

El antropólogo que estudió cómo conducen los argentinos señala que en seguridad vial “nada cambiará si no se tiene en cuenta el factor humano”

Pablo Wright. “Transgredimos porque es lo que nos transmitieron”

Texto **Nieves Guerrero Lozano** Redacción Expotrade

Podría llamarse “cultura de la calle” o más científicamente “antropología vial” el contexto en el que además de los cuerpos metálicos que son los vehículos, están quienes los conducen. “Se pueden tener mejores rutas, mejores normativas y más controles, pero si además de todo eso no se tiene en cuenta el factor humano nada cambiará” en beneficio de la seguridad vial. El investigador argentino Pablo Wright tuvo la oportunidad de encontrarse en el extranjero con un campo vial absolutamente distinto al local, donde “todo está muy señalizado y la gente tiene incorporado seguir las instrucciones. Nosotros manejamos burlando un sistema opresor con el cual sentimos que no tenemos nada que ver. Somos transgresores, porque es lo que nos han ido transmitiendo”. Es nuestra cultura.

¿Somos peores o distintos?

–Distintos. Ni mejores ni peores. Cuando a

principios de los 90 viajé a Estados Unidos con una beca del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet) para hacer un doctorado (se dedica al estudio de las comunidades aborígenes de nuestro país) estuve tres años seguidos en Philadelphia. Al principio yo manejaba a lo argentino, como estacionar adonde uno ve que lo hace otro y así me llegaron multas por correo, porque allá es algo impersonal. Acá en la bocacalle pasan flujos donde siempre puede el más grande. Allá pasan de a uno por cada mano y no hay que negociar; es así. En otros lugares, del mundo sajón, sobre todo, a nadie se le ocurriría llevar carga de más en el camión.

¿De sus observaciones surgió el estudio que sigue profundizando?

–Sí, digamos que esto comenzó por casualidad; en 2000 presenté un primer trabajo y en 2004 formamos el equipo académico Culturalia en la Universidad de Buenos Aires, con la participación de sociólogos, antropó-

logos, educadores y, según la investigación, convocamos a más profesionales. El trabajo principalmente es el de hacer observaciones en la calle, ver el comportamiento según las diferentes edades y géneros; si en las bocacalles se cumple el derecho de paso; si llevan puesto el cinturón; si llevan chicos sueltos o sujetos, adelante o atrás; si dejan pasar o no al peatón; y después ver lo que llamamos transgresiones a las normas, como pasar por donde no corresponde; no usar casco; o ir a una velocidad mayor a la permitida, que es lo más grave de todo. En 2011 y 2012 hicimos un trabajo aplicado para la Defensoría del Pueblo de la provincia de Buenos Aires y algunas acciones para la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

¿Nos justifica el hecho de que nuestras conductas viales respondan a nuestra idiosincrasia?

–Sabemos que lo vial es un hecho colectivo dentro de contextos socio-históricos definidos que hacen a nuestra cultura. Ahora, si los

accidentes viales son una de las principales causas de muerte en la Argentina, tenemos un problema. Además de las pérdidas económicas que acarrea. Entonces, hay que empezar a hablar de esto. Primero hay que sacarlo de la coyuntura, con un lenguaje más científico, más académico, para que nadie se sienta amenazado. El chofer del camión y el propietario tienen que evaluar costo-beneficio, porque a veces es mejor invertir en educación (y después bajará la tasa de siniestralidad); pero no por una cuestión moral, sino por la responsabilidad de mis acciones y la repercusión que tienen en los demás.

¿Impactaron las últimas campañas preventivas realizadas, especialmente durante el verano en la costa atlántica?

–Falta que sean iguales en todos lados. Mendoza no puede hacer una campaña voluntarista; hay que tener voluntad, pero también una planificación sobre qué queremos transformar y dónde actuamos para eso. Tiene que ser algo aunado, no uno por acá y otro por allá. Y con un lenguaje donde lo político no entre y lo contamine. Con una política de Estado que se pueda federalizar.

¿Le cabe la iniciativa al Estado?

–En otros países fue el Estado el que tomó el toro por las astas y, según el país, a veces las corporaciones. Pero no tenemos que esperar a que nos llamen. Hay que tomar la iniciativa. Esto es un proceso que lleva mucho tiempo, pero industriales y empresarios pueden intervenir. Sucede que estamos en el cortoplacismo, que es malo para la infraestructura y esto ya está estudiado; no es una crítica a este gobierno, son modelos. El mediano plazo no tiene rédito económico inmediato, pero tiene un rédito cultural que levanta la calidad de vida.

¿Llegaremos en algún momento a cambiar la calle?

–Tenemos que educar a los chicos y reeducar a los grandes. Generar una conciencia ciudadana vial que no va desconectada de otras cuestiones sociales. La realidad es transformable, pero hay que reconocer que los problemas viales son producto de un sistema y hay que ver con mucha creatividad cómo transformarlo, con consensos entre el poder público, las corporaciones y el poder económico. ●



CONECTANDO LA REGIÓN CON EL PAÍS Y EL MUNDO



PUERTO
BAHÍA BLANCA

NOS AVALA MÁS DE 1.000.000 DE M2 EN OBRAS LOGÍSTICAS.



www.bautec-sa.com

www.cmpestructuras.com.ar

BAUTEC OBRAS LOGÍSTICAS “LLAVE EN MANO”

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS

SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS

ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA



Quito 2618, 1° piso - Beccar - Buenos Aires - Tel 54 11 4719-1000 Fax 54 11 4719-6432 - consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar