólo entonces a partir de la cooperación con el otro -y del respeto de su libertad- que la de esa persona puede existir. Los semáforos en las grandes ciudades son un buen ejemplo de esto: cuando funcionan es posible atravesar las esquinas con intervalos, cuando no funcionan se producen embotellamientos que no permiten avanzar o desordenan la manera habitual de circular.

Al poner el acento sobre la decisión y no sobre la acción, esta forma de pensar la libertad también nos permite entender que ésta nunca se da en abstracto, sino en determinadas condiciones. No siempre somos libres al punto de poder elegir qué es lo que nos pasa -que siempre se encuentra condicionado por nuestro entorno-, sino que somos libres de elegir cómo responder y actuar ante las cosas que nos ocurren. Entonces, la acción humana se encuentra condicionada, pero no determinada, y en eso nos distinguimos de los objetos -que carecen de la posibilidad de decidir por estar sujetos a las leyes de la naturaleza-.

Por último, pensar la libertad en estos términos nos permite entender que la libertad de cada uno de nosotros depende de la libertad del resto; y que al respetar el derecho del otro no hacemos otra cosa que respetar nuestros propios derechos. Si somos libres es porque otras personas, iguales a nosotros, nos reconocen esa libertad; si podemos hacer tal o cual cosa es porque otros nos lo permiten; y si los otros pueden actuar con libertad es, a la vez, porque nosotros se lo permitimos.

La condición humana radica en la capacidad para reconocernos unos a otros como seres libres, es entender que el derecho que una persona puede tener a que se respeten sus propias decisiones se encuentra inexorablemente unido a su capacidad para respetar las decisiones de otros. Es en este sentido que la idea de igualdad resulta inseparable de la idea de libertad. Sólo se puede ser libre entre iguales, es decir, entre otros a quienes se le reconocen los mismos derechos que a nosotros. De otro modo daría igual que tuviéramos delante nuestro objetos, animales, autómatas o personas.

De esto no se sigue, por supuesto, que el máximo grado de libertad sea proporcional al mayor amontonamiento de personas, ni tampoco el que uno sea menos libre transitando sólo por una ruta que atrapado en colectivo durante la hora pico. Lo importante de esta perspectiva es que nos permite entender que la libertad se desarrolla en un ida y vuelta con el otro, y que la posibilidad de poder elegir tomar un camino en un momento determinado depende de nosotros y, también, de las acciones que otras personas realizan, así como las posibilidades del resto de las personas dependen también de nuestras decisiones, lo que nos lleva a la segunda sección de esta unidad.

ACTIVIDAD

Análisis de textos filosóficos sobre la *libertad*

Como modo de habilitar la discusión sobre el concepto de *libertad* y sobre la afirmación según la cual *los seres humanos somos seres libres*, es recomendable que los/as estudiantes analicen textos filosóficos -de autores cuya biografía también es relevante presentar-, como los siguientes:

a) La vida humana no está determinada

Avishai Margalit es un profesor de Filosofía. Nacido en Israel, se desempeña como profesor en la Universidad Hebrea de Jerusalem. Margalit, ha escrito un libro titulado *La sociedad decente* en el que trata de elucidar cómo se construye una sociedad de este tipo. Una sociedad decente es aquella cuyas instituciones no humillan a las personas que están bajo su autoridad. Una de las características de las personas que las hacen dignas de respeto es su libertad[5].

"Existe una profunda analogía entre el concepto de significado lingüístico y el concepto de significado de la vida. El significado lingüístico admite la posibilidad de que toda la serie de usos que un término haya tenido en el pasado no determina los usos del mismo en el futuro. Los usos lingüísticos no son como las vías del tren, que se fijan con antelación, de manera que lo único que deba preocuparnos sea la posibilidad de que el tren desca-

[5] *Recursos en Formación Ética y Ciudadana. Instituto Nacional de Formación Docente. Disponible en: http://cedoc.infd.edu.ar/upload/RECURSOS_FORMACION_ETICA_Y_CIUDADANA.pdf*

rrile. Lo mismo se puede decir del significado de la vida: la suma de todas las acciones pasadas no determina el curso de las acciones futuras, sino que incluso en cualquier momento podemos reconsiderar nuestra interpretación de las propias acciones pasadas. El tren de la vida puede cambiar de dirección a voluntad del maquinista, aún cuando algunas direcciones sean más fáciles de recorrer que otras."
Margalit, Avishai, *La sociedad decente, Barcelona, Paidós, 1997, pág. 67*

b) El ser humano se elige

El pensador francés Jean Paul Sartre (1905 - 1980) escribió ensayos filosóficos y políticos, novelas y obras de teatro. Siempre se presenta a Sartre como el modelo del "pensador comprometido con su tiempo" pues se interesó en forma permanente por los problemas políticos de su país y del mundo. Para Sartre la libertad es una carga de la que no nos podemos librar. Como nos pesa mucho nuestra libertad, nos comportamos como si estuviéramos determinados. Tratamos de mostrar que nuestras elecciones fueron inevitables. En realidad, intentamos engañarnos a nosotros mismos y a los demás. A esta negación de nuestra libertad Sartre la llamó "mala fe".[6]

"El cobarde es responsable de su cobardía. No lo es porque tenga un corazón, un pulmón o un cerebro cobarde; no lo es debido a una organización fisiológica, sino que lo es porque se ha construido como hombre cobarde por sus actos. No hay temperamento cobarde; hay temperamentos nerviosos, hay sangre floja, como dicen, o temperamentos ricos; pero el hombre que tiene una sangre floja no por eso es cobarde, porque lo que hace la cobardía es el acto de renunciar o de ceder; el cobarde está definido a partir del acto que realiza. Lo que la gente siente y le causa horror es que el cobarde es culpable de ser cobarde. /.../. Y en el fondo es esto lo que la gente quiere pensar: si se nace cobarde, se está perfectamente tranquilo, se será cobarde toda la vida, hágase lo que se haga; si se nace héroe, también se estará perfectamente tranquilo, se será héroe toda la vida, se beberá como héroe, se comerá como héroe. Lo que dice el existencialismo es que el cobarde se hace cobarde, el héroe se

[6] *Íbidem*

hace héroe; hay siempre para el cobarde una posibilidad de no ser más cobarde y para el héroe la de dejar de ser héroe"
Sartre, Jean Paul, *El existencialismo es un humanismo, México, Ediciones Quinto Sol, 1994, pp. 51 – 52.*
Existen otras ediciones en español

La negación de la propia responsabilidad

Fernando Savater es un conocido autor español que ha escrito libros dirigidos a los jóvenes, entre ellos *Ética para Amador* y *Política para Amador.* Amador es el nombre de su hijo. En ambos libros Savater se dirige a su hijo para explicarle qué es la ética y qué es la política. Con respecto a la ética, este autor considera que es el "arte de vivir" pues la ética intenta averiguar en qué consiste vivir una "buena vida". Una persona "ética" es una persona libre que quiere saber cómo debe actuar sin dejarse llevar por las costumbres, o por lo que diga la mayoría, o por los castigos y premios.[7]

"Fíjate: uno puede lamentar haber obrado mal aunque esté razonablemente seguro de que nada ni nadie va a tomar represalias contra él. Y es que, al actuar mal y darnos cuenta de ello, comprendemos que ya estamos siendo castigados, que nos hemos estropeado a nosotros mismos -poco o mucho- voluntariamente.

¿Que de dónde vienen los remordimientos? Para mí está muy claro: de nuestra libertad. Si no fuésemos libres, no podríamos sentirnos culpables (ni orgullosos, claro) de nada y evitaríamos los remordimientos. Por eso cuando sabemos que hemos hecho algo vergonzoso procuramos asegurar que no tuvimos otro remedio que obrar así, que no pudimos elegir /.../ Del mismo modo el niño pequeño, cuando se cae al suelo y se rompe el tarro de mermelada que intentaba coger de lo alto de la estantería, grita lloroso: '¡Yo no he sido!' Lo grita porque sabe que ha sido él /.../ En cambio, si ha dibujado algo muy bonito en seguida proclamará: '¡Lo he hecho yo solito, nadie me ha ayudado!' Del mismo modo, ya mayores, queremos siempre ser libres para atribuirnos el mérito de lo que logramos pero preferimos confesarnos 'esclavos de las circunstancias' cuando nues-

[7] *Íbidem*

tros actos no son precisamente gloriosos"
Savater, Fernando, *Ética para Amador, Ariel, Barcelona, 1991, pág.112*

Si bien estos textos coinciden en la afirmación de la libertad humana, es posible que los/as estudiantes cuestionen esta idea sobre la base de ejemplos concretos que mostrarían las determinaciones que sufren muchas personas a la hora de tener que elegir. Se sugiere que los/as docentes colaboren con la profundización de los argumentos y críticas expuestos por los alumnos.

Responsabilidad: consecuencias de la autonomía y reconocimiento de límites. El papel del riesgo

La libertad entendida como autonomía es perfectamente compatible con la noción de límite, siempre y cuando este límite haya sido decidido o aprobado por nosotros, de modo directo o indirecto. Esto no significa que no haya otros tipos de límites, pero al menos dentro del ámbito de una ética democrática toda restricción de la libertad debería contar con la aprobación de aquellos que se encuentran sujetos a la misma, siempre y cuando sean capaces de tomar esa decisión.[8] Uno de los principales motivos para limitar nuestras acciones radica en la responsabilidad.

La responsabilidad es la otra cara de la autonomía, ya que resulta inseparable de la capacidad de decidir. Quien no puede decidir por sí mismo no puede ser responsable; y quien no se hace responsable de sus acciones, está negando su libertad. Es así que la coacción ("si me obligan a hacer algo") o la ignorancia, si son totales, impiden a la persona actuar libremente, impiden que esa persona sea responsable de sus actos; y cuando son parciales, limitan tanto la libertad como la responsabilidad.
Por ejemplo, en un choque en cadena, cada vehículo involucrado realizó la acción de embestir al otro, pero en principio es al que inició el evento al que le cabe la principal responsabilidad por el accidente.

[8] *Esta capacidad se presume en todos los individuos adultos, y son raras las excepciones en que se ven privados de ésta.*

Es importante distinguir varios niveles de responsabilidad. Si alguien fue el causante de un siniestro de tránsito, le cabe la máxima responsabilidad por sus consecuencias; si, por el contrario, no intervino en la cadena causal que lo produjo, se puede decir que no es responsable, a menos que su falta de precaución haya colaborado en el mismo. Y aún si hubiese actuado con prudencia, siempre subsiste su responsabilidad, como ciudadano y como ser humano, de asistir a las posibles víctimas.

Al igual que la autonomía, la responsabilidad también es intersubjetiva, lo que significa que todos somos responsables ante el resto de las personas, al mismo tiempo que el resto de las personas son responsables ante nosotros.

A su vez, la acción es compleja y supone motivos, fines, medios y resultados. Los motivos son lo que nos impulsan a actuar -la ambición, el deseo, la piedad-, los fines son aquello que perseguimos al actuar -que queremos alcanzar u obtener-, los medios son los caminos que elegimos para alcanzar lo que nos proponemos, y los resultados son los efectos producidos por la acción.[9]
Si bien todos estos aspectos están vinculados a la responsabilidad, los resultados concretos de mis acciones son, en general, lo primero que verán las otras personas, al mismo tiempo que los resultados de las acciones de los demás son lo primero que nosotros veremos de las acciones ajenas. Esto es particularmente válido cuando circulamos, puesto que en general lo hacemos en interacción con numerosas personas que no conocemos y de las cuales no podemos saber ni sus intenciones ni sus motivos.

La sección anterior refería al condicionamiento de la acción por las circunstancias. La responsabilidad también se da en un contexto determinado. Por ejemplo, alguien puede no ser responsable de un accidente -ya sea porque no intervino o porque no produjo el evento-, pero aún así, persiste su responsabilidad en lo que hace al cuidado de las víctimas que pudiese haber.

[9] *Schujman, Gustavo: Educación Cívica II, Aique, Buenos Aires, 2008*

Un importante elemento a tener en cuenta en materia de circulación es que nuestra sensación de dominio sobre el medio de transporte no es proporcional a nuestra experiencia sobre el mismo, y así como nadie dejaría por su cuenta a un niño apenas logra avanzar sobre sus dos piernas, también la conducción de un vehículo requiere de un tiempo relativamente largo de adaptación y aprendizaje. Conducir un vehículo sin tener experiencia, pero "convencidos" de que la tenemos, nos hace tan responsables ante los demás como conducirlo con experiencia y sin precaución.

ACTIVIDADES

A continuación, se presentan algunas posibilidades para abordar los temas considerados a partir de propuestas de enseñanza.

a) Análisis de situaciones hipotéticas para abordar el tema de la "responsabilidad"

Un modo de habilitar el debate sobre las responsabilidades es presentando relatos de situaciones hipotéticas. Por ejemplo:

• Un automovilista conduce su vehículo a velocidad permitida. Un peatón cruza imprudentemente la calle. El automovilista se sorprende y hace una maniobra brusca para esquivarlo. Por su acción, atropella a otra persona que está esperando un colectivo.

• Un automovilista maneja mientras habla por un teléfono celular. Un peatón cruza imprudentemente la calle. El conductor, distraído por su conversación, reacciona tarde y atropella al peatón.

Sin entrar aún en la dimensión normativa (si las personas involucradas son imputables, si corresponden sanciones, etcétera)

lo que interesa en esta etapa es discutir el problema de la responsabilidad en su dimensión ética: ¿En qué sentido el automovilista de la primera situación es responsable? ¿En qué consiste la responsabilidad del automovilista involucrado en la segunda situación?

Respecto de las situaciones propuestas, pueden considerarse las siguientes circunstancias para enmarcar el debate: en el primer caso, el automovilista no puede ser responsabilizado (éticamente) por su acción, ya que no pudo prever el cruce del peatón ni calcular las consecuencias de su maniobra. El conductor actuó obligado por las circunstancias y su acción tuvo consecuencias inesperadas.

Es distinto el caso de quien maneja su vehículo mientras habla por teléfono. El conductor pudo haber previsto el paso del peatón y pudo haber reaccionado a tiempo si hubiera estado atento. Por lo tanto, es responsable de su acción y no puede alegar que actuó obligado por las circunstancias.

La posibilidad de elegir es la que decide si una conducta es elogiable o condenable.
No siempre somos responsables de nuestros actos o de las consecuencias de los mismos. A veces, actuamos obligados por las circunstancias. Otras veces pretendemos hacer algo pero los resultados no son los que esperábamos. Admitir que el ser humano es libre implica admitir también que es responsable de su acción ¿Cuándo puede afirmarse que un individuo es responsable de sus actos? Para que pueda adjudicársele responsabilidad tiene que haber actuado con algún margen de libertad. Esto implica al menos dos condiciones: a) que haya sido consciente de las circunstancias y de las consecuencias de su acción y b) que no existan causas externas que lo obliguen a actuar de un solo modo.

b) Lectura de noticia periodística para reconocer posibles causas de colisiones y discutir sobre responsabilidades. Colisión con caballos en la ruta
Con el mismo fin que en la actividad anterior, los/as estudiantes

pueden analizar la cuestión de la responsabilidad a partir de situaciones reales relatadas en periódicos. Por ejemplo:

La Voz, Córdoba, 25 de abril 2011

Katie Price y Leandro Penna sobreviven a un accidente

La camioneta que manejaban chocó contra unos caballos en plena ruta. La pareja se encuentra bien, los animales murieron. /…/

No todo ha sido placer este fin de semana para la parejita de Leandro Penna y Katie Price. Los jóvenes tuvieron un accidente la madrugada del domingo, cuando la camioneta 4x4 que conducía el modelo chocó contra dos caballos en la ruta, cerca de la estancia de San Pedro Viejo, en un camino de ripio. Tanto la inglesa como el modelo cordobés se encuentran bien.

Desde la Comisaría de Tulumba, el comisario inspector Castillo confirmó el dato. Señaló que fue "un accidente sin consecuencias" y que el vehículo embistió a los dos equinos, sin consecuencias personales para los conductores. Hubo algunos daños en la parte exterior de la camioneta pero no en la parte interna.

Añadió que la indagación incluyó al dueño de los caballos, que explicó que los animales se habían escapado de las contenciones de vallas y que no es común que haya animales sueltos en la ruta. Agregó que tanto Penna como Price se encontraban en buen estado de salud tras el choque, por lo cual no fue necesario llevarlos al hospital ni al médico.

Además, el padre de Leandro, Héctor Penna, dijo a Radio Mitre que la pareja viajaba sola, regresando por el Camino Real y que, a pesar de que iban despacio, el impacto fue fuerte. "Como iban despacio, alcanzaron a frenar y por eso el choque no pasó a mayores", señaló y confirmó que ambos jóvenes están bien.

/…/

Según publicó The Sun, que sigue cada paso del viaje de la pareja, Katie afirmó luego del accidente: "Fue terrorífico. Pasó todo en un flash y no tengo idea cómo es que no me lastimé seriamente. Me siento afortunada, pero sobre todo estoy apenada por los caballos. Fue tremendo". En Inglaterra, Katie es reconocida por adorar los caballos y los animales.

Algunos testigos dijeron que la pareja se salvó debido a que estaban en una camioneta resistente y a que usaban sus cinturo-

nes de seguridad. Uno de ellos, el conductor Raúl Reinoso, dijo que esos accidentes suelen ocurrir en esa zona de la ruta, por la escasa visibilidad y por los animales que cruzan el camino.

En esta noticia las responsabilidades pueden extenderse a personas que no estuvieron involucradas directamente en la colisión, como puede ser la responsabilidad del dueño de los animales sueltos o la responsabilidad del Estado por el estado de las rutas.
En otra nota sobre el mismo hecho se afirma que las dos personas que iban en el automóvil salvaron sus vidas "por milagro":

Ciudad.com. Lunes 25 de abril de 2011

Katie Price y Leandro Penna se salvaron de milagro en un accidente automovilístico
La pareja chocó su camioneta contra dos caballos en la ruta. El auto quedó destruido, pero ellos resultaron ilesos.

Desgracia con suerte, suele decirse en criollo y así fue para la modelo británica Katie Price y el ex bañero de Marley, Leandro Penna, que sufrieron un grave accidente en una ruta cordobesa al atropellar dos caballos que se cruzaron en el camino.
"Es un milagro que estemos vivos. Fue absolutamente terrible. Todo ocurrió en un flash y es increíble que no estemos malheridos", afirmó Katie en declaraciones publicadas por el diario The Sun. El accidente ocurrió domingo a la madrugada cuando la camioneta 4x4 conducida por la modelo atropelló a dos caballos.
El vehículo, que transitaba cerca de la estancia cordobesa San Pedro Viejo, quedó destruido al impactar de lleno contra los animales. La pareja llevaba puesto el cinturón de seguridad y eso les habría salvado la vida.
"Todo ocurrió en un instante y no tengo idea de cómo no re-

sultamos heridos. Me siento afortunada, pero más que nada estoy consternada por los caballos. Fue muy perturbador", dijo la modelo.

Es interesante discutir con los/as estudiantes si, efectivamente, fue el milagro el que operó en la salvación de estas personas o si fueron otras las razones (uso del cinturón de seguridad, condiciones del vehículo, velocidad del vehículo al momento del choque).
Para continuar con el debate acerca de las responsabilidades, los docentes pueden solicitar a los/as alumnos/as que busquen información sobre colisiones –tal vez en su localidad o en lugares cercanos- en las que puedan advertirse responsabilidades de las personas, de los organismos estatales, etcétera.

El lugar del otro: el tránsito como mero trasladarse vs. el tránsito como encuentro

La dimensión ética de la convivencia en el espacio público involucra la cuestión de la relación con los otros.

El tránsito tiene, en realidad, una doble naturaleza. Por un lado, es el medio en el cual las personas se mueven como individuos que desean llegar a algún lado y, por el otro, es el encuentro de todas esas individualidades en movimiento. Todos los transeúntes, mientras circulan, van pensando y sintiendo distintas cosas relacionadas con sus vidas. Nadie circula sólo atendiendo al tránsito.

Podemos advertir que en la mente de los personajes del film *Sin Retorno* circulan diferentes cuestiones al momento del siniestro. Esto es inevitable. Pero no debiera implicar una distracción de tal magnitud que ponga en riesgo a uno mismo o a los demás. Hablar por celular mientras se maneja un vehículo aumenta exponencialmente nuestra distracción y resulta una acción sumamente peligrosa e irresponsable. Es importante tener esto en cuenta cuando salimos a la calle, de modo tal que le exijamos al otro tanta responsabilidad como nos exigimos a nosotros mismos,

y nos comportemos con tanta prudencia como esperamos de los demás. La capacidad para incorporar la perspectiva del otro al momento de tomar decisiones es una pieza fundamental de la reflexión ética democrática en general y, por ende, del modo en que pensamos nuestro comportamiento en el tránsito.

Siendo ciudadanos, somos a la vez súbditos y soberanos de la ley. Somos súbditos en tanto debemos obedecer las reglas, pero también soberanos por cuanto éstas dependen de la aprobación de todos, o al menos de la mayoría de nosotros. En este sentido es que puede resultar de utilidad hacer el esfuerzo de experimentar el tránsito como un encuentro y no como un mero trasladarse.

ACTIVIDAD

Trabajo con fotografías sobre problemáticas asociadas a las relaciones (desiguales) con los otros en el espacio público

El trabajo con fotografías puede dar lugar a interesantes intercambios entre los estudiantes. En este caso, las imágenes muestran diversas situaciones en el espacio público. Allí se advierten relaciones de desigualdad entre las personas o grupos, ya sean socioeconómicas o de oportunidades. El análisis de las fotos podría girar en torno a: las relaciones entre las personas (de interés, de reconocimiento del otro, o de absoluta indiferencia), las posibilidades desiguales que tiene cada uno de circular por el espacio público (por ejemplo, las deficiencias de infraestructura para la circulación de personas con alguna capacidad motriz especial).

A modo de continuación de esta tarea, en espacios de **taller**, los/as estudiantes pueden seleccionar y presentar fotografías extraídas de diversas publicaciones (revistas, diarios, informaciones virtuales) y explicar las razones de su selección.
También se puede realizar un **concurso de fotografías** sobre "la convivencia en el tránsito": en tal caso, los alumnos pueden sacar fotos, ponerles un título y escribir un texto relativo a lo que para ellos representan. Esas imágenes pueden ser expuestas en un **espacio abierto a la comunidad**.

Esquina del barrio Monserrat, Ciudad de Buenos Aires. Junio 2011



Fotografía: Valeria Coniglione

Estación Terminal Retiro, Ciudad de Buenos Aires. Junio 2011.



Fotografía: Valeria Coniglione

Los aspectos Jurídicos y Normativos de la convivencia en el tránsito

La relación con las normas y con el Estado

La convivencia tiene una insoslayable dimensión ética. Depende de nuestras acciones, de nuestras actitudes y de nuestro reconocimiento de los otros.
Las normas, orientadoras de la vida en sociedad, economizan la toma de decisiones y ayudan a actuar según lo que se espera de nosotros. A su vez, permiten saber con bastante certeza cómo actuarán los demás en determinadas circunstancias. Por eso, una buena relación con las normas implica también, necesariamente, una buena relación con quienes conviven con nosotros.

Un posible recorrido por los temas relativos a la Educación Vial está basado en estas consideraciones: la dimensión ética debe incorporar la dimensión normativa. En ese sentido, son aspectos diferenciados de un mismo problema: el problema de la convivencia ciudadana. Desde esta perspectiva, se propone pasar al tratamiento de las reglas, las normas jurídicas y el rol del Estado en las sociedades modernas.

Los problemas de la convivencia en las sociedades modernas

Las acciones se pueden encuadrar en dos grandes ámbitos, el de las reglas y el de la espontaneidad; si bien ninguno de éstos se da en un modo puro, se puede decir que siempre predomina uno sobre el otro. Aún en el ámbito del arte -que se podría considerar más espontáneo- las acciones se acomodan a algunos códigos comunes, o bien se proponen como códigos nuevos que pretenden reemplazar a los anteriores, puesto que intentan expresar algo a otras personas.
Si se toma el caso de un poeta que tiene la intención de alterar el sentido, e incluso la forma de las palabras -por ejemplo, escribir

en un idioma inventado por él-, tendrá que saber que si desea tener lectores que comprendan su mensaje, entonces debe mantener algún punto de contacto con el lenguaje cotidiano, ya que si no lo hace corre el riesgo de pasar inadvertido para el resto de las personas.

No obstante, aún en el ámbito más reglado, como puede ser un establecimiento penitenciario, siempre está -en tanto seres autónomos- la opción de no obedecer las reglas. Otro ejemplo se encuentra en el acto de comunicación, en el cual el contenido -aquello que se quiere decir- puede ser elegido libremente, pero el código que se usa para expresarlo -por ejemplo, el idioma español- supone ya una serie de reglas que hacen posible que el otro – en tanto receptor- comprenda.

Todo esto que a primera vista parece estar alejado de la problemática de la circulación en el espacio público, tiene como objetivo mostrar que la relación entre la voluntad de un individuo y las reglas no se establece necesariamente en términos de oposición. Lo importante radica en qué tan razonables pueden parecer las reglas y que éstas constituyen un medio para facilitar la convivencia.

A su vez, la importancia de las reglas se da en función de la cantidad de personas que se ven involucradas en una situación determinada. No se necesita un libro de reglas para moverse dentro de un patio de una casa o en un descampado, por ejemplo, pero a medida que aumenta la cantidad de personas y de vehículos, las reglas permiten que los individuos se muevan disminuyendo la cantidad de siniestros.

La gran relevancia de las reglas reside en que éstas indican cuáles son los cursos de acción a tomar. El tránsito sería caótico -además de peligroso- si los vehículos y los peatones circulasen por los mismos lugares, o bien si tanto unos como otros pudiesen realizar cualquier maniobra en cualquier lugar. En las sociedades modernas, enormemente complejas, en las cuales cada uno realiza sus funciones en sincronía con el resto de las personas pero casi sin comunicarse con ellas, las reglas cobran un lugar preponderante: son un modo relativamente eficaz y sencillo de coordinar las voluntades y acciones de tantos individuos.

ACTIVIDAD:

Se propone realizar un trabajo con informaciones extraídas de diarios o periódicos para analizar conflictos relacionados con los diferentes usos del espacio público. En ese marco, se puede trabajar acerca de la necesidad de la construcción de algunas normas viales: ¿Qué las motiva? ¿Por qué serán *necesarias*? ¿Cómo se construyen? ¿A quiénes van dirigidas? Y acerca de la implementación de controles para verificar el cumplimiento de las mismas: ¿Qué razones dificultan el cumplimiento de las normas? ¿Cuál es el sentido o la función de las normas y de los controles?
En este caso, se presentan dos artículos de diarios de la provincia de Corrientes que toman la situación de censo, registro, y normativa para vehículos de tracción a sangre. Se sugiere que los/as estudiantes busquen ejemplos de su localidad.



Jueves, 31 de Marzo de 2011 11:36.
Censarán y registrarán a los carreros para mejorar sus tareas
Corrientespaís.com

La Comuna censará a los trabajadores del sector. Analizan la posibilidad de que colaboren con la recolección de residuos en la ciudad.
Los carros tirados por caballos, suman un problema más al caótico tránsito de la ciudad. Se calcula que son más de 200 los que circulan diariamente por la zona céntrica, por lo que el Municipio planteó una alternativa de solución para evitar accidentes viales y brindar seguridad a los trabajadores del sector. Primero, serán censados para tener números reales de la cantidad de carros, los conductores no deben tener menos de 17 años y deberán contar con elementos reflectantes en los vehículos (los conocidos como ojo de gato), que se usan para los autos de modo que puedan circular a la noche.

Según el primer relevamiento del sector, los barrios que tienen mayor cantidad de personas que se dedican al oficio son La Olla, Ongay, Irupé, Pirayuí y Loma Alta, ubicados en la zona este de la ciudad. También en las zonas sur y norte, muchas familias viven de esa actividad.

La Dirección de Tránsito de la Municipalidad trabaja con la Subsecretaría de Servicios Públicos para controlar el trabajo como actividad de transporte, ya que forman parte del flujo diario de automóviles. El ingreso al microcentro podría reducirse aún más. La ordenanza actual indica que pueden circular en esa zona de 22 a 6, y tendrán prioridad los carreros que recolectan cartones y papeles, de los que transportan arena, ladrillos, tierra, escombros, o mercaderías.

Según los funcionarios municipales, el objetivo de la norma no es menoscabar la actividad de los trabajadores, sino jerarquizarla y a la vez brindarles más seguridad durante la noche. El secretario general de Gobierno municipal, Martín Barrionuevo, dijo que como primer paso, "queremos saber cuántos son y qué hacen, de acuerdo con eso podemos solucionar el problema de precariedad laboral".



La capital tiene unos 2.000 vehículos de tracción a sangre, según el censo de carreros
Lunes, 25 de Abril de 2011 20:20
ISAproducción.com.ar

La Municipalidad de Corrientes continuó hoy el procedimiento de censado de los alrededor de 2.000 carros con tracción a sangre que se desplazan habitualmente por el ejido urbano

capitalino con una audiencia realizada en el barrio Galván, uno de los epicentros de este tipo de servicio de flete informal que con el tiempo se podría transformar en un atractivo de la ciudad.

Al menos esa es la intención de las autoridades municipales que llevan a cabo el trabajo de relevamiento por el cual se empadronan a los carreros en un registro que les permite operar dentro del marco legal, en un ámbito circunscripto a determinadas zonas de la ciudad y con horarios preestablecidos, según explicó el director de Tránsito, Jorge Saipe.

"Estamos con el secretario general de Gobierno y otras autoridades en una reunión con los carreros para seguir avanzando en nuestro proyecto de integrarlos de la manera más segura posible a la dinámica de la ciudad", expresó el funcionario, uno de los coordinadores de la iniciativa que propone regular el servicio de transporte de cargas con tracción a sangre.

Los carros, que suman un total aproximado de 2.000 unidades, serán pintados con los mismos colores y verificados por técnicos del municipio incluso en la faz veterinaria de modo que los equinos que los tiran no padezcan situaciones de abuso, a la vez que tendrán horarios determinados para ingresar a las zonas más transitadas del ejido capitalino.

En otro orden de cosas, Saipe destacó en declaraciones al programa Salsa Mixta que el resultado de la intensificación del control de tránsito realizado en la ciudad de Corrientes durante la Semana Santa fue "muy positivo porque tuvimos un fin de semana largo tranquilo, sin mayores incidentes y en el que pudimos hacer docencia por sobre todas las cosas".

No obstante, se labraron más de 330 actas por distintas infracciones y en varios casos los nuevos sistemas de medición de velocidades máximas aportados por la Agencia de Seguridad Vial de la Nación permitieron detectar "conductores que circulaban por encima de lo permitido en las avenidas".

"A todos se les dijo que regulen mejor el acelerador y se acostumbren a respetar la máxima de 60 kilómetros por hora en las avenidas porque por el momento estamos en período de prueba piloto, pero una vez que nuestros operadores de los radares completen la capacitación que se monitorea on line

desde la Agencia de Seguridad Vial comenzaremos a sancionar a los infractores", explicó el director de Tránsito.

La Municipalidad de Corrientes continuó hoy el procedimiento de censado de los alrededor de 2.000 carros con tracción a sangre que se desplazan habitualmente por el ejido urbano capitalino con una audiencia realizada en el barrio Galván, uno de los epicentros de este tipo de servicio de flete informal que con el tiempo se podría transformar en un atractivo de la ciudad.

Al menos esa es la intención de las autoridades municipales que llevan a cabo el trabajo de relevamiento por el cual se empadronan a los carreros en un registro que les permite operar dentro del marco legal, en un ámbito circunscripto a determinadas zonas de la ciudad y con horarios preestablecidos, según explicó el director de Tránsito, Jorge Saipe.

"Estamos con el secretario general de Gobierno y otras autoridades en una reunión con los carreros para seguir avanzando en nuestro proyecto de integrarlos de la manera más segura posible a la dinámica de la ciudad", expresó el funcionario, uno de los coordinadores de la iniciativa que propone regular el servicio de transporte de cargas con tracción a sangre.

Los carros, que suman un total aproximado de 2.000 unidades, serán pintados con los mismos colores y verificados por técnicos del municipio incluso en la faz veterinaria de modo que los equinos que los tiran no padezcan situaciones de abuso, a la vez que tendrán horarios determinados para ingresar a las zonas más transitadas del ejido capitalino.

En otro orden de cosas, Saipe destacó en declaraciones al programa Salsa Mixta que el resultado de la intensificación del control de tránsito realizado en la ciudad de Corrientes durante la Semana Santa fue "muy positivo porque tuvimos un fin de semana largo tranquilo, sin mayores incidentes y en el que pudimos hacer docencia por sobre todas las cosas".

No obstante, se labraron más de 330 actas por distintas infracciones y en varios casos los nuevos sistemas de medició de velocidades máximas aportados por la Agencia de Seguridad Vial de la Nación permitieron detectar "conductores que circulaban por encima de lo permitido en las avenidas".

"A todos se les dijo que regulen mejor el acelerador y se acos-

tumbren a respetar la máxima de 60 kilómetros por hora en las avenidas porque por el momento estamos en período de prueba piloto, pero una vez que nuestros operadores de los radares completen la capacitación que se monitorea on line desde la Agencia de Seguridad Vial comenzaremos a sancionar a los infractores", explicó el director de tránsito.

Otra posibilidad de dar lugar a reflexiones en torno al sentido de las normas y los controles es entrevistar a un agente público que se desempeñe en algún organismo relacionado con la seguridad vial, para que relate situaciones que debieron ser resueltas a través de nuevas medidas o normas.

El papel de las normas jurídicas y del Estado

Una vez establecida la utilidad de las reglas en tanto medio para facilitar la convivencia, es importante trazar una distinción entre las reglas en sentido amplio y las normas jurídicas.
Nuestra vida se desarrolla en el marco de múltiples reglas, desde el modo en que hablamos y nos comportamos hasta los criterios que utilizamos para tomar decisiones. Existen reglas, implícitas o explícitas, que enmarcan nuestras relaciones con el resto de las personas. Muchas de estas reglas no son obligatorias, e incluso es posible cambiarlas por nuestra cuenta (tal es el caso de lo que hace un poeta con el idioma). Por el contrario, las normas jurídicas establecen ciertas reglas que son obligatorias para todos los habitantes de un territorio, y los medios que existen para cambiarlas no dependen de la voluntad de uno, sino de aquellos que han sido seleccionados para legislar.[10]

A su vez, el concepto de obligatoriedad de las normas jurídicas se encuentra vinculado al de **sanción**. El Estado democrático, afortunadamente, no tiene el poder de dirigir nuestra conducta, pero sí tiene el poder de aplicar sanciones a quienes infringen las leyes vigentes. En este sentido, cada vez que se opta por infringir una ley, uno es pasible de la correspondiente sanción estatal.

[10] En democracia, por supuesto, también es posible modificar estas normas, pero este cambio no depende de la voluntad de un único individuo.

La idea fundamental sobre la que se apoya el poder del Estado es que no todos los individuos se van a comportar de acuerdo a las leyes vigentes y que, en esos casos, se debe por un lado aplicar una sanción al infractor y, por el otro, la aplicación de la misma servirá para disuadir al resto de las personas de seguir el mismo curso de acción que el infractor. En este sentido, las leyes de tránsito constituyen un cuerpo de reglas que son consideradas lo suficientemente relevantes por los legisladores como para aplicar sanciones, penales y civiles, en casos de incumplimiento.
A diferencia del ámbito de la ética, el terreno de las normas jurídicas es relativamente rígido, y una vez que una ley entra en vigencia no existe la opción de aceptarla o no. Sólo se puede cuestionar a través de los canales legalmente establecidos para ello.

Autonomía y heteronomía: dos modos de construir la limitación de nuestros derechos

Como se mencionó en los apartados anteriores, todo ser humano -en tanto autónomo- se ve obligado a decidir si cumplirá o no con las reglas. Si fuese posible que las reglas fueran obligatorias en el sentido de hacer imposible cualquier otro comportamiento, entonces se viviría en una suerte de totalitarismo, en el cual las personas no serían más que autómatas que obedecen un programa prefijado.

A primera vista puede parecer que esta afirmación debilita la fuerza de las normas, pero lo que en realidad hace es poner el acento en el papel que nos toca como ciudadanos/as. La idea fundamental de la democracia es que como ciudadanos y ciudadanas hemos participado o hemos dado nuestro consentimiento a los procesos legislativos que dieron origen a las leyes que nos rigen y que, además, tenemos la posibilidad de intentar cambiarlas si nos parecen inadecuadas o incorrectas.

Aunque la fuerza de las normas jurídicas depende, a primera vista, de la fuerza del Estado para hacerlas respetar, es en realidad la aceptación de la ciudadanía lo que les da verdadera eficacia: siempre que nos encontremos en democracia ninguna norma considerada inadecuada por la mayoría de la ciudadanía puede estar en vigencia demasiado

tiempo. De este modo, podemos enfrentarnos a las normas desde dos lugares, la **autonomía** y la **heteronomía**. En el primer caso se considera que las reglas valen porque nos parecen razonables, en la segunda opción se acepta cumplir una regla con el único fin de evitar una sanción.

En este punto es importante distinguir entre la perspectiva individual y la perspectiva colectiva, lo cual no debe ser confundido con los derechos de los individuos y los derechos de la colectividad. Por ejemplo, si un oficial público labrase una multa a un individuo por haber cruzado una intersección con el semáforo en rojo, su reacción podría ser aceptar la infracción o pretender escapar ante la misma. En ese caso podríamos preguntarnos qué ocurriría con el tránsito si lo que se desea es que a nadie que cruce un semáforo en rojo se le apliquen multas. Si esta situación se observa desde una perspectiva universal, se estará de acuerdo en que se multe a todos aquellos que cometen infracciones. La base de la democracia radica, entonces, en adoptar esta última perspectiva.

El verdadero respeto de las normas sólo es posible en una democracia en la que los ciudadanos se vean como partícipes de la elaboración de las mismas. En ese sentido, una adecuada perspectiva para abordar los contenidos del siguiente apartado es exponer las leyes de tránsito a los fines de que los/as estudiantes hagan propias las normas de modo reflexivo y crítico, e incentivar el respeto a las mismas.

ACTIVIDAD

Para generar espacios de debate y reflexión que desplieguen las dimensiones ética y jurídica de los conflictos ligados a la convivencia en el tránsito, se propone:

a) Para reflexionar acerca de las posibles tensiones entre la autonomía y el interés público en el marco de la circulación vial, se proponen algunos relatos que refieren a los temas de *Obli-*

gatoriedad del uso de cinturón de seguridad o del uso casco.
Se considera que la lectura de los relatos pueden dar lugar a un debate sobre: el conflicto entre autonomía del individuo y norma social; las razones para restringir derechos individuales y las consecuencias de las acciones para uno mismo y para los demás (especialmente respecto del uso del casco y del cinturón de seguridad así como del respeto por las velocidades máximas permitidas).

Hechos:

El día 25 de febrero, a raíz de un siniestro ocurrido en la ruta 14 Km. 23, el Señor Oscar y su esposa, la Sra. Julia fallecieron. La pareja viajaba a alta velocidad en un automóvil sin los correspondientes cinturones de seguridad cuando fueron embestidos por otro automóvil. Los peritos determinaron que las muertes se hubieran evitado si los ocupantes del vehículo hubiesen llevado los respectivos cinturones. El hecho tuvo mucha repercusión pública, pues la Sra. Julia era una actriz muy conocida en el medio.

El día 3 de marzo, el joven Tomás, repartidor de pizzas, es interceptado por personal policial. Los uniformados le impusieron una sanción (multa) pues circulaba a velocidad reglamentaria pero sin el correspondiente casco de seguridad. Asimismo, le es retenido su registro de conducir. Dicha multa se fundamenta en el art. 77 de la Ley de Tránsito.

Al día siguiente, Tomás se presenta ante el juez correspondiente a fin de solicitar el no pago de la multa y la devolución de su registro. Argumenta que regularmente él utiliza su motocicleta con el casco, pero justo la noche anterior estaba apurado porque debía entregar un pedido y se había olvidado su casco en la pizzería donde trabaja.

Asimismo, manifiesta que no corresponde la imposición de la multa toda vez que como persona mayor de edad, tiene el derecho de elegir si usa o no el casco. En este sentido, sostiene que la obligación impuesta por el art. 77(inc. s) de la Ley de Trán-

sito es contraria a su libertad (art. 19 Constitución Nacional) pues afecta la posibilidad de que como adulto pueda tomar decisiones libres sobre el estilo de vida que desea. Agrega que su conducta no trajo aparejado un peligro o daño a derechos o bienes de terceros, sino que la multa se basa en la alusión a perjuicios potenciales o abstractos.

b) Para reflexionar sobre los posibles conflictos de derechos que pueden presentarse a raíz de diferentes usos del espacio público, especialmente en una situación de interrupción de la circulación por una protesta ciudadana, se propone el siguiente relato. El mismo puede dar lugar a un debate sobre: derechos en conflicto; formas legítimas de participación ciudadana; motivos y consecuencias de las acciones en el espacio público; modos de resolver la situación y actores involucrados en esa resolución.

Hechos:

Cansados de la falta de gas en época invernal, así como también de otros problemas edilicios de larga data, tales como baños que no funcionan, ventanas clausuradas o rotas, etc., y de la falta de respuestas a sus reclamos por parte de las autoridades correspondientes, los/as estudiantes de una escuela secundaria decidieron cortar el tránsito de una avenida.
Debido al corte, los colectivos y automóviles que circulaban por la avenida debieron desviarse de su recorrido ocasionando un gran embotellamiento, lo que derivó en importantes demoras.
Un hombre que debía llevar a su hijo a la escuela intentó romper el piquete que impedía la circulación amenazando a los/as estudiantes, alegando su derecho a circular, su derecho a trabajar (pues el piquete también le impedía llegar a su trabajo) y el derecho a educarse de su hijo.

c) La siguiente noticia de un diario marplatense puede dar lugar a un análisis grupal sobre las posibles razones que explicarían las conductas negligentes de los conductores de vehículos.
También puede ser el punto de partida para averiguar si hay es-

tadísticas similares de la localidad en la que viven los/as alumnos/as y para la elaboración de una encuesta que indague sobre las conductas de peatones y de conductores de autos, motos, colectivos, bicicletas. Los resultados de la encuesta pueden ser dados a conocer a la comunidad educativa, junto con textos escritos por los/as estudiantes interpretando estos resultados.

lacapitalmdp.com, 24/02/2011, Mar del Plata

Detectaron a 165 automovilistas cruzando el semáforo en rojo

En total se labraron 8.324 infracciones en enero y febrero. Por tratarse de una falta que puede desencadenar accidentes de gravedad, la Dirección Municipal de Tránsito volvió a apelar a la toma de conciencia de los automovilistas.

Al hacer referencia a la tarea desarrollada en lo que va del año por el área a su cargo, la directora general de Tránsito de la Municipalidad, Claudia Rodríguez, no ocultó su preocupación por los 165 automovilistas -una cifra muy alta- que fueron sorprendidos cruzando bocacalles con el semáforo en rojo.

Tras señalar que "son muchos más de los que desearíamos", sostuvo que "estamos trabajando mucho con operativos de inculpados; es una falta muy peligrosa acerca de la cual debería existir una mayor conciencia; para garantizar una mayor seguridad, la gestión del intendente (Gustavo) Pulti instaló más de 90 semáforos nuevos; es necesario que los automovilistas los respeten, al igual que los límites máximos de velocidad", expresó.

Luego de admitir que en horas de la noche a algunos semáforos se los hace titilar por razones preventivas, sostuvo que "en la mayoría de las intersecciones, por las características del tránsito, las señales lumínicas funcionan las 24 horas". Dijo luego: "En horas de la madrugada se hacen muchos controles que tienen que ver con alcoholemia, picadas y con excesos de velocidad".

En cuanto a la remoción de vehículos estacionados en lugares no permitidos sostuvo que "el acarreo cuesta $ 150; tenemos dos playas de secuestros: la que está ubicada en avenida Luro entre España y Jujuy y la que funciona en Alberti y Sarmiento, en el predio de la ex estación terminal de ómnibus; si bien en estos momentos contamos con cuatro grúas operativas, el mes próximo habrá otras dos; el estacionamiento en dársenas de

carga y descarga, rampas para discapacitados, sendas peatonales, paradas de taxis y de micros del transporte urbano es lo que genera el mayor número de actas de infracción; actualmente estamos desarrollando operativos de saturación en las calles Belgrano y La Rioja, que tienen una gran incidencia en el desplazamiento vehicular; en la primera, se trabaja especialmente para que las paradas de micros no estén ocupadas por automóviles particulares; en La Rioja, en tanto, desde 25 de Mayo hasta Colón, mano izquierda, no se puede estacionar, lo cual está debidamente señalizado con carteles", advirtió.

Otras infracciones

Un informe generado por el área técnica de la Dirección de Tránsito hace referencia a las actividades de control de tránsito y de estacionamiento realizadas en lo que va del año.

Se confeccionaron 8.324 actas de constatación, se secuestraron 111 motos y 1.375 vehículos automotores (autos, pick up, camiones). En los controles a conductores se labraron 447 actas por alcoholemia punitiva -con secuestro del vehículo y retención de la licencia-, se citó a 165 por cruzar en rojo el semáforo y se entregaron 264 cascos en operativos a motociclistas.

Estos operativos fueron realizados en conjunto entre Tránsito municipal y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para apoyar la campaña de respeto a las normas de tránsito, disminuir los siniestros viales y preservar la salud y la vida de los vecinos.

Derechos, obligaciones y responsabilidades

De la dimensión ética de la acción hemos pasado a la dimensión normativa, aproximándonos al sentido y función de las normas en nuestra vida social. Para profundizar esta cuestión, y atendiendo a los objetivos de la Educación Vial, es clara la necesidad de que los/as estudiantes conozcan las leyes que regulan el tránsito en nuestro país.

También es significativo que reconozcan que todo lo referido a la *responsabilidad* tiene su expresión en el derecho penal y en el derecho civil. A continuación, se ofrece información sobre la reglamentación

nacional vigente en materia de tránsito, así como algunas distinciones propias del ámbito del derecho (como los conceptos de *dolo* y *culpa*). Los/as docentes podrán tomar de este material las partes que consideren pertinentes, agregar o reemplazar ejemplos y actividades, establecer discusiones y debates en torno a los problemas de la imputabilidad, la responsabilidad y la sanción. Además, la información legal aquí expuesta podrá completarse con las normas específicas de cada jurisdicción, tales como leyes provinciales u ordenanzas municipales complementarias de la regulación nacional. Asimismo, podrá ser interesante para la propuesta invitar a especialistas en la materia, a los fines de ser entrevistados por los/as alumnos/as.

Como primera aproximación, se abordan las normas generales que reglamentan la circulación en el espacio público y, en segundo lugar, aquellas que se utilizan en casos de siniestros viales. Conforme al enfoque de esta propuesta, la exposición de las normas irá acompañada de las razones en las que se apoyan. Los apartados dedicados a las normas de derecho penal y civil incluyen una breve explicación de algunos de sus principios fundamentales, sin los cuales resulta dificultoso comprender su funcionamiento.

Circulación

De acuerdo al art. 14 de la Constitución Nacional "*Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio, a saber: ...de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino...*". De esta manera, para regular el ejercicio de esa libertad de circulación se han dictado una serie de normas que imponen determinadas condiciones a fin de que todas las personas puedan gozar del derecho a transitar en el territorio.

En el ámbito nacional, la ley Nº 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial es la que regula el tránsito.[11] Las disposiciones de dicha norma rigen en todo el territorio nacional y pueden ser complementadas con disposiciones locales (de las provincias o de los municipios).
Respecto de la circulación de **peatones** rigen las siguientes obligaciones, conforme el art. 38 de la Ley de Tránsito:

[11] Esta norma, sancionada en 1994 ha sido a su vez modificada por otras posteriores, entre otras la Ley nº 26.363, sancionada en el 2008. En el presente trabajo se utiliza la normativa vigente a la fecha de la edición. Para consultar futuras modificaciones ver www.infoleg.gov.ar

a) En zona urbana, pueden circular: 1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin; 2. En las intersecciones, por la senda peatonal; 3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso- descenso del mismo. Esto rige también para sillas de ruedas, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones.

b) En zona rural: por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retro-reflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

c) Tanto en zonas urbanas como rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

El propósito de estas normas consiste en evitar, en la medida de lo posible, el encuentro entre peatones y vehículos, con el fin de proteger a los primeros. En aquellos casos en que evitar el encuentro resulta imposible, se trata de minimizar la posibilidad de siniestros viales estableciendo con la mayor claridad posible aquellos lugares por los cuales los peatones pueden circular por la calzada. En estos casos, surge del art. 41 (inciso e) que, salvo señalización específica contraria -por ejemplo, semáforos-, **los peatones siempre tienen prioridad al cruzar la calzada** por las zonas indicadas, a saber: sendas peatonales o zonas peligrosas específicamente señalizadas como tales. A su vez, y como veremos más adelante, el incumplimiento de estas normas puede acarrear la responsabilidad del peatón ante un siniestro producido durante la circulación.

Respecto de **ciclistas** rigen las siguientes obligaciones, conforme el art. 40 bis de la Ley de Tránsito: para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga: a) un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz; b) espejos retrovisores en ambos lados; c) timbre, bocina o similar; d) que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los

pedales; e) que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo; f) guardabarros sobre ambas ruedas; g) luces y señalización reflectiva.

Las bicicletas constituyen un medio de transporte cada vez más habitual en las calles, sobre todo en las grandes ciudades, donde la magnitud del parque automotor dificulta la circulación. Además de las normas específicas, le caben a los ciclistas las reglas aplicables a los vehículos en general, ya que también forman parte del tránsito y tienen, por ende, los mismos derechos y deberes que el resto de los vehículos en cuanto a circulación y prioridades. Si bien la normativa nacional no es muy explícita respecto de los derechos y obligaciones aplicables a este medio de transporte, algunas reglamentaciones locales, como por ejemplo el Código de Tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley 2.448/06), han avanzado en este sentido. El objetivo de las restricciones impuestas a los ciclistas apunta, fundamentalmente, a garantizar su seguridad.

Respecto a los **motociclistas** y **conductores** en general rigen las siguientes obligaciones, conforme el art. 40 de la Ley de Tránsito: para poder circular en un automotor es indispensable: a) que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente; b) que porte la cédula de identificación del mismo; c) que lleve el comprobante de seguro, en vigencia; d) que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio; e) que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial; f) que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas; g) que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero; h) que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada j) que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos; k) que

sus ocupantes usen los correajes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

La exigencia de la licencia permite controlar que todo conductor posea un mínimo indispensable de habilidad al volante, debidamente verificado por las autoridades correspondientes. Las reglas relativas a la identificación del vehículo y de su propietario sirven fundamentalmente para simplificar las tareas de las autoridades de control y la exigencia del seguro sirve para que, en caso de siniestro, la victima de un siniestro vial pueda recibir la indemnización correspondiente, sin importar el nivel económico del conductor.

El límite a la cantidad de pasajeros que puede transportar un vehículo, aún cuando pueda parecer irrelevante, radica en que cada uno de estos es construido de tal modo que garantice cierto grado de seguridad para sus ocupantes en caso de siniestros. Tanto ciclistas como motociclistas y conductores de automotores deberán circular respetando las indicaciones de i) la autoridad de aplicación -policías o inspectores de tránsito según el caso-, ii) las señales de tránsito y iii) las normas legales, en ese orden de prelación, según el art. 36.

En los casos en que no existan señales viales, tales como semáforos o señales de alto o de ceder el paso, todo conductor deberá ceder el paso en las encrucijadas al que circule por su derecha. La regla tiene el objetivo de aprovechar la mayor visibilidad de los conductores de automotores hacia la derecha, en tanto el parante derecho del parabrisas se encuentra más alejado de su posición, ampliando su campo de visión.

La Ley de Tránsito indica, en zonas urbanas, un máximo de 40 km/h en calles y 60 km/h en avenidas, y en zonas rurales velocidades máximas que van desde los 80 km/h hasta los 130 Km/h dependiendo de los vehículos y de la clase de vías. En encrucijadas urbanas sin semáforos la velocidad máxima no puede exceder de los 30 km/h.
Esta ley establece lo que se denomina velocidad precautoria, además de las máximas específicas para cada zona y vía. Se trata de “una velocidad tal que teniendo en cuenta la salud del conductor, el estado del vehículo y de su carga, la visibilidad existente, las condiciones de

la vía y del tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el dominio total de su vehículo y no entorpezca la circulación".

En la Ley de Tránsito se establecen algunas faltas a estas obligaciones que implican una **sanción**. En particular, las conductas contrarias a la seguridad vial surgen del artículo 77 de la Ley de Tránsito. En este sentido, se manifiestan, entre otras, las siguientes faltas graves:
1) Las que obstruyan la circulación
2) Las que ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad
3) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo
4) La falta de documentación exigible
5) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente
6) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales
7) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%)
8) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos
9) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo
10) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor
11) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario
12) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correaje de seguridad
13) La conducción de vehículos a contramano

Respecto de estas acciones prohibidas, el artículo 83 de la Ley de Tránsito dispone que las posibles sanciones son: a) arresto; b) inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante; c) multa; d) concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso

de la vía pública. Asimismo, las sanciones penales por violación de la vida o la integridad física pueden ser reclusión, prisión, multa e inhabilitación (art. 5 del Código Penal).

Por otro lado, la Ley N° 26.363, que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dispone la creación de un sistema de puntos -ya implementado en algunas jurisdicciones- según el cual, ante determinada cantidad y/o gravedad de faltas, es posible retirarle la licencia a un conductor.

Accidentes: derecho a la integridad física, garantías y responsabilidades

En casos de accidente entran a regir, además de la normativa mencionada, los códigos penal y civil que sirven para determinar las responsabilidades penales y patrimoniales de los involucrados.

Derecho penal

La finalidad del **derecho penal,** en general, es la protección de los intereses de la persona humana (bienes jurídicos), mediante la amenaza y la ejecución de la pena. Se trata de perjuicios graves a los derechos de las personas y sus penas son las más graves dentro del sistema jurídico. De esta manera, el Estado tipifica, es decir, describe, determinadas conductas que considera afectan los bienes jurídicos. Estas normas constituyen el derecho penal en general.

Cuando en el tránsito se lesiona la vida o la integridad de las personas se aplica la normativa del Código Penal. Ahora bien, debe tenerse presente que en el ámbito penal rige el principio *nullum crimen sine lege* (no hay crimen sin ley). Este principio significa que ninguna persona podrá ser condenada por un delito si antes no existe una ley que lo tipifique; de otro modo, nunca podríamos estar seguros de que actuamos dentro o fuera de la ley.

De esta manera, producido un siniestro, donde resulten afectados diferentes bienes jurídicos (integridad física, vida) se inicia una acción penal contra el causante, que es seguida por el Estado contra aquel que violó la Ley de Tránsito y causó un accidente, afectando la vida o integridad de otra persona. En principio, la víctima no participa de este proceso, sólo

realiza la denuncia y luego es el Estado el que interviene. Como máxima intervención, la víctima puede incorporarse como querellante en el proceso penal con el fin de seguir el proceso y aportar pruebas.

En lo que hace a la Educación Vial, lo importante es que los estudiantes sepan que existen leyes penales en lo relativo a la circulación de las personas en la vía pública y que deben ser cumplidas, pues quien no las cumple es pasible de sufrir una sanción. La pena será establecida en función del hecho que origina la responsabilidad.

Una importante distinción entre los delitos penales se vincula a los delitos dolosos (con intención) y a los delitos culposos (por negligencia). La importancia de esta distinción radica en la eventual pena que pueda recibir quien causó el daño, pues en los delitos dolosos la pena siempre es mayor que para los delitos culposos. Por ejemplo, para el delito de homicidio doloso se prevé una pena de 8 a 25 años de prisión, y cuando el homicidio es culposo la pena prevista es de 6 meses a 5 años de prisión. De esta manera, considerar si un delito es efectuado con dolo o con culpa es significativamente relevante para el sujeto responsable.

Dolo, Culpa, Dolo eventual, Culpa con representación

Hay **dolo** cuando el sujeto conoce que su conducta es contraria a derecho (Prohibido en la norma penal) y aún así decide ejecutarla. Cuando hay dolo, existe el saber y el querer. Respecto del saber no es necesario conocer específicamente en qué norma se encuentra previsto ese delito, sino que basta con un conocimiento genérico de que la acción es contraria a derecho. Por ejemplo, si *A* mata a su vecino porque lo tiene cansado con la música fuerte que escucha durante el horario de siesta, comete un delito doloso (homicidio, art. 79 del Código Penal). Otro ejemplo: *A* se encuentra conduciendo su auto y cruza con luz roja porque ve al vecino que siempre hace ruido a la hora de la siesta, y quiere atropellarlo. Sin duda, *A* tiene la intención clara y cierta de causar un daño a la vida o a la integridad física del otro, sabiendo que esa acción está penada por la ley.

Hay **culpa** en toda conducta realizada con imprudencia o negligencia que ocasiona un resultado antijurídico, no previsto o previsto pero no querido. La culpa implica actuar sin la diligencia que habitualmente se le

exige a una persona. Por ejemplo, *A* coloca una maceta en el borde de su ventana en el 3er. piso, la maceta se cae y le produce la muerte a *B* que caminaba por la vereda. *A* actuó con culpa pero no con dolo, pues fue imprudente o negligente al colocar la maceta (art. 84 del Código Penal) pero no tuvo intención de producir la muerte de un transeúnte.
También, por ejemplo, el siniestro vial del ciclista causado por un automovilista en el film *Sin Retorno* es un delito culposo, pues el automovilista no tenía intención de atropellarlo: se encontró con el ciclista tirado en la calle y al venir distraído lo golpeó con su auto.
Los siniestros en la circulación por la vía pública son producidos, en general, con culpa, pues no existe la intención de causar un daño.

Ahora bien, existen ciertas figuras intermedias, además del **dolo** y la **culpa**. Son el *dolo eventual* y la *culpa con representación*, que han tenido una importancia muy fuerte en lo que se refiere a los siniestros de tránsito. Debe tenerse en cuenta que en los delitos llevados a cabo con *dolo eventual* se aplica la pena prevista para los delitos dolosos, Debe tenerse en cuenta que en los delitos llevado a a cabo con dolo eventual se aplica la pena prevista para los delitos dolosos.

Se aplica la calificación de **dolo eventual** cuando el sujeto considera seriamente como posible la realización de la conducta prohibida por la ley penal, y aún así realiza la acción. El resultado no es planeado ni tenido como seguro, sino que el sujeto se abandona al curso de las cosas. Es decir, tiene conciencia de que se puede causar el resultado dañoso y no le importa. Por ejemplo: *A*, por mera diversión, dispara un arma de fuego desde la ventana de su vivienda en dirección hacia una vereda transitada por muchas personas, y produce heridas fatales a uno de los transeúntes. En este caso, podemos decir que *A* actúa con dolo eventual pues el poder ofensivo del medio elegido sumado a la cantidad de personas que caminan en la vereda, permiten afirmar que se representó que podía matar o dañar a alguien y que ese resultado le fue indiferente. De este modo, si quien dispara cometiera un homicidio, se dirá que fue realizado con dolo eventual.

En la cuestión del tránsito, se ha determinado que existe dolo eventual, por ejemplo, en los incidentes producidos corriendo “picadas” por zonas muy transitadas y haciendo caso omiso de las señales de tránsito (velo-

cidades máximas, semáforos, etc.).

La calificación de **culpa con representación** se aplica cuando el sujeto es consciente del peligro de la acción que realiza y de las posibles consecuencias dañosas que la misma puede ocasionar, pero no acepta la posibilidad de que el resultado se produzca, pues confía en que podrá evitarlo. Por ejemplo, *A* se propone salir a pasear con su bicicleta, revisa los frenos y verifica que los mismos no funcionan. Pese a esto, decide salir igual, pues considera que -por ser domingo- no circula mucha gente por la calle, con lo cual no debería pasar nada riesgoso, o en todo caso podría frenar con los pies. Luego de varias cuadras, y al doblar en una esquina, aparece repentinamente una persona mayor, a quien choca, pues la distancia de freno era muy corta para la velocidad con la que *A* conducía. La persona, por la caída, sufre lesiones en su cadera. El actuar de *A* es un típico ejemplo de culpa con representación. Se dirá que causó la lesión con representación.

Para las acciones llevadas a cabo con culpa con representación también se aplica la pena de los delitos culposos. La distinción entre dolo eventual y culpa con representación es muy compleja, sobre todo en accidentes de tránsito, y es aplicada por el juez según cada caso concreto.

Competencia de la víctima

Existe en el derecho penal lo que se conoce como "*competencia de la víctima*" y que puede restringir o eliminar la responsabilidad del autor del hecho. En este caso es la misma víctima la que produce el daño violando su deber de autoprotección. Este sería el caso de un peatón que cruza por fuera de la senda peatonal, o cuando el semáforo indica que tienen paso los vehículos. Esto no implica, sin embargo, que quien arrolla a un peatón que circula por la calzada quede automáticamente libre de responsabilidad, puesto que tendrá que demostrar que actuó con la diligencia del caso.

Imputabilidad

A fin de que a una persona se le pueda aplicar una pena, esta debe comprender lo que está haciendo en el momento en que lo hace. Esto es la

capacidad de imputabilidad, es decir, de atribuirle o responsabilizar a alguien por su acto. Por ejemplo, a una persona que tiene capacidades mentales que le impiden comprender sus actos del mismo modo en que lo hace el resto de las personas no se le puede reprochar o reclamar por sus acciones, por ende, no se le puede aplicar una sanción penal. Por ejemplo, si una persona con una enfermedad mental se escapa del instituto psiquiátrico donde reside y con una bicicleta o auto atropella a otras personas en la calle, el juez no la puede condenar, sino que se deben adoptar "medidas de seguridad" para esta persona (por ejemplo, llevarla a otro lugar de residencia, aplicarle más controles de seguridad, etc.). Esto se encuentra vinculado a la relación entre libertad y responsabilidad. No se hace responsable a la persona en tanto se entiende que no actuó libremente. Esto no significa, no obstante, que dicha persona no sea recluida, sino que la exclusión de la sociedad tendrá la forma de internación y no de prisión.

La ley considera a determinadas personas inimputables, pues no comprenden lo que hacen. En cuanto a las faltas del art. 77 de la Ley de Tránsito, son inimputables los menores de 14 años. Los comprendidos entre los 14 y 18 años no pueden ser sancionados con arresto. En caso de que el causante sea un menor de 18 años sus representantes legales (por caso, los padres) serán responsables por las multas que se les apliquen. En caso de que deba aplicarse una sanción penal, la edad de imputabilidad es de 16 años. Asimismo, la ley penal considera inimputables:
- los enajenados mentales,
- el que obrare violentado por fuerza física irresistible o amenazas de sufrir un mal grave e inminente. Este último supuesto se da con bastante frecuencia en siniestros de tránsito. Es el caso de cuando un auto es violentamente chocado por otro auto, y debido a la fuerza del impacto el primer auto atropella a un peatón; aquí, el conductor del auto que atropelló al peatón no es imputable pues actuó por una fuerza física irresistible al salir su vehículo despedido por la fuerza del choque del otro auto.

Debe tenerse presente que en caso de no identificar al conductor en el momento del hecho (por ejemplo, cuando solo se identifica al vehículo por el número de patente) se presume que el causante del hecho es el dueño, y es éste quien tiene que probar que ha vendido el auto o que lo había prestado, etc.
También se puede reprochar a una persona, más allá del acto, las con-

secuencias del obrar; es decir, la respuesta que realizó frente a lo que le ocurrió. Supongamos que alguien va conduciendo una bicicleta por una avenida muy transitada por la mano correcta y, de forma inesperada, un joven transeúnte hablando por celular cruza por la mitad de la avenida (y no por la senda peatonal) sin mirar en los sentidos del tránsito. En ese momento el ciclista se encuentra a una distancia muy cercana al transeúnte y le es imposible frenar para evitar atropellarlo. Lo atropella. Pero luego, por miedo, no se detiene a auxiliarlo sino que sigue su camino. ¿Pudo esta persona evitar atropellar al peatón? Muy probablemente no. En este caso, no es posible reprochar al ciclista el poder haber evitado el accidente; por el contrario, se puede reprochar al transeúnte haber cruzado desprevenidamente por el medio de una avenida sin atender al tránsito, etc. Sin embargo, sí se le puede reprochar al ciclista la acción de no haberse detenido para ver lo que le ocurrió al transeúnte.

Derecho Civil

Se refiere fundamentalmente a la indemnización de los daños ocasionados, es decir, a la compensación económica de quien haya sufrido algún tipo de daño.
La responsabilidad civil puede surgir del incumplimiento de una obligación derivada de un contrato (responsabilidad contractual), por ejemplo, no pagar la factura del servicio de telefonía celular; o de daños que sean el resultado de una conducta sin que exista entre los sujetos ningún vínculo (responsabilidad extracontractual), por ejemplo, la que deriva de un siniestro vial.

Entonces la acción por responsabilidad civil tiene como objetivo obtener el resarcimiento de los daños causados. Es ejercida por las propias víctimas o sus herederos contra el causante del daño y, como veremos más adelante en el tema de siniestros de tránsito, también contra la aseguradora.

A fin de que se determine la **responsabilidad civil**, deben verificarse ciertos elementos:
a) La antijuridicidad: es todo comportamiento humano contrario al derecho que causa un daño a otro. No existe en el ámbito civil el principio *nullum crimen sinne lege,* con lo cual toda conducta ilícita puede consti-

tuir un delito o cuasidelito civil. En el ejemplo del film *Sin Retorno* el hecho antijurídico es el choque que ocasiona Matías.
b) El daño causado: es la lesión o afectación de un bien o interés jurídicamente protegido. Debe tenerse en cuenta que, a los fines de la responsabilidad civil, todos los daños son mensurables en dinero, incluso la vida. En este sentido, se indemnizan los gastos ocasionados (daño emergente), el lucro cesante (ganancia dejada de percibir), el daño moral (por los sufrimientos de la víctima), etc. En la película citada es la muerte del ciclista. En el caso que hubiera sufrido lesiones y quebraduras que le tomaran mucho tiempo de recuperación, debería ser indemnizado por los gastos ocasionados en el hospital, los días de trabajo perdidos, los traumas o miedos que deba soportar desde ese día (daño moral), etc.
c) El nexo causal (relación causa efecto): es la relación existente entre el hecho que causó el daño y el daño en sí mismo. De esta manera, es necesario que el daño sea consecuencia inmediata y directa del hecho dañoso.
d) Los factores de atribución: dependen de la existencia de *dolo* (intención de cometer el daño) o *culpa* (negligencia, impericia, imprudencia). La obligación de indemnizar el daño será mayor si el siniestro se produjo con dolo. En esta distinción, rigen las mismas consideraciones que en el caso del derecho penal.

Conforme el artículo 68 de la Ley de Tránsito, todo automotor y motocicleta debe estar cubierto por un **seguro** que responda ante eventuales daños causados a terceros.
El contrato del seguro se celebra con una compañía de seguros (actualmente, muchas veces el seguro es gestionado por los bancos o las concesionarias de automóviles cuando otorgan un préstamo). Existen distintos tipos de pólizas de seguro: a) contra terceros (cubre básicamente la responsabilidad civil obligatoria, es decir, los daños respecto de terceros, pero no los sufridos en el propio vehículo); b) contra terceros ampliado (cubre los daños a terceros más algunas cuestiones propias como robo, granizo, etc.) c) todo riesgo (cubre tanto a terceros como los daños propios).[12]

Dispone asimismo la ley que los gastos del sanatorio como del velatorio de terceros deben ser abonados de inmediato por el asegurador.

[12] *No son tipos que pueden definirse claramente, pues las propias compañías de seguro son las que determinan qué garantías ofrecer, siempre estando cubiertos los daños a terceros.*

Si la persona circula sin seguro o con el seguro vencido será pasible de una multa. Ahora bien, si sucede un siniestro vial, la aseguradora que debe pagar es la que le corresponde al que lo causó. En este sentido, el problema es cuando el causante no tiene seguro, pues para poder cobrar los daños y perjuicios que ocasionó la victima deberá iniciar una acción contra su propio patrimonio (por ejemplo, la casa, el salario, etc.).

ACTIVIDAD

A fin de reflexionar sobre los conceptos expuestos, se propone debatir sobre el problema de la *responsabilidad* y la *imputabilidad* y reconocer las sanciones estipuladas por el Estado. Para ello, se presentan varios casos que abordan algún tema con mayor especificidad.
a) El siguiente relato permite retomar con los/as estudiantes los conceptos de libertad, responsabilidad y reconocimiento del otro, y agregar las consideraciones jurídicas aprendidas: grados de responsabilidad, imputabilidad, competencia de la víctima, dolo, culpa:

Persona que mata a otra corriendo una picada

Hechos:

Un domingo, cerca de las 2 hs. de la madrugada, con excelente visibilidad, Andres, un joven estudiante de 24 años, acompañado por su amigo Carlos comienza a correr una “picada” con un auto de su propiedad. Esta picada, en la cual intervienen por lo menos dos autos más (de los cuales no se logra obtener información), se inicia en una avenida, a velocidad antirreglamentaria, inusual, impropia y extralimitada para la zona, hora y circunstancias (160km/h). Carlos, al ver el velocímetro advierte a Andres sobre los riesgos de la picada, obteniendo como respuesta ¡Qué me importa, yo hago lo que quiero!

En ese momento, y conforme lo indicaba la luz verde del semáforo, el Sr. Bruno cruza la avenida. Cuando los pasajeros del vehículo visualizan a Bruno, intentan frenar pero la velocidad a la que conducían impide el frenado a tiempo. De esta manera, el Sr. Bruno es arrastrado 50 metros por el auto, cae al piso y muere en el momento. Por su parte, Carlos sufre lesiones y múltiples fracturas. Los otros autos participantes de la carrera desaparecen, y Andres queda en medio de una crisis nerviosa, no sólo por la muerte de Bruno sino también por las heridas de su acompañante y los daños sufridos en su auto.

b) El siguiente relato pone en juego los conceptos planteados para la situación anterior pero también da lugar a la aplicación de normativa sobre el uso de bicicletas y a consideraciones acerca de los daños ocasionados (lesiones), así como de la posible intervención de las compañías de seguros. También, al referirse al uso de un medio muy utilizado por los/as adolescentes (la bicicleta) permite discutir con ellos/as los modos en que este vehículo es utilizado y las posibles consecuencias de ese uso.

Persona que arrolla a otra cruzando un semáforo en rojo

Hechos:

La Sra. Silvia. retira todos los días a sus dos hijas del colegio a las 17 hs, con el auto de su papá, que ella utiliza habitualmente. El camino desde su casa a la escuela le toma 30 minutos. El día miércoles 3 de mayo, previo al retiro de sus hijas decide realizar un trámite en la agencia de teléfonos móviles. Esto le lleva más tiempo del previsto, por lo que sale a buscar a sus hijas con 15 minutos de demora. Temiendo que sus hijas quedaran solas esperando en la puerta de la escuela, decide cruzar el semáforo de la esquina Quintana y Jonte cuando estaba en rojo.
Circula a alta velocidad (60 km/h) en una zona barrial, muy poco transitada. Ya cerca del colegio y siendo las 17.20 hs. decide cruzar el segundo semáforo en rojo, atenta a frenar por si se cruza alguien. De repente, a alta velocidad y por la ciclovía aparece Francisco (un importante jugador de fútbol de un equipo de

primera división) en su bicicleta. Francisco es embestido por la Sra. Silvia, que no logra evitar el choque. Francisco no cumplía con los requisitos para circular en bicicleta previstos en el art. 40 bis de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.
Como resultado de la caída, Francisco sufre lesiones (fracturas) en ambas piernas. Esas lesiones harán imposible su participación en un importante partido de fútbol, al que iban a ir a verlo empresarios extranjeros, para un eventual "pase" al exterior.

c) El siguiente relato permite analizar las diferentes responsabilidades en el siniestro y las posibles intervenciones de la policía y de la justicia.

Peatón arrollado al cruzar una calle por un lugar no permitido

Hechos:

El joven Marcos. de 14 años vive en un barrio cercano a una ruta provincial, que separa este barrio del centro comercial. Por esta ruta, circulan gran variedad de colectivos, taxis, automóviles y automovilistas. El puente peatonal más próximo a la casa de Marcos. se encuentra a 600 metros. Además existe otro puente más en el barrio, pero es costumbre de los habitantes del barrio cruzar la ruta por lugares no habilitados, pues de lo contrario hay que "caminar mucho" y "se pierde mucho tiempo". De esta manera, los peatones esperan que no venga ningún vehículo de ambos lados de la ruta y cruzan, tomando esto pocos minutos.
Un sábado de otoño, alrededor de las 20 hs. Marcos pide permiso a su madre para ir a la casa de videos con su amigo Juan en el centro comercial. Ambos niños emprenden el camino que separa la casa de Marcos de la ruta, y deciden cruzar al centro comercial no por el puente sino por la ruta. Cuando están cruzando, corriendo como siempre lo hacían, el celular de Marcos cae al piso. Marcos, en una rápida acción, vuelve a buscarlo y es atropellado por un colectivo de larga distancia que pasaba por la ruta a 120 Km/h. Como consecuencia del choque, Marcos agoniza 10 días en el hospital zonal y luego fallece. Posteriormente, la policía determina que el chofer tenía su licencia de conducir vencida al momento del choque.

Estos relatos, y otros que puedan extraerse de diarios, de Internet o de experiencias conocidas o vividas por los/as estudiantes, pueden ser fuente de temas y preguntas para ser abordadas en jornadas, debates o seminarios en la escuela.
Estos espacios pueden contar con la visita de especialistas (pueden convocarse diferentes actores sociales vinculados a la seguridad vial: de la justicia, de la policía, de organismos relacionados con la seguridad vial, entre otros) y también pueden ser coordinados por docentes de más de un área a fin de aclarar, profundizar y debatir los aspectos jurídicos vinculados a la convivencia en el tránsito.

Recursos
en Internet

- Colección Educ.ar, número 16. Incluye propuestas para el aula, orientación al docente, videos, actividades y simuladores on-line. Disponible en: http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/index.html

- Portal oficial con información relativa a consejos para transitar, primeros auxilios, señales de tránsito, documentación requerida, marco legal y vínculos a otros organismos. Disponible en: www.argentina.gov.ar/argentina/portal/paginas.dhtml?pagina=326

- Sitio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Incluye normativa actualizada, links a sitios de interés y el portal del Observatorio Vial con estadísticas e informes relativos al tránsito. Disponible en: www.seguridadvial.gov.ar

- Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial, con recursos y experiencias educativas, propuestas para el aula, material para descargar y bibliografía. Disponible en: www.educacionvial.gob.ar

Bibliografía
para ampliar conceptos

Heller, Agnes. *Ética general*, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1995.

Nino, Carlos. *Un país al margen de la ley*, Ariel, Buenos Aires, 2005.

Singer, Peter. *Ética práctica*, Cambridge, Gran Bretaña, 1995

Laporta, Francisco. *Entre el derecho y la moral*, Biblioteca de ética, filosofía del derecho y política, Buenos Aires, 1993.

Manual de derecho civil: parte general. Actualizado por Guillermo J. Borda. 22 ed. Buenos Aires: La Ley, 2009.

Manual de derecho civil: obligaciones. Actualizado por Alejandro Borda. 13 ed. Buenos Aires: La Ley, 2008.

Llambías, Jorge Joaquín; Raffo Benegas, Patricio; Sassot, Rafael A. *Manual de derecho civil: obligaciones*. 14 ed. Buenos Aires, Abeledo Perrot, 2005.

Bacigalupo, Enrique. *Derecho penal: parte general,* 2 ed. Buenos Aires, Hammurabi, 1999.

Zaffaroni, Eugenio Raúl; Alagia, Alejandro; Slokar, Alejandro. *Manual de derecho penal : parte general*. 2 ed. Buenos Aires, Ediar, 2007

Ghersi, Carlos A. *Contrato de seguro*. Buenos Aires, Astrea, 2007;

Carello, Luis A., Corbella, Carlos G., Seguros, responsabilidad civil, transporte. Rosario, Juris, 2001