

Revista

# Seguridad Via

[www.isevonline.com.ar](http://www.isevonline.com.ar)

Órgano de difusión del Instituto de Seguridad y Educación vial

Número 111 - abril - mayo - junio /2011

## Análisis de Siniestralidad Vial Argentina

PRIMER SEMESTRE 2011 / 2010

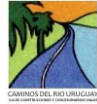
## Aire Libre a Domicilio

Plazas Móviles

## Las Características de la Ciudad Perfecta

7 Arquitectos Diseñan su Ciudad

## Castigar el alcohol en conductores



Iksa de Argentina



## 10 junio – Día de la seguridad vial

Esta es una fecha en la cual nos hemos acostumbrado a hacer una suerte de “balance” de donde “estamos parados” en la materia, que se hizo y que nos falta hacer. Por supuesto que lo hacemos desde la limitación de nuestro conocimiento y percepción. Que nos equivoquemos es una hipótesis posible.

### ¿QUÉ SE HIZO?

Dentro de una gran cantidad de acciones (lo que de por sí, ya es un dato positivo) destacamos, a nuestro criterio, las principales:

#### 1. CONSOLIDACIÓN INSTITUCIONAL:

A casi tres años de su creación la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, es una realidad relevante y presente en el desarrollo de la vida cotidiana de nuestra sociedad. Se encuentra consolidada en la institucionalidad del Estado. Podemos discutir su GESTIÓN, sus responsabilidades y sus hombres. No la institución, que hoy posee no sólo reconocimiento a nivel interno, sino también internacional, constituyéndose en modelo para otras sociedades.

#### 2. INCORPORACIÓN PROGRESIVA Y PROGRAMADA DE LA EDUCACIÓN VIAL:

Por primera vez en nuestra sociedad comenzó el largo proceso de la incorporación de la formación en valores en el sistema educativo formal de la sociedad con la elaboración de un Programa de Fortalecimiento, con contenidos impresos en la distribución de millones de Guías y Manuales para los niveles inicial y primario (e inminente los de nivel secundario) destinados a todos los docentes del país. Hoy, después de ¡veinticinco años! coinciden la letra de la ley de Educación Vial (Nro. 23.348 de 1986) con la creciente realidad dentro del aula.

#### 3. INVOLUCRAMIENTO CRECIENTE DEL SECTOR PRIVADO:

Día a día se suman más actores ajenos al Estado, reconociendo la parte de responsabilidad que poseen en la solución de ésta problemática. Las ONG, las Asociaciones de Víctimas, los Centros y entidades profesionales, las empresas con sus programas de RSE, suman a diario “gotas”

a este océano de necesidades en materia de Seguridad Vial.

#### 4. ASUNCIÓN MEDIÁTICA DEL PROBLEMA COMO UNA ENFERMEDAD SOCIAL:

En este último año los medios de difusión continúan creciendo en la conciencia de que esta problemática que “arasa” a nuestra sociedad NO es tema de POLICIALES, sino de un complejo “andamiaje” cultural que se debe transformar de raíz.

### ¿QUÉ NOS FALTA HACER?

Bajo el mismo criterio, destacamos las principales falencias:

#### 1. FALTA DE UN PRESUPUESTO ORDINARIO:

Hasta la fecha la principal fuente de financiamiento es una asignación extraordinaria (1% Pólizas por DNU). Lo serio institucionalmente sería la incorporación oficial en un renglón del Presupuesto Ordinario de la Nación.

#### 2. MAYOR COMPROMISO DE TODOS LOS SECTORES POLÍTICOS PARA UNA VERDADERA POLÍTICA DE ESTADO:

Hoy la Seguridad Vial es una “política de Gobierno”. No existen compromisos serios y públicos de la gran mayoría de los restantes partidos políticos de mantenerla, convirtiéndola en una real “Política de Estado”.

#### 3. LENTA INSTITUCIONALIZACIÓN EN LOS ESTADOS PROVINCIALES Y MUNICIPALES:

En estos tres años alcanzan los dedos de una mano para contabilizar las Agencias o Direcciones específicas constituidas a nivel provincial y municipal. Es necesario que las Autoridades Locales se “hagan cargo” de la problemática en sus comunidades.

#### 4. MAYOR PROFESIONALIDAD EN LOS CUADROS DE RECURSOS HUMANOS:

El crecimiento en respuestas, tanto del sector público como privado debe ser acompañado por la generación e incorporación de personal calificado. La “buena voluntad” es bienvenida, pero mejora la eficiencia con una mayor profesionalidad y conocimientos en sus cuadros.

Buenos Aires, 9 de junio de 2011.  
Consejo Directivo ISEV

# Staff

## Asesores

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

## Coordinadores de departamento

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

## Delegados academicos en la República Argentina

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

Delegados academicos en otras naciones

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

## Miembros ISEV

3M - AEC / AUTOPISTAS AL SUR - AKZO NOBEL S.A. - APPLUS ARGENTINA S.A. - ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS - ASOCIACION ARGENTINA DE CNIAS. DE SEGUROS - ASOCIACION ARGENTINA DE VOLANTES - A.A.E.T.A - AUSA - A.T.A.C.I - AUTOPISTAS DEL SOL S.A - AUTOVIA OESTE - BECHA S.A - CAMARA DEL COM. AUTOMOTOR - CAM. DEL COMERCIO AUTOMOTOR REGIONAL MAR DEL PLATA - CAMARA EMPRESARIA AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS - CELADI - CETUBA - CAMINOS DEL RIO URUGUAY S.A CAMINOS DEL VALLE S.A. - CLEANOSOL ARGENTINA S.A.C.I.F.I - COCA COLA FEMSA CONTRERAS - COOPERACION MUTUAL PATRONAL SEG. SMSG - CRISTACOL - DAYRI PARTNERS AMERICAS MANUFACTURING - DIETRICH - DIMAVIAL SRL- DOW QUIMICA ARG. S.A - EG3 / PETROBRAS - ESSO PETROLERA ARG. SRL - FERROSUR ROCA - GEFCO GOODYEAR ARGENTINA - H5 S.A. - HENKEL ARGENTINA S.A - HONDA -HSBC LA BUENOS AIRES SEGUROS S.A. - IKSA - LA NUEVA METROPOL - MASTER BUS S.A - MOLINOS RÍO DE LA PLATA S.A - MONSANTO ARGENTINA SAIC - MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SALTA - NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A - NUEVOS RUMBOS SATACIFI - PBB POLISUR S.A - PRAXAIR ARGENTINA SRL - PROTECCION MUTUAL DE SEG. DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS - REPSOL YPF - RG FRENOS- ROSARIO BUS - SACTA S.A - SHELL GAS S.A - SOLVAY INDUPA S.A.I.C - SUTEC - TOTAL ESPECIALIDADES S.A - TRANSPORTADORA DE GAS DEL NORTE S.A - TTE. AUTOMOTOR PLUSMAR S.A -TTE FENNEMA S.A. - TTE. LAURENZANO S.A. - TTE. SURNOR CISA - TTE. JOSÉ BERARDI - TRENES DE BUENOS AIRES (TBA) - UNILEVER DE ARGENTINA S.A - VIALIDAD PROVINCIA CATAMARCA - VTV NORTE

### Director

Dr. Eduardo Bertotti

### Consejeros Directivos

Dra. Marta Fernández

Dr. Hugo Vidal Fernández

### Administración

Srta. María Eugenia Bertotti

### Atención al Asociado

Sra. Silvia Beltramini

### Diseño y Comunicación

Srta. María José Bertotti

# Sumario

## REVISTA SEGURIDAD VIAL N° 111 (abril – mayo - junio)

### Análisis de Siniestralidad Vial Argentina

Pág 6

La presente nota expone la evolución de la “enfermedad social” de los siniestros viales (graves) en la población argentina comparando los resultados “síntomáticos” del Primer Semestre del presente año con los del Primer Semestre del año 2010.

### Aire Libre a Domicilio

Pág 10

El argentino Manuel Rapoport fue uno de los ganadores del concurso Ciudades habitables, en Holanda. Su proyecto: crear zonas de esparcimiento nómades, que circulen por los barrios y permitan aprovechar mejor el entramado urbano.

### Sección Revista Española Tráfico

Pág 14

Esta sección responde a un acuerdo con la revista tráfico, a través de su director Jesús Soria y, tiene por finalidad publicar notas técnicas y de interés aparecidas en dicha publicación. Es esta oportunidad: “7 arquitectos diseñan su ciudad”.

### Sección Novedades

Pág 20

- Curso Virtual de e-learning de Educación Vial para Docentes
- Segundo curso conductores vehículos oficiales
- Agencia Provincial de Seguridad Vial - CHUBUT
- Proyecto de intervención educativo socio vial
- Congresos Provinciales de Educación Vial para docentes

### Sección Notas en la Web

Pág 25

José Ignacio Nazif, (Sociólogo Universidad de Chile, Master of Arts in Sociology, McGill University) reflexiona sobre las nuevas medidas legislativas y el límite de dosificación de alcohol aceptada en los conductores, en el contexto de la política de seguridad vial de Chile.

### Sección Revista Parabrisas

Pág 29

Esta sección reproducirá artículos que el ISEV publicó en la revista Parabrisas: “¿Por qué no te ponés el cinturón de seguridad?”



# Análisis de Siniestralidad Vial Argentina

PRIMER SEMESTRE 2011 / 2010

## OBJETIVO:

El presente trabajo tiene por finalidad observar la evolución de la “enfermedad social” de los siniestros viales (graves) en la población argentina comparando los resultados “sintomáticos” del Primer Semestre del presente año con los del Primer Semestre del año 2010. Asimismo, presentamos algunas variables respecto a caracterizaciones de la siniestralidad a nivel nacional.

## INDICES

Los tres índices tradicionales y genéricos de siniestralidad (cantidad de hechos graves grado 3 – fractura como mínimo), mortalidad (cantidad de decesos inmediatos y corregido coeficiente a 30 días) y morbilidad (cantidad de lesionados graves)

**SINIESTRALIDAD VIAL:**

Comparados ambos períodos semestrales el índice DISMINUYÓ un 18,3 %.

**MORTALIDAD:**

Los decesos consecuencia de los siniestros viales DISMINUYERON un 16,7 %

**MORBILIDAD:**

Los lesionados graves en siniestros viales DISMINUYERON un 7,3 %

**RELACIÓN VÍCTIMAS POR HECHO**

se mantiene prácticamente igual: 2,5 víctima (muertos + lesionados graves) por cada siniestro grave y 0.46 muertos por cada siniestro grave.

**PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS ETIOLÓGICAS:**

Comparando ambos primeros semestres, de las sesenta variables y sus combinaciones de nuestro Observatorio privado, presentamos las siguientes, por considerarlas, en un primer examen, las más destacables, para orientar políticas públicas y privadas en el accionar respecto a la Seguridad Vial:

**Aumento de la Siniestralidad en ZONA URBANA:**

Esta aumentó 4 puntos respecto a 2010. El 62.3 % (Primer Semestre 2010: 58.3 %) del total de los siniestros viales graves se producen en las concentraciones urbanas del país. La Mortalidad, por su parte se mantiene igual: prácticamente, las dos terceras partes de los decesos totales se producen en rutas y autopistas.

## Porcentaje Muertos Diarios

2010 2011

30 Personas

25 Personas

## Porcentaje Muertos por Mes

2010 2011

894 Personas

745 Personas

## Porcentaje Heridos Diarios

2010 2011

120 Personas

112 Personas

## Porcentaje Hechos

2010 2011

1999

1633

**Aumento del choque LATERAL en la TIPOLOGIA DE IMPACTO:**

Más de 4 de cada 10 procesos de impacto son vectorialmente laterales (42.5 %). En el Primer Semestre de 2010 esta tipología alcanzaba el 34.7 %. Es decir que aumentó casi 8 puntos (un 22 %). Esta tipología es característica de las zonas urbanas y enmascara violaciones de prioridades de paso y de luz roja.

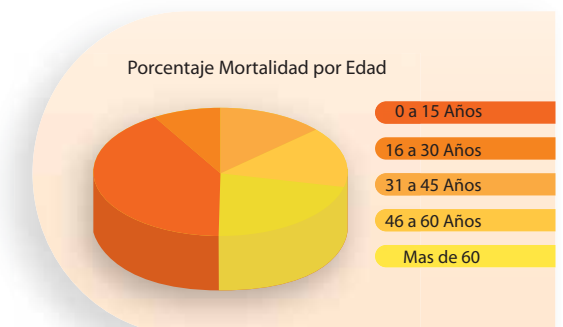
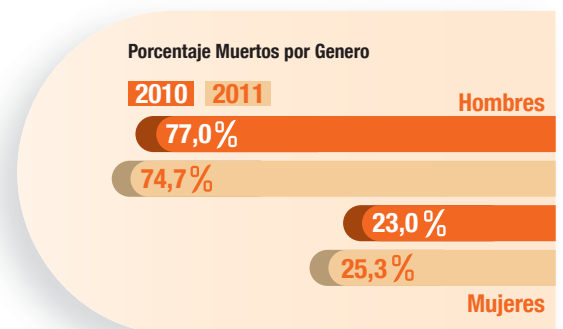
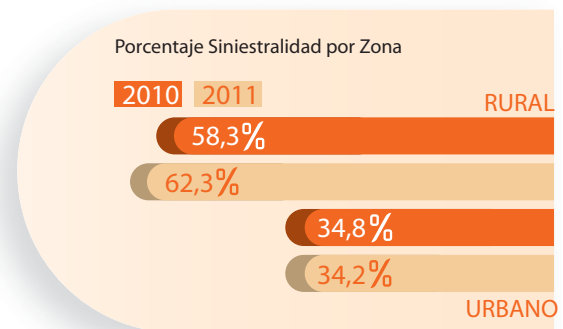
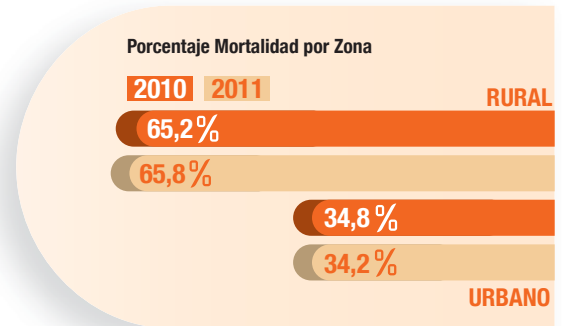
**Aumento de la participación de MOTOS Y CICLOMOTORES en la Tipología Vehicular:**

Desde el año 2005 (cuya participación alcanzaba el 10 %) este tipo de vehículo no ha parado de aumentar su participación en los siniestros viales graves, hasta triplicarlo. En el Primer Semestre de 2010 alcanzó el 28.2 % y ahora, en el Primer Semestre de 2011 trepó al 32.2 %. Evidentemente las políticas y medidas que se han implementado desde hace casi dos años en la materia, NO ESTAN RESULTANDO. Es necesario revisarlas.

**Aumentos en las variables de Tiempo (Día y Franja Horaria):**

El día SÁBADO presenta un incremento del 14.3 % en 2010 al 18.5 % en el 2011, constituyéndose en el día más siniestral de la semana, en el Primer Semestre del presente año. La franja horaria de 18:01 A 00:00 hs. creció del 24.5 % en el PS de 2010 al 28.2 % en éste PS de 2011.

Por último, por primera vez desde el funcionamiento del Observatorio del ISEV desde 1993 existe un incremento significativo de la participación de la mujer como conductora en siniestros viales graves. Del 11 % verificado en el PS de 2010 creció al 14.7 % (más de un 40%) en el PS de 2011. Si bien en términos generales su participación sigue siendo mínima respecto al universo masculino, su aumento ha sido significativo.

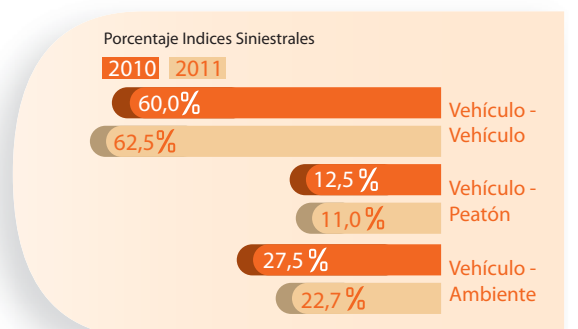
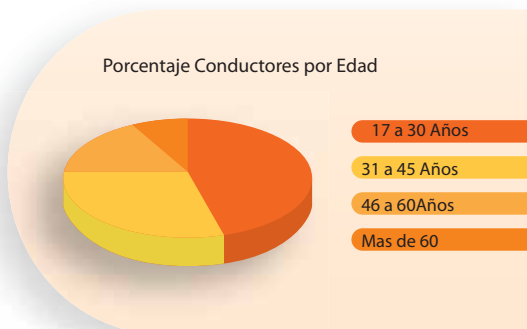
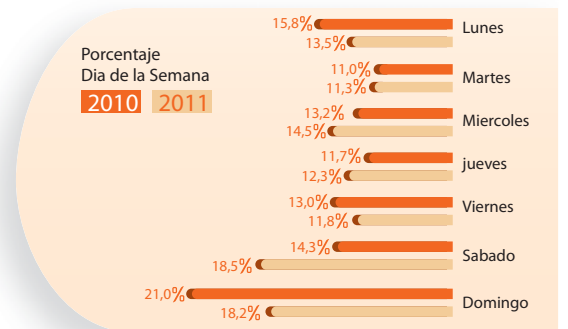
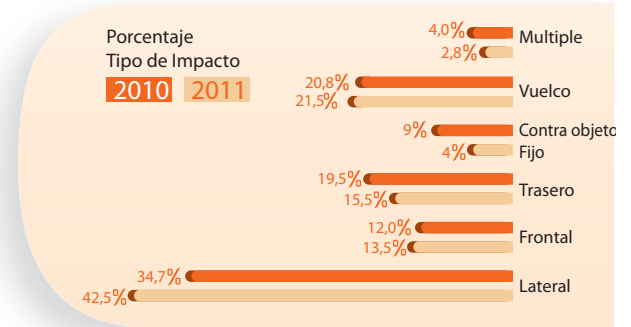
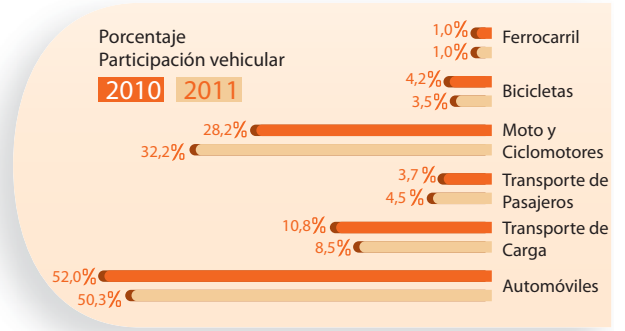


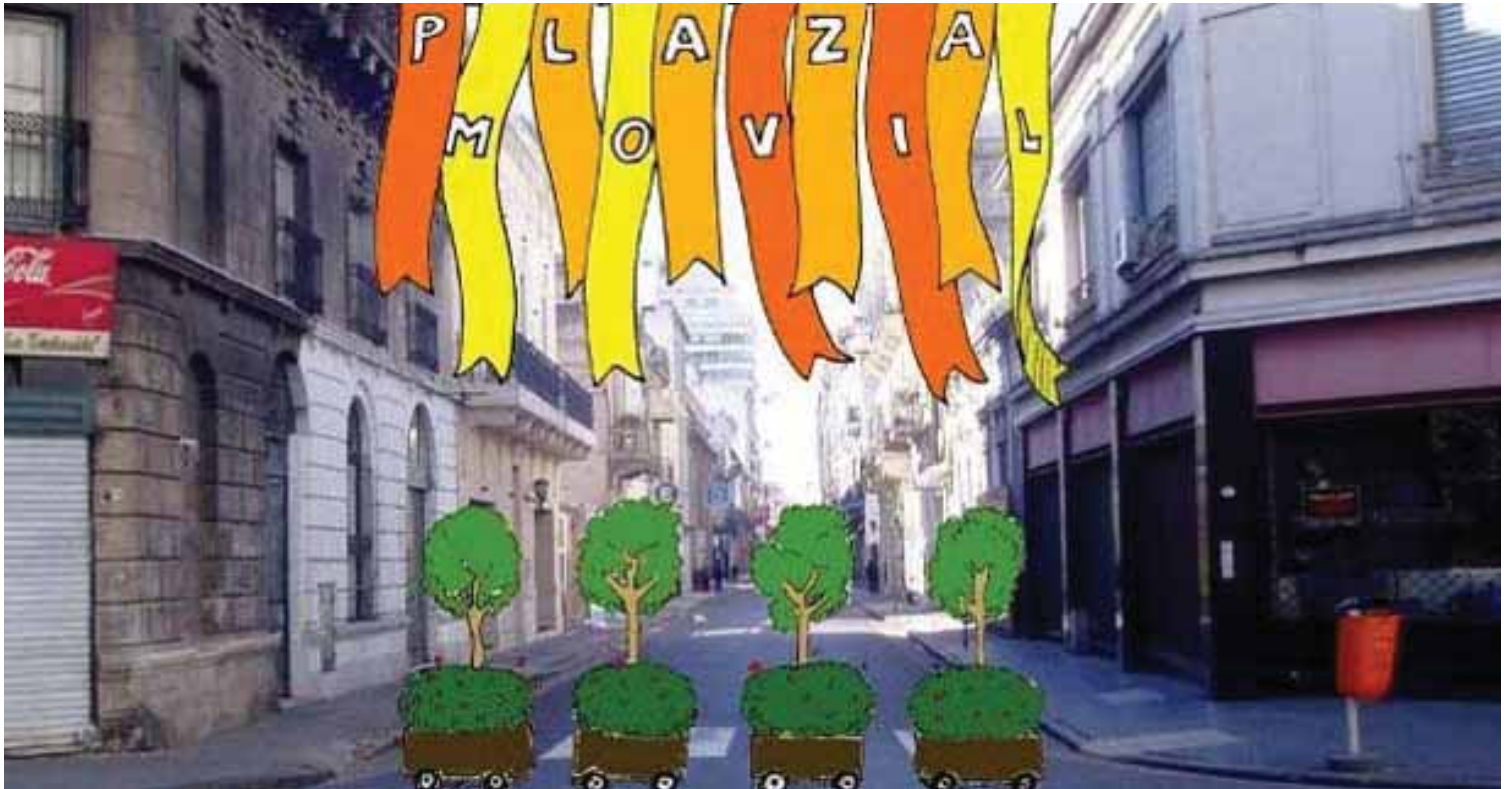
### A MODO DE CONCLUSIÓN

Sin profundizar en el análisis (tarea que recién comenzamos) podemos concluir que en términos generales los datos resultantes de los índices tradicionales (siniestralidad, mortalidad y morbilidad) brindan expectativas alentadoras a las políticas de seguridad vial que se aplican desde el año 2009. Si bien, como es de público conocimiento, el ISEV no comunica públicamente cifras absolutas desde el 1ro de enero de 2006, no podemos dejar pasar por alto que los porcentajes expresados implican que el segundo semestre del 2011 se salvaron casi un millar de vidas respecto a las que se perdieron en igual período del 2010.

Sin embargo, es muchísima aún la tarea a desarrollar para salvar otras miles de vidas y es fundamental para ello el obtener el compromiso de TODOS los sectores políticos partidarios, las administraciones comunales, municipales y provinciales, el Sector Privado y los integrantes de la sociedad.

También resulta esencial el observar los datos y características etiológicas para AJUSTAR programas y acciones al efecto de su eficiencia y evitar dispendios económicos en aquellas que demuestran su fracaso.





# AIRE LIBRE A DOMICILIO

Nota extraída de La Nación Revista del 5 de junio de 2011

Por Emilse Pizarro

El argentino **Manuel Rapoport** fue uno de los ganadores del concurso *Ciudades habitables*, en Holanda. Su proyecto: crear zonas de esparcimiento nómades, que circulen por los barrios y permitan aprovechar mejor el entramado urbano.

**AMSTERDAM** - Una apertura de programa televisivo de Cris Morena en loop: eso es esta ciudad en un primer parpadeo argentino. Bicicletas de paseo que van a velocidades incompatibles con un paseo, el solcito pega en las mejillas holandesas y en las medias negras de mujeres oficinistas que en 3, 2, 1 arumbarán la vieja, viejísima bici en una esquina por unas horas. Más tarde nos enteraremos que, salvo

que quisieras estar gastando -también en loop- en nueva bici, no tiene sentido tener el último modelo: el amigo de lo ajeno también conoce Europa.

Hasta aquí, a la ciudad de sexo de vidriera, segundos de Venecia y museos con colas en las que no importa el tiempo y sí esquivar las dos ruedas que te llevarán de paseos sin aviso si no te corrés, llegó Manuel Rapoport.

Una revista seguía llegando a una casa donde el suscriptor interesado ya no vivía. El contenido podría interesarle a una amigo diseñador industrial, Manu. Manuel encontraría en las páginas un concurso,

Ciudades habitables, de Philips, que premiaría proyectos que mejoraran la "salud y el bienestar de las personas en las grandes ciudades". Fue el impulso para terminar de darle forma a la idea que trabajaba de a ratitos desde hacía tres años. Una plaza móvil para las calles de Buenos Aires. No, no había enloquecido: no pretendía estirar una sábana de pasto sintético en las calles.

*"Yo viví en San Telmo. Hay muchas calles de poco tránsito que podrían ser un lugar de encuentro y juego", explica. Plaza Móvil sería una calle que se cortarían un fin de semana o feriado, a la que llegaría un camión con el mobiliario urbano*



– en tangibles: sillones para los más grandes, aros de básquet para probar puntería, arquitos para errar goles, muros de escalada para pasar vergüenza ante el deportista de la cuadra – y transformaría durante un día los 100 metros de asfalto e insultos vehiculares en jugar un rato en la puerta de casa. Lo más destacable del proyecto es que no se articularía desde un gobierno o un municipio: lo más importante es que desde la charla con los vecinos se definirían qué juegos y calles son los mejores para probar jugar sobre los pasos de cebra.

Claro, sí, se necesitaría del gobierno local para obtener el permiso de cerrar el paso de la calle.

\* \* \*

*"No sé qué tendrán más en cuenta, si el impacto o la viabilidad del desarrollo del proyecto, no sé", me decía bajando la barbilla, bajo los efectos de esa empatía efímera pero robusta que genera saberse al lado de alguien que conoce quien es Pappo y las*

medialunas de Atalaya a 11.000 kilómetros de Pappo y las medialunas de Atalaya.

De 450 ideas de 29 países quedaron 8. Manuel compite contra proyectos que proponen paliar la problemática del agua potable en Yemen, a la creación de

refugios para el sol y la lluvia en Uganda y ayuda a los chicos sordos en Kenya. La cosa no está fácil, si lo miramos con ojos de Unicef.

La cena de premiación lo tiene a Manuel sentado, de traje, junto a su mujer que llena la sala del Rijksmuseum con dulce tonada cordobesa. Y le pregunta si está nervioso.

Una presentadora cuya cordialidad nos hace ensayar la traducción de exasperante, anuncia que James Kityo de Kampala, Uganda, es uno de los ganadores. Se irá de Amsterdam con 25.000 euros para desarrollar sus **Puestos de sombra**. Todos aplaudimos por esas gestas ajenas que vemos por



TV. La noche avanza con un comensal nativo que nos dice que Máxima es divina, y que no entiende como se caso con un tipo tan aburrido como el príncipe Guillermo y que odia a los turistas en bicicletas, porque “creen que alcanza con saber andar en bicicleta, y no: acá hay que saber andar como andamos”. Tiene razón. El dominio del serpenteo de manubrio es vital en esta capital. Tanto como saber notar que la cantidad de bicicletas en la puerta son a los coffee shops lo que las estrellas a los hoteles.

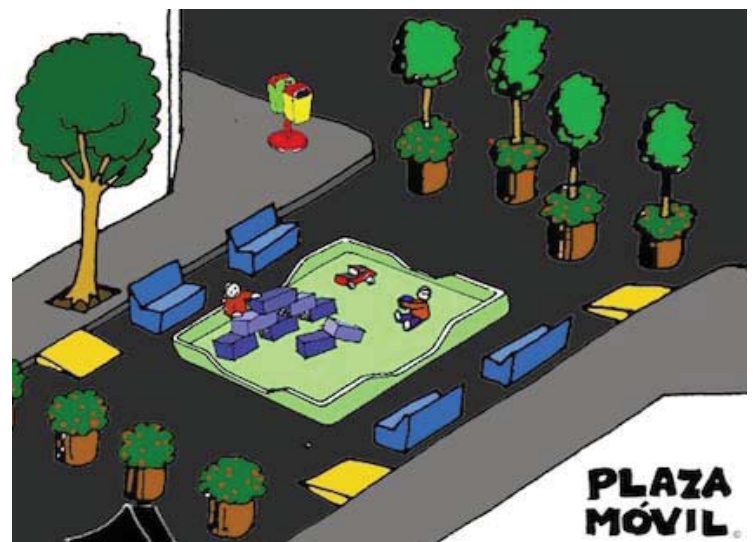
Para personas de todas las edades. Encuentro. Calles. La suma de lo que esta diciendo la presentadora daría Rapaport como resultado, según nuestra traducción en línea. Manuel clava la mirada en el escenario. **Y entonces escuchamos que sí, que de la argentina es el proyecto que también se llevara 25.000 euros para probar, intentar convertir una calle en una plaza por un día.** Una palmada europea a la nostalgia tanguera de volver a jugar en la calle.

La ganadora del máximo premio fue Sabrina Faber. Los 75.000 euros servirán para su **Acopio de agua de lluvia en Sana'a (Yemen):** un sistema que capta, filtra y reutiliza el agua que se acumula en las

azoteas, en un lugar dónde, según la universidad local, el 80% de los conflictos se genera por la escasez de este recurso.

Manuel vuelve a la mesa y ya esta pensando en cómo implementar su proyecto, de qué modo acercarse a qué vecinos, cuáles serían los barrios adecuados para empezar. Sus ojos están en Boedo, Balvanera, San Telmo. Parece que hay una posibilidad de que abramos la puerta para ir a jugar, que la calle puede ser nuestra por un ratito.

[epizarro@lanacion.com.ar](mailto:epizarro@lanacion.com.ar)



# **Jornadas para una Conducción Segura de Motos y Ciclomotores**

**Capacitación para conductores de motocicletas.**

**Métodos activos de capacitación de adultos.**

**Dinámica grupal.**

**3 horas reloj en donde se llegarán a conclusiones aplicables a la realidad de la conducción diaria.**

**Se entrega certificado de asistencia.**

**Jornadas para una conducción segura de motos y ciclomotores**



7 arquitectos diseñan su ciudad

# LAS CARACTERÍSTICAS DE LA CIUDAD PERFECTA: SIN COCHES, ECOLÓGICA, SOSTENIBLE E INTELIGENTE

Por Anabel GUTIÉRREZ // Ilustraciones: Óscar Trevi

Devolver la calle al peatón, limitar el uso del coche e, incluso, eliminarlo de las urbes; aprovechar los avances tecnológicos para que sean más 'inteligentes' y optimizar los recursos, cada vez más escasos, para que sean más sostenibles. Hemos pedido a siete arquitectos que diseñen su 'ciudad perfecta'.

Una movilidad basada en el vehículo privado causa elevadas demandas de energía, contaminación, ocupación del suelo en carreteras y aparcamientos y pérdida de tiempo en atascos. Por esta razón,

los siete arquitectos a los que hemos pedido que diseñen su 'ciudad perfecta' coinciden en acabar con el protagonismo del coche, incluso, eliminarlo completamente de las ciudades.

Un ejemplo es Masdar, la ciudad que el arquitecto británico Norman Foster está construyendo en Abu Dhabi (Emiratos Árabes). Una de sus características es que los coches no pueden circular por ella. La movilidad de sus ciudadanos se resuelve a través de una especie de taxis automáticos para trayectos

cortos y de trenes eléctricos ligeros que comunican la ciudad con el aeropuerto, otros barrios y ciudades periféricas.

Ciudades ecológicas y sin coches, pero también inteligentes. Javier Gil, director de Smartcities de IBM, explica que mejorar la movilidad pasa "por aunar la evolución de las tecnologías del transporte y de la información". En esa línea se ha ideado la ciudad más futurista del mundo, el Proyecto Venus, en Florida (EE.UU.).



lemas de atascos y medioambientales relacionados con la calidad del aire.

Para mejorar la eficiencia del tráfico urbano a corto plazo, propongo tres líneas de acción. Habría que invertir en "urbiótica", es decir, en sistemas inteligentes de gestión de la ciudad.

Crear un sistema, por un lado, que informe a los conductores en tiempo real de calles co-

lapsadas y calles con menos tráfico de forma que se pueda elegir la mejor vía. Por otro lado, habría que poner sensores en las plazas de aparcamiento urbanas que indiquen dónde aparcar, de forma que se reduzca el tiempo de búsqueda de plaza libre.

Una segunda línea de acción consistiría en fomentar el vehículo eléctrico, tanto automóvil como motocicleta, a través de exenciones del impuesto de circulación y permitir el acceso a ciertas zonas de la ciudad, como los centros históricos, de forma que este se implante de la forma más rápida posible.

(<http://www.guallart.com/projects> y <http://www.sociopolis.net/web/sociopolis.php> ) página de él para tomar fotos

**VICENTE GUALLART FURIÓ** Director del Instituto de Arquitectura Avanzada de Cataluña (IAAC)

**"Ciudades tecnológicas"**

Las ciudades son cada vez más ineficientes para el tráfico rodado, especialmente el del vehículo privado. Los centros de las ciudades españolas fueron diseñados casi todos en el siglo XIX o a principios del XX, cuando todavía no existía el automóvil. Y lo sorprendente es que han resistido durante más de cien años sin colapsarse. Sin embargo, cada vez hay más vehículos en la calle, que generan prob-

Como tercera línea de acción, habría que crear sistemas de transporte públicos más eficaces, incluyendo líneas de autobús con carriles reservados y servicios de vehículos compartidos como la bicicleta o los propios automóviles eléctricos.

De esta forma, ya que no se pueden cambiar las calles, se las puede dotar de inteligencia y regular qué tipo de vehículos circulan y por cuáles espa-

cios, de forma que el tráfico, a corto y medio plazo, pueda ser más eficiente.

**PETRA JEBENS-ZIRKEL** Arquitecta y presidenta del Instituto Español de Bioconstrucción (IEB)  
(<http://www.jebens-architecture.eu/index.html> su pagina para sacar fotos)

### “Ciudades sostenibles”

Una ciudad ecológica como ciudad ideal y perfecta sería para mí una localidad, una urbanización o pueblo, de pequeño tamaño, con todos los elementos importantes para la convivencia, como escuelas, y para actividades culturales, económicas e industriales, además de viviendas en edificios de tamaño reducido (3-4 pisos). Todo ello debe ubicarse en un radio pequeño para poder salvar las distancias andando o en bicicleta, de modo que no haga falta el uso de coches.

Para el suministro pueden servir coches eléctricos, abastecidos con energías renovables (sol, viento, agua...) En los lindes de la localidad se ofrecería transporte público, como taxis tipo minibús o autobuses, también eléctricos, trenes, etc.

Lo ideal sería que toda la energía que se necesitase (calefacción, refrigeración, suministro eléctrico, etc.) se produzca en el mismo lugar donde se vive y trabaja y que venga de fuentes renovables no contaminantes.

También la producción de biocombustibles o de energía eléctrica para los vehículos, tanto para coches eléctricos o híbridos, bicicletas y motos eléctricas

tendrían que ser autoabastecidos en la misma comunidad.

**PATXI LAMÍQUIZ DAUDÉN** Profesor de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid (ETSAM)

### “La ciudad paseable”

Puede sonar anticuado, pero si hablamos de sostenibilidad urbana de forma rigurosa, la medida que proporciona el caminar es excepcionalmente buena. En un entorno de un kilómetro (15-20 minutos andando), esa ciudad debería tener suficiente densidad, servicios y actividades para poder solucionar las necesidades cotidianas. Entonces el protagonismo no sería de los grandes viales o del aparcamiento, sino de una red de espacios públicos con prioridad peatonal y de máxima calidad ambiental.

Para ello hay que ajustar el espacio público y hacerlo confortable a la estancia y al paseo, pero también más seguro, (desde el punto de vista de la seguridad vial como de la seguridad ciudadana). Todo ello serviría para fo-

mentar actividades y economías locales y, además, para generar vida urbana, básica para la integración social y recuperar la sensación de urbanidad.

Uno puede pensar que eso ya lo ha oído antes, que es, poco más o menos, el ensanche de, por ejemplo, Bilbao, mi ciudad natal. Pero el desafío sería crear o reestructurar nuestras periferias con un esquema de este tipo y luego integrarlas con transporte público de altas prestaciones. Así la ciudad no crecería a lo largo de las autopistas, sino según



la geografía de líneas de metro y ferrocarril, y alrededor de sus estaciones. Ejemplos de ello pueden ser Copenhague, una de las ciudades con menor índice de motorización en Europa; el barrio ya construido de Massena, en París, y otro, que tal vez llegará a serlo, es el proyecto en construcción de Masdar, en Abu Dhabi.

**ALEXANDRA DELGADO JIMÉNEZ** Arquitecta urbanista, responsable de la Plataforma del Observatorio de Sostenibilidad en España (OSE)

**“Contaminación a cero”**

Mi ciudad ideal debería, al menos, cumplir dos premisas: ser una ciudad de cero emisiones de gases de efecto invernadero, de las cuales el tráfico y la movilidad tienen una parte considerable de responsabilidad, y, en segundo lugar, una ciudad en la que todo desplazamiento de movilidad forzosa, es decir, de la residencia al trabajo, se hiciera evitando el vehículo privado y en un tiempo razonable.

Si se pudiera alcanzar este objetivo de reducción de emisiones, como ya se han propuesto otras ciudades europeas (cero emisiones de CO2 para el 2030 en Copenhague y Rivas- Vaciamadrid, por citar dos ejemplos), cualquier ciudad se podría convertir en un modelo a seguir.

Deberían favorecerse todos los medios de transporte excepto el vehículo privado, fomentando los



trayectos a pie, en bicicleta y en transporte público (metro, tranvía, autobús, cercanías, etc.) y reduciendo al mínimo posible el tiempo en los desplazamientos. Las estrategias de desarrollo urbano deberían centrarse en la mejora de la ciudad existente, fomentando que sean compactas y que tengan diversidad de usos, dejando a un lado los nuevos desarrollos urbanísticos.

**JUAN CARLOS GARCÍA DE LOS REYES** Director de GRARQUITECTOS

**“Barrios habitables”**

Si dirigimos la mirada hacia nuestras ciudades, observamos cómo se ha priorizado el crecimiento desmesurado y casi siempre se ha dado la espalda a la propia identidad histórica y paisajística. Se debe priorizar la ciudad construida, compacta e integrada, mediante políticas y acciones urbanísticas que limiten el crecimiento expansivo y que mejoren la habitabilidad de los barrios existentes. Para ello, debe potenciarse el papel de los centros urbanos y de los barrios como espacios de convivencia donde las necesidades de movilidad se vean reducidas. Una serie de políticas de fomento de estos medios alternativos sería primordial para llegar a ser una alternativa real al automóvil. Por un lado, habría que reducir los privilegios del vehículo privado mediante medidas como el establecimiento de carriles bus,

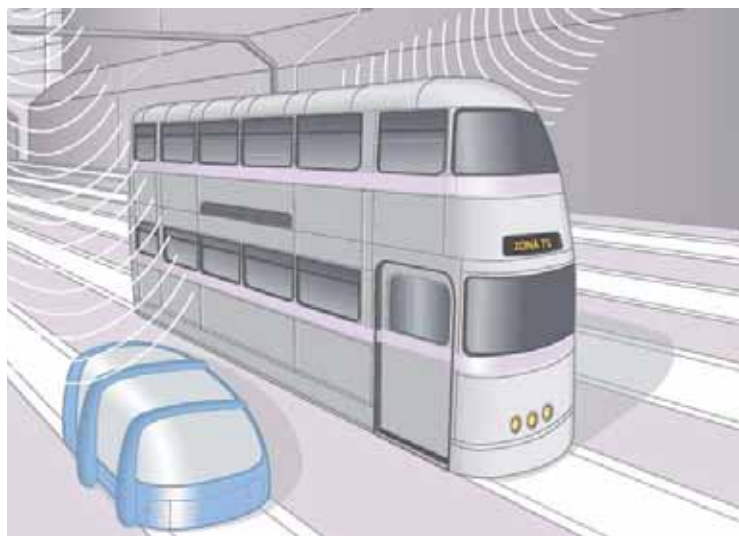
plataformas reservadas y carriles para vehículos de alta ocupación, así como intersecciones con prioridad para autobuses y tranvías, aparcamientos disuasorios, templado del tráfico, zonas 30... El diseño, por otra parte, de una red eficaz de itinerarios peatonales que articule el espacio urbano y una red de carriles bici segregada fomentada por sistemas de alquiler o préstamo de bicicletas que permita, a su vez, construir ciudades más habitables y con un menor impacto ambiental.

**CARLOS HERNÁNDEZ PEZZI** Arquitecto, especialidad Urbanismo y ex presidente del Consejo Superior de colegios de Arquitectos de España

### “Soberanía del espacio público”

En plena ‘burbuja’ inmobiliaria, sostuve que malvivíamos en los transportes (y se moría en los coches) y que toda la calidad que se pudiera conseguir en esas vidas nómadas, desde hablar, leer, escuchar música, trabajar e interconectarse a Internet, significaba dignificar nuestra calidad de vida, ya fuera en la ciudad, o en los medios, nodos y estaciones de transporte. De hecho, la ciudad contemporánea es un refugio casual de nómadas navegantes en distintas ‘constelaciones’.

La multidimensionalidad del ‘paseante’ es tan global como su conexión a mundos de flujos diver-



sos que se mueven a la vez que el sujeto que los protagoniza. La ciudad ideal sería aquella en que la soberanía de los espacios públicos ‘pisables’ y accesibles fuera de tal calidad real y virtual que no tuviera límites. Lo importante no es la velocidad o el alcance del trayecto, sino el impacto sensorial de la experiencia. Si este es positivo en términos de seguridad, ruido, universalidad y autonomía es que estamos ante una ciudad sostenible, caso de Vitoria, Capital Verde Europea 2011.

**RAFAEL REYES TORRES** Arquitecto, socio fundador de la Oficina de Arquitectura, Accesibilidad y Movilidad en Barcelona (OAAMB)

### “Calles para los niños”

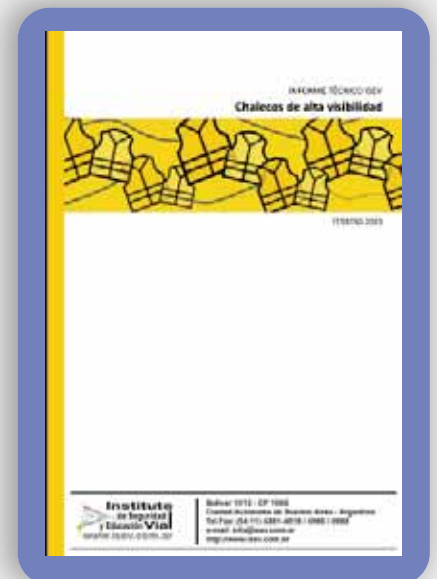
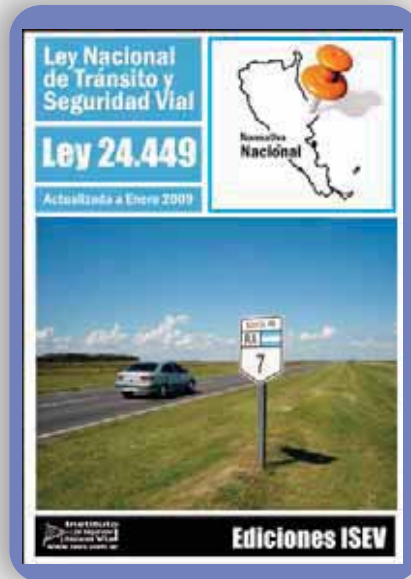
Quisiera habitar en una ciudad de amplias aceras, en la que podamos caminar con nuestros hijos y escucharnos cuando vamos o venimos del colegio, donde el ruido y el humo (CO<sub>2</sub>) del coche privado no interrumpen el andar y la comunicación. Una ciudad de itinerarios peatonales accesibles que cuente con plazas y parques, en la que podamos encontrarnos con nuestros familiares y amigos, donde los niños y niñas puedan jugar de forma segura.

Quisiera habitar en una ciudad con una amplia red de transporte público conformada por bicis, taxis, autobuses, tranvía, metro y trenes de cercanía, que permitan desplazarse a cualquier lugar de forma económica, rápida, confortable y segura; una ciudad que plantee verdaderas soluciones que busquen apaciguar la utilización del coche y no medidas paliativas como ocurre con las costosas intervenciones de soterramiento de vías, que ocultan el coche en las zonas urbanas o la creación de zonas de velocidad moderada en lugares residenciales, con calles llenas de vehículos aparcados.

# Visítanos en

# calameo

<http://en.calameo.com/>



## Más de 50 Publicaciones



# Curso Virtual de e-learning de Educación Vial para Docentes

A partir de un Convenio de Colaboración, celebrado en el 2010, entre el **Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)** y el **Portal Educ.ar** dependiente del **Ministerio de Educación de la Nación**, se ha logrado ofrecer a todos docentes del territorio nacional, la posibilidad de realizar en forma on line, el curso denominado **“Educación para la seguridad vial: competencia social ineludible”**, al que se suma ahora el nuevo **Curso “Estrategias didácticas para la educación vial”**.

Dada la importancia que la Educación para la Seguridad adquiere en estos tiempos, en respuesta a los muchos pedidos de docentes por capacitarse en esta temática, y gracias al **acompañamiento de Protección Mutua de Seguros del Transporte Público Automotor**, durante el mes de Noviembre del año pasado lanzados el primer Curso Virtual de e-learning de Educación Vial para Docentes a través del Portal Educativo del Estado Argentino (EDUC.AR), que ya lleva tres ediciones de dictado y este año incluimos uno nuevo.

## **CURSO 1: “Educación para la Seguridad Vial: una competencia social ineludible”**

Este curso está orientado a todos aquellos docentes interesados en abordar la educación para la seguridad vial en el aula como un medio de despertar en los alumnos el deseo de desarrollar conductas seguras en la vía pública, pautas de autocuidado y preservación del medio ambiente, a través de una reflexión crítica sobre la movilidad actual. A través del mismo, intentaremos entender los alcances que para la humanidad implica el siniestro de tránsito y, a partir de esa comprensión, abordar en futuras intervenciones, específicos conocimientos y procedimientos que ayuden a desarrollar las destrezas adecuadas para prevenirlos.

## **CURSO 2: “Estrategias didácticas para la educación vial” \*NUEVO**

A lo largo del curso se acerca a los docentes una

metodología que les permitirá trabajar la seguridad vial con un carácter preventivo, y se brindarán –a partir de los contenidos y de las propuestas didácticas– diversas herramientas para la enseñanza y el aprendizaje de los temas vinculados con la seguridad vial en la etapa infantil.

Creemos que, el desarrollo de estos cursos on line, dirigido a docentes de los distintos niveles de la enseñanza, con contenidos específicos vinculados a la educación para la seguridad vial, brindado a través de una plataforma e-learning, implica un aporte significativo para la mejora de los niveles de seguridad vial de nuestra comunidad educativa... Esperamos continuar con éste proceso de formación a través de sucesivos cursos que se publicarán en las respectivas páginas: [www.educ.ar](http://www.educ.ar) ; [www.escuelaseguraisev.com.ar](http://www.escuelaseguraisev.com.ar); [www.isev.com.ar](http://www.isev.com.ar) .

#### APORTES DE ISEV:

- Dirección General del proyecto
- Diseño y coordinación general del proyecto
- Diseño y desarrollo de contenido y actividades didácticas
- Tutores responsables del curso
- Coordinación del curso (de los debates y exposición de ideas a través del foro, envío y recepción de mails, evaluaciones on line, etc.)

#### APORTES DE EDUC.AR S.E:

- Plataforma e-learning
- Administración técnica de la plataforma e-learning

#### APORTES DE PROTECCIÓN MUTUAL:

- Sostenimiento económico

# Segundo curso conductores de vehículos oficiales



El gobierno de la Provincia de Bs.As. a través de la **Dirección de Política y Seguridad Vial** y el **Instituto Provincial de la Administración Pública (IPAP)**, realizó la segunda edición del **Curso de Conducción Responsable para conductores de vehículos oficiales**. Así, suman 90 los choferes que recibieron esta capacitación. El objetivo del curso es brindar herramientas conceptuales en relación a la temática vial.

La jornada fue abierta por Emiliano Balaira, Director Provincial de Política y Seguridad Vial, y por el Director Diego Behncke, representando a la Dirección de Automotores y Embarcaciones Oficiales (DAEO). El objetivo del curso fue brindar herramientas con-

ceptuales en relación a la temática vial, que permita a los choferes adquirir un nivel de conocimientos acorde a las funciones que desempeñan.

Al respecto, el titular de la Dirección de Política y Seguridad Vial, Emiliano Balaira, explicó que *“esta iniciativa ilustra el compromiso tomado por la Provincia para transformarse en ejemplo a seguir en el ámbito de la seguridad vial”* y agregó que *“con este tipo de acciones que llevamos adelante, en colaboración con el IPAP y la DAEO trabajamos con el firme objetivo de pregonar el valor a la vida y la responsabilidad en la conducción tanto por la sociedad como por el Estado, porque de nosotros depende dar el ejemplo”*.

La formación estuvo a cargo del **Dr. Hugo Fernández, Consejero Directivo del Instituto de Educación y Seguridad Vial (ISEV)**, y se enmarca en un convenio firmado entre la DPPSV, el IPAP y la DAEO. El objetivo es capacitar a todos los choferes que dependen del Gobierno de la Provincia.

La actividad tuvo lugar en la sede del camping de la Unión del Personal Civil de la Nación (UPCN), en La Plata, donde durante 4 horas se brindó a los conductores de automotores oficiales herramientas conceptuales sobre la política del Estado en materia de seguridad vial, la responsabilidad del uso de móviles públicos, el marco normativo, los comportamientos para una conducción segura y el abordaje ante eventuales siniestros.

# Agencia Provincial de Seguridad Vial - Chubut

Con el anuncio de que en el transcurso de los primeros meses del año 2011, se estaría poniendo en marcha el primer **Centro de Emisión de Carnet Único en Chubut**, y la continuidad por tercer año consecutivo del **Programa Conductor Responsable**, el ministro de Gobierno **Héctor Miguel Castro** presidió en Rawson el Acto de Presentación del “1º Semestre de Gestión de **La Agencia Provincial de Seguridad Vial** y el Acto de Apertura del Programa Integral de Capacitación correspondiente al **Plan Estratégico Provincial de Seguridad Vial 2010/2014**.

La ceremonia se desarrolló en el Salón Auditorium de la Honorable Legislatura de la Provincia del Chubut, y en la ocasión se encontraban presentes el director de la Agencia Provincial de Seguridad Vial Leonardo Das Neves, el Jefe de la Policía del Chubut Comisario General José Guillermo Castañón, el director de Seguridad Comisario Mayor Baez, Patricio Musante, Presidente de Vialidad Provincial,

la diputada provincial Rosa Muñoz, la Coordinadora del Programa de Seguridad Vial Ruth Carrasco, agentes preventores e integrantes de los cuerpos de tránsito de todo el valle.

El ISEV tuvo a su cargo uno de los módulos de Capacitación.





# Proyecto de intervención educativo Socio - Cultural

El pasado 22 de junio en la Escuela Nro. 9 Eva Duarte de Perón, Ciudad Madero, Pcia. de Bs.As., se dió inicio al Proyecto de intervención educativo socio vial.

El presente Proyecto se ira implementando a lo largo de todo el año. A continuación les presentamos los lineamientos generales del mismo.

## ¿Qué es un Proyecto de intervención educativo-socio vial?

Consiste en llevar a la práctica una serie de ideas y estrategias vinculadas con la Educación para la Seguridad Vial, desde el ámbito educativo hacia la comunidad.

Con el objetivo de transformar positivamente las conductas viales de los partícipes directos o indirectos del Proyecto, así como también aportar a la mejora de las condiciones viales del contexto socio-vial donde desarrollan su vida cotidiana.

Así como también de hacer conscientes a distintos actores sociales involucrados, de sus derechos,

pero también de sus obligaciones y vulnerabilidades en lo que a circulación vial respecta.

## Dinámica del Proyecto

Este Proyecto tiene como inicio de su recorrido "la Escuela", al ser ésta quien originó la iniciativa de su desarrollo y se compromete a sostener su continuidad.

Iniciativa que se encuentra íntimamente vinculada con las necesidades y requerimientos que no son debidamente satisfechos por la ciudad (entendida como la suma del ámbito físico y los modos de desplazamiento).

Y es desde el ámbito educativo donde se planifican acciones ajustadas a sus posibilidades de realización para intervenir en el ámbito social. Acciones que una vez llevadas a la práctica volverán al ámbito escolar con la finalidad de "aprehender" y "aprender" de lo realizado.

Pero seguramente este recorrido no termina allí

(ámbito escolar), sino por el contrario entendemos que comienza, ya que cuando los alumnos vuelvan a transitar su ciudad, lo harán entendiendo que su transitar es influido pero también influye en otros.

### ¿Dónde se realiza?

El presente Proyecto se llevará a cabo en el Área Educativa V, de la Región Educativa Nro. 3 - La Matanza, Provincia de Buenos Aires.

Esta área se encuentra delimitada por Av. Gral. Paz, Av. Int. Esteban Crovara - Camino de Cintura (Ruta 4) - Camino de la Rivera Sud, con una extensión aproximada a 22 km<sup>2</sup>.

Establecimientos educativos: EP 2, EP 9, EP 13, EP 18, EP 36, EP 39, EP 49, EP 63, EP 74, EP 97, EP 137, EP 138, EP 139, EP 155, EP 212, J 902, J 903, J 908, J 910, J 911, J 913, J 914, J 923, J 937, J 942, J 962, J 988, J 1001 y J 1014.

Abarcando las siguientes localidades: Villa Celina, La Tablada, Ciudad Madero, Tapiales, Aldo Bonzi y La Salada.

### ¿Quiénes están involucrados en el Proyecto?

El Proyecto articula el sector público con el sector privado y organizaciones de la sociedad civil interesadas en participar.



Deben destacarse como protagonistas principales del Proyecto:

- Jefatura Regional del Área V - Inspectora de Educación Primaria Área 3 - Lic. Alicia Gómez
- Directores y Vicedirectores de los distintos establecimientos educativos involucrados

- Docentes designados para llevar a cabo las acciones educativas

Colabora con el Proyecto, llevando a cabo el financiamiento del mismo **Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros**, en el marco de las acciones de Responsabilidad Social Empresaria.

## III y IV Congreso de Educación Vial para docentes

Durante mayo y junio de este año, se llevaron a cabo Congresos Provinciales de Educación Vial para docentes del nivel inicial, primario y especial, de las regiones educativas 5ta y 8va, de la Prov. de Buenos Aires.

El pasado viernes 27 de Mayo, en instalaciones de la Biblioteca de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora, se llevó a cabo el "III Congreso Provincial de Educación Vial para docentes del Nivel Inicial y Primario". El martes 14 de junio desarrollamos el





IV Congreso en el auditorio y salones adyacentes, de la Universidad de Morón. Ambos Congresos han sido declarados de **Interés Educativo Provincial por Resolución DGCyE N°1180/2011**.

Realizado en el marco de ejecución del **Programa Escuela Segura** que dirige el **Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)** y organizados en forma conjunta con la **Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires**, estos Congresos tuvieron como objetivo continuar con la formación de docentes a nivel provincial, sumando un nuevo espacio para el debate y la reflexión sobre ésta materia específica.

Los encuentros se desarrollaron desde las 9 de la mañana hasta las 16hs aproximadamente. Por la mañana, más de 1000 docentes y directivos que se encontraban presentes, escucharon las clases magistrales a cargo de los especialistas. La primera conferencia, estuvo a cargo del Dr. Hugo Fernández, consejero directivo del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), continuando luego, la Lic. Rosana Barone, docente y psicopedagoga, colaboradora del Programa Escuela Segura. Por la tarde los docentes participaron de talleres específicos, en los cuales aplicaron los contenidos teóricos expuestos en las conferencias de la mañana.

Destacamos especialmente, la colaboración brindada por las autoridades educativas de la Región 5° (San Vicente, Pte. Perón, Est. Echeverría, Alte.

Brown y Ezeiza) y la Región 8° (Morón, Merlo e Ituzaingó), y a todas las inspectoras/es que hicieron posible una convocatoria ordenada y representativa. También destacamos la tarea de las escuelas laborales que tuvieron a su cargo la preparación del desayuno y almuerzo ofrecidos.

Agradecemos la colaboración de las autoridades de la Universidad de Lomas de Zamora y la Universidad de Morón, como así también a los técnicos y asistentes que ayudaron en la organización.

Gracias, al apoyo económico brindado por Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros, quien hizo posible una vez más, la asistencia gratuita y el material pedagógico entregado en el evento.

Nuevamente nos enorgullece y conmueve la participación masiva y protagónica de los docentes en estas jornadas, quienes de manera generosa trabajan brindando su tiempo y esfuerzo, demostrando el grado de compromiso que tienen asumido frente al riesgo vial, lo cual evidencia además de su profesionalidad como educadores, una enorme cuota de vocación, que nos permite alentar la firme esperanza de que es posible revertir la actual cultura "fatalista" de nuestra sociedad, en su consideración sobre el siniestro vial.

Esperamos que todos los asistentes, al regresar a su comunidad educativa, logren transmitir el mismo entusiasmo demostrado durante éstos congresos.



# Castigar el alcohol en conductores

<http://elpost.cl/content/castigar-el-alcohol-en-conductores>

postado por: Ignacio Nazif

En el último discurso presidencial del 21 de Mayo, **Sebastián Piñera** hizo referencia a un **cambio normativo** que debería sufrir la **Ley de Tránsito** con el objeto de **reducir los percances viales asociados al consumo de alcohol** por parte de los conductores pues dijo *“que toda persona que reincida en conducir en estado de ebriedad perderá definitivamente su carné de chofer”*. Además de lo anterior el actual **Ministro de Transporte** ha señalado que se buscará reducir el límite de dosificación de alcohol aceptada en los conductores de

1,0 a 0,8 miligramos del alcohol en la sangre para determinar el **“estado de ebriedad”**, y de 0,5 a 0,3 miligramos de alcohol en la sangre para determinar el estado **“bajo la influencia del alcohol”**. Dichas medidas legislativas, en el contexto de la política de seguridad vial de **Chile** van claramente en el camino adecuado, sin embargo quisiera aprovechar de realizar tres comentarios para atender algunos desafíos que estas medidas necesariamente deberían atender: **Vigilar y castigar, El efecto “novedad”, y Dónde, cómo y a quién controlar.**

## VIGILAR Y CASTIGAR *(una pequeña subversión a Foucault)*

Un elemento que resalta del discurso presidencial es el aumento severo de la pena para aquellos reincidentes del delito de manejo de estado de ebriedad i.e. pérdida definitiva de la licencia de conducir.

Efectivamente esta medida busca que los conductores eviten manejar vehículos motorizados en estado de ebriedad pues el costo de esta "acción" sería bastante más alto que su "beneficio". Sin embargo, distintos estudios han detectado que este tipo de medidas, es decir, **el mero aumento**

**de la severidad del castigo no necesariamente implica una reducción significativa de los percances viales asociados al consumo de alcohol** (Ross, 1993;

Taxman and Piquero, 1998), que es finalmente el objetivo planteado por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Sin embargo, como Foucault bien observa la **"semiotécnica del poder de castigar descansa en seis reglas mayores"**, y en este caso la que importa es la regla de certidumbre absoluta. Parafraseando a de Mably Foucault dice que **"más que ser más severos, hay que ser más vigilantes"**. En consecuencia si es que se quiere ser efectivo en la reducción de percances viales, a la pata del castigo hay que agregarle la pata de la vigilancia. Como ha sido demostrado tanto en Holanda (M.P.M. Mathijssen, 2005) como Japón (Deshapriya and Iwase, 1996) es precisamente la combinación de vigilancia (fiscalización) y castigo (sentencias más severas) la que logra reducir los percances viales y sus consecuencias.

Vale la pena señalar que ambos estudios tomaron en consideración tres y dos décadas respectivamente. Ante la pregunta de por qué tiene que haber una combinación de estas medidas, la literatura sugiere lo siguiente: si los conductores tienen la certeza de que van a ser controlados, aumenta de inmediato la sensación de que la sanción será aplicada y se logra en consecuencia el efecto persuasivo buscado.

tura sugiere lo siguiente: si los conductores tienen la certeza de que van a ser controlados, aumenta de inmediato la sensación de que la sanción será aplicada y se logra en consecuencia el efecto persuasivo buscado.

## EL EFECTO NOVEDAD

El efecto novedad sugiere que las personas tienden a responder de manera más intensa cuando por vez primera enfrentan experiencias potencialmente amenazantes, sin embargo con el transcurso del tiempo este efecto decae y por tanto sus respuestas también. En seguridad vial, este efecto ha sido estudiado al menos en si los conductores reducen la velocidad (Chorlton and Conner; 2010; Spiegel et al, 2010) encontrándose naturalmente diferencias que por un parte indican que el efecto novedad deja de ser tal y los conductores han consolidado un manejo más seguro, o bien se comprueba el efecto novedad, puesto que los conductores aprecian que no es necesario hacer más segura la conducción porque los efectos negativos no son percibidos.



El cambio legislativo propuesto tendrá probablemente un efecto novedad, puesto que habrá muchos avisos en los medios y la fiscalización por parte de Carabineros aumentará. Sin embargo, hay que mirar con particular atención lo que ha ocurrido en Brasil tres años después de que el ex-Presidente Lula implementara una medida más estricta que la que se quiere legislar en Chile, donde el límite de dosificación de alcohol aceptada bajó de 0,8 a 0,2 miligramos de alcohol en la sangre (Ley 11.705). De acuerdo a Moura et al (2009) desde la implementación de dicha ley, el porcentaje de conductores que informaron haber conducido con ingesta de alcohol bajó, cifra que sólo se mantuvo por cuatro meses. Sin embargo, a partir del quinto mes y hasta un año después de la implementación de la dicha

El cambio legislativo propuesto tendrá probablemente un efecto novedad, puesto que habrá

muchos avisos en los medios y la fiscalización por parte de Carabineros aumentará. Sin embargo, hay que mirar con particular atención lo que ha ocurrido en Brasil tres años después de que el ex-Presidente Lula implementara una medida más estricta que la que se quiere legislar en Chile, donde el límite de dosificación de alcohol aceptada bajó de 0,8 a 0,2 miligramos de alcohol en la sangre (Ley 11.705). De acuerdo a Moura et al (2009) desde la implementación de dicha ley, el porcentaje de conductores que informaron haber conducido con ingesta de alcohol bajó, cifra que sólo se mantuvo por cuatro meses. Sin embargo, a partir del quinto mes y hasta un año después de la implementación de la dicha



ley, estos autores señalaron que el porcentaje de personas que declararon haber bebido y conducido se incrementó por sobre los porcentajes que Brasil tenía previo a la implementación de dicha ley. Una situación similar ha sido identificada también en Finlandia (Pentilla et al, 2004). Una hipótesis para entender los resultados en Brasil es que no hubo un aumento en el número de controles tal cual la medida lo requería, en consecuencia el efecto de la medida no habría sido otro que el de la novedad.

### DÓNDE, CÓMO Y A QUIÉN CONTROLAR

Dentro de la vigilancia de este delito hay al menos dos escuelas que sugieren tener efectividad en la reducción del consumo de alcohol en la conducción: *aquellos que focalizan los controles y aquellos que los realizan de manera aleatoria*. El primero de ellos es determinado por las **zonas donde se registra un alto consumo de alcohol**, es decir, responde a la pregunta **dónde**, mientras que el segundo busca responder a **cómo** pues apunta a que **los conductores sepan que pueden ser controlados en cualquier momento y en cualquier lugar** y para ello los controles más que ubicarse en zonas determinadas aumentan significativamente su frecuencia en las horas donde se registra el mayor consumo

de alcohol. Una alternativa discutida por **Rizzi et al (2011)** para el caso chileno es atender al primer modelo, puesto que sugieren realizar dichos controles en **zonas específicas**. Sin embargo otra alternativa que debería ser considerada seriamente es aquella desarrollada en Holanda (Veisten K., Sjoerd Houwing S. and Mathijssen R., 2010) y el estado de Victoria en Australia (Delaney, Diamantopoulou and Cameron, 2006).

En ambos territorios los controles aleatorios de alcohol alcanzaron más de 19,8 y 26,4 por cada 100 habitantes respectivamente, es decir, más de 1.200.000 de controles de alcohol en regiones que no superan los 6.100.000 de habitantes. Dentro de esta estrategia el caso australiano es particularmente atractivo porque de vehículos livianos que realizaban los controles se pasaron a buses, aumentando la percepción de que los controles no iban a tener límites respecto de las personas que podían eventualmente ser detenidas. Cabe consignar que esta estrategia no necesariamente está diseñada para "atrapar" más conductores en estado de ebriedad, sino para persuadir a los conductores de que manejen sobrios, efecto que parece ser más efectivo si se aprecia que también hay buses que realizan dichos controles.

Efectivamente esta última estrategia apunta a un control dirigido a toda la población que conduce en horas de mayores riesgos. No obstante ello existe un grupo que presenta mayor riesgo y es aquel que tiene menos años de experiencia en la conducción. La medida para este grupo es hacer más estricto el límite de ingesta de alcohol permitido, por ejemplo en Holanda una vez que una persona ha obtenido su licencia de conducir el límite de ingesta de alcohol es de 0,2 miligramos durante los primeros cinco años. Estudios que promovieron esta medida proyectaron una reducción de un 5% del total de fallecidos en percances viales asociados a la conducción con alcohol (SVOW, 2009).

**Entendiendo que ambas medidas, aumento de la severidad de la sanción por manejo en estado de ebriedad y disminución del límite de dosificación de alcohol aceptada en la sangre en los conductores, van en la dirección correcta, éstas necesariamente deben considerar controles permanentes y la experiencia de los conductores para que en Chile se reduzcan significativamente los percances viales, en particular aquellos donde el alcohol ha tenido un rol significativo.**

## REFERENCIAS

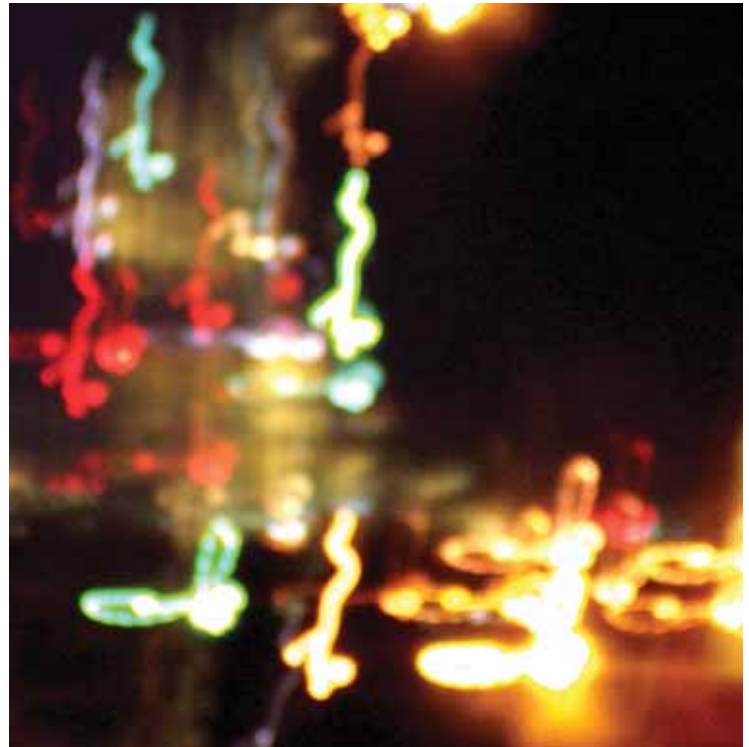
CHORLTON K. AND CONNER, M. (2010), CAN ENFORCED BEHAVIOUR CHANGE ATTITUDES?: EXPLORING THE INFLUENCE OF INTELLIGENT SPEED ADAPTATION. ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION, AUG 6.

DESHAPRIYA E. B. R. AND IWASE N. (1996), ARE LOWER LEGAL BLOOD ALCOHOL LIMITS AND A COMBINATION OF SANCTIONS DESIRABLE IN REDUCING DRUNKEN DRIVER-INVOLVED TRAFFIC FATALITIES AND TRAFFIC ACCIDENTS? ACCIDENT ANALYSIS & PREVENTION. 28 (6), 721-731

HOMEL R. (1990), RANDOM BREATH TESTING THE AUSTRALIAN WAY: A MODEL FOR THE UNITED STATES? ALCOHOL HEALTH AND RESEARCH WORLD, 14 (1), 70-75.

MATHIJSEN M.P.M. (1998), DRINK DRIVING POLICY AND ROAD SAFETY IN THE NETHERLANDS: A RETROSPECTIVE ANALYSIS. TRANSPORTATION RESEARCH. 41 (5), 395-408.

MOURA E., MALTA D., MORAIS L., OLIVEIRA G., AND GOMES J. (2009),



MOTOR VEHICLE DRIVING AFTER BINGE DRINKING, BRAZIL, 2006 TO 2009. REV SAÚDE PÚBLICA, 43 (5), 1-5.

PENTILLÄ A., PORTMAN, M., KUOPPASALMI, K., LUNETTA, P. & NEVALA, P. (2004). ROADSIDE SURVEYS IN UUSIMAA IN FINLAND. INCREASE OF THE RATE OF MOTOR VEHICLE DRIVERS IN TRAFFIC WITH A LOW BLOOD ALCOHOL CONTENT. IN: ALCOHOL, DRUGS AND TRAFFIC SAFETY, PROCEEDINGS OF THE 17TH ICADTS INTERNATIONAL CONFERENCE ON ALCOHOL, DRUGS AND TRAFFIC SAFETY, 8-13 AUGUST 2004. GLASGOW, UNITED KINGDOM.

RIZZI, L., CUMSILLE S., FRESARD F., GAZMURI P., AND MUÑOZ J.C. (2011); COST-EFFECTIVE MEASURES FOR REDUCING ROAD FATALITIES IN THE SHORT TERM" TRANSPORTS REVIEW. 31(1), JANUARY, PP. 1-24.

ROSS H.L (1993), PUNISHMENT AS A FACTOR IN PREVENTING ALCOHOL-RELATED ACCIDENTS. ADDICTION, 88: 997-1002.

SVOW (INSTITUTE FOR ROAD SAFETY RESEARCH) (2009), DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL. [HTTP://WWW.SVOV.NL/RAPPORT/FACTSHEETS/UK/FS\\_ALCOHOL\\_UK.PDF](http://www.svov.nl/rapport/factsheets/UK/FS_ALCOHOL_UK.PDF)

VEISTEN K., SJOERD HOUWING S. AND MATHIJSEN R. (2010), COST-BENEFIT ANALYSIS OF DRUG DRIVING ENFORCEMENT BY THE POLICE. PROJECT No. TREN-05-FP6TR-S07.61320-518404-DRUID DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF DRUGS, ALCOHOL AND MEDICINES. SVO AND TOI.



PARABRISAS Nº 392/ JUNIO 2011

# ¿Por qué no te ponés el cinturón de seguridad?

A continuación se exponen, las ocho principales objeciones que se suelen presentar contra los cinturones de seguridad y las respuestas que los expertos les dan a ellas.

**1) “El cinturón de seguridad me puede atrapar en caso de incendio o caída del coche al agua”**

**Respuesta:** este tipo de accidentes es el que tiene menos probabilidades de ocurrirle. En un análisis de 10.000 accidentes con heridos, el **Grupo de In-**

**vestigación de Lesiones de Accidentes de Automóvil de la Universidad de Cornell**, encontró que, el incendio sólo figura en 2 por 1.000. Pero aun cuando le ocurriera a Ud. uno de estos accidentes, estará mucho más seguro si va provisto de cinturón, ya que este evita que un golpe lo deje inconsciente y, por lo tanto, incapacitado para salvarse a sí mismo. Además, un buen cinturón de seguridad se suelta en medio segundo con cualquiera de las dos manos.



**2) “Creo que es preferible salir despedido fuera del coche en caso de choque o vuelco que quedar encerrado dentro de él”**

**Respuesta:** Indudablemente ha habido casos afortunados de personas que fueron lanzadas y sobrevivieron a un accidente que pudo haberla comprimido mortalmente si hubieran quedado en el auto, pero las estadísticas de miles de accidentes demuestran que hay más probabilidades de matarse o sufrir lesiones fuera del coche que quedando dentro de éste, ya que la carrocería de bastante protección. La función primordial del cinturón de seguridad es precisamente evitar que quien lo lleva sea lanzado fuera del vehículo.

**3) “El cinturón es innecesario para circular por la zona a poca velocidad”**

**Respuesta:** Los estudios llevados a cabo en los Estados Unidos demuestran que, más de la mitad de los accidentes ocurren en zonas urbanas y que el 75 % de todas las muertes por accidentes de tránsito y el 80% de todos los accidentes se producen dentro de un radio de 40 kilómetros del domicilio.

**4) “Nunca conduzco mi coche a velocidad superior a 80 km/h y no veo por tanto, el valor que tienen para mí, los cinturones de seguridad”**

**Respuesta:** No es necesario viajar a grandes velocidades para que el conductor y los pasajeros resulten muertos o gravemente heridos en caso de accidente. Los experimentos llevados a cabo por el Instituto de Transporte e Ingeniería de Tránsito de la universidad de California en los Estados Unidos, han demostrado sin lugar a dudas que, un choque a una velocidad no mayor de 30 a 40 km/h, puede ocasionar la muerte de los ocupantes de un automóvil y que con una frenada brusca solamente a 20 km/h, el pasajero del asiento delantero puede resultar gravemente herido. Además, las estadísticas demuestran que el 75% de los accidentes de tránsito tienen lugar a velocidades inferiores a los 60 km/h.

**5) “El cinturón puede causarme heridas internas graves o mortales”**

**Respuesta:** Esto es totalmente improbable con un cinturón aprobado y bien instalado. En un accidente muy grave podría provocarse una luxación de cadera o una costilla rota en vez de la fractura de cráneo o algo peor. Las lesiones serían siempre muchísimo más graves.

**6) “El cinturón resulta molesto y restringe la libertad de movimientos durante el viaje”**

**Respuesta:** El cinturón bien ajustado facilita una mejor postura del tronco, lo que reduce sustancialmente el esfuerzo muscular necesario para manten-

erse erguido, evitando así la fatiga de la columna vertebral sobre todo en los viajes largos. Hasta que no se usa el cinturón, no se puede apreciar bien lo que significa hallarse libre de todo deslizamiento lateral sobre el asiento al tomar las curvas, pasar sobre baches o badenes de la carretera cuando se puede perder el control de coche. Los pocos segundos que se emplean en abrocharse el cinturón al sentarse pueden, ahorrarle semanas o meses e hospital, o acaso algo peor.

**7) “Si el cinturón se rompe en un fuerte choque, no me habría servido para nada el haberlo llevado”**

**Respuesta:** Los estudios del Grupo de Investigación de la Universidad de Cornell han demostrado que, sólo en menos del 2% de los accidentes se rompen los cinturones. Pero aun en el caso de que se rompieran, ya habrían cumplido su misión y usted se detendría con dos toneladas menos de fuerza que lo que le habría sucedido si no hubiera llevado cinturón.

**8) “Los cinturones me dan un falso sentido de seguridad cuando conduzco”**

**Respuesta:** Esta idea capciosa se ha generalizado, pero los estudios demuestran, sin embargo que es cierto precisamente lo contrario: el que usa cinturones de seguridad no va a conducir alocadamente por el mero hecho de llevar cinturón. El conductor precavido emplea el cinturón como una precaución más, dándose cuenta perfectamente de que dicho cinturón no reemplaza a la prudencia ni al sentido común en el manejo del automóvil. Respecto a los cinturones de seguridad se hace muy cierto aquello que dice: “Si me necesitas una vez y no me tienes, no me volverás a necesitar jamás”. El cinturón de seguridad no es una panacea. No es la solución para absolutamente todos los accidentes de tránsito, pero sí para la gran mayoría. Es como una medicina importante. ¿La rechazarían los médicos porque curase a la mayoría de sus enfermos pero no a la totalidad de ellos? El cinturón de seguridad es un seguro de vida que se renueva cada vez que se abrocha; es un auténtico SALVA VIDAS.

#### PORCENTAJE DE LESIONES EN LAS DIVERSAS PARTES DEL CUERPO HUMANO

Según los estudios del Grupo de Investigación de Lesiones de Accidentes de Automóvil de la Universidad de Cornell (Nueva York), la proporción en que las diversas partes del cuerpo son afectadas por lesiones en los accidentes de automóvil, es la siguiente:

CABEZA Y CARA: 75%

CUELLO Y REGIÓN CERVICAL: 7%

PECHO Y REGIÓN TORÁCICA: 27%

BRAZOS: 30%

ABDOMEN, PELVIS Y REGIÓN LUMBAR: 16%

PIERNAS: 47%

Estos porcentajes, al sumar más del 100%, nos prueban que muchas víctimas de accidentes de automóviles, resultan con lesiones múltiples por regla general en la cabeza y en otra parte del cuerpo. Las partes más afectadas son la cabeza y las piernas.

