



Universidad Nacional
de General Sarmiento

DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES 2004-2013

Acreditación de la CONEAU (220/11)

Tesis para Obtener el grado de
Doctora en Ciencias Sociales

La ley de la calle.

Regulaciones de tránsito, automóviles y conductores en Argentina

Carla Muriel del Cueto
Director: Gabriel Kessler

Abril, 2013

Resumen

En este trabajo, analizo las normas de tránsito entendidas como resultado de contextos históricos y sociales específicos. Me concentro en la legislación y en las distintas estrategias de gobierno para regular el tránsito y mejorar la seguridad vial, desde la perspectiva de la gubernamentalidad. La tesis está estructurada en tres partes. En la Primera Parte, caracterizo los distintos aspectos que estuvieron asociados al consumo de automóviles en las primeras décadas del siglo XX, la elaboración de leyes de tránsito y la construcción de carreteras. En la Segunda Parte analizo la legislación producida en nuestro país a partir de un recorrido histórico de la legislación y las iniciativas estatales para mejorar la seguridad vial desde la administración nacional y desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Comparo cómo ambas gestiones diagnostican y justifican las medidas de prevención y control en la materia. En la Tercera Parte, analizo las descripciones sobre el tránsito, la relación con las normas y la experiencia de la velocidad a partir de la mirada de los conductores.

Abstract

In this work, I analyze traffic norms resulting from specific historical and social contexts. I focus on the legislation and the different governmental strategies to regulate traffic and improve road safety, from the governmentality perspective. The thesis is structured in three parts. In the First Part, I characterize the different aspects that were related to the consumption of automobiles during the first decades of the XX century, the creation of traffic laws and road construction. In the Second Part, I analyze the legislation made in our country from a historical trajectory of the legislation and the state initiatives to improve road safety from the national administration and from the government of the City of Buenos Aires. I compare how both administrations diagnose and justify the safety practices and control in the matter. In the Third Part, I analyze the descriptions on traffic, relations to norms, and the experience of speed all from the drivers' point of view.

LA LEY DE LA CALLE.

Regulaciones de tránsito, automóviles y conductores en la Argentina

ÍNDICE

<i>AGRADECIMIENTOS</i>	3
<i>INTRODUCCIÓN</i>	7
PRIMERA PARTE: LOS PRIMEROS AÑOS DEL AUTOMÓVIL EN ARGENTINA	17
<i>INTRODUCCIÓN</i>	17
CAPÍTULO 1 AUTOMÓVIL, POLÍTICA Y ESTADO	23
<i>1.1 AUTOS, CLUBES Y CARRETERAS</i>	23
<i>1.2 LOS COMIENZOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ</i>	28
<i>1.2.1 LA DISPUTA ENTRE ESTADOS UNIDOS E INGLATERRA</i>	28
<i>1.2.2 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS AÑOS PERONISTAS</i>	31
<i>1.2.3 DESDE 1955 EN ADELANTE</i>	33
<i>1.3 EL PRIMER REGLAMENTO DE TRÁNSITO</i>	35
CAPÍTULO 2: EL AUTOMÓVIL, LA CIUDAD Y LA VIDA COTIDIANA	43
<i>2.1 EL AUTOMÓVIL EN LA CIUDAD</i>	43
<i>2.2. LA MOTORIZACIÓN DE LA VIDA COTIDIANA</i>	48
<i>2.2.1 PRÁCTICAS DE DISTINCIÓN</i>	48
<i>2.2.2 EROTISMO Y SEXUALIDAD</i>	54
<i>2.2.3 DEPORTES: EL TURISMO CARRETERA</i>	59
<i>2.2.4 JUEGOS</i>	61
CONCLUSIONES	67
SEGUNDA PARTE: ORDENAR EL TRÁNSITO	69
<i>INTRODUCCIÓN</i>	69
CAPÍTULO 3 NORMAS Y GOBIERNO DE LA CUESTIÓN VIAL	77
<i>3.1 LOS PROBLEMAS PÚBLICOS Y LA GENERACIÓN DE LAS REGLAS</i>	77
<i>3.2 “LOS ARGENTINOS Y LAS NORMAS”</i>	84
<i>3.3 LA REGULACIÓN COTIDIANA</i>	93
CAPÍTULO 4 LAS REGULACIONES DE TRÁNSITO	103
<i>4.1 LA LEY DEL PERONISMO</i>	103
<i>4.2 LA LEY DE LA DICTADURA</i>	107
<i>4.3 LA LEY VIGENTE</i>	113
<i>4.3.1 El debate parlamentario</i>	118
<i>4.3.2 La ley de tránsito</i>	126
CAPÍTULO 5: MEDIDAS DE GOBIERNO EN SEGURIDAD VIAL	139
<i>5.1 LAS MUERTES EN HECHOS DE TRÁNSITO</i>	141

<i>5.2 LAS INTERVENCIONES ESTATALES EN SEGURIDAD VIAL.....</i>	148
<i>5.3 MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL A NIVEL NACIONAL: EL PAQUETE NORMATIVO.....</i>	153
<i>5.4 MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL: SU CONCEPCIÓN.....</i>	159
<i>5.4.1 La voz de los actores.....</i>	159
<i>5.4.2 La fundamentación de las estrategias de gobierno.....</i>	163
CAPÍTULO 6: MANUALES PARA CONDUCTORES Y CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN	183
<i>6.1 LOS MANUALES.....</i>	185
<i>6.2 LAS CAMPAÑAS</i>	190
<i>6.2.1 Uso de casco.....</i>	190
<i>6.2.2 Alcohol al volante.....</i>	198
<i>6.2.3 Límites de velocidad.....</i>	205
CONCLUSIONES	215
TERCERA PARTE: CONDUCIR.....	219
INTRODUCCIÓN	219
CAPÍTULO 7: EL TRÁNSITO.....	223
<i>7.1 ENTRE EL “CAOS” Y LA “LEY DE LA SELVA”.....</i>	223
<i>7.2 LOS OTROS CONDUCTORES.....</i>	228
<i>7.3 LOS PEATONES.....</i>	236
<i>7.4 MANEJAR TRABAJANDO Y MANEJAR CUANDO NO SE TRABAJA.....</i>	242
<i>7.5 INFRACCIONES: LAS REGLAS EN SUSPENSO.....</i>	245
<i>7.6 MUJERES AL VOLANTE.....</i>	252
CAPÍTULO 8: LA VELOCIDAD	261
<i>8.1 EL AUTOMÓVIL Y LA ACELERACIÓN DE LA VIDA COTIDIANA.....</i>	261
<i>8.2 A QUÉ VELOCIDAD CONDUCEN Y POR QUÉ.....</i>	268
<i>8.3 DISTINTOS ESCENARIOS DE LA VELOCIDAD: LA CIUDAD Y LA RUTA.....</i>	274
CONCLUSIONES	281
CONCLUSIONES	283
BIBLIOGRAFÍA CITADA Y FUENTES	295
ANEXOS	307

AGRADECIMIENTOS

Cuando empecé a escribir esta tesis, también empecé a manejar. Fue entonces un doble aprendizaje. El intento de comprender el significado del automóvil y sus reglas y, al mismo tiempo, introducirme en un espacio del que formo parte desde siempre, pero con un nuevo rol: el de conductora. Mis primeros pasos los di con Ariel, un instructor de manejo que demostró una alta efectividad. No le creí cuando me dijo que en cuatro clases estaba en condiciones de aprobar el examen para obtener la licencia de conducir. Pero la incredulidad duró poco. Empecé a ganar confianza con el auto (y con el tránsito) y a conocer el auto, o como le gusta decir a los conductores experimentados, “sentir el auto”, percibir sus sonidos, aprender su capacidad de respuesta a cada maniobra.

Escribir una tesis es mucho trabajo. Generar las condiciones para poder escribirla también. Delimitar un tiempo y un espacio cuando hay obligaciones familiares y laborales de por medio es central. Construir ese tiempo no hubiera sido posible sin las abuelas, Susana Velasco y Susana Porcellana, y sin Jorgelina Vega y Andrea Altamirano, que cuidaron y cuidan a las nenas. El espacio tampoco es algo accesorio, a veces decía que con un enchufe me podía arreglar en cualquier lugar para escribir, pero con el apoyo y la calidez de Roque Díaz, Sergio List y Mirta Villalba de la hermosa biblioteca Utopía del Centro Cultural de la Cooperación ese espacio fue mucho más amigable y acogedor.

Gabriel Kessler, mi director, fue una guía enorme, con sus palabras certeras me ayudó a armar un objeto que por momentos parecía disolverse. Nunca me voy a olvidar de su pregunta en una de las primeras reuniones de este largo camino “a vos, ¿qué te gustaría hacer?” y desde ahí, me acompañó en cada decisión. Ahora que pienso en todo el camino recorrido, me doy cuenta de su influencia y cómo, casi al pasar, me dio un par de artículos que pensaba que me podían servir y que me ayudaron a estructurar todo el trabajo.

Agradezco al director del Programa de Doctorado en Ciencias Sociales Silvio Feldman, a los muy buenos profesores de los que aprendí mucho: Sandra Gayol, Mariano Plotkin, Marta Madero, Maristella Svampa, Alejandro Grimson, Rosana Guber e Inés González Bombal. Quisiera hacer un reconocimiento especial a Elizabeth Jelin por sus lecturas y aportes en los distintos talleres en los que presenté avances de esta tesis.

Los compañeros del Doctorado, Ramiro Segura, Gabriel Noel, Sergio Caggiano, Paula Abal Medina, Damián Corral y Pedro Núñez, hicieron que la cursada fuera más enriquecedora todavía.

Durante la etapa final de la redacción de la tesis conté con el apoyo de la beca Doctorar del Ministerio de Educación, que me permitió dedicarme de manera exclusiva a la escritura.

A mis compañeros del Área de Sociología de la Universidad Nacional de General Sarmiento por acompañarme con sus preguntas sobre mis avances y sus palabras de ánimo para seguir. Agradezco a Pablo Bonaldi, gran amigo, que siempre transmite su pasión por la sociología y me ayuda a ordenar las ideas. A los estudiantes, becarios y tesistas porque siempre aprendo de ellos.

Agradezco a Pablo Wright por los intercambios y el estímulo. A Sebastián Pereyra por impulsarme a darle inicio al trabajo de campo. A Ana King y a Silvina Ramos porque, entre muchas otras cosas, nos une el tema.

A Mariana Luzzi, María Florencia Gentile porque compartí con ellas casi todos los días y tardes de trabajo, por las lecturas de párrafos, las sugerencias y todo lo demás, mi enorme agradecimiento.

A Natalia Gualco, Florencia Cafferata, Alejandro Saks y Nicolás Stier por acompañarme siempre. A Andrea Fasani, a Claudia Toro y a Fernando Niemez por las palabras y porque siempre me enseñan a mirar y a escuchar. A Mariela Rossi, porque me ayuda a darme cuenta de que puedo.

Dedico esta tesis a mis amores Matilde, Rita y Gabriel, y me disculpo por los momentos en que, mentirosa, les hice sentir que esta tesis era más importante que ellos.

“Esto es lo que dice la ley, en la calle nada que ver”

(Instructor de manejo en el curso teórico para obtener la licencia de conducir, julio de 2010).

INTRODUCCIÓN

El problema

Pocos temas como el tránsito dan lugar para hablar sobre “cómo somos los argentinos”. En cada oportunidad en que se conversa sobre el tráfico rápidamente se conecta el modo de conducir o de circular por calles, avenidas y rutas con una visión más general sobre nuestro “ser nacional” y, en particular, con la relación que mantenemos los argentinos con las normas. Alguien que cruza un semáforo en rojo, un conductor que no respeta el derecho de paso, un peatón cruzando por la mitad de la cuadra dan lugar a toda una serie de interpretaciones acerca de nuestro desapego a las reglas, a la falta de respeto hacia los demás y a la imprudencia. Unido a ese tipo de evaluaciones emerge la idea de un Estado débil, que no regula, que no controla, que no penaliza los comportamientos indebidos. El Estado aparece como un ente sin capacidad para ordenar el tránsito y garantizar el cumplimiento de la ley. De este cóctel de visiones cruzadas resulta una imagen de nuestras calles y rutas como un espacio caótico y carente de normas o bien, un lugar en el cual rige una suerte de “ley de la selva” y donde se impone el más fuerte. Un espacio en donde no hay lugar para la cooperación o la solidaridad en el cual los lazos sociales que ligan a unos y otros están marcados por el conflicto que produce “querer llegar primero”.

A su vez, el problema del tránsito en nuestro país asumió características particulares que lo diferencian de otros contextos. Por ejemplo en Estados Unidos, la figura del "conductor bebido" (drinking driving) es indisociable de la condena puritana al alcohol en la sociedad norteamericana, en donde fue el eje central de políticas, leyes y atribuciones de responsabilidad penal, como lo muestra Gusfield (1982). En Argentina, en cambio, las discusiones sobre el tránsito y sus prácticas han dado lugar a numerosas discusiones en el terreno de lo normativo. El automóvil y el tránsito han producido una serie de reflexiones como las de O'Donnell (1984, 1989), Nino (1992) y Waldmann (2003) que lo relacionan más bien con una suerte de idiosincracia anómica (Nino y Waldmann) y una deriva particular de una cultura anti-jerárquica que llevaría a no respetar las regulaciones y ordenamiento necesario para un tránsito organizado y previsible (O'Donnell). Por otro lado, la vinculación de las discusiones desde ciertos estudios y desde los medios de comunicación masiva acerca de las prácticas de conductores y peatones lleva, en muchos casos, el riesgo de diluir el modo en que se circula con una suerte de “ser nacional” que

quebranta toda norma social¹. No es éste el tipo de reflexión que me interesa plantear en la cual la coartada de la explicación sobre las conductas en el tránsito es una expresión más del “modo de ser de los argentinos”. En esas interpretaciones se disuelve cualquier explicación que pretenda especificidad en un plano que simplifica todo, desde la indignación moral, en la picaresca o la “viveza criolla”.

Se puede adoptar una mirada distinta sobre el tránsito y los comportamientos de sus diferentes actores a partir de la constatación básica de que, por lo general, las personas intentan evitar chocarse unas con otras, más allá de lo marque la ley. Sin embargo, esa perspectiva no alcanza para dar cuenta de las relaciones complejas entre los comportamientos en el tránsito y las reglas que los restringen. Por lo tanto entiendo que resulta necesario una mirada que tome distancia tanto de los juicios negativos sobre las formas de ser y actuar en el tránsito como de una supuesta autorregulación espontánea de los actores.

Mi propósito en este trabajo es pensar las normas como resultado de contextos históricos y sociales específicos y estudiar las regulaciones en el tránsito, pero no de una manera centrada en la relación de las personas con las normas. Se deja así de lado la pregunta por el grado de cumplimiento de las normas por parte de los diferentes actores. Mi mirada se concentra más bien en las distintas estrategias de gobierno para ordenar y regular el tránsito, en las concepciones sobre las relaciones sociales y las responsabilidades que se asignan a los distintos actores a partir de la legislación y la implementación de medidas de gobierno.

A diferencia de muchas interpretaciones sobre el tema, mi esfuerzo está puesto en sostener una perspectiva que no sea normativa. No pretendo juzgar los comportamientos de las personas en las calles y rutas sino que me ocupo de la relación del automóvil con la ley y las intervenciones de gobierno. Ese análisis lo realizo desde la perspectiva de la gubernamentalidad (Foucault 1981; O'Malley 2006 y 2007; Rose, 2007; Simon, 1998). Este término alude a principios organizativos del ejercicio del gobierno. En primer lugar, su foco está, principalmente, en el conocimiento “ideal” de los planes de gobierno, más

¹ Un ejemplo de esta clave de lectura es la emisión del programa de televisión *Argentina para armar* del 18 de abril de 2010, dedicado a la relación de los argentinos con las normas. Entre los invitados estaba Marcelo Aiello, gerente de Relaciones Institucionales de CeSVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) y ex director nacional del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El título del programa era “¿Por qué la sociedad argentina no respeta las normas?”. Más allá de las discusiones planteadas allí, es interesante observar que ya desde el título del programa se da por supuesto el incumplimiento general y sistemático de las normas por parte de los argentinos. En el marco de ese debate, además, el tránsito tiene un lugar destacado.

que en los detalles acerca de la implementación de medidas y sus efectos empíricos. Esta perspectiva incluye las maneras en las que se entiende el mundo para los propósitos de gobierno. Por lo general, esas “racionalidades de gobierno” no son descripciones complejas ni detalladas, sino que son maneras esquemáticas de clarificar fenómenos problemáticos o gobernables. Estos problemas así definidos están relacionados con las “tecnologías de gobierno” o con las formas de gobernar estos problemas “imaginados”. En segundo lugar, desde la perspectiva de la gubernamentalidad se asume que el gobierno es una práctica generalizada y dispersa. Es por ello que en relación con cualquier problema específico, siempre es posible identificar una diversidad gubernamentalidades (O’Malley 2007: 155). De acuerdo con el enfoque de la gubernamentalidad se presta atención a las consecuencias de las formas de gobierno en la estructuración de la vida cotidiana. Estos efectos pueden rastrearse en la superficie del discurso político así como en las distintas técnicas que se utilizan para gobernar. Por esta razón, las fuentes del enfoque de la gubernamentalidad son los documentos, los proyectos del gobierno, los discursos de los políticos, los folletos y los manuales (O’Malley, 2006).

Como la difusión del automóvil implicó la aparición de un nuevo actor en el tránsito, los conductores, se hizo evidente la necesidad de regular los comportamientos en términos de reglas de velocidad, derechos de paso, lugares permitidos para estacionar, los sentidos de circulación, etc. Aspectos que hasta ese momento no eran controlados y regulados desde los gobiernos comenzaron a ser objeto de reglamentación. De modo que analizo la legislación a nivel nacional sobre tránsito y las medidas estatales centradas en el ordenamiento del tránsito y la seguridad vial desde la perspectiva de la gubernamentalidad. Mucha legislación sobre tránsito y las medidas de prevención vigente pueden interpretarse a la luz de este enfoque. Diversos estudios sobre gubernamentalidad señalan un cambio en las intervenciones estatales que ponen cada vez más el acento en la responsabilidad individual, en el contexto de la aplicación de políticas neoliberales. A modo de ejemplo, la ley vigente actualmente que regula el tránsito a nivel nacional se aprobó en 1994 en el marco de la serie de reformas llevadas adelante por el gobierno de Carlos Menem. Esas reformas incluyeron la privatización de empresas del Estado y el desmantelamiento de toda una serie de protecciones que hasta ese momento estaban bajo la órbita estatal. A partir de ese momento las personas tuvieron que ocuparse de la

gestión de aspectos de la vida cotidiana que en el pasado había sido una responsabilidad colectiva.

El automóvil ha representado aspectos de lo más heterogéneos en la sociedad contemporánea: símbolo de modernidad, de libertad, independencia, de movilidad social, se lo ha asociado a diversos estilos de vida. El automóvil materializa el deseo de seguridad y de riesgo a la vez, y constituye un actor central de la vida cotidiana en las ciudades. Se concentran en él diversos intereses: de la industria automotriz, de la industria petrolera, de la seguridad vial, del desarrollo de carreteras, de la planificación y organización de las ciudades. Tener un auto no sólo significa la capacidad de trasladarse autónomamente sino también alcanzar cierto estatus social. La expansión del uso del automóvil en la vida cotidiana implicó un cambio radical en la movilidad de las personas, en la percepción del tiempo y del espacio. Esto es así dado que el automóvil se vuelve un objeto que al mismo tiempo que es deseado, es peligroso y lleva consigo la amenaza de muerte. Si por un lado el automóvil habilita la libertad, la autonomía, la independencia y el poder; por otro lado representa riesgo y poder de daño. En este sentido, el automóvil desarrolló la capacidad de ser facilitador de la elección individual a la vez que se constituyó en una máquina de muerte. Es por ello que me interesa rastrear los modos en que se ha intentado regular el uso del automóvil y de los vehículos a motor en general. La presencia de un nuevo objeto que interviene en las relaciones sociales trae consigo la necesidad de reglamentar su uso. Tanto las representaciones sobre el automóvil y sus usos como las prácticas en el tránsito están indudablemente asociadas a las normas y las regulaciones que las ordenan. En este estudio presto atención a este aspecto: la generación de normas y medidas de regulación. Me ocuparé de los distintos intentos desde el Estado para ordenar y regular el tránsito, qué concepciones sobre las relaciones sociales y las responsabilidades se ponen en juego en la normativa y en las medidas de ordenamiento del tránsito.

Los trabajos sobre este tema son escasos, puede mencionarse el interesante trabajo de Jonathan Simon (1998) sobre la implementación de seguros de responsabilidad civil como estrategia de gobierno en Estados Unidos en las primeras décadas del Siglo XX. El autor señala que el corolario al fuerte crecimiento y las modificaciones institucionales ligadas al hecho de producir y consumir automóviles ejerció fuertes presiones en las estrategias de gobierno. La movilidad y la consecuente libertad engendrada por el automóvil introdujo en varios aspectos de la vida social una nueva forma de concebir el

espacio social que no estaba previsto en las formas anteriores de la gestión disciplinaria y era incomprensible desde las estrategias de control desarrolladas para administrar a las personas en lugares fijos como la familia, el trabajo, el sistema de clases y el derecho penal. Con respecto a los diferentes momentos que analizo en este trabajo cabe preguntarse: ¿quiénes son los destinatarios privilegiados de las políticas estatales en materia de seguridad vial? Si como sostiene Gusfield (1981), quien ha trabajado el alcohol al volante como problema público, la ley se convierte en un mecanismo de definición y solución de los problemas públicos, me pregunto: ¿en qué contexto y ligado a qué preocupaciones surge la legislación sobre tránsito? ¿Qué concepciones están por detrás de las medidas vinculadas con el tránsito y la seguridad vial?

La cuestión vial ha sido invisibilizada por largo tiempo para las ciencias sociales, a excepción de la economía, y ha estado poco presente como "problema público" en la Argentina, a diferencia de otros países (cfr. Gusfield en USA). Sin embargo, en los últimos años, el tema asumió una visibilidad con una fuerza antes desconocida, sobre todo asociada a la agenda de seguridad. Se comenzaron a tomar algunas medidas que indican un mayor compromiso por parte del Estado, a través de sus distintas instancias, con el tema. El siniestro que se produjo en octubre de 2006, conocido como la "Tragedia de Santa Fe" junto con la presión de familiares de las víctimas y de otras organizaciones vinculadas al tema operó para impulsar varias iniciativas estatales y a sensibilizar a la sociedad argentina sobre este problema. En ese siniestro perdieron la vida nueve estudiantes de la Escuela Ecos de la ciudad de Buenos Aires que volvían de realizar un viaje solidario a la provincia del Chaco, al chocar el micro que los trasladaba con un camión. Un año más tarde se declaró el 2007 como el "Año de la seguridad vial" y en 2008 se sancionaron las leyes 26.353 y 26.363 de Tránsito y Seguridad Vial. Mientras la primera establecía la licencia nacional de conducir con sistema de puntaje, el registro nacional de antecedentes de tránsito, entre otros instrumentos, la segunda creaba la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Al mismo tiempo, se intensificaron los controles (de velocidad, de alcoholemia, de estado del vehículo), se lanzaron campañas oficiales sistemáticas de prevención de siniestros y educación vial, entre otras iniciativas.

Por su parte, en los medios de comunicación masiva la cobertura del tema pasó de la crónica de los "accidentes" de tránsito hacia una creciente problematización en relación

con la seguridad vial². Por otro lado, el sector automotriz ha sido una de las piezas clave de la recuperación industrial en el país posterior a la crisis del 2001-2002. Según datos de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor, el parque automotor registrado creció entre 2002 y 2010 un 27%³. En cuanto a la producción automotriz, de acuerdo con datos de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), entre 2002 y 2011 se quintuplicó la producción rompiendo año tras año el récord histórico⁴. Estos fenómenos dan cuenta de la importancia y visibilidad que ha asumido el tema en los últimos años en nuestro país.

La cuestión vial fue poco explorada en Argentina. Existen, sin embargo, investigaciones que enfocan el tema desde distintas miradas. Así, por ejemplo, mientras que Rosa Geldstein y Rodolfo Bertoncello se ocupan del problema de los siniestros de tránsito, aquí trabajo sobre las iniciativas que pretenden dar respuesta al daño provocado por el uso de los vehículos a motor (Geldstein y Bertoncello, 2006 y Geldstein, 2008). Otro trabajo sugerente sobre el tema del automóvil es el realizado por Roxana Kreimer (2006), quien realiza un estudio de corte más filosófico que hace escasa referencia a la Argentina. Por último, el análisis desarrollado por Pablo Wright y su equipo (2007) es un estudio sobre las prácticas desplegadas en el tránsito a partir de un abordaje etnográfico. Mientras que el citado trabajo incluye el análisis de las prácticas tanto de peatones como de conductores, en este caso mi interés se ubica en la figura del automóvil y sus regulaciones. Finalmente, los trabajos de Guillermo Gucci (2007), Anahí Ballent (2005) y Lila Caimari (2009) de corte histórico cultural permiten inscribir la cuestión vial en el largo plazo y reconstruir, desde sus orígenes, la “cultura del automóvil” que se desarrolló en nuestro país.

El recorrido que propongo para tratar el tema es analizar el modo en que se articuló la aparición del automóvil como bien masivo con la emergencia de las regulaciones que acompañaron su uso en nuestro país. Según el contexto socio-histórico de cada momento, la presencia de los vehículos a motor, su evolución técnica y los diferentes

² En el área de Sociología de la Universidad Nacional de Gral. Sarmiento, participé de una investigación sobre seguridad vial, dirigida por Gabriel Kessler. Allí se planteaba el análisis de la redefinición de la cuestión del tránsito como problema público, las diferentes organizaciones de la sociedad civil que tienen entre sus objetivos incluir en la agenda la seguridad vial y el modo en que esta cuestión era tematizada por los medios masivos. Del corpus periodístico analizado, se detectaba este pasaje en el modo de cubrir la noticia de los hechos de tránsito (Corral y Gorgoschidse, 2008).

³ http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/parque-vehicular/serie-historica/Serie_hist_parq_automotor.pdf

⁴ ADEFA (2011) *Producción nacional de automotores*, ADEFA, Buenos Aires. Para el dato de 2011: http://www.adefa.com.ar/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=81&Itemid=114&lang=es.

usos de los que fueron objeto, implicó la necesidad de regular un espacio con actores y situaciones antes desconocidos. ¿Cuáles fueron las modificaciones que produjeron la aparición y expansión del automóvil como medio de transporte emblemático en la organización y la vida urbana modernas? Como mostraré las iniciativas normativas se producen en momentos clave de la historia de nuestro país. Es por ello que el análisis de esta serie de intentos de regulación da cuenta de los cambios que se dieron en la sociedad argentina desde las primeras décadas del siglo XX hasta la actualidad.

Estructura de la tesis

La tesis está organizada en tres partes. En la Primera, sobre los inicios del automóvil en nuestro país, caracterizo lo que podría denominarse una “cultura del automóvil”. Con esta expresión se pretende dar cuenta de los distintos aspectos que estuvieron asociados al consumo de automóviles. En nuestro país el automóvil fue muy rápidamente aceptado y llegó a exhibir tasas de vehículos por habitante similares a las de los países europeos. El Estado no fue ajeno a este proceso. La elaboración de nuevas leyes de tránsito, la construcción de carreteras y las distintas decisiones tomadas sobre la producción automotriz dan cuenta del compromiso público que acompañaba al fenómeno. En efecto, el automóvil rápidamente formó parte de la vida cotidiana de los argentinos. ¿En qué aspectos puede identificarse esta adhesión? Como mostraré, son muy diversas las dimensiones en las que puede rastrearse. Por esa época se conformaron asociaciones de aficionados a los nuevos vehículos como el Touring Club y el Automóvil Club. El automóvil cambió la organización de la ciudad: el ritmo y la velocidad de circulación. A su vez, el automóvil se instaló en la vida cotidiana como objeto de consumo de lujo que daba lugar a estrategias de distinción, en el deporte con las competiciones de Turismo Carretera, en los juegos infantiles como forma de socialización en la cultura del automóvil. Todas estas aristas, aún sin ser exhaustivas dan cuenta de la incorporación del automóvil a la vida cotidiana de los argentinos.

La presencia de un nuevo objeto como el automóvil en las calles y en las rutas de nuestro país trajo consigo la necesidad de establecer leyes y normativas que regularan la circulación de los vehículos. El Estado interviene de manera cada vez más específica en nuevos aspectos de la vida cotidiana. El automóvil y los riesgos que traía aparejados imponían la necesidad de nuevas iniciativas para disminuir su capacidad de daño. Por ello, en la Segunda Parte me ocupo de analizar la legislación sobre tránsito y las diferentes medidas de gobierno en torno de la seguridad vial, a partir de la perspectiva de la

gubernamentalidad. El recorrido que propongo comienza con el problema de la generación de reglas y cuáles son las condiciones que llevan al establecimiento de nuevas leyes. Las discusiones sobre normativa en nuestro país se han concentrado en la idea del “respeto a las leyes” y en qué medida “los argentinos” somos capaces de obedecerlas. Como he señalado más arriba, el tránsito y la deriva hacia la discusión sobre lo normativo rápidamente se desplaza hacia una mirada referida a la idiosincrasia de los argentinos. Es por el peso que han dejado esas discusiones en el tratamiento de la cuestión vial, que incluyo las principales miradas que expresan esta visión. También fue importante incorporar las reflexiones que dan cuenta de las regulaciones cotidiana en el tránsito. En segundo lugar, me ocupo más específicamente de las leyes a partir de un recorrido histórico de la legislación, en la materia y, de manera más detallada, la vigente. En tercer lugar, en el marco de las diferentes intervenciones y desafíos que el automóvil plantea al gobierno, analizo las iniciativas estatales para mejorar la seguridad vial desde la administración nacional y desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Comparo cómo ambas gestiones diagnostican y justifican las medidas de prevención y control en la materia. Para completar el análisis realizo un estudio de los manuales del conductor y las campañas de prevención porque permiten acceder al modo en que tanto desde el gobierno nacional como del gobierno de la ciudad de Buenos Aires se busca modificar los comportamientos.

Finalmente, en la Tercera Parte, me propongo rastrear, en términos generales, las descripciones sobre el tránsito, la relación con las normas y la experiencia de la velocidad través de la mirada de los conductores. Analizo así cómo se refieren a los otros usuarios, las relaciones que establecen con los diferentes actores y cómo dan cuenta de las pautas que regulan el tránsito, los modos en que ellas son negociadas, justificadas o transgredidas por los mismos actores.

Aspectos metodológicos

En relación con el relevamiento de datos, a lo largo del trabajo recurrí a fuentes de diverso tipo. Esto dio lugar a la construcción de corpus diferentes para estudiar cada uno de los aspectos analizados.

En la Primera Parte, en la que me ocupé de los años iniciales del automóvil en nuestro país, recurrí principalmente a trabajos de corte historiográfico que me permitían caracterizar las diferentes dimensiones en las que los vehículos a motor tuvieron impacto. También utilicé publicidades de la época para ilustrar algunos de los modos de

representar el automóvil en coyunturas históricas específicas. En cuanto a la legislación, tomé para el análisis la primera ley de tránsito a nivel nacional, el “Reglamento General de Tránsito en los Caminos Nacionales”, de 1936⁵. A ello se sumó la ley a partir de la cual se crea la Dirección Nacional de Vialidad, memorias e informes de la institución recientemente creada. Finalmente, utilicé algunos datos económicos para la elaboración de gráficos sobre parque automotor y evolución de la red caminera durante el período.

El corpus empírico de la Segunda Parte está compuesto por la legislación a nivel nacional en materia de tránsito posterior al primer reglamento. Ese material se complementa con los debates parlamentarios de las leyes que se aprobaron por el poder legislativo en 1949 y en 1994. Entre una y otra ley existió otra promulgada durante la última dictadura cívico militar y de muy corta aplicación. Para el análisis de esa ley utilicé además la nota de elevación de la Comisión Asesora Legislativa y el debate parlamentario en el cual se deroga esa normativa. Con respecto al rastreo de los modos en que se pretende ordenar el tránsito, analicé las medidas de prevención y de control así como los manuales y las distintas campañas gráficas difundidas en los últimos años. Como he señalado, desde mediados de la década pasada se ha producido una mayor visibilidad del tema en la opinión pública y la evolución de la legislación y las agencias estatales encargadas del tema se han fortalecido. El grueso del material analizado corresponde a los últimos seis años que fueron de mayor actividad estatal en el tema e intensificación de la política pública en seguridad vial. La estrategia de análisis del material fue comparar las medidas, manuales y campañas implementadas por el gobierno nacional y el de la ciudad de Buenos Aires. Se trata de niveles de gobierno de escalas muy diferentes tanto en términos de cobertura como de presupuesto. Además muchas de las medidas que se implementan a nivel nacional, incluyen a la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, dado que lo que me interesa es comparar concepciones, diagnósticos y las responsabilidades atribuidas en la seguridad vial, considero que la comparación es posible. El corpus empírico está compuesto de diferentes documentos: informes de gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de la Dirección de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos

⁵ En general, es posible rastrear la normativa con respecto a un tema en particular a partir de los repertorios editados por la editorial La Ley. Para el tema de tránsito, la legislación más antigua a nivel nacional que registran esos repertorios es la ley 13.893 aprobada por el congreso nacional en 1949 (a partir de la cual, el Poder Legislativo aprobaba con fuerza de ley un decreto anterior de 1945). Sin embargo, al consultar el debate parlamentario correspondiente a esa ley hay una referencia a un decreto nacional, el número 75.840 del año 1936. Para consultar ese decreto, que no está editado en los *Anales de Legislación*, era necesario dirigirse al *Boletín Oficial* y obtener el dato de fecha de publicación y con esa información hacer la búsqueda del Decreto. Sin embargo, ese Decreto no fue publicado en el *Boletín Oficial*. Afortunadamente está disponible en la biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad.

Aires, informes de la página web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y manuales para conductores. Para el análisis de las campañas gráficas de prevención el corpus lo integran los afiches utilizados en la vía pública tanto por parte de la gestión a nivel nacional como por la local. Para completar esta aproximación realicé entrevistas funcionarios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: al director de estadística vial del Observatorio de Seguridad Vial y al Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor del Observatorio de Seguridad Vial. A ellas se sumó una entrevista al Director de Seguridad Vial del gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

Ya he señalado que el automóvil interviene en las relaciones sociales y que el tránsito se constituye en un espacio de interacción social, por eso es importante conocer la mirada de los conductores. En la Tercera Parte, el material empírico analizado es resultado de una serie de entrevistas realizadas a choferes (taxistas y camioneros que principalmente se desempeñan en el área metropolitana). Las cinco entrevistas a taxistas fueron en la parada de la estación de tren Lemos de la línea Ex Urquiza, entre julio y agosto de 2007.

Otras seis entrevistas fueron realizadas a fleteros y camioneros, en el mes de febrero de 2008, en el marco de unos cursos de formación para transportistas durante la renovación del registro en tres lugares diferentes (Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancías y Residuos Peligrosos - CATAMP, Primera Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Carga - PAETAC y Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas - CATAC. Allí solicitaba a los docentes de los cursos que me permitieran realizar entrevistas a algunos asistentes que se ofrecieran voluntariamente).

A ese conjunto de entrevistas se suman otras 3 realizadas a conductores particulares (dos mujeres y un varón) del área Metropolitana, durante junio y julio de 2009. En todos los casos se aplicó una guía de preguntas que refería a las primeras experiencias de manejo, al tema de la velocidad, a las infracciones y al tránsito. Finalmente, a este material se agregan testimonios de otras investigaciones realizadas en el país que han indagado sobre cuestiones similares y algunas observaciones de tránsito en la ciudad de Buenos Aires.

PRIMERA PARTE: Los primeros años del automóvil en Argentina

Introducción

Olvidemos el automóvil “inteligente”: fue durante muchos años un conjunto inseguro de piezas y mecanismos. Sin llaves –se encendía el vehículo con una manivela y más tarde apretando un botón-, sin señalero o espejo retrovisor, sin dirección hidráulica, sin aire acondicionado, sin calefacción ni radio, que será decisiva en la transformación del auto-transporte en auto-habitación. Con frenos defectuosos y neumáticos inicialmente encomendados a fábricas de bicicletas, los automóviles rodaban en calles atravesadas por transeúntes, animales, carruajes y tranvías. Hasta mediados de la década de 1920, ni siquiera disponían los fabricantes de pistas de prueba cerrada para test. Nada se sabía por entonces de las horas y horas dentro del auto; nada de los embotellamientos monstruosos que paralizan el tránsito.

Guillermo Giucci, *La vida cultural del automóvil*



Quilmes, 13 de diciembre de 1936.

En esta vieja foto familiar están mis abuelos paternos, Antonia y Rafael, mis tíos Rafael y Jorge y mi papá, Roberto, que es el chiquito que está al lado de mi abuelo. Es una foto en las playas de Quilmes. Probablemente (porque ya no están los protagonistas de la imagen) fue un día de fin de semana o feriado. Por la ropa y la época del año, diciembre, no parecen estar de vacaciones, pero están vestidos con ropa liviana e informal. Los otros visitantes llevan traje, no se divisan otras mujeres. Parece que ahí se podían hacer muchas cosas: ir a pasar el día, jugar con el agua (con un barquito), tomar mate (dulce), pasar el rato. Hay una damajuana, ¿con vino? ¿Será el rastro del almuerzo? No sabemos quién

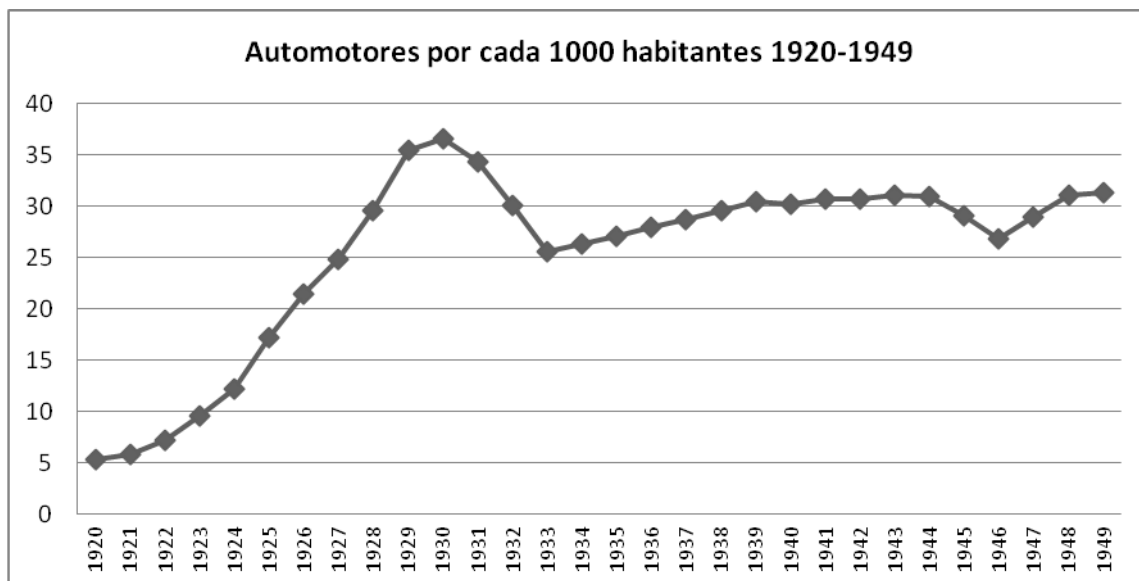
tomó la fotografía, probablemente un fotógrafo profesional que se dedicaba a retratar a los turistas. Toda la familia está dando la espalda a la costa. El río y el cielo sin sol son el telón de fondo de la imagen. El dueño de la escena, sin dudas, es el auto.

En las primeras décadas del siglo XX el automóvil se transformó gradualmente de un objeto de lujo a un objeto, si bien no masivo, al menos accesible para una porción significativa de la población. El auto brindaba posibilidades crecientes de movilidad, permitía organizar salidas con la familia como la que vemos en la foto, en general prometía mayor autonomía y libertad a todo aquel que se atreviera a conducirlo. El año en que se tomó la fotografía, 1936, es el año en que se aprobó el primer reglamento de tránsito que rigió en las calles y caminos de todo el país.

El automóvil en Argentina tuvo una rápida difusión que lo ubicó como uno de sus principales consumidores y su incorporación en la vida cotidiana incluyó diversos aspectos que recorreré en las páginas que siguen. Me propongo aquí dar cuenta de algunos de ellos, principalmente aquellos que permiten establecer algunos de los rasgos que configuraron, como desarrollaré más adelante, una importante cultura en torno del automóvil.

El parque automotor argentino se expandió velozmente a lo largo de la década del veinte. Esto se debió a la expansión del comercio de autos norteamericanos, a la rápida caída en el precio y a la instalación en nuestro país de Ford Motors, en 1917 y General Motors, en 1925⁶. Así fue que mientras en 1920 se poseía un automóvil cada 186 habitantes, diez años más tarde la relación era de un automóvil cada 27. Estas cifras eran muy superiores a las alemanas y comparables con países como Francia y Gran Bretaña. Para 1926, la Argentina estaba en el séptimo lugar mundial en el consumo de autos (García Heras, 1985, Caimari, 2009).

⁶ García Heras señala que la modalidad operativa de las empresas norteamericanas tomó en cuenta entre otros factores el precio de venta. Además de diseñar modelos especialmente para el mercado local, se prestó especial atención a producir modelos accesibles y con mayores posibilidades de venta. Según documentos de la Cámara de Comercio Norteamericana en la Argentina, se calculaba que entre 1929 y 1930 más del 60% de las ventas de automotores se habían concentrado en las unidades de precio más bajo (1985: 14).



Elaboración propia en base a datos de Ferreres, 2005.

Esta precoz difusión respecto del resto del continente se reflejó a su vez en una fuerte adhesión cultural a los nuevos vehículos (Piglia, 2009). Años después, Ezequiel Martínez Estrada se preguntaba por el éxito del uso del automóvil entre los porteños que habían dejado de lado su pasión por los caballos. ¿Cuál era la clave que podía explicarlo? Entre otras razones que el progreso había colocado bajo su dominio un ser obediente y capaz de expresar una imagen cabal de nosotros mismos. “El automóvil, es pues, la máquina de traslación natural del porteño de hoy, en el mismo grado que el subterráneo lo es de la ciudad, y pocas cosas habrán contribuido a que se vaya perdiendo todo respeto y amor a lo pasado como el hallazgo de un ser mecánico y prestigioso que se amolda mucho más adecuadamente a las necesidades del hombre metropolitano actual que el caballo” (Martínez Estrada, 2001: 44)

Como puede verse, el automóvil en la Argentina tuvo una rápida aceptación que en parte se debió a su vínculo con las ideas de modernización y progreso que se expresaba tanto en la prensa como en los discursos políticos. También aparecía en la fascinación popular por la ciencia y la técnica analizada por Beatriz Sarlo en *La imaginación técnica* (1992). Allí Sarlo destacaba el amplio consenso que en nuestro país, en los años de entreguerra, tuvieron los valores de “progreso” y “modernización”. Esta fascinación se encontraba tanto en la prensa y en los discursos políticos como en el culto popular por la ciencia y la técnica. “La resistencia a los automóviles en la Argentina giró centralmente en torno al problema de los accidentes ocasionados por los autos y solo parece haber tenido alguna relevancia antes de 1922 o 1923. [...]. Donde la protesta contra el auto persistía, era más bien marginal y nostálgica, un resignado lamento por las víctimas del progreso”

(Piglia, 2009: 2). Como mostraré, entre las principales consecuencias de la difusión del uso del automóvil, además del cambio de ritmo de la ciudad y sus sonidos, la motorización trajo consigo el peligro y el riesgo. A fines de la década del veinte los siniestros de tránsito constituían una de las principales causas de muertes violentas (Caimari, 2009).

En el primer capítulo, me ocuparé de los años iniciales, cuando el consumo de automóviles se articulaba con la demanda por infraestructura caminera, no sólo por parte de los consumidores de automóviles sino también por los productores agropecuarios que buscaban transportes alternativos y más baratos que el ferrocarril. Clubes como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino, fundados tempranamente tuvieron un rol importante como voceros de estas demandas. En la configuración de esta cultura del automóvil desempeñaron un papel no menor la organización de las carreras en carreteras cuya cobertura periodística tuvo como efecto no buscado la integración territorial. En cuanto a la producción de automóviles, en los primeros años, la actividad se concentró únicamente en el armado en el país de partes que se importaban. Esto se produjo en el contexto de la disputa por los mercados sudamericanos entre Estados Unidos e Inglaterra. A principios de los '50, por iniciativa estatal, se comenzó a producir automotores en la Argentina. Estos diferentes efectos que se produjeron, algunos previsible y otros dentro de ese conjunto inesperado de consecuencias no buscadas planteaban la necesidad de establecer normativa para el uso del nuevo objeto. Como mostraré, la primera legislación a nivel nacional en materia de tránsito se liga a una amplia serie de intervenciones del estado. El reglamento al que hago referencia rige a partir de 1936, durante la presidencia de Justo. Es el "Reglamento General de Tránsito en los Caminos Nacionales" que se aprueba unos años después de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad. Es en el marco de la puesta en funcionamiento de este organismo que se comienza no sólo a diseñar la construcción de una red de carreteras a nivel nacional sino que se busca regular la circulación dentro de esos nuevos caminos.

Indudablemente la llegada del automóvil a las ciudades tuvo efectos notables sobre la vida urbana. Analizaré estos cambios en el Capítulo 2. Los ruidos, los ritmos y los olores cambiaron radicalmente en esos primeros años en las calles de las ciudades. Ya no eran los caballos los que marcaban la velocidad sino los autos. Las infracciones estaban a la orden del día y al sonido de los silbatos de los agentes de tránsito se sumaba el ruido de los motores. Cambios importantes, como es de esperar, se produjeron en distintas

dimensiones de la vida cotidiana. Del amplio espectro de aspectos cotidianos modificados por la presencia del automóvil, me interesa particularmente referirme a las prácticas de distinción ya que el automóvil desde un comienzo fue considerado un objeto de lujo y en ese sentido brindaba estatus y prestigio a su poseedor. La segunda dimensión refiere a las modificaciones que implicó el automóvil en las relaciones de género, su empleo como objeto de seducción, la preocupación que suscitó entre quienes velaban por las buenas costumbres. En este esquema por lo general se colocaba a la mujer en el lugar de la seducida. Sin embargo, la publicidad que había jugado un rol importante en ese sentido, también fomentaba la imagen de la mujer como conductora ya que para el mercado del automotor era importante incorporarlas como consumidoras. El aspecto deportivo es la tercera dimensión analizada. Las competencias de Turismo Carretera contaron con gran apoyo popular por esos años y en los que siguieron. Estos encuentros, además de ser un espectáculo masivo muy arraigado, reforzaban las identificaciones locales y, a través de las coberturas periodísticas, ayudaban a la integración del territorio nacional. Los juegos infantiles también formaron parte de esta cultura en gestación. El conocimiento de los distintos modelos y tipos de vehículos implicó la socialización de las nuevas generaciones en el deseo, el uso y el disfrute del automóvil.

A partir de los temas trabajados en esta Primera Parte me propongo dar cuenta de los primeros efectos que implicó la expansión del automóvil en nuestro país. Ya por esos años se vislumbran cambios, se plantean problemas y debates en torno de las regulaciones y las medidas de gobierno que vuelven a estar presentes en los años siguientes.

Capítulo 1 Automóvil, política y Estado

1.1 Autos, clubes y carreteras

Esta rápida incorporación del automóvil a la vida cotidiana y el aumento del parque automotor entraron en tensión con la escasa expansión de la red de carreteras. Al respecto, Anahí Ballent (2005) señala que de acuerdo a datos de 1931, la relación entre parque automotor y red vial era mucho más elevada que la del resto de los países con una cantidad similar de automóviles por habitante. Nuestro país registraba 95 automotores por kilómetro de carretera, mientras que países como Estados Unidos tenían 27, Australia contaba con 16 y Canadá con 9. Ese dato era ilustrativo del atraso de la infraestructura sobre el parque automotor (Ballent, 2005).

En esta tarea, fue fundamental el rol que llevaron adelante el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino fundados en 1904 y 1907, respectivamente. Melina Piglia analiza esta influencia durante los años veinte de los dos clubes de automovilistas más importantes de Latinoamérica que contribuyeron a la construcción de lo que Anahí Ballent denomina “cultura del automóvil”. Es decir, una trama cultural que incluía automovilismo, el turismo, nuevos hábitos de transporte, la creación de una red caminera y la tecnología aplicada a la vida cotidiana.

Las dos organizaciones fueron fundadas por prácticamente los mismos sectores y como clubes complementarios. Mientras el Automóvil Club Argentino estaba orientado a la sociabilidad de los amantes de los automóviles residentes en la ciudad de Buenos Aires, el Touring Club Argentino lo estaba a la acción pública (Piglia, 2009). En este sentido, los dirigentes del Automóvil Club Argentino consideraban que tenían la misión de “contribuir al progreso del país a partir de la activa difusión de la cultura del automóvil” (Piglia, 2008: 3). Piglia analiza dos aspectos de la consolidación de esa “cultura del automóvil”: por un lado, el aporte al mejoramiento de las condiciones materiales de uso de los automóviles, y por otro, la difusión de un conjunto de hábitos, lugares, prácticas y valores centradas en los nuevos vehículos a motor. (Piglia, 2009).

El Touring Club Argentino se propuso la tarea de crear e intervenir en la opinión pública, en donde la cuestión de los caminos constituía un problema público, un asunto que comprometía a la nación en su conjunto y no únicamente a los automovilistas. Sus dirigentes consideraban que la solución de ese problema era una obligación del Estado, mientras que el papel de la acción privada se reducía a la asesoría y la vigilancia del estado de los caminos” (Piglia, 2009). En mayo de 1922, el Touring Club Argentino organizó el

Primer Congreso Nacional de Vialidad, allí se definió “a la motorización como clave para el progreso nacional y se consideraba prioritaria la construcción de una red de caminos, que debía ser planificada a nivel nacional y ejecutada de manera sistemática, y estar a cargo de un organismo estatal autárquico” (Piglia, 2009: 6). El Congreso contribuyó además a la popularización de la causa del automóvil.

Mientras el Touring Club Argentino profundizaba esta línea de intervención en el terreno de la opinión pública que buscaba articular los intereses en torno del camino y difundir una versión del “diagnóstico” y el “remedio” de la cuestión vial, la intervención del Automóvil Club Argentino en relación con la cuestión vial se asumió desde una perspectiva diferente. La institución definía el problema vial dentro de las mismas coordenadas planteadas por el Touring Club Argentino, pero añadía un matiz peculiar: su acción pública defendía la necesidad de una cooperación concreta con el Estado en materia vial. En 1926, el Automóvil Club Argentino creó la División de Carreteras y su objetivo fue colaborar directamente con el mantenimiento de algunos caminos, contando con equipos camineros propios que se enviaban al Interior a pedido de las Delegaciones del club. La División avanzó con el relevamiento y señalamiento de carreteras y realizó diversos ensayos de señales de diferente tipo en los caminos más importantes (Piglia, 2009).

Por su parte, Ballent y Gorelik (2001) advierten que el inicio de la etapa sustitutiva de importaciones que impulsó una nueva actitud pública orientada a estimular la diversificación productiva produjo transformaciones considerables durante la década del treinta en todo el territorio nacional. En este sentido, el fenómeno más relevante para los autores fue la construcción de caminos. La red caminera posibilitó el paulatino desplazamiento del ferrocarril por el automóvil y, ligado a otro fenómeno expansivo de la producción como el petróleo, constituyeron los ejes impulsados desde el Estado para “modernizar el interior” y “urbanizar el país”. A la construcción de caminos se agregaron obras y proyectos de arquitectura, hidráulica, elevadores de granos y, en menor medida, la injerencia en áreas no tradicionales como programas de acción social que serían profundizados en la década posterior con el peronismo. El énfasis estatal en la promoción de políticas públicas requería, desde la perspectiva de técnicos e intelectuales a cargo de ellas, una alianza nacional motorizada por el Estado para expandir el progreso metropolitano a nivel nacional: industrialización de ciudades del interior, modernización de técnicas rurales, diversificación de la producción, interconexión de hábitos regionales:

“Así la década expresará un proceso de homogeneización en clave urbana de hábitos sociales en una escala nacional” (Ballent y Gorelik, 2001: 147).

A su vez, la construcción de caminos en la Argentina se enmarcó en una tendencia internacional iniciada en la primera posguerra y profundizada a partir de 1933, cuando la obra vial alcanzó promoción mundial a partir de las recetas del New Deal. A las quejas de los productores rurales con los ferrocarriles británicos por la fuerte incidencia de las tarifas en los costos de producción, se sumaron y se hicieron visibles rápidamente un conjunto de ventajas del sistema automotor: su modernidad técnica, la novedad empresarial, la ductilidad para llegar a zonas alejadas, el desarrollo de pequeñas empresas no monopólicas para el transporte de carga y el crecimiento de industriales locales autopartistas. Estas características utilizadas como argumentos por parte de los sectores políticos progresistas porteños servía para denunciar el monopolio británico del sistema de tranvías y subterráneos y favorecer el despliegue del transporte urbano que significó el surgimiento del colectivo. De esta forma el transporte automotor comenzaba a generar una fuerte transformación en las comunicaciones; el camino en tanto “factor de progreso” fue presentado por un amplio espectro político en oposición al trazado ferroviario, al cual se simbolizaba como el responsable de las crisis de producción y la desigualdad regional en el país. Es que desde mediados de la década del veinte se intensificaba paulatinamente un debate en torno de los medios de transporte. García Heras (1985) identifica dentro de los partidarios de los caminos tres matices diferentes. En primer lugar, las argumentaciones de Mario Bunge -integrante de la élite conservadora y vinculado a empresas norteamericanas- y sus discípulos quienes sostenían que la Argentina sólo podría superar su estancamiento si abandonaba el modelo agroexportador de la generación del ochenta. Proponían una diversificación de la producción, mejorar el rendimiento agrícola e industrial y buscar nuevos mercados para sus exportaciones. En esa propuesta se incluía dejar de depender del ferrocarril como medio de transporte. En segundo lugar, estaba la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos que nucleaba a firmas comercializadoras del ramo con intereses económicos orientados hacia Estados Unidos. Para esta segunda línea de argumentación, el camino era agente de cambio social y económico importante que pondría a nuestro país a la altura de otras naciones modernas como Estados Unidos. Finalmente, otros dos actores se hicieron eco de estos planteos: el Touring Club Argentino y el diario *La Prensa*. El matutino analizó en numerosas oportunidades las ventajas del camión por sobre el ferrocarril y alertada

sobre la necesidad urgente de contar con caminos acordes a la riqueza del país. Por su parte, el Touring Club se centró en medidas específicas vinculadas a la construcción de caminos. Para fines de 1929 ya se había arraigado en la opinión pública la idea de que el país necesitaba contar con una red de caminos troncales (García Heras, 1985) y era sostenido por un amplio arco político que iba desde la izquierda hasta sectores nacionalistas. El camino simbolizaba la voluntad de desarrollo económico nacional (Ballent y Gorelik, 2001).

Pero los intereses de las automotrices norteamericanas, los de los grupos ligados al comercio exterior que aspiraban a disminuir costos o los de las organizaciones de aficionados no fueron los únicos factores que influyeron en el modo en que se concibieron los caminos en nuestro país. Valeria Gruschetsky (2012) muestra que alrededor de la construcción de caminos se desarrollaron una serie de saberes expertos que tuvieron peso en la organización y estructura de la Dirección Nacional de Vialidad. Esos saberes se cimentaron en un diálogo, que incluyó la formación de cuadros técnicos argentinos, con el modelo de “racionalidad” y “eficiencia” de un organismo de Estados Unidos, el Bureau of Public Roads⁷.

El plan que se diseñó a partir de 1932 con la Ley de Vialidad preveía la unión de las capitales y los centros de producción, el acceso a los países limítrofes, a puertos y estaciones ferroviarias. El trazado de la red nacional o troncal incluía a Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe, Córdoba, Salta y Resistencia, como centros camineros del sistema. Para la región patagónica se construyeron dos rutas paralelas dirección norte-sur, vinculadas por rutas transversales. Hacia mediados de la década se emprendió el plan de acceso a las grandes ciudades y para 1940 ya se habían alcanzado los objetivos propuestos inicialmente por el plan. La red caminera troncal se había construido paralela a las principales vías férreas nacionales. Esto provocó un descenso notable de las cargas por ferrocarril. En relación con los países limítrofes, se avanzó rápidamente en la ruta 9 (Panamericana) hacia Bolivia y más lentamente hacia Chile, Paraguay y Brasil. Para los autores, la oposición brutal entre ambos sistemas “alejó el reclamo opositor y la política del gobierno de toda la planificación racional de un trazado coordinado nacional que capitalizara la infraestructura instalada. Y sobre todo, duplicó en el asfalto el problema ya

⁷ Puede consultarse el libro compilado por Mariano Plotkin y Eduardo Zimmermann para un análisis de las diferentes dimensiones de los “saberes del Estado”, es decir, la relación entre “la consolidación de nuevos campos de conocimiento social y la emergencia de nuevos espacios de intervención estatal, orientados a enfrentar los problemas asociados a la complejización de la relaciones sociales” (2012: 11) en el marco de la conformación del Estado moderno en nuestro país.

existente en el riel: la configuración radial sobre Buenos Aires que, pese a la potencial flexibilidad del camino y el motor, no tardaría en estabilizarse con consecuencias de larga duración” (Ballent y Gorelik, 2001: 160).

Extensión de la red caminera construida en Argentina (1933-1939)

Año	Longitud anual
1933	905
1934	4.215
1935	7.361
1936	6.987
1937	11.699
1938	9.641
1939	6.149
1933-1939	34.476
1940-1943	30.718

Fuente: García Heras, Raúl (1985) *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina : 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires.

Si hasta principios de los años ‘30 la red nacional contaba con 2.000 kilómetros de caminos; en 1944 esa extensión superaba los 60.000 kilómetros (Ballent y Gorelik, 2001). Para Ballent, la red vial permitió la actualización de un mito forjado en el siglo XIX con el trazado de los ferrocarriles: el deseo de unidad e integración social, la construcción de la nación como un “todo homogéneo”. La red vial no fue solamente construida por la técnica y la política, sino que otras miradas de la sociedad contribuyeron a la construcción de significados que ella adquiriría a partir de los años ‘30. Entre ellos, cabe destacar los que asociaba la red vial con una mayor intervención del estado en la economía y en la sociedad producida a partir de la crisis de 1929. La asociación entre el Automóvil Club Argentino e YPF construyó una imagen-símbolo en las rutas argentinas a mediados de los años ‘30: la red de las estaciones de servicios Automóvil Club Argentino-YPF (“Haga patria. Cómprale a YPF”) implicó un plan de integración del territorio nacional donde se articulaba la red de caminos, el plano arquitectónico y de servicios. Se condensaba así un conjunto de representaciones resultantes de la compleja trama elaborada entre estado y sociedad en torno al automóvil y los caminos (Ballent, 2005).

La expansión de la red vial y su vinculación con el automovilismo, a través de su difusión mediática, ayudó a la construcción de representaciones acerca de la integración territorial del país. Eduardo Archetti (2001) y Elisa Pastoriza y Juan Carlos Torre (2002) analizaron este fenómeno, al que haré referencia en el próximo capítulo. Al respecto,

Ballent (2005) señala que en torno del automovilismo deportivo orbitó otra de las representaciones sociales construidas sobre el sistema de caminos, en donde, como señalé, el Automóvil Club Argentino tuvo gran protagonismo. Este tipo de competencias promocionaban la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad y demostraban la continua extensión de las carreteras, y habilitaba a la circulación de discursos referidos al “descubrimiento del país”, en su doble dimensión geográfica y cultural, al convertir momentáneamente -narrativas radiales y de la prensa gráfica mediante- a diferentes rincones del país en focos de atracción a nivel nacional.

Esta expansión de la red vial vinculada al desarrollo de la nación y a la integración del territorio tuvo un efecto paradójico. Lila Caimari muestra que ello permitió la expansión del radio operativo de las bandas delictivas, de la ciudad hacia los pueblos de provincia, este fenómeno también fue resultado de la extensión de la red de caminos y la proliferación de mapas detallados. “Sin saberlo, los emprendedores impulsores de la red caminera, que proporcionaban guías e infraestructura para estimular el turismo y la integración económica de los rincones más aislados del país, estaban haciendo posible la extensión territorial de la delincuencia grupal” (Caimari; 2009: 401).

Puede verse cómo se conforma en estas primeras décadas del siglo XX una “cultura del automóvil” a partir del entramado de instituciones, acciones y representaciones (Ballent, 2000). En ella estaban presentes la pasión por el automovilismo, el turismo, el cambio en los hábitos de transporte, la creciente presencia de la técnica en la vida cotidiana y la creación de nueva infraestructura.

1.2 Los comienzos de la industria automotriz.

1.2.1 La disputa entre Estados Unidos e Inglaterra

La comercialización de automóviles en nuestro país se produjo en el contexto de la rivalidad entre Estados Unidos e Inglaterra que se generalizó en el período que va de los años 1918 y 1939.

Raúl García Heras (1985) estudió la expansión económico-comercial-financiera norteamericana en la Argentina centrado en las características, alcances y resultados de la ofensiva de las empresas automotrices para lograr preeminencia en el mercado argentino durante los años ‘30. Este proceso se dio en detrimento de las empresas británicas vinculadas a los ferrocarriles.

En la instalación de empresas industriales norteamericanas en América del Sur tuvieron importante participación las principales empresas automotrices norteamericanas.

La Ford Motors S.A. instaló en 1917 una planta para armar coches en el país y en 1925 se estableció General Motors. Estas radicaciones fueron resultado de un estudio del mercado local a las que se sumó una compleja y eficiente red comercializadora. En la Argentina las empresas norteamericanas que se instalaron aplicaron exitosamente métodos similares a los implementados en su país de origen.

Para los años '20, la relativa normalización del comercio exterior argentino, la estabilidad del peso y cierta mejora del poder adquisitivo de los sectores más pudientes permitieron la adquisición nuevos y modernos artículos para el hogar como radios, camiones y automóviles.

La instalación de Ford y General Motors en el país se veía con buenos ojos por parte de algunos grupos de presión -sectores industrialistas nucleados en la Unión Industrial Argentina y la Confederación Argentina del Comercio, la Industria y la Producción- que atribuían al ensamblado local de vehículos cierto grado de industrialización. La modalidad operativa de estas empresas tomó en cuenta el precio de las unidades lanzadas al mercado. Se comercializaron los modelos especialmente diseñados para las condiciones locales y se centró la atención en aquellos de precio más accesible y con mayores posibilidades de venta. El financiamiento de las ventas, otra de las estrategias novedosas de estas empresas, fue solucionado en gran medida en 1928 con el establecimiento de compañías financieras asociadas que manejaron de ahí en más dichas operaciones.

La publicidad también jugó un rol importante en el fomento de la demanda de automotores en nuestro país. García Heras señala que, a fines de la década '20, se había generalizado la promoción de automotores, camiones, neumáticos, repuestos y accesorios en las publicaciones periódicas y diarios de mayor circulación en el país. Ese despliegue publicitario muchas veces difundía descuentos significativos. “Es importante señalar que pese a los descuentos publicitados y la posibilidades que ofrecía el pago a plazos, el elevado costo de las unidades indica claramente que existía en la plaza sectores en condiciones de adquirirlas y con una mentalidad diferente, inclinados hacia la compra de determinados bienes de consumo y vehículos utilitarios” (García Heras, 1985: 15). Se configuraba para entonces una nueva mentalidad en relación con el automóvil que incluía nuevos patrones de consumo. Además de la importancia de considerar la rapidez y seguridad en el traslado de la cosecha, se enfatizaba en el correcto mantenimiento del vehículo: compras periódicas de repuestos y neumáticos, cambiar el modelo con cierta

frecuencia y recurrir a estaciones de servicios y talleres especializados cuya presencia se iba extendiendo en nuestro territorio. Ya en 1931 estaban instaladas Good Year y Firestone en el país.

Las empresas norteamericanas que se habían destacado en la utilización de la publicidad en los diarios y publicaciones periódicas, comenzaron a promocionar sus productos a través de la radiofonía, que era un método novedoso para la época. Los directivos de las empresas automotrices norteamericanas y sus concesionarios estaban al tanto del tipo de audiencia al que llegaban a través de este tipo de publicidad. A mediados de la década del '30 la Asociación de Concesionarios Ford patrocinaba programas radiales nocturnos en radio Excelsior, La Nación y La voz durante los horarios de mayor audiencia. Por su parte General Motors figuraba entre los auspiciantes más importantes de radio Splendid.

Esta difusión publicitaria intensa dio resultados exitosos en el contexto de una coyuntura económica favorable y la extensión de la red vial, de modo que aumentaron significativamente para ese momento las importaciones argentinas de automotores.

Ya para mediados de la década del '20 se había consolidado en nuestro país la participación mayoritaria de Estados Unidos en las importaciones argentinas de automotores. Esta tendencia se mantendría hasta comienzos de la Depresión.

Durante la crisis de 1929 el derrumbe de las exportaciones locales bloqueó la capacidad nacional de importar y, por lo tanto, el ingreso de automotores que cayó de 67.000 unidades en 1929 a 5.300 en 1932 (Schvarzer 1991).

Hubo nuevas inversiones del exterior en ese período que contribuyeron a que los saldos netos de la balanza de pagos fuera favorable. En 1934 hubo una leve recuperación que inició la revitalización del comercio automotriz norteamericano en nuestro país. El número de vehículos estadounidenses introducidos al país entre 1934 y 1939 revela una tendencia marcadamente ascendente. Para ello también influyó de manera decisiva el programa vial iniciado por la Dirección Nacional de Vialidad y el refinamiento de las técnicas de venta y publicidad utilizadas por las firmas norteamericanas para atraer clientes.

Pocos años después, la Segunda Guerra Mundial suspendió totalmente las importaciones, que no pasaron de 100 unidades anuales entre 1943 y 1945. El parque total de automotores, que en 1930 era de 454.000 unidades (García Heras, 1985), tendió a reducirse en los años siguientes y tardó varios años en recuperarse. Recién durante la

segunda mitad de la década de los '50 se alcanzó una cifra similar, pese al incremento de la población y del ingreso por habitante. Como consecuencia, el parque tendió a envejecer, desde una edad media de 4 años, en 1930, hasta 15 en los cincuenta (Schvarzer, 1991).

Sin embargo, según García Heras, pese a la incidencia de estas circunstancias sobre el comercio automotriz norteamericano durante los años '30, diversas condiciones favorables permitieron a dichas firmas superar exitosamente estos problemas. En primer lugar, la decadencia económico-financiera de los tradicionales transporte británicos y la falta de visión de futuro. En segundo lugar, la intensificación de la utilización de técnicas modernas de venta como la radiofonía y una publicidad sofisticada en los medios gráficos. En tercer lugar, la renovadora política de transportes aplicada en el país intensificó la demanda y el tráfico de automotores en los principales puntos del país.

Para Schvarzer, el estancamiento del parque de vehículos coincidió con los primeros ensayos, no siempre exitosos, de fabricar partes y repuestos. Como he señalado, paralelamente se generaba una fuerte expansión de los servicios relacionados con la actividad como la construcción de caminos y la instalación de estaciones de combustibles.

Como las exportaciones no mostraban signos de mejoras, una alternativa ante esta situación fue la instalación de plantas locales de producción de automotores dentro de la lógica de industrialización por sustitución de importaciones. Entre las ventajas de una producción industrial de este tipo, Schvarzer señala que esa rama disponía de una demanda local demostrada y además ofrecía un impulso que se trasladaría a otras producciones internas que incluían desde el acero hasta el petróleo.

1.2.2 La industria automotriz en los años peronistas

En una primera etapa, el gobierno peronista se propuso dar impulso a la producción a partir de la instalación ya existente. Para ello utilizó una planta militar destinada a la producción de aviones que funcionaba desde 1927 en Córdoba. Según Schvarzer, el trabajo allí no pasó de la elaboración de prototipos y el lanzamiento al mercado de escasas unidades del mismo.

C.I.P.A. CONSORCIO INDUSTRIAL PARA LA PRODUCCION AUTOMOTRIZ ARGENTINA S.A.

Apoiando firmemente el 2do Plan Quinquenal presenta el consagrado e indiscutido **RASTROJERO**
Es un producto IAME

Ahora con motor Diesel "BORWARD" de cuatro cilindros.

(circa 1952)

En esta publicidad de Rastrojero en el marco del 2do Plan Quinquenal de desarrollo de la industria pesada, aparece claramente la iniciativa estatal de fomento de la industria pesada en donde la industria automotriz cobró centralidad. Queda puesto de relieve la relación entre desarrollo industrial y Estado en un producto industrial ligado a la distribución de la producción local.

Para 1953, el intento se reorientó hacia el apoyo a las empresas privadas. En los años siguientes se firmaron tres contratos que resultaron claves. El primero de ellos con Fiat, para que terminara de instalar y operase una fábrica de tractores en Córdoba, al lado de la ya existente. El segundo convenio se firmó con Kaiser con el objetivo de instalar una planta de autos en sociedad con el IAME en ese mismo lugar. El tercer contrato fue con Mercedes Benz, que se comprometió a establecer una fábrica de camiones en González Catán, Gran Buenos Aires.

Los tres convenios ilustran las lógicas implícitas en la estrategia oficial. Para obtener mejores condiciones a las que se podría acceder negociando con las empresas líderes, concentró su preferencia en firmas europeas o empresas medianas del mercado internacional. Las elegidas fueron Fiat y Mercedes Benz., dos empresas europeas de las cuales la segunda recién iniciaba su salida al exterior luego de la Segunda Guerra Mundial y cuya primera inversión internacional fue la instalación de su planta en nuestro país. Por su parte, Kaiser era un empresario norteamericano exitoso que había diversificado su producción desde el aluminio a los barcos y tiempo después hacia los automóviles. Para principios de los años cincuenta estaba en retroceso frente a la presión de las empresas líderes de producción automotriz. Por esa razón decidió asociarse con otro fabricante en

una situación similar a la suya en busca de mercados protegidos por el exterior. Mediante acuerdos con la Argentina y Brasil se instalaron en ambos países: Kaiser en Argentina y Willys en Brasil adonde trasladaron sus instalaciones. Los dos países ofrecían un mercado cautivo protegido de la competencia de las empresas líderes, además de poner en valor equipos productivos que ya no podían utilizar en Estados Unidos. Por su parte la asociación con IAME le facilitaba la tarea de encarar la producción local ya que permitía el acceso a maquinarias y personal calificado, sumado a los recursos financieros provistos por el Banco Industrial oficial. En menos de un año, Industrias Kaiser Argentina (IKA) comenzó a lanzar vehículos al mercado local desde la nueva planta de Córdoba mientras en los Estados Unidos suspendía su producción (Schvarzer, 1991).

1.2.3 Desde 1955 en adelante


A partir del golpe de estado de 1955, el gobierno militar intervino a las empresas automotrices instaladas en el país. Esta medida postergó por largo tiempo el inicio de actividades de la planta de camiones de Mercedes Benz y puso en duda la subsistencia de la fábrica de tractores de Fiat. El efecto sobre Kaiser fue menor dado que ya se encontraba produciendo vehículos.

Se estableció un régimen para el sector automotor a través de un decreto especial (3.693/1959) no especificaba exigencias claras, no pretendía seleccionar candidatos para llevar a cabo la actividad. Su aplicación práctica sólo tuvo carácter formal dado que ninguna de las 26 propuestas presentadas fue rechazada en un breve lapso.

Desde la perspectiva de la oferta orientada al mercado local, el nuevo régimen tuvo un efecto explosivo: la producción pasó desde 33.000 en 1959 (fabricados en su mayoría por Kaiser) hasta las 200.000 en 1965, y se mantuvo estable por cinco más. La demanda absorbió todas las unidades y como consecuencia multiplicaron las dimensiones del parque automotor. De 400.000 unidades en 1959, se llegó a un millón en 1965, y, a cerca de un millón y medio en 1970 (Schvarzer, 1991).

Goldar señala que desde 1956 empiezan a circular los coches fabricados en el país, especialmente los producidos por IKA. “El Kaiser Carabela y el Bergantín son los primeros cochazos argentinos, suntuosos, corpulentos. Se lo estima como un ‘afán de superación hecha vehículo’ y se descubren sus propiedades: motor potente de 6 cilindros, bastidor extra-reforzado e interior amplio y confortable. [...] El fervor continúa con la estanciera rural Kaiser y la andanada de coches extranjeros sólidos, brillantes. Los Taunus, Borgward Isabella, Renault Dauphine, Peugeot 403, el Prinz alemán, los Fiat

1200 y 600 en 1958, el Opel Rekord, el Isetta y el Isard, con dos puertas” (Goldar, 1992: 72).



± Sí, Señora
± con el Dauphine
± quedará
± encantada...

± Es elegante,
± deportivo,
± joven,
± garboso...
± y viene de París !

4 plazas
4 puertas
115 kms por hora
6 litros a los 100 kms.

Dauphine
RENAULT

Sí, señora
Con el Dauphine
Quedará
Encantada...

Es elegante,
Deportivo,
Joven,
Garboso...
Y viene de París!

4 plazas
4 puertas
115 kms por hora
6 litros a los 100 kms.

Dauphine
Renault.

(Publicado en 1956)

En esta publicidad de 1956 puede apreciarse que no todo el mercado estaba destinado al consumidor masculino. Si bien la mayor identificación del automóvil se producía con el conductor varón, también se explotaban los nichos destinados a la mujer. Se destaca la elegancia de su diseño y sobre todo que viene de París, el centro de moda mundial. Se enfatiza de ese modo el automóvil como un accesorio en donde se le da importancia a los rasgos exteriores. El logo del modelo tiene letra cursiva, en donde las curvas se asocian a lo femenino. La foto de la mujer retratada de cuerpo entero representa a una mujer independiente, elegante y moderna al mismo tiempo.

Vale la pena destacar la referencia a la velocidad máxima que podía levantar el vehículo, de 115km por hora. Por esos años el límite máximo permitido era de 85km por hora. Este conflicto entre legislación y evolución de la técnica suscitó diversos debates. Por ejemplo, en Estados Unidos, Simon (1998) retoma una serie de artículos periodísticos de los años '20 en donde se subrayaba las contradicciones entre las leyes de velocidad y la tendencia de las automotrices a construir autos más veloces. “Leyes lentas para gente rápida! ¿Quién es responsable de la paradoja?” sostenía el autor en una parte de su artículo. En una tradición que continúa hasta nuestros días, las publicidades de automóviles enfatizan la capacidad de velocidad que inevitablemente excede los límites legales. En este sentido, los observadores de la época señalaban que el marketing de automóviles invitaba a un tipo específico de criminalidad, incluso entre los más respetuosos de la ley.

En cuanto al desarrollo de producción local, según Schvarzer, la oferta de los primeros años no puede calificarse en términos de producción “local”. Como existían dudas para numerosos inversores sobre la capacidad de absorción del mercado nacional, la mayoría

de las operaciones se iniciaron a través del armado de unidades traídas del exterior y el contenido de fabricación era mínimo.

Schvarzer indica que a medida que las terminales instaladas en nuestro país iban incorporando más insumos locales a su producción, se impulsaba la expansión del sector de autopartes. Dado que en esos años se registra un vertiginoso crecimiento de pequeños talleres ya existentes, que multiplicaban su actividad para atender a las terminales, y la instalación de nuevas plantas con el mismo fin; los requisitos de las plantas automotrices (filiales de grandes multinacionales del sector) obligaron a la mayoría de esos proveedores a demandar tecnología externa. Ello implicó también el uso de marcas internacionales, que llevaron, con el correr de los años, con el tiempo, a que pasaran a ser filiales de las matrices correspondientes (Schvarzer, 1991).

Como he mostrado, la producción automotriz en nuestro país tuvo un desarrollo temprano por la rápida aceptación que había tenido el automóvil. En parte, los primeros años estuvieron signados por la competencia comercial entre Estados Unidos e Inglaterra. Además, el desarrollo de la industria automotriz estuvo ligado a políticas de estado vinculadas no solamente con la producción de automóviles sino también con el desarrollo de carreteras. Finalmente, cabe señalar que las distintas fases por la que atravesó la industria el estado tuvo un lugar central en las políticas de estado que implicó diferentes acuerdos con firmas de distinto origen.

1.3 El primer reglamento de tránsito

La presencia de un nuevo objeto en la vida social trae la necesidad de nuevas regulaciones. Un ejemplo cercano en el tiempo puede ayudar a pensar en cómo surgen las normas ante los usos de un nuevo objeto que se incorpora a la vida cotidiana. A principios de los años '90 cuando se comenzaron a utilizar los teléfonos celulares todavía no estaba prohibido su uso dentro de las entidades bancarias ni para conductores al volante. Tampoco se pedía a los espectadores de cine, de teatro o de conciertos apagar sus teléfonos durante el espectáculo, los profesores no pedían a sus estudiantes que no hablaran por celular en clase. Estas normas comenzaron a aparecer a medida que su uso fue moldeando prácticas que se consideraban riesgosas, facilitaban el delito o simplemente incomodaban.

En cuanto al automóvil, su expansión produjo una serie de modificaciones no sólo en el escenario de la vida urbana sino también en toda una serie de dimensiones de la vida de todos los días. Dado su carácter cotidiano, la existencia de reglas asociadas a su uso

parece algo que ha estado desde siempre. Pero pensemos por un momento en la novedad que implicaba la presencia de este objeto antes desconocido que circula por las calles y se diferencia sustancialmente de otros medios de transporte. Las reglas de paso, las velocidades máximas y mínimas, las sendas peatonales, el seguro de responsabilidad civil, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, la prohibición de llevar niños en los asientos delanteros entre otras reglas formaron parte de la normativa a través de un largo proceso.

Jonathan Simon (1998) estudió la creación de las regulaciones de tránsito en Estados Unidos como una respuesta al creciente número de muertes en siniestros de tránsito. La respuesta a este fenómeno generó diversas aproximaciones. Uno de los enfoques fue la regulación legal del vehículo a motor. Con la explosión de propietarios de automóviles, muchos estados se encontraron desbordados por no contar con los requerimientos básicos de registro de vehículos o de la emisión de licencias de conducir. En la década del '20 también se codificaron los límites de velocidad, las reglas de interacción en el tránsito entre vehículos de motor, vehículos de tracción a sangre y peatones y la creación de un sistema de vigilancia para respetar esas reglas. Otro enfoque fue la construcción sobre la estructura existente de la responsabilidad civil. Frente a la cifra extraordinaria de automóviles en propiedad de personas que no tenían oportunidad real de asegurarse, las cortes se enfrentaban a una intensa presión de litigios para expandir la responsabilidad. Pero el rápido paso del mercado del automóvil colocó gran cantidad de automóviles en manos de personas que prácticamente no tenían activos. Del mismo modo que los accidentes de trabajo, los siniestros automovilísticos se volvieron la principal fuente de preocupación de las prácticas de riesgo en el mundo moderno. El trabajo de Simon examina el efecto que los automóviles tuvieron sobre la necesidad de reinventar el gobierno entre los años '20 y '30. Simon señala que de todas las formas en las que el automóvil desestabilizó el gobierno para los norteamericanos, ninguna impactó tanto y de modo más profundo como el accidente automovilístico. El rápido crecimiento de la motorización acoplado con caminos sin mejorar y una población sin experiencia en el manejo de esas máquinas se combinó para generar la horrorosa mortalidad que es difícil de apreciar en nuestra era de air bags, ingeniería de caminos y personas conscientes del automóvil (Simon, 1998).

Para Simon, el automóvil desafió el gobierno en las décadas del '20 y el '30 y socavó las formas de control de las instituciones sobre el comportamiento y las creencias de los

individuos. La mortandad del automóvil desafió el sentido del orden de la emergente sociedad tecnológica. Pero al mismo tiempo esos eventos desestabilizantes fueron la provocación para pensar estrategias de gobierno a todo nivel, incluyendo como nunca antes objetivos de gobierno explícitos. Así, los siniestros conformaron un nuevo grupo de temas a través de los cuales podía operar el gobierno. Se conformó un sentido creciente de que el accidente de automóvil representaba el lado oscuro de la modernidad tecnológica y esto llevó a una demanda por una nueva racionalidad de gobierno.

Según Simon (1998), las estrategias para responder a la ingobernabilidad del automóvil no tardaron en llegar en las primeras décadas del siglo XX, es que se estaba ante un hecho inédito: millones de personas controlaban máquinas capaces de una destrucción increíble. Ello significó que el comportamiento disperso de los individuos debía ser regulado. El aumento de la mortalidad por siniestros automovilísticos presionó de manera creciente para buscar una mejor regulación sobre el manejo y el desarrollo de nuevas estrategias de control. Los gobiernos en todos sus niveles respondieron con una variedad de reglas y medidas⁸.

En nuestro país, el primer reglamento de tránsito vigente a nivel nacional es del año 1936. Esta iniciativa legal se articulaba con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, la consiguiente construcción de carreteras, el crecimiento del parque automotor, entre otros factores. Vale la pena recordar que estas iniciativas se articulaban con intereses económicos que por un lado se vinculaban con las necesidades de disminuir costos en el transporte de materias primas y por ello se buscaba en los caminos la alternativa al ferrocarril. Por otro, como también he mostrado la creciente importancia del transporte automotor se relaciona con la disputa entre Inglaterra y Estados Unidos en el cual éste último buscaba desplazar, a partir de la instalación de filiales de automotrices, a la primera de su primacía en el mercado latinoamericano en general y en la Argentina en particular. En este marco se hacía necesario homogeneizar las normas de tránsito en todo el territorio nacional. Hasta ese momento las regulaciones de tránsito se aplicaban a jurisdicciones locales. Sin embargo, es importante señalar que la preocupación por el ordenamiento del tráfico no había sido algo central en los años previos. En Argentina,

⁸ Según Simon, los mayores esfuerzos para regular el tránsito no comenzaron hasta la década de 1910. El Estado de Michigan introdujo la primera línea divisoria pintada en una carretera en 1911, y Cleveland instaló la primera señal eléctrica para tráfico en 1914. En 1927, 42 estados tenían alguna legislación sobre los vehículos a motor, en general supervisados por estructuras estatales preexistentes previstas para regular ferrocarriles y empresas de servicios públicos. A fines de los años '20, sólo 21 estados y el distrito de Columbia exigía licencias de conducir (y cuatro de ellos no requería test físico o habilidad mental).

como en otros lugares, el ordenamiento de las ciudades tenía que ver con la urgencia de combatir el delito, la prostitución y preservar la salud pública.

Por ejemplo, Jennifer Bonham (2006) analizó en el marco de la proliferación del uso del automóvil en Australia, el modo en que se disciplinaron los cuerpos en los viajes. Sostiene que el cuerpo del viajero como conductor, pasajero o peatón no es un cuerpo “natural” sino que es un cuerpo trabajado en el marco de relaciones de poder y de conocimiento. En este sentido, el disciplinamiento del cuerpo que viaja ha sido esencial en el gobierno de la movilidad urbana. Analiza la organización del tránsito en la ciudad australiana de Adelaide en donde se determinaba según el tipo de vehículo y la velocidad de circulación, el camino y la prioridad de carril por la que podía circular. Sin embargo, las regulaciones de tránsito no estaban en el centro de interés de los debates públicos. Bonham señala que entre los siglos XVIII y XIX la regulación de las calles en Amsterdam, París y Londres era debatida en relación con la salud, la seguridad, la moralidad, y el bienestar económico de la población. En Adelaide, los periódicos, el parlamento, el consejo local focalizaban en las condiciones y las actividades desarrolladas en las calles más que en la conducta en el tráfico. Por eso los pedidos de intervención pública en el espacio de la calle estaban orientados a la salud pública y a la prevención del delito. Por ejemplo, la división de las calles entre calzada y sendero era racionalizada en Adelaide caso por caso basado en una discusión en términos de salud y seguridad más que en términos de velocidad de circulación.

En nuestro país, el análisis de esta preocupación por lo que ocurre en las calles en términos de salud y seguridad puede encontrarse en el libro *Médicos, maleantes y maricas*, de Jorge Salessi (2000). En su trabajo rastrea la emergencia y expansión de las disciplinas de la higiene y la criminología. Al respecto, señala que luego de la epidemia de fiebre amarilla, se trabajó en la construcción de la ciudad higiénica. Un indicador de este proceso es que para 1890 más del 60% de la deuda externa argentina se había destinado a financiar las obras de salubridad. La importancia de esas obras demuestra para Salessi la hegemonía de la disciplina de la higiene en el proyecto de reorganización liberal. Para 1892 la cantidad de casas provistas de agua corriente y dispositivos cloacales eficientes aumentó en 150% con respecto al año anterior.

Como consecuencia de la inmigración y las necesidades cambiantes de mano de obra, a partir de 1895 las transformaciones en las formas y sistemas de producción contribuyeron al desarrollo de una sociedad que se vio cada vez más envuelta en grandes

movimientos poblacionales. En la zona de Buenos Aires y Rosario se concentraba el 91% de la población extranjera y para 1914 el porcentaje había bajado sólo al 87%. Salessi indica que entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, el higienismo sirvió para ejercer la vigilancia de un nomadismo que no podía ser refrenado porque eso hubiera significado inmovilizar una mano de obra cuya movilidad era la que la hacía competitiva. Si al principio, para los sistemas de control las definiciones eran amplias y ambiguas como “Portación y uso de armas”; “Ebriedad” y “Desórdenes y escándalo”, otras contravenciones destinadas a regular los movimientos y expresiones más frecuentes de la cultura popular eran las que controlaban los “Bailes públicos”, el “Tránsito por las veredas” y la actividad de los “Músicos”. Sin embargo, en los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX fue en aumento una mayor especificación de las regulaciones utilizadas para vigilar y controlar los espacios del ocio y las reuniones de las clases populares. Las referencias al ordenamiento del tránsito estaban en relación con aquellas prácticas que obstaculizaban la circulación. Salessi cita un edicto que insiste en que “debe ordenarse que no se permita el estacionamiento de grupos en las calles pues aparte de obstaculizar el tránsito, se presta para cometer actos ofensivos a la moral” (citado en Salessi, 2000: 153).

Como he mencionado, la Dirección Nacional de Vialidad se crea por ley 11.658, en 1932. Al año siguiente comienza a funcionar y se publica la memoria que da cuenta del funcionamiento de ese primer año. En las palabras de apertura se describe el proceso de construcción de caminos en el país, el derrotero anterior a la creación de la Dirección, la competencia entre los caminos y el ferrocarril:

Pero el riel provocó hechos singulares: los caminos, al ser menos utilizados, perdieron parte de su eficacia y al levantar alambrados, los propietarios de extensas porciones de campo cerraron muchos de esos caminos que desaparecieron para siempre, para ser sustituidos por otros de acceso a las estaciones ferroviarias.

Los caminos de larga distancia habían perdido casi totalmente su interés porque la tracción a sangre, lenta, costosa e insegura, no satisfacía las nuevas exigencias condicionadas a un ritmo acelerado. (DNV, 1933: 9)

El diagnóstico al que se llega en materia vial, a pesar del lento mejoramiento de los caminos, era que se estaba ante un estancamiento considerable. Esa situación podría revertirse en el corto plazo porque:

El país es inmenso, sus recursos económicos limitados todavía; la cantidad de vehículos es reducida en comparación con su extensión extraordinaria; caben cómodamente en los límites de la República Argentina diez veces más habitantes de los que existen en la actualidad y no es posible ni lógico, ni se ajusta a buenos principios de economía política, que una generación haga todo lo que ha de beneficiar a varias generaciones (DNV, 1933: 10).

La tarea de formular legislación en materia de tránsito estaba prevista en la ley 11.658 que creaba la Dirección Nacional de Vialidad. En su artículo 37 determinaba que la Dirección Nacional de Vialidad “preparará la reglamentación general de tráfico para los caminos nacionales y propenderá la adopción para toda la Nación, de los principios que la informan poniéndose de acuerdo, para ello, con los organismos provinciales de vialidad. Esta reglamentación deberá ser sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo”⁹.

En la memoria del primer año de funcionamiento de la Dirección se presenta un anteproyecto que fue discutido en los diferentes niveles de gobierno y en las distintas jurisdicciones. Es importante recordar que se trataba de la primera regulación a nivel nacional y que parte de su objetivo era homogeneizar las normas vigentes en el territorio argentino.

En los fundamentos del año 1934, se planteaban líneas rectoras que permitirían la elaboración de un reglamento único. Figura una justificación de la necesidad de admitir la jurisdicción nacional para los caminos troncales y el reconocimiento de la policía de tráfico a las autoridades de tráfico para hacer cumplir normas de carácter uniformes y armónicas vigentes en todo el territorio nacional. La cuestión de la definición de la autoridad de aplicación es un tema de debate que a partir de este momento vuelve a aparecer en la mayoría de los debates de tratamiento de leyes de tránsito. En la ley aprobada en 1994, la mayor parte del debate parlamentario se concentró en la designación de Gendarmería como autoridad de control en las rutas nacionales. Otra cuestión en los fundamentos se vincula con la necesidad de dar a la reglamentación “elasticidad suficiente como para contemplar los distintos casos que la práctica representa” (DNV, 1934: 3). Por eso la ley presenta principios generales que según sus autores, respondía de manera más eficaz que un código de preceptos reglamentarios.

⁹ Ley 11.628 (208) Vialidad Nacional (B.O. 8/X/1932)

El “Reglamento General de Tránsito en los Caminos Nacionales” de 1936, consta de 109 artículos organizados en quince títulos. Dentro de las “disposiciones generales” se designa como autoridad de aplicación a la policía caminera, donde la hubiere, y a falta de ella a la policía general de cada provincia o de los territorios nacionales. En las reglamentaciones “de los vehículos” se establece que cada automotor debe contar con bocina que se escuche a 100 metros de distancia, dos sistemas de frenos, silenciador de escape, paragolpes, espejo retrovisor, luces (delanteras y traseras), se exigía la licencia de conducir. En el capítulo dedicado a los conductores, se establece la prohibición de conducir sin licencia, con licencia vencida, en estado de ebriedad o bajo la acción de sustancias tóxicas.

En el título que regula las velocidades, se establece para los vehículos automotores una velocidad máxima de 80km por hora en zonas rurales, los camiones debían circular a 50km por hora. Los vehículos de tracción a sangre podían marchar a una velocidad mayor a la del “trote normal de los caballos”, mientras que para los jinetes se establecía como velocidad máxima la equivalente a un “galope moderado de sus cabalgaduras”. Otros límites de velocidad podían establecerlo las municipalidades. Estaban exceptuados de estos límites de velocidad la policía, los bomberos y las ambulancias. Un dato curioso a nuestros ojos del siglo XXI es que se prohibía “atar animales a los árboles o aparatos que los resguarden, cualquier columna o poste enclavado en el camino”. Hay un título dedicado a las “carreras en los caminos”. Se incluyen una serie de artículos que reglamentan los pedidos de autorización y los requerimientos para la realización de carreras. En el artículo 90 establecía “la Dirección Nacional de Vialidad prestará su apoyo a las competencias de turismo de larga distancia que tiende a difundir el conocimiento de las distintas regiones del país, y a la práctica y seguridad del recorrido de caminos con coches de serie. Se establecen regulaciones en relación con el transporte público, y la publicidad en los caminos.

Un aspecto importante en la regulación del tránsito y un modo de dar respuesta al desafío que implicaba para los gobiernos ordenar ese ámbito fue el seguro obligatorio. Simon (1998) señala que así como el automóvil había colocado a los conductores fuera de las redes de control en el trabajo y el contexto familiar, el seguro obligatorio puso al conductor en un nuevo tipo de red. No es en sí un objetivo de poder, sino una especie de medio a través del cual los sujetos se volvían más gobernables. En el artículo 150° se establecía que la Dirección Nacional de Vialidad intervendría para que las provincias adopten el seguro obligatorio sobre daños a terceros para todos los vehículos en circulación que sería gestionado por el Poder Ejecutivo. La preocupación por el seguro obligatorio ya figuraba en los fundamentos de 1934. Allí se señalaba que el tema era una necesidad “sentida” y con amplio consenso. Se estipulaba así la implantación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudieran ocasionarse a terceros como consecuencia de colisiones en la ruta. De ese modo se ponían a cubierto a los damnificados frente al riesgo de no ser resarcidos.

El Reglamento finaliza con artículos de disposiciones generales sobre las infracciones. En ese punto el reglamento es bastante limitado. Ello se debió a que como fue elaborado por Vialidad Nacional y elevado al Poder Ejecutivo, éste lo puso en vigencia parcialmente dado que se consideró que no tenía facultades para crear por sí mismo disposiciones penales le dieran fuerza necesaria para hacer obligatorio su cumplimiento (DVN, 1937).

Ya en los debates de 1937 en el marco del Tercer Congreso Argentino de Vialidad, se planteaba la importancia de contar una reglamentación aprobada a través del Congreso y no seguir con el Reglamento con vigencia parcial con el que se contaba hasta ese momento. Como mostraré más adelante este reglamento estuvo vigente hasta junio de 1945, a partir de allí fue reemplazado por otro, decretado por el Poder Ejecutivo, y recién aprobado por el Poder Legislativo en 1949.

* * *

En este primer capítulo he podido mostrar cómo el automóvil implicó una serie de modificaciones que incluyeron la creación de distintas organizaciones y la conformación de grupos que instalaron al automóvil en el centro de discusiones y pusieron de relieve las nuevas necesidades que traía consigo. Una de ellas era la construcción de una red de caminos que se articulaba con la integración del territorio nacional, de modo que desde el Estado se crearon instituciones, como la Dirección Nacional de Vialidad que llevó adelante la enorme tarea de la construcción de caminos. Los intereses en torno de los vehículos a motor no se agotaban en los clubes de aficionados sino que también se articulaba con la necesidad de modernizar y bajar los costos de transporte de los productos de exportación. Por otra parte, la industria automotriz a partir de la disputa entre Estados Unidos e Inglaterra, también jugó un rol importante ya que en esa disputa desplazó de su hegemonía al ferrocarril de origen británico. Finalmente, otra de las cuestiones centrales en estos primeros años y que constituye el eje de interés principal de este trabajo, es la puesta en vigencia del primer reglamento de tránsito a nivel nacional. Ese reglamento, aprobado por decreto de Poder Ejecutivo, plantea problemas que van a volver a aparecer en las siguientes regulaciones. La necesidad de dar homogeneidad a las normas dentro del territorio nacional y respetar las particularidades de cada jurisdicción, la definición de la autoridad de aplicación en los caminos nacionales son algunas de ellas.

En el capítulo siguiente mostraré el modo en que el automóvil influyó en la vida cotidiana en las ciudades.

Capítulo 2: El automóvil, la ciudad y la vida cotidiana

2.1 El automóvil en la ciudad

Quienes han analizado los cambios producidos en la modernidad, se han referido de modo recurrente a la vida en la ciudad. En la obra de Georg Simmel, es habitual encontrar que sus reflexiones sobre la modernidad refieren con frecuencia a la vida urbana como escenario privilegiado para ejemplificar gran parte de sus principales transformaciones. La ciudad constituye en el siglo XIX el ámbito que ilustra más acabadamente la desorganización, la alienación y el aislamiento mental. Al mismo tiempo, la ciudad puede ser considerada una metáfora espacio-temporal de la modernidad o el actor-escenario de sus nuevos dramas sociales. La mirada de Simmel destaca las posibilidades de realización de los individuos y advierte sobre los riesgos que trae consigo una nueva época. Es posible rastrear diversas reflexiones del autor dedicadas a los cambios en las experiencias sociales y los hábitos perceptivos a partir de la experiencia de la vida urbana. En tal sentido, pueden señalarse los cambios en las sensibilidades que impone la vida urbana a través de sus diversos estímulos. La creciente calculabilidad que atraviesa las relaciones entre las personas y la indiferencia como vínculo predominante. La vida en la ciudad tiene otros efectos en la experiencia urbana como el anonimato, la masificación y los intentos por mantener la individualidad en la gran ciudad. En cuanto a la sociabilidad en la ciudad, Simmel destaca la reserva como la actitud característica del metropolitano hacia los otros. Se acrecientan la formalidad y cierta indiferencia unida a una suerte de aversión hacia los demás. Así, la reserva garantiza la vida social en las grandes ciudades dado que permite mayor libertad para las relaciones sociales. Por otra parte, en relación con los efectos de la distancia en las relaciones de reciprocidad, Simmel advierte que, a diferencia de las ciudades pequeñas, por la complicación y confusión de la vida de la gran ciudad, el individuo está acostumbrado a las abstracciones, a la indiferencia frente al más próximo, y a una relación estrecha con aquél que está más lejos. Así, la intelectualidad ofrece por una parte una base de mutua comprensión y, como contraparte, lleva a cierta distancia entre los hombres porque hace posible la aproximación con los más alejados, pero también una relación más fría y objetiva entre los más próximos.

Respecto de los efectos que produce la vida urbana en la percepción del individuo, Simmel destaca el sentido de la vista. Los modernos medios de transporte, -ómnibus, tranvías y trenes- obligan a las personas a mantenerse en el mismo espacio mirándose

mutuamente durante tiempo variable, pero sin hablar. De este modo, las comunicaciones modernas hacen que la mayoría de las relaciones entabladas entre las personas queden relegadas exclusivamente a este sentido. Esto último contribuye a la desorientación de la vida en general, a la sensación de aislamiento, ya que para el autor “el que ve sin oír vive más confuso, desconcertado e intranquilo que el que oye sin ver” (Simmel, 1986:681). Una de las consecuencias en la sensibilidad del urbanita es la experimentación de una sensación de confusión e intranquilidad por ser la vista el sentido más estimulado en la vida de la gran ciudad. Más cerca en el tiempo y vinculado específicamente con el tránsito, el sentido de la vista como mecanismo de cooperación con los demás se pierde. Esto es lo que afirma Vanderbilt en su libro *Tráfico* (2009). La pérdida del sentido de la vista como atributo que permite la cooperación nos lleva a ser poco solidarios en la ruta. Es que a partir de los 30km por hora se comienza a perder la capacidad de mantener el contacto visual. Por lo general se evita el contacto visual con los otros conductores. “A menudo los demás conductores llevan gafas de sol, o es posible que su coche tenga las lunas tintadas. (Aparte, ¿de verdad quieren entablar contacto ocular con esos conductores?) A veces establecemos contacto visual por el retrovisor, pero se antoja débil, poco creíble en un principio, ya que no es “cara a cara” (Vanderbilt, 2009:44).

Otro dato que no tiene que ver estrictamente con la circulación vehicular, pero que tiene efectos en la seguridad vial es la contaminación visual. Los anuncios publicitarios resultan elementos de distracción que incluso pueden llegar a competir e interferir con las señales viales.

Otro de los efectos de la incorporación del automóvil en la vida urbana es la transformación de los olores. Al respecto, Miller retoma investigaciones que se ocuparon del tránsito en las ciudades con vehículos de tracción a sangre. Por ejemplo, en la ciudad de Nueva York entre fines del siglo XIX y principios del XX, los caballos depositaban más de un millón de kilos de estiércol y más de 200 mil litros de orina en la ciudad por día. A su vez, el tráfico se atascaba como consecuencia de los cadáveres de los caballos que durante las olas de calor tropezaban en el piso resbaladizo y se quebraban las patas al caer. En Nueva York se quitaban de las calles 15.000 caballos muertos al año (Miller; 2001). Este retrato de la ciudad, si bien corresponde a Nueva York, no es difícil imaginar en la Buenos Aires de esa época. Ya más cerca en el tiempo, la contaminación provocada por los gases que emanan de la combustión de los vehículos a motor constituye un problema creciente en las grandes ciudades. Por otro lado, la polución sonora afecta el

sentido de la audición sobre todo en los lugares con mucho tránsito, tránsito pesado o en situaciones de atascamiento.

Otro aspecto del cambio que atravesaron las ciudades a propósito de la expansión del automóvil como medio de transporte se vincula con la concentración de vehículos en las ciudades por la escasa red de carreteras. Este hecho implicó que para los años '20 la ciudad se convirtiera en escenario de siniestros y de congestión vial. El cambio en el ritmo de la ciudad y en la velocidad de circulación fue otra de las marcas que implicó la cada vez más extendida circulación de automóviles. Un testimonio de la época que cita Caimari, es el de Jorge Luis Borges, que en *Evaristo Carriego* deplora “el triunfo ideológico de la velocidad” en la ciudad. “Contra el apuro de la urbe cosmopolita, rescataba la supervivencia de cierta inmutable esencia criolla. La posesión *lenta* del tiempo y el espacio era su virtud principal. Ignorando el vértigo que lo dejaba atrás, un carro se desplazaba por la avenida Las Heras conducido por un ‘carrero criollo fornido’” (Caimari, 2009: 397). Años después Ezequiel Martínez Estrada advertía sobre estos cambios en la ciudad de Buenos Aires: “En aceras y calzadas se mezcla y confunde aquello radiante que emanan los objetos y seres bajo la apariencia de un movimiento cada vez más acelerado, que pugna y forcejea por correr. La calma y la inmovilidad quedan para los umbrales. La ciudad se convierte en un tráfago; máquinas y pasajeros van arrastrados como partículas metálicas por trompas de electricidad. Esta mole infinitamente complicada y viva está en perpetua agitación; hombres, vehículos y hasta objetos unánimes se diría que andan por una necesidad intrínseca de andar.” (Martínez Estrada, 2001: 37).

Buenos Aires se convirtió en una ciudad inquieta, presa de un “arrebato cinético” sin profundidad ni intensidad que gira sobre sí misma. “Puede afirmarse que el ritmo de ese movimiento totalitario es mucho más vivo que en cualquiera de las ciudades de igual población, aunque sea un movimiento que parece sin gobierno, comparándolo con el de aquellas otras que proceden con sujeción a los principios de la más estricta economía. Ese movimiento horizontal se caracteriza por la velocidad y no por la firmeza y buen uso, como en otras partes. Las cosas dan la impresión de que se precipitan sin control total, esquivándose” (Martínez Estrada, 2001:37). El ritmo febril de la ciudad no sólo se ubica en la velocidad del tránsito, en la aceleración en la circulación de automóviles, ómnibus y peatones. El ritmo veloz irradia a diferentes ámbitos de la vida cotidiana, se convierte en una forma de modulación de las conductas. Por eso para Martínez Estrada “hay un

mismo afán de velocidad en el chofer, en el peatón, en el comerciante tras el mostrador, en el que habla por teléfono, en el que espera a la novia y en el que toma café resuelto a no hacer nada. [...] La velocidad es una taquicardia, no una actividad. Nos brota de la circulación interna más bien que de la laboriosidad, porque somos corredores aunque no seamos activos. Puede una ciudad estar muy agitada sin ser dinámica, como un hombre puede estar en cama con ciento cincuenta pulsaciones por minuto. Buenos Aires ama la velocidad, lo que no quiere decir que sea activo, y acaso significaría lo contrario si es que pone un interés deportivo en cumplir con sus obligaciones” (Martínez Estrada, 2001: 38). Cabe aclarar que esta lectura de Martínez Estrada contiene una doble condición. Por un lado, constituye una mirada aguda sobre las transformaciones en la ciudad desde una sensibilidad sociológica y por otro, una crítica a la modernidad urbana teñida de cierta nostalgia que lo aleja de la crónica o la descripción “objetiva” de la vida cotidiana. Sin embargo, a partir de sus reflexiones se pueden identificar ejes de análisis para interpretar esas transformaciones e incluso permiten agudizar la mirada sobre algunas más recientes en cuanto a la experiencia de la ciudad y del tránsito.

Se instalaba por esos años el problema de cómo gestionar en la ciudad el vertiginoso aumento de la velocidad que había transformado cada bocacalle en un punto de riesgo (Caimari, 2009). Los intentos de limitar la velocidad de circulación quedaban en definitiva librados a la capacidad de autorregulación de los propios conductores. Es que, según Caimari, “la fiesta perceptiva de la velocidad en la ciudad, embriagadora sucesión de luces y sombras, no era uno de sus atractivos menores” (Caimari, 2009: 396). Los ensayos de regulación de la vida urbana en relación con el tránsito a propósito de la irrupción masiva del automóvil, según la autora produjo una crisis en la policía porteña. Los agentes no podían controlar las infracciones permanentes llevadas adelante por los conductores y se toleraban cada vez más los excesos de velocidad. “Además de comprobar que muchos de estos infractores eran personalidades sociales o políticas que no aceptaban interrumpir ‘su marcha triunfal, desenfrenada y bocinesca’ por la interpelación de un simple agente, éste estaba perdiendo, a esas alturas, capacidad de percepción de la transgresión, inmerso en el proceso general de aceleración del ritmo callejero.” (Caimari, 2009: 396-7)

Los nuevos ruidos que generaba el aumento de la circulación de vehículos en la ciudad también constituyen otro cambio de la vida urbana. Caimari menciona el ruido de los vehículos de tracción mecánica de escape libre, de las llantas sobre el empedrado, de

las frenadas, a los que se sumaban los sobresaltos producidos por los siniestros de tránsito. Para poder llamar la atención, el agente policial debía hacer sonar reiteradas veces el silbato en las zonas con mayor tránsito. “La ecología sonora de la calle, sus reglas de circulación, sus relaciones de poder, sus riesgos: la irrupción del auto había mutado la experiencia del espacio público.” (Caimari, 2009: 397)

Otro aspecto de la transformación de la vida en la ciudad como consecuencia de la difusión del uso del automóvil se vincula con el aumento de los riesgos. “Una calle más insegura... Este simple dato del sentido común es ampliamente confirmado por la evidencia estadística, pero el riesgo de la vía pública parece hecho más de imprudencias que de deliberación, de accidentes más que de delitos” (Caimari, 2009: 393). Lila Caimari muestra que para la década del veinte el crecimiento de la mortalidad en siniestros de tránsito sigue la expansión del parque automotor. En efecto, los hechos de tránsito a fines de los años ‘20 veinte constituían uno de los principales factores de muerte violenta en la ciudad. También estos hechos encabezaban la nómina de agentes de lesión. Este aumento trajo como consecuencia la necesidad de detallar los registros. Las categorías estadísticas de homicidios tuvieron que desagregarse en simples y culposos, en donde había una mayoritaria presencia de los *chauffeurs* en esta nueva categoría. Asimismo, fue necesario introducir distinciones más precisas entre vehículos (tranvías, ómnibus, taxis, automóviles privados) y puntos de la ciudad en donde ocurrían (Caimari, 2009). Finalmente, en cuanto a la percepción del riesgo por parte de los habitantes de la ciudad, ocurría algo llamativo. Pese al aumento de las muertes en el tránsito, los principales temores se concentraban en el delito. “A pesar de la brusquedad del incremento de la violencia en la calle, a fines de los veinte las nociones de peligro no estaban asociadas a los accidentes sino al ‘nuevo crimen’” (Caimari, 2009: 395)¹⁰.

Según Goldar, en los años ‘50 circulan pocos automóviles por Buenos Aires porque habían disminuido las importaciones. Mientras que en 1946 se adquieren 82.700 unidades provenientes de los Estados Unidos, en 1949 esa cifra desciende a 13.000. Ello se debe a las trabas a la importación de vehículos llevadas adelante por el gobierno peronista dada la carencia de divisas. “Casi no se ven coches nuevos: abundan los viejos, usados y pasados de moda” (Goldar, 1992: 69). Las marcas que más circulaban por

¹⁰ En la actualidad, también tiene una mayor visibilidad en la opinión pública la preocupación en torno de la inseguridad delictiva como en tanto riesgo de morir como víctima de un hecho violencia intencional (homicidio) que las muertes por hechos de tránsito. En este sentido, las estadísticas del Ministerio de Salud muestran que en 2010 del total de las muertes por lesiones, el 23% son ocasionadas por el tráfico de vehículos a motor. Le siguen en importancia los suicidios (16%) y los homicidios (10%).

aquellos años eran de marcas norteamericanas Ford, Chevrolet, Plymouth, Studebaker, De Soto, Mercury, Dodge y otras clásicas. Se consideraban a los Pontiac, Cadillac, Chrysler, Buick, Henry J. y a los modelos Impala y Lincoln como los coches superconfortables y refinados. Los automóviles nuevos eran prácticamente inaccesibles y el trabajo de revisar y reparar los coches se volvía muy complicado debido a la falta de repuestos. A ello se sumaba la escasez de cubiertas y combustible.

Como mostraron analistas y diferentes observadores de la época, la ciudad había cambiado con la presencia de los automóviles en las calles. La velocidad estaba exacerbada, los olores habían cambiado, los sonidos también. A su vez, el ruido febril de la vida urbana se acentuaba por el rugido de los motores, bocinas y silbatos de los agentes que ante el aluvión de infracciones se encontraban desbordados. Finalmente, los riesgos que traía el automóvil no tardaron en hacerse presentes porque los decesos a causa del tránsito aumentaron significativamente. La fisonomía de la ciudad se había transformado radicalmente y ya no volvería a ser la misma.

2.2. La motorización de la vida cotidiana

2.2.1 Prácticas de distinción

En el apartado anterior me ocupé de las diferentes consecuencias que tuvo la expansión del automóvil en la organización y ritmo de la ciudad. Pero el automóvil tuvo también efectos en diferentes aspectos de la vida cotidiana. En los apartados que siguen me centraré en algunos de ellos: el uso del automóvil ligado a las estrategias de distinción, en las relaciones amorosas, el deporte y en los juegos infantiles.

Trabajos ya clásicos de la sociología, como los de Thorstein Veblen, Norbert Elias y Pierre Bourdieu, han dado cuenta de la importancia de las pautas de consumo como estrategia de diferenciación de las clases altas. En el primer caso, Veblen plantea en *Teoría de la clase ociosa* (1978) que la función primordial del consumo suntuario no está en relación con el destino de aquello que se consume, sino con su capacidad para afirmar un status social. En este mismo sentido, para Norbert Elias (1996), cuando en la Francia de los siglos XVII y XVIII el ascenso de la burguesía amenazaba la preeminencia social de la nobleza, ésta afirmaba su posición social mediante el consumo de lujo. Por último, Pierre Bourdieu (1998) señala, en su estudio sobre la conformación de las categorías sociales del gusto en la sociedad francesa de la segunda mitad del siglo XX, que las clases altas despliegan a través del consumo estrategias de distinción que afirman su distancia

respecto de los demás grupos sociales. Este consumo suntuario no representa únicamente una forma de despilfarro sino también una forma de acumulación de capital social.

En cuanto a la relación entre estrategias de distinción y automóvil, vale señalar que en los primeros años, este último constituyó un bien de lujo al que muchos aspiraban a acceder. Lila Caimari sostiene al respecto que el automóvil se convirtió para la década del treinta un artículo de consumo líder. Ello fue consecuencia de la estandarización de su producción, de los planes de financiamiento y de la difusión publicitaria que circulaba por esos años. Estos elementos, “transformaron la concepción de su propiedad, de raro objeto de lujo a bien de consumo accesible, o plausible de ser pensado como tal por una franja social que creció muy repentinamente” (Caimari, 2009: 396). Por su parte, Guillermo Giucci señala que “del automóvil se exige, para preservar su símbolo de estatus, que sea todo, menos un instrumento de trabajo. Puro entretenimiento” (Giucci, 2007: 200). Con el tiempo, y con las mejoras en la eficiencia en la producción el automóvil se masificó. El modelo Ford T en este sentido encarnaba ese proceso.

La publicidad de automóviles en los años ‘20 tiene como objetivo promocionar un nuevo bien en el mercado. Vale recordar que para esos años la difusión del automóvil se enmarcaba en la disputa por los mercados entre Inglaterra y Estados Unidos.

	<p>The Nash Six</p> <p>Al comprar un automóvil Ud. podrá gastar más dinero de lo que le costaría un “NASH” pero Ud. no podrá obtener la “CALIDAD” de la que contiene un “NASH”.</p> <p>H. C. Ehlert & Cia. Av de Mayo 823. B. Aires- U.T.4236 Riv.</p> <p>(Publicado en 1924)</p>
--	---

El automóvil, como objeto de consumo familiar, anuncia la progresiva mecanización de la vida cotidiana. La compañía Ford fue la principal responsable por la circulación planetaria del automóvil. A fines de 1899 Henry Ford fue declarado el empresario del siglo por la revista *Fortune*, Giucci señala que “mereció ese título por popularizar el automóvil y por crear un mercado de consumo masivo, al tiempo que proporcionaba los medios de abastecerlo. Se premió la intensificación y la eficiencia del movimiento, la reducción de costos y de la jornada de trabajo, el aumento de los sueldos y la estandarización industrial” (Giucci, 2007: 27). Henry Ford presentó el modelo T en 1908, prometiendo un automóvil para las masas. La utilización de la cadena de montaje no era una novedad, lo novedoso es que fuera utilizada para la producción a gran escala. Giucci señala que hasta entonces el automóvil había sido considerado un capricho de ricos. “¿Podía ser barato, útil y sólido? No bastaba ofrecer el producto. Había que estimular la demanda masiva incrementando la producción, abaratando costos, pagando salarios más elevados a sus trabajadores, reduciendo la jornada laboral, mejorando de modo constante el mismo producto (aún no existía la idea de modelo anual), anunciando visiblemente las ventajas, abriendo la fábrica a las visitas y exportando el modelo T.” (Giucci, 2007: 28). Diecinueve años después de su lanzamiento el modelo T declinaba. Esto se produjo debido a lo estático de su diseño que sucumbió frente al programa de la General Motors “un auto para cada bolsillo y cada finalidad”. Según Giucci, en este proceso hubo cuatro transformaciones en la industria automotriz: ventas a plazo, el auto usado como parte de pago, la carrocería cerrada y el modelo del año. “Fue con cierto desprecio que Ford percibió esos cambios en la industria automotriz. Por muchos años rechazó la posibilidad de producir autos variados para un mercado segmentado en gustos y niveles económicos, resistiéndose a la condición de signo diferencial del producto.” (Giucci, 2007: 35). Según señala el mismo autor, en la concepción de Ford los objetos no debían presentar mayor complejidad de la necesaria. De este modo, se posibilitaba el mayor acceso a los bienes materiales ya que los objetos estaban liberados de artificios que los encarecían. “En la noción de estricta utilidad del objeto está la base del posterior fracaso del Ford modelo T, cada vez más accesible al público, pero siempre pintado de negro, permitiendo un reducido espacio para las maniobras sexuales, atravesando el espacio público como carros fúnebres. Se lleva en cuenta el valor de uso -la utilidad respecto de la satisfacción de necesidades- y el valor de cambio -el valor de un producto

en el mercado-, pero no la lógica de la ambivalencia ni la diferencia del signo, típicas de la sociedad de consumo.” (Giucci, 2007: 38).

Esta caracterización del consumo tal como lo concebía Ford en su producción de automóviles, tiene muchos puntos de contacto con la definición que hizo Pierre Bourdieu sobre el gusto popular. Como si en el modo de concebir a los destinatarios de sus automóviles hubiera pensado en términos de gusto popular tal como lo definió Bourdieu. ¿En qué consiste esta caracterización? Fundamentalmente en que el gusto popular se orienta por la necesidad, consiste en una forma de adaptación a la necesidad y la utilidad. De este modo, el consumo adquiere un rasgo funcional, su justificación y razón de ser reside en que cumple una función. Queda descartado así cualquier rasgo ornamental que ese consumo pueda tener. Rige lo que Bourdieu llama la “elección de lo necesario” como principio de las prácticas populares: lo necesario, práctico, ligado a la necesidad económica y se renuncia a los beneficios simbólicos propios del consumo suntuario.

La concepción de Ford que se oponía al sentido de la distinción atribuida a las clases altas, unido al consumo imitativo de las clases medias es lo que llevó a la declinación del modelo Ford T que tendía a la masificación del consumo. El error fue advertir que el nuevo vehículo también podía estar sujeto a la lógica de la moda. También es posible ensayar una hipótesis en torno a la necesidad de individualización en la modernidad. Simmel, en *Filosofía del dinero* plantea algo que desarrollaría después en otros ensayos especialmente en los referidos a la moda a la que consideraba “una de esas instituciones sociales que unifican, en una proporción peculiar el interés por la diferencia y el cambio que se da por la igualdad y la coincidencia” (1977: 580). Según Simmel, en la vida urbana se expresa como en ningún otro lugar la resistencia del individuo a ser nivelado y consumido en un mecanismo técnico-social, y las bases psicológicas de las formas metropolitanas de individualidad se encuentran en la intensificación de la estimulación nerviosa, en una transición desde una estimulación externa a una interna. Se produce así una dificultad para hacer valer la propia personalidad en la vida urbana. Esta dificultad conduce, según Simmel, “a las rarezas más tendenciosas, a las extravagancias específicamente urbanitas del ser-especial, del capricho, del preciosismo, cuyo sentido ya no reside en modo alguno en los contenidos de tales conductas, sino sólo en su forma de ser-diferente, de destacar-se y, de este modo, hacerse-notar; para muchas naturalezas al fin y al cabo, el único medio, por el rodeo sobre la conciencia del otro, de salvar para sí

alguna auto estimación y la conciencia de ocupar un sitio” (Simmel, 1998: 259). Las grandes ciudades se constituyen entonces para Simmel en escenarios privilegiados en donde se desarrolla una cultura moderna caracterizada por la preeminencia de la cultura objetiva por sobre todo lo personal¹¹. Si por un lado, la vida en la ciudad se vuelve más fácil y previsible, por otra parte se compone de contenidos más y más impersonales que tienden a borrar todo lo auténticamente personal. Así, el modo de salvar lo más personal implica movilizar al máximo la especificidad y peculiaridad.

En parte ello explica el “ascenso irresistible” del automóvil como nuevo objeto fetiche del consumo “en él confluían el prestigio ideológico -asociado al dinamismo norteamericano de posguerra, por oposición a los decadentes monopolios ferroviarios británicos - y todo el *glamour* de un estilo de vida difundido por los poderosos canales de la publicidad y la industria del entretenimiento” (Caimari, 2009: 397).

Para Martínez Estrada el automóvil expresaba la posición social del dueño. Sostiene incluso que tiene una relación mucho más estrecha que la casa con su habitante. No hay que olvidar que en el análisis de Elias sobre la sociedad cortesana la casa debía representar, sin ambigüedades, el status social de quien la habitaba. Algo similar o incluso exacerbado ocurre para Martínez Estrada entre el automóvil y su propietario. “El auto es, como el traje de etiqueta, algo que está en el protocolo y forma parte del ceremonial” (Martínez Estrada, 2001).

Otra de las formas en que se vinculan automóvil y consumo suntuario es el turismo. Anahí Ballent y Adrián Gorelik señalan que desde los años veinte, la expansión del turismo tenía dos vertientes. Por un lado, atraer al turismo de elite a sitios argentinos (de modo de invertir el hábito del viaje a Europa)¹². Por otro lado, la incorporación de los

¹¹ En este punto vale la pena recordar la distinción entre cultura objetiva y cultura subjetiva que propone Simmel. La primera incluye instituciones, conocimientos, actitudes que el hombre ha ido desarrollando a lo largo de la historia. La cultura objetiva es el reino de las formas constituido por esferas (ciencias, arte, derecho, etc.) en la que cada una tiene una organización lógica, un funcionamiento, una congruencia y que experimentan una creciente tendencia a la autonomización. La cultura subjetiva, en cambio, consiste en el aprovechamiento que el individuo realiza de la primera para su cultivo interior, en la asimilación personal de contenidos culturales. Sin embargo, en la modernidad, “las cosas se tornan más cultivadas, pero los hombres sólo en una medida mínima están en condiciones de alcanzar, a partir de la perfección del objeto, la perfección de la vida subjetiva” (Simmel, 1998: 127). Y es en las grandes ciudades que la cultura objetiva alcanza su cumbre a partir de sus construcciones, en las comodidades de las técnicas, en las formaciones de la vida comunitaria y en las instituciones del Estado. Esta diversidad y abundancia de elementos de la cultura objetiva impide en gran medida que se puedan sostener espacios de afirmación de la propia personalidad.

¹² Ya desde comienzos del siglo XX los viajes al exterior constituyeron un elemento de distinción para las clases altas, en los cuales se afirmaba su cosmopolitismo, el contacto con la “alta cultura” y su participación en redes de sociabilidad con los miembros de las élites europeas. Estos rasgos contribuyeron a construir un estilo de vida de las clases altas que estuvo vigente durante gran parte del siglo XX, operando a la vez como

sectores medios y populares al nuevo turismo masivo (Ballent y Gorelik, 2001). A partir de los años veinte, el progreso del turismo fue notable debido a la consolidación de los sectores medios, la difusión del automóvil y a ciertas políticas sectoriales como las destinadas a Mar del Plata o a las sierras de Córdoba. Según los autores, “el veraneo de la elite tuvo siempre una marcada predilección por aspectos mundanos y de interacción social. La ruleta era un elemento imprescindible para atraerla; clubes, cines, posibilidades de prácticas deportivas diversas, confort, eran factores necesarios para satisfacer gustos sofisticados y formas de sociabilidad complejas, que serían adoptadas por los sectores medios” (Ballent y Gorelik, 2001: 165). Vinculado con la vertiente del turismo de elite, en los ‘30 se postergan los viajes a Europa como consecuencia de la crisis y el control de cambio y luego el clima bélico. El crecimiento del turismo masivo en los treinta se debió en parte a las reformas legislativas como el sábado inglés o las vacaciones pagas que generalizó los viajes para las clases medias y que durante el peronismo se expandieron para las clases trabajadoras. A partir de mediados de la década de 1930, las políticas expansivas de vialidad fortalecieron el rol del sistema carretero en otro sector de la economía que se buscaba potenciar: el turismo. La ruta 2 a Mar del Plata inaugurada en 1938, se convertiría en un símbolo de la nueva etapa que se inauguraba en procura de estimular el turismo de clase media. En este sentido, Ballent subraya la originalidad en las nuevas modalidades de desarrollo del turismo vinculadas con el automóvil en tanto transporte privado-familiar, con la posibilidad de establecer un nuevo vínculo con la naturaleza o con diferentes modalidades de recorrer el territorio. El placer, la libertad y el poder centrado en la acción de conducir también fueron explotados por la publicidad automotriz de mediados de los años ‘20. También en el turismo el Automóvil Club Argentino fue un gran difusor, tanto del *weekend*, los campings y las excursiones a lugares turísticos que no habían sido explotados por el tren, como la costa Atlántica (Ballent, 2005).

el horizonte de prácticas culturales y de consumos al que aspiraban las clases medias. En años recientes, la posibilidad de realizar viajes al exterior dejó de ser prohibitiva para los sectores medios, del mismo modo que el acceso a la tecnología (como por ejemplo computadoras personales y otros electrodomésticos) ya no funcionó como elemento de distinción de los sectores altos. Esta tendencia, observada durante la vigencia del plan de convertibilidad, se revirtió en buena medida tras la crisis de 2001, cuando la distancia entre uno y otro sector social volvió a ampliarse. Esto se expresa entre otros fenómenos en los viajes al exterior, que por efecto de la devaluación dejan de ser accesibles para una parte importante de quienes antes viajaban y vuelven a ser patrimonio exclusivo de los sectores de más altos ingresos.

La modalidad del *weekend* también estuvo estrechamente ligada a la difusión del automóvil. En efecto, desde fines del siglo XIX un nuevo tipo de habitar como la casa suburbana o rural de uso ocasional necesitaba del automóvil, ya que éste facilitaba el abandono de la ciudad por lapsos cortos, permitiendo disfrutar al mismo tiempo de los beneficios de la ciudad y de la tranquilidad del campo. El automóvil así produjo una ampliación de esta tendencia. Dentro de la oferta de residencia para el *weekend*, se sumó la opción de la vivienda individual otras propuestas de vivienda agrupada. Surgen así los primeros *country-clubs* de la época. Estos proyectos residenciales se organizaban a partir de la vinculación novedosa de vivienda y deporte (Ballent y Gorelik, 2001: 171)¹³.

Para los años '50 circulan pocos automóviles por Buenos Aires porque disminuyen las importaciones de automóviles. Ello se debió a las trabas a la importación de vehículos llevadas adelante por el gobierno peronista dada la carencia de divisas. “Casi no se ven coches nuevos: abundan los viejos, usados y pasados de moda” (Goldar, 1992: 69). Los autos nuevos son prácticamente inaccesibles. La tarea abrumadora de revisar, ajustar y reparar el coche se complica por la falta de repuestos. A ello se suma la escasez de cubiertas y de nafta. En este contexto en el cual el automóvil se convierte nuevamente en un bien de lujo, comienzan a proliferar también las bandas dedicadas al robo de coches (Goldar, 1992). Esta escasez tuvo como efecto un aumento del delito aunque como señala Caimari (2009) en los años anteriores estas prácticas ya se habían vuelto cada vez más frecuentes y dieron lugar a nueva categoría en la jerga del delito: los “spiantadores” de automóviles.

Como he mostrado, entre los valores que condensa el automóvil, el prestigio social es uno de los más destacados, sobre todo en los primeros años en los cuales aún no se había masificado.

2.2.2 Erotismo y sexualidad

Indudablemente los efectos del automóvil en la vida cotidiana tiene efectos importantes en la independencia y la movilidad. Tal como advierte Martínez Estrada, el automóvil, a diferencia del caballo, se somete a la orden del chofer. Caimari (2009) indica que esta capacidad de autonomía en las publicidades se asociaba a un ideal de familia

¹³ En la actualidad, el estilo de vida propio de las urbanizaciones privadas también tiene al automóvil en el centro de la movilidad (Svampa 2001, Arizaga, 2004). “Mis pies tiene cuatro ruedas” le declaró una habitante de una de estas urbanizaciones a Cecilia Arizaga ya que ese estilo de vida requiere del automóvil para todos los traslados (trabajo, educación, abastecimiento o entretenimiento) y por lo general exige un mínimo de dos vehículos para cada familia.

nuclear. Sin embargo, con la expansión del turismo y las salidas de fin de semana también se ampliaban las posibilidades para correrías sexuales y escapadas clandestinas. Por otro lado, del mismo modo que la bicicleta, el automóvil era, potencialmente, un acelerador de la independencia femenina.

Giucci (2007) señala que, al no haber pruebas empíricas del impacto del automóvil en las prácticas sexuales durante los primeros años del siglo XX, sólo puede imaginarse el modo en que el automóvil intervenía en la sexualidad. Por un lado, es interesante distinguir las proyecciones de impugnación moral sobre su uso en los vínculos amorosos. Al respecto, Giucci cita la declaración de un juez del Estado de Indiana en la década del '20, quien declaró que “el automóvil se ha convertido en una casa de prostitución sobre ruedas” (citado en Giucci, 2007: 187). Este tipo de expresiones habla más sobre el temor de los adultos (que imaginaban un uso promiscuo del automóvil) ante la pérdida de control sobre las conductas juveniles, que sobre las prácticas sexuales en sí.

Simon (1998) también señala que, desde el comienzo, el automóvil fue identificado como un lugar ideal para las relaciones íntimas no reguladas porque era un espacio móvil, pero privado. El automóvil transformó la vida familiar y creó nuevas oportunidades para que sus miembros pudieran salir de las limitaciones de la casa. Al mismo tiempo, el automóvil comenzó a dar forma a todo un nuevo espacio familiar como unidad, separado de la regulación informal de las instituciones del barrio. En las primeras épocas el automóvil constituyó un medio para el paseo de domingo al mismo tiempo que socavó el régimen de vigilancia doméstica. En una segunda etapa de la reconfiguración del gobierno doméstico a raíz de la incorporación del automóvil, Simon sostiene que se produjo el aislamiento de la familia en una nueva vivienda en los suburbios. A principios de 1922 la clase de residencia que crecía alrededor de las ciudades norteamericanas era totalmente dependiente del automóvil para acceder a los lugares de trabajo y de abastecimiento. Según Simon, los años de posguerra manifestaron las consecuencias para la política y la vida cultural de esta privatización masiva de la vida familiar. Las dificultades para sustanciar un control efectivo sobre la vivienda son evidentes en el casi medio siglo de la larga crisis de la “cultura juvenil” en los Estados Unidos.

En Inglaterra y Estados Unidos el auto se convertía en un escenario privilegiado para los encuentros amorosos. Al respecto, Giucci advierte que el automóvil no fue el único medio de transporte que estimuló los contactos sexuales, pero fue el medio de transporte que brindó más oportunidades a la sexualidad y permitió el desplazamiento terrestre con

una libertad hasta entonces inconcebible. “Mezcla de cuarto móvil y cama, el automóvil extendió el alcance de la conquista amorosa poniéndose a disposición de paseos, viajes, picnics, bailes, fiestas y bares. Especialmente en la década del ‘20, cuando la mayoría de los automóviles son cerrados, proporcionando mayor protección a los ocupantes” (Giucci, 2007: 189). Los jóvenes vivían con sus padres, entonces el automóvil se convertía en el único lugar posible para mantener relaciones sexuales. Esto incluía una dosis importante de riesgo dado que la legislación prohibía actos indecentes en público.

Sin embargo, Giucci advierte que en América Latina, el automóvil no funcionó tanto como escenario de los encuentros amorosos, sino que funcionó más bien, dada su carga simbólica en términos de estatus y poder económico, como medio de seducción.

Este aspecto también es destacado por Martínez Estrada para quien, dado que el significado del automóvil, como el traje de etiqueta, era una prueba del bienestar económico que servía para la conquista amorosa. “Las jóvenes que no se ilusionan con el traje, se ilusionan todavía con el auto. Una buena carrocería es una elocuente declaración de amor y las abolladuras en los guardabarros equivalen a la tartamudez” (Martínez Estrada, 2001: 44). El automóvil funciona como espacio para intimidades, confidencias y preámbulos, según Martínez Estrada cumplían la función que en otro tiempo cumplían las góndolas. Y en esa función se convierten en objetos sedentarios, se estacionan por horas en zonas poco transitadas, con escasa iluminación. “Ese amor tiene un nombre, pero sólo se atreve a decir su seudónimo; defiende lo más íntimo y se enardece con una ilusión; amor de fantasmas que acaso mañana mismo, a la luz del día, no se reconozcan, si es que existen y vuelven a encontrarse, ilusoria realidad de cuerpos de carne, engañosa como en los sueños de la solitaria nubilidad; coloquio de sombras; triste y casual amor de caminantes en el camino” (Martínez Estrada, 2001: 47-48).

Giucci sostiene que aún “antidemocrático, jerárquico, más señorial que perverso”, el automóvil servía a veces para el libertinaje. En la noche, en lugares con escasa luz eléctrica, se lo asoció a jóvenes patricios y personas de notoriedad con “‘mujeres perdidas’, licor, abusos, inmoralidad, escándalo, ‘intercambio’ de favores y prácticas de desenfreno” (Giucci, 2007: 192). Si bien, se lo ligaba con estas prácticas, en tanto expresión de riqueza y ‘buena vida’, el automóvil hacía la conquista más sencilla. Como mencioné era más objeto de circulación y de coqueteo que lugar de las relaciones sexuales. Según Giucci, en todo caso, era el lugar para el preámbulo, besos, toqueteos, el acto sexual se consumaba en espacios menos públicos. “El automóvil era sobre todo

exterioridad. Mucha imagen, superficie, ilusión: la fantasía plebeya de estar ‘dentro’ del lujo” (Giucci, 2007: 192).

En su análisis, Guillermo Giucci analiza fuentes literarias para observar el modo en que esa literatura expresa o da cuenta de estos vínculos. Una pieza literaria es el cuento de João do Rio ‘Um e outro’, allí encuentra que esos amores se entraman con una nueva configuración urbana que incluye nuevos espacios para la imaginación. Del mismo modo que el tranvía, el automóvil expande los círculos de los vínculos sentimentales en sociedades cada vez más complejas. De este modo, el automóvil “estimula una conflictiva relación entre el deseo, el voyeurismo, el anonimato y el derecho a la privacidad. En el camino a la fábrica o al escritorio, rumbo al centro o al cinematógrafo, la proximidad de los cuerpos en el vehículo mecánico favorece diálogos, a menudo imaginarios. Es asimismo el lugar de la ironía o de la frustración, a partir de la visión de los vehículos de lujo que transportan confortablemente a la familia del señor o a su amante” (Giucci, 2007: 195).

A través del análisis de estas historias amorosas, Giucci advierte sobre el modo en que la ciudad se integra al relato, entre otros elementos, a partir de la referencia a los distintos puntos de encuentro. Esta modalidad de “amor veloz” contribuye a una renovación de la conciencia urbana a través de los pares “naturaleza y ciudad”, “transporte y ocio”, “trabajo y amor”. Además de las piezas literarias, Giucci incorpora la visión de algunos cronistas de la época que registran el impacto de la cultura material en las relaciones sentimentales, en el lenguaje, en los símbolos y en los modos de cortejar. César Vallejo y Miguel Ángel Asturias, dos escritores latinoamericanos residentes en París, reflexionan sobre la importancia del auto en las conquistas amorosas en la década de 1920. El primero de ellos cita a Ernest Naef cuando señala que un joven sin auto tiene escasas posibilidades de conseguir una novia, o cuando vincula el grado de motorización con la natalidad: “Se da un beso en un viraje y Dios sabe en qué garaje nacerá una criatura. Todos los países se quejan de la baja creciente de la natalidad. ¿No será la falta de automóviles la causa de ellos? [...] En nuestra época se impone, antes que nada, la bencina. Dése un poco de bencina a una pareja y dejadla en un buen carro y ya verá usted cómo aumenta la población” (citado por Giucci, 2007: 199).

Miguel Ángel Asturias, por su parte, se preguntaba qué muchacha querría mantener un vínculo serio con un joven que no tenga auto o “¿cuál de ellas no cambiaría sus amores pedestres por una aventura sentimental a alta velocidad?”, espantado por la

influencia del automóvil. De este modo las relaciones amorosas se entrelazan con esta nueva tecnología y se imprime un nuevo ritmo: “al vértigo de la velocidad le corresponde el vértigo del amor: en el automóvil las mujeres se entregan” (Giucci, 2007: 199).

Ya para los años ‘50, Goldar (1992) hace mención de relaciones amorosas en los automóviles, los lugares más concurridos en donde se estacionaban los coches eran “Villa Cariño”, al norte de la Facultad de Derecho, en Palermo. Otros destinos para relaciones sexuales que no incluían necesariamente el uso del automóvil eran las islas del Tigre.

Pero hasta aquí, las referencias las relaciones amorosas entre géneros daban por supuesto y naturalizaban que los automóviles eran conducidos por varones y las mujeres eran las seducidas. ¿Cuál era la relación que tenían en esos primeros años las mujeres con el nuevo objeto? El vínculo que tenían las mujeres en tanto conductoras con el automóvil no está muy desarrollado en los textos que analizan la época. Un ejemplo que podemos citar es el de Giucci, que al analizar la tematización artística del automóvil recurre al análisis del cuadro *Autorretrato* (también conocido como *Mujer en el Bugatti verde*) de 1925, de Tamara de Lempicka que con el tiempo se convirtió en el símbolo de la mujer independiente. La artista poseía un automóvil Renault amarillo y negro cuyos colores solía combinar con el de su atuendo. Tamara de Lempicka se convirtió en el paradigma de la mujer moderna en París de la década del ‘20 y el *New York Times* la definió como “la belleza de ojos de acero, la diva de la era del automóvil” (Giucci, 2007: 200). Giucci señala que para que pudiera formularse una relación simbiótica entre la mujer conductora y el objeto fue necesaria una adaptación de la imagen femenina a la tecnología moderna. Solía haber resistencias al hecho de que una mujer pudiera conducir un automóvil. Un ejemplo de ello es la afirmación de Martínez Estrada al respecto, quien sostenía que las damas al volante “exteriorizan en sus grandes indecisiones y en sus resoluciones súbitas lo versátil de su sexo” (Martínez Estrada, 2001: 46). De este modo, su esencia cambiante, su temperamento “naturalmente histérico” se volvía incompatible con el temple necesario para dominar a la máquina. Como mostraré en la Tercera Parte, esta caracterización de la mujer al volante perdura, con matices, hasta nuestros días. Esto es así porque en principio se asoció al auto con la masculinidad y no con la feminidad. “Pero la motorización no puede detenerse ante el género sexual. Su destino es la proliferación” (Giucci, 2007: 202). Una de las primeras crónicas de viajeras en automóvil es la de Clara Stinnes, que entre mayo de 1927 y julio de 1929 recorrió el mundo. Las memorias de ese viaje se registraron en el libro *En auto a través de los continentes*. La

publicidad tuvo un rol importante en el hecho de que las mujeres se convirtieran en conductoras, ya que había una necesidad de incorporarlas al mercado de consumo.

Otro modo en el que aparece la mujer vinculada al automóvil es en las fotografías eróticas en donde se retrataba a mujeres semidesnudas dentro de autos o reclinadas sobre el motor como si estuvieran arreglando algún desperfecto técnico. Es también en los años '20 cuando el automóvil se utiliza explícitamente en la representación del erotismo. Según Giucci “el acoplamiento ‘mujer-automóvil’ resultó altamente fotogénico. Una y otra, hembra y máquina, se fusionaron como objetos del deseo masculino. El mensaje es claro, sin duda rústico para patrones actuales, pero no sustancialmente diferente: mujer y automóvil van juntos. Ambos pertenecen al mismo mundo de los objetos” (Giucci, 2007:202). Para Giucci en la propaganda televisiva actual, en los comentarios de los jóvenes, en los calendarios de los talleres mecánicos sobreviven restos de una identificación similar a la de los años '20, cuando el conjunto ‘mujer y auto’ se constituyó en un único objeto de deseo.

2.2.3 Deportes: el Turismo Carretera

En torno al automovilismo deportivo, el Automóvil Club Argentino también tuvo gran protagonismo. A su vez, este tipo de competencias promocionaban la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad ya que mostraba la sostenida construcción de la red vial (que posibilitó la realización del Gran Premio Internacional de 1936). También fomentaba la circulación de discursos referidos al “descubrimiento del país”, en su doble dimensión geográfica y cultural (Torre y Pastoriza, 2002 y Ballent, 2005).

En los primeros años de estas competencias, según Archetti ya estaban presentes los elementos esenciales que marcarían la esencia del Turismo Carretera: “camino pobres, público curioso, pilotos llenos de coraje, verdaderos aventureros, y mecánicos acompañantes capaces de las reparaciones más insólitas (Archetti, 2001:70). A este contexto se sumó la idea de que el automovilismo era la expresión máxima de la modernidad.

En 1933 se prohibió la realización de carreras primero en la provincia de Buenos Aires y un año después en el resto del país, debido a las muertes ocurridas durante las competencias¹⁴. La alternativa que se encontró para continuar con estos encuentros fue correr el Gran Premio de 1935 entre Buenos Aires y Santiago de Chile, como

¹⁴ En 1934, durante una competencia el automóvil piloteado por Ernesto Blanco intentó esquivar a un hombre ebrio. El piloto perdió el control del vehículo en la maniobra y embistió contra el público. Por ese hecho fallecieron 13 personas (Berastegui, y Feito, 2009)

competencia de “regularidad” en las carreteras argentinas y de velocidad en Chile. La competencia de “regularidad” consiste en la circulación a una velocidad fija y respetando las reglas de tránsito. De este modo, se convirtió en el Gran Premio Internacional con 5.000 kilómetros de recorrido y en 1936 se autorizó el Gran Premio como carrera de velocidad y con un recorrido más amplio que incluía la Patagonia andina (Piglia, 2008:4).

Por otro lado, a través de las transmisiones radiales del turismo de carretera, la geografía del país se hacía más conocida para una gran mayoría de los argentinos (Torre y Pastoriza, 2002). A principios de la década del treinta, la competencia entre el transporte ferroviario y el automotor había ubicado a este último en un lugar dominante. Fue por ello que este predominio se tradujo en el desarrollo de nuevas obras viales. Para los aficionados al automovilismo, la expansión de la red caminera ofreció nuevos territorios para el desarrollo de competencias. Para Torre y Pastoriza (2002), la particularidad de estos eventos residía no sólo en la ampliación del recorrido sino que las travesías eran transmitidas a través de la radio. Como era de esperar, esto otorgó una gran repercusión pública al evento. El efecto de la radio en estas transmisiones “fue permitir la prolongación de la mirada del espectador que se asomaba a las rutas: una vez que los corredores desaparecían de su vista la voz del locutor los recuperaba y volvían a estar virtualmente presentes en medio del vasto territorio, ahora más próximo y familiar” (Torre y Pastoriza, 2002:271). Estas transmisiones radiales no sólo contribuyeron a valorizar el espacio nacional, sino que también hicieron posible que desde los lugares más alejados del país, sus habitantes se identificaran con pasión en la disputa entre Chevrolet y Ford o en los duelos entre Juan Manuel Fangio y Oscar Gálvez.



Eduardo Pedrazzini
Ford Coupé 1937 - “1 Mil Millas
Argentinas 1937”

La rivalidad de marcas era explotada por las automotrices, que buscaban instalar su primacía en el mercado. De modo que los resultados de las competencias de Turismo Carretera servían para promocionar una firma. En la publicidad que puede verse arriba se muestra la Coupé de Ford que corrió Eduardo Pedrazzini en 1937 durante la carrera “1000 millas argentinas” y por la cual obtuvo su primera victoria que coincidió con su primera carrera. De este modo se promociona la marca a través del nombre del corredor ganador.

En 1938 coinciden por primera vez en una competencia Gálvez con un Ford y Fangio con Chevrolet. Pero los duelos no se agotaban en la competencia entre marcas sino que también se expresaban en un registro diferente porque cada corredor podía llegar a representar un pueblo entero (Archetti, 2001). Para la década del cincuenta, el automovilismo se vive como una sucesión de victorias. A partir de 1949 sale a correr a Europa con una Maserati de litro y medio que le facilita el Automóvil Club Argentino y obtiene cinco campeonatos mundiales: 1951, 1954, 1955, 1956 y 1957.

El Turismo Carretera se consagró como uno de los deportes más importantes del país desde 1914 y hasta fines de la década del setenta. Este panorama cambia con la proliferación de categorías y la presencia de fábricas locales orientadas al mercado nacional, el automovilismo argentino se insulariza y su participación exitosa queda relegada a excepciones como la figura de Carlos Reuteman o a la Misión Torino de 1969¹⁵. A partir del retiro de Juan Manuel Fangio, su peso histórico se convirtió en algo irremplazable al mismo tiempo que se hicieron sentir las limitaciones locales en un mundo globalizado.

2.2.4 Juegos

Los juguetes tienen una función social evidente que consiste en la socialización infantil. Para de Certeau, los juegos de cada sociedad dan lugar a espacios donde las jugadas son proporcionales a las situaciones (de Certeau, 1996). En cuanto a los automóviles y sus réplicas de juguete, las sociedades socializan a los niños en el peso simbólico del automotor, el tránsito y la velocidad. Por su parte Barthes, en su libro *Mitologías* analizó la función del juguete francés. Al respecto, señala que por lo general el juguete replica los objetos del mundo adulto: todos los juguetes constituyen reproducciones reducidas de objetos humanos. Esto, para Barthes muestra que el niño es considerado como un adulto a escala pequeña. “El juguete francés *siempre significa algo* y ese algo siempre está totalmente socializado, constituido por los mitos o las técnicas de la vida moderna adulta (Barthes, 2008: 62). Además, al prefigurar literalmente el universo adulto y sus funciones, el juguete prepara al niño para aceptar, naturalizando, el mundo que lo rodea.

Cuenta Giucci en su libro que Citroën declaraba que las primeras palabras que debía aprender a pronunciar un niño eran “mami, papi y Citroën” (Giucci, 2007: 85). Por eso

¹⁵ IKA (Industrias Kaiser Argentina) decidió participar con tres Torinos coupé 380w en la carrera denominada "Le Marathon de la Route", una tradicional carrera de 84 hs. en el circuito de Nürburgring, Alemania. En agosto de 1969, la *Misión Argentina* participó con tres Torino 380W uno de los cuales obtuvo 4to puesto.

fue que inició el lucrativo negocio de la fabricación de autos a escala que replicaban a los reales a través de una empresa especializada en juguetes. De ese modo, se iniciaba a los niños en el significado social del automóvil. “Lo que hoy nos parece ‘natural’, que los chicos conozcan las marcas de los autos, cuando no sus especificidades técnicas y precios, y que discutan detalles dignos de especialistas, indica la legitimidad de un sistema clasificatorio de valor surgido en las primeras décadas del siglo XX” (Giucci, 2007: 85). Parte del éxito de los autos de juguete se debió a la pérdida de prestigio de los soldados de plomo como consecuencia de una serie de debates en torno de lo nocivo que los juguetes bélicos podían llegar a ser para las nuevas generaciones (Giucci, 2007, Pelegrinelli, 2010).

El caso de los autos de juguete es interesante para pensar cómo el automóvil se incorpora desde la infancia como un bien simbólico de mucho peso. Los juguetes, aunque no sólo ellos, tienen una función de transmitir una serie de pautas sociales y culturales. “Su uso, las convenciones que determinan su flujo en el interior del universo infantil, las prescripciones que guían la actitud de los adultos respecto de ellos moldean las innumerables situaciones de juego, consumo y de socialización que se tejen en torno de este objeto que ha contribuido a nombrar la infancia desde hace varios siglos” (Pelegrinelli, 2010: 22). Pelegrinelli sostiene además que los juguetes condensan significados entre generaciones, crean identidad entre los individuos de una misma generación, encarnan un clima de época y la visión que una sociedad tiene de su presente y su futuro, y el lugar que los más pequeños ocupan en esa visión. Agrega que “apenas hay autos hay juguetes de autos”, de modo que intentar dar cuenta de la totalidad de las marcas de autos de juguete que circularon desde los comienzos de su fabricación, sería una tarea enorme que excede los límites de este trabajo. En Argentina existieron numerosas empresas que produjeron autos de juguete. Es todo un mundo que va desde los autos de hojalata litografiada producidos por Matarazzo y Oma hasta los colectivos tanto antiguos como réplicas de Mercedes Benz, pasando por los modelos de carreras que en algunos casos emulaban los que corrieron Fangio o Gálvez. Por otro lado, algunas réplicas, como las de camiones cisterna de Energina e YPF fabricados por Matarazzo, en la actualidad son testimonio de la misma existencia de esos modelos¹⁶.

Según relata Goldar, en los '50 la mayoría de los juegos transcurrían en la calle que constituía el “paraíso de los juegos”, “los chicos son ‘patrones’ de las veredas y las calles”

¹⁶ Para un rastreo detallado de las distintas fábricas nacionales de autos de juguetes en nuestro país puede consultarse el libro de Daniela Pelegrinelli (2010).

(Goldar, 1992 :79). Alentados por el automovilismo y las imágenes de Juan Manuel Fangio en la revista *Mundo Infantil*, sobre todo los varones preparaban sus autos de carrera. Autos de plástico que replicaban de los modelos Ford y Chevrolet utilizados por los hermanos Gálvez y por Fangio en el turismo carretera. En la primera etapa de su existencia, la producción se concentra en el tema del automovilismo. Incluso se llegó a fabricar algunos modelos de carrera ya preparados con sobrepeso de plomo (Pelegriñelli, 2010). Esto ahorra a los niños el trabajo de acondicionar a los autos para que corrieran mejor. Cualquiera que haya corrido carreras con autos de plástico conoce el método para hacerlos correr mejor. El objetivo principal era aumentar su peso. Eso se lograba rellenándolos con masilla o plastilina a la que se le podían incrustar pedacitos de plomo o tornillos. Además se les podía agregar, para mejorarlos en la carrera una “suspensión casera” que se lograba dilatando los orificios en donde se situaban los ejes con un alambre caliente. El último paso consistía en adjuntar una banda elástica que se extendía desde la parte delantera a la trasera tomando los dos ejes¹⁷.

Otro auto famoso en el mundo de los juguetes fue *El Ruterito*, que salió a la venta en diciembre de 1952, era un auto de chapa pintada y recortada. *El Ruterito* llegaría a convertirse en un ícono de los juguetes. Sin antecedentes en otras partes del mundo, *El Ruterito* representaba las carreras de Turismo Carretera de la época (Pelegriñelli, 2010). Infaltable en esta semblanza es una referencia a los autos Duravit, fabricados por Caupur y Cía. entre los años 1950 y 1954. “Echados en el piso, gastando las rodillas del pantalón piel de durazno, concentrados en el juego como suelen estar los chicos, los de principios de los setenta se consagraban a una tarea destinada al fracaso: romper sus autos Duravit. Pisarlo, hacerlo chocar contra la pared, subirse sobre él de a varios, usarlo como *carting*, estrangularlo con una morsa, cargarlo con pesadísimas piedras, arrojarlo por el balcón: todo estaba permitido con tal de demostrar la supremacía del más fuerte” (Pelegriñelli, 2010: 61). La empresa comenzó a funcionar en 1950 y utilizaba un material muy resistente para la fabricación de sus productos: el caucho vulcanizado¹⁸. Caupur y Cía. fue creciendo y para los años 60 llegó a tener más de 70 empleados. En ese momento ya la producción era bastante diversa. En principio, contaba con cinco líneas que eran chica,

¹⁷ En un procedimiento muy similar, muchos años después, recuerdo a mi hermano mayor, en nuestra casa de veraneo, cuando acondicionaba a sus autos para hacerlos competir en las carreras de pista de arena junto al mar.

¹⁸ Pelegriñelli indica que la matricería en aluminio en esos años iniciales estaba a cargo de Jorge del Cueto, mi tío. Estos temas llevan a la infancia, ese pequeño dato nuevamente me catapultó a la mía, cuando con cada juguete de plástico que daba vueltas por la casa, él decía orgulloso: “éste lo hicimos nosotros...”.

mediana, grande, súper y gigante. Los modelos eran de los más diversos: *Mercedes, Pick Up*, tractor, camión volcador, auxilio, *Renault 12, Peugeot 504, Ford Falcon*, camión *Chevrolet, Ami 8*, rastrojero, *Fiat 128, Renault 12 Breck, Citroën, Renault 6, Jeep, Dodge 1500*, camión *Ford, Fiat 1500, Fiat 600, sport* inglés. Pelegrinelli indica que paulatinamente el caucho fue reemplazado por el plástico, que se concretó definitivamente a partir de 1994.

Los autos de juguete formaron parte tempranamente de los juegos infantiles en nuestro país y esa aceptación también estuvo acompañada por una sostenida producción nacional. En el mundo infantil los autos de juguete tuvieron un lugar privilegiado y constituyeron una dimensión más dentro de la cual el automóvil se instaló en la vida cotidiana.

* * *

Como he mostrado en este capítulo en las primeras décadas del siglo XX, la creciente utilización del automóvil tuvo consecuencias importantes en la vida urbana. Cambiaron los sonidos por la presencia creciente de los motores, las bocinas y los silbatos. El aumento de la velocidad en la que circulaban los vehículos acentuó el ritmo febril característico de la ciudad desde sus orígenes. Los olores también cambiaron radicalmente por esos años en las calles de las ciudades, cuando los gases que emanaban de los automóviles se imponían a los de los vehículos de tracción a sangre. El automóvil además tuvo impacto en el ordenamiento del tránsito: los nuevos vehículos y las infracciones de sus conductores les dieron más trabajo a los agentes de tránsito que se vieron desbordados en el nuevo escenario. La vida cotidiana también sufrió algunas modificaciones. En primer lugar, como los primeros automóviles eran costosos, aquel que tuviera uno confirmaba su prestigio y estatus social. Con el tiempo el automóvil se convirtió en un bien más accesible, pero mantuvo, gracias a los diferentes modelos que ofrecía el mercado, ese plus de distinción que servía además como una herramienta de seducción. En efecto, como he mostrado el automóvil, un espacio privado y móvil, también suscitó sospechas y preocupación en cuanto a las posibilidades que brindaba para correrías sexuales. Aunque en gran parte de las representaciones del automóvil la mujer tenía un lugar pasivo y limitado al de acompañante o al de objeto de seducción que también se fomentó desde las publicidades. Sin embargo, la publicidad también impulsó la imagen de las mujeres al volante para ampliar las posibilidades del mercado automotor. En tercer lugar, el automóvil también dio lugar a los espectáculos deportivos que en las

competencias de Turismo Carretera congregaban gran cantidad de público y se consagró como un deporte que supo despertar una verdadera pasión popular. Alrededor de estas competencias se cruzaban una serie de identificaciones desde las localidades representadas por los corredores o las que eran escenarios de las competencias. A su vez generaban una identificación con el territorio nacional gracias a la cobertura periodística de las carreras. Finalmente, los juegos infantiles, en tanto forma de socialización en el mundo de los roles adultos, también contaron con sus vehículos a escala. Desde autos de carrera, deportivos, familiares o utilitarios, cualquier modelo podía ser replicado en miniatura. Los niños se imaginaban al volante de cualquiera de estos vehículos, aprendían marcas, modelos y usos.

Conclusiones

He mostrado en las páginas anteriores los diferentes efectos que tuvo la expansión del uso del automóvil en nuestro país. Por un lado, a partir de la rápida aceptación en nuestro país y la difusión de su uso se construyó públicamente la necesidad de carreteras y articuló distintos intereses que se ponían en juego en estos reclamos. En efecto, los sectores vinculados al comercio exterior que necesitaban bajar los costos de transporte encontraron en los automotores una alternativa frente al ferrocarril. Por otro lado, organizaciones como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club que representaban a los aficionados de los nuevos vehículos ejercieron presión sobre el Estado nacional para la construcción de carreteras. Esto dio lugar a una serie de iniciativas estatales que pretendían dar respuesta a esas demandas. Entre esas respuestas, unida a un imaginario de la unificación del territorio, se creó la Dirección Nacional de Vialidad que tuvo como principal misión la construcción de una red de carreteras que comunicara el país. También se promovió la radicación de automotrices en la Argentina de esos primeros años. Ese proceso ocurrió en plena expansión de las empresas norteamericanas en América Latina que, en su búsqueda de nuevos mercados, desplazarían a Gran Bretaña de la región. Desde el Estado nacional también se dieron diferentes iniciativas para comenzar el camino de la producción de automotores a nivel local. Además, por esos años se elaboró el primer reglamento de tránsito que rigió en calles y caminos de la República Argentina hasta 1945. Allí se plantean necesidades y problemas que volverán a aparecer en los debates legislativos de leyes que vinieron después, en otros contextos históricos del país. Entre ellos la necesidad de homogeneizar las normas dentro del territorio nacional al mismo tiempo que respetar las particularidades de cada jurisdicción.

Por otro lado, como he mostrado en el Capítulo 2, la difusión del automóvil tuvo efectos en la configuración de la ciudad, la presencia de este nuevo objeto cambió su ritmo, sus olores por los gases que emanaban de los motores, los sonidos por el ruido de los motores, las bocinas y los silbatos de los agentes de tránsito que intentaban organizar el tránsito alterado por la presencia de los nuevos vehículos. El pasaje de la tracción a sangre hacia los automotores cambió las posibilidades de movilidad tanto por la velocidad de circulación, que se aceleró, como por la ampliación del radio de viaje.

Entre los distintos aspectos de la vida cotidiana que se modificaron como resultado de la difusión del uso del automóvil, me he ocupado de las estrategias de distinción, las relaciones de género, las prácticas deportivas y los juegos como forma de socialización en la cultura del automóvil. En primer lugar, el automóvil dio lugar a estrategias de distinción

en tanto se constituyó, sobre por el costo que implicaba comprar y mantener un automóvil, en un símbolo de prestigio y estatus social. Aunque en los años siguientes poco a poco la disminución del precio de los vehículos logró que se expandiera la demanda, el automóvil mantuvo ese plus de distinción. El segundo efecto analizado fueron las relaciones entre géneros en el marco de las cuales el automóvil se ubicó como un medio de seducción y también de liberación de ciertos controles en las costumbres. El automóvil, como un espacio privado y a la vez móvil, también despertó preocupación con respecto a las posibilidades que brindaba para escapadas clandestinas y correrías sexuales. Si bien en la mayoría de las representaciones del automóvil la mujer tenía un lugar pasivo y limitado al de acompañante o al de objeto de seducción, también hay registro de experiencia de mujeres al volante en esos primeros años. Y aunque la representación pasiva de la mujer estaba presente, también se fomentó desde las publicidades la imagen de mujeres conductoras cuya finalidad era ampliar las posibilidades del mercado automotor e incorporarlas como consumidoras.

En tercer término, el Turismo Carretera se instaló entre las pasiones deportivas del pueblo argentino con una vitalidad que llega hasta nuestros días. En torno de estos espectáculos deportivos se producía un cruce de identificaciones que incluía las localidades de las cuales eran nativos los corredores, las marcas con las cuales competían los pilotos y de manera más general, la identificación con el territorio nacional a través de la cobertura radial que se hacía de las carreras.

Finalmente, los juegos como forma de socialización sirvieron para inculcar a las nuevas generaciones la fascinación por el automóvil. La amplia producción local de modelos a escala de los más diferentes modelos contribuyó a la integración de las nuevas generaciones a la cultura del automóvil en gestación.

Como desarrollaré con más detalle en los capítulos siguientes, la incorporación de este nuevo objeto que circulaba en las calles hizo necesaria la regulación de su uso. En nuestro país esa necesidad se vinculaba con el propósito de homogeneizar y dar coherencia a la legislación vigente en todo el territorio. Esta preocupación estaba vinculada con la creciente política de construcción de caminos y la apuesta por el automotor como medio principal de transporte. Los riesgos vinculados con este nuevo medio debían ser controlados. Aquí como en otros contextos, el objeto condensaba desde estos primeros años los valores de la libertad y la autonomía juntos con los del riesgo. Es justamente este doble carácter el que va a estar en el centro de las regulaciones de tránsito y en las políticas estatales para prevenir siniestros.

SEGUNDA PARTE: Ordenar el tránsito

Introducción

Hasta aquí me he ocupado de las transformaciones en distintas dimensiones de la vida social relacionadas con la creciente presencia del automóvil y con las intervenciones estatales que las acompañaron. Como he mostrado en el Capítulo 2, el automóvil impactó en distintos aspectos de la vida cotidiana. Intervino en las relaciones sociales, en tanto signo de distinción, en las relaciones eróticas, en las relaciones de género y en los juegos infantiles. Además del primer reglamento que establecía normas generales para el tránsito vehicular, los usos no previstos, los avances técnicos y la creciente expansión del uso del automóvil dieron lugar a nuevos modos de relación y pusieron de relieve la necesidad de legislar y regular esas nuevas situaciones. Me interesa en esta Segunda Parte establecer algunas líneas de análisis para reflexionar sobre el vínculo entre automóvil y normas, por un lado; y las distintas medidas de gobierno que pretenden regular la cuestión vial, por otro. En los primeros tiempos, la magnitud del peligro representado por el automóvil, la velocidad a la cual los vehículos eran operados y el número creciente de vehículos en las calles y rutas, creaba un problema de regulación y control de tráfico. Los usos del automóvil y sus prácticas asociadas, las modificaciones en la ciudad, la emergencia de nuevos actores en el tránsito, traen aparejada la necesidad de establecer reglas de comportamiento. En este sentido, analizaré la legislación producida y las medidas de gobierno sobre tránsito y seguridad vial implementadas en nuestro país desde la perspectiva de la gubernamentalidad. Gran parte de esa legislación y las iniciativas estatales pueden interpretarse a la luz de esta línea de reflexión¹⁹. Los estudios de la gubernamentalidad advierten sobre el modo creciente en que las intervenciones estatales ponen el acento en el conocimiento de las poblaciones para poder influir en los comportamientos de los ciudadanos. Se busca crear un individuo conocedor y responsable de las consecuencias de sus actos. Es fructífero aproximarse a la legislación de tránsito y las medidas de gobierno a partir de esta perspectiva.

Los fundamentos del enfoque pueden encontrarse en el ensayo *La gubernamentalidad*, de Michel Foucault que fusiona las ideas de gobierno y mentalidad. Refiere a una cierta *mentalidad* de gobierno que surgió en Europa en el Siglo XVII. El

¹⁹ Para un análisis desde una perspectiva diferente centrada en el desarrollo de nuevos campos de conocimiento y la constitución de nuevos espacios de intervención estatal en la Argentina puede consultarse en la serie de trabajos compilados por Plotkin y Zimmermann (2012) en *Saberes del Estado*.

objetivo del gobierno se desplazó desde la concepción enfocada en el mando y la obediencia, hacia la centralidad del aprovechamiento óptimo de las capacidades de autogobierno²⁰.

La noción de gubernamentalidad incluye tres aspectos. En primer lugar, el conjunto de instituciones, procedimientos análisis y reflexiones, cálculos y tácticas que permiten ejercer esta forma compleja de poder. La gubernamentalidad tiene por objeto la población y su forma de conocimiento se basa en la economía política, sus instrumentos técnicos son los dispositivos de seguridad. En segundo lugar, en Occidente hay una tendencia al ejercicio de este tipo de poder que podría denominarse “gobierno sobre los otros” ha implicado el desarrollo de una serie de aparatos específicos de gobierno, por un lado y por otro, el desarrollo de un conjunto de saberes. En tercer lugar, el Estado de justicia del Medioevo se convierte en los siglos XV y XVI, en un Estado crecientemente gubernamentalizado²¹.

Esta modalidad de gobierno se centraba en la visión de que aquello que debe ser gobernado es el autogobierno y de que cualquier acto de gobierno debe tener en cuenta el orden autorregulado de las cosas.

A partir del texto de Foucault, desde las ciencias sociales se estudió, en el contexto del neoliberalismo, el modo en que se acentuaban las intervenciones estatales que ponían el acento en la responsabilidad del individuo (O'Malley, 2006).

El enfoque de la gubernamentalidad se centra en las diversas modalidades en las que se gobierna la conducta de los otros y de nosotros mismos. Se asocia a una política que promueve la invención de la ética del sí mismo, una política que gobierna a los otros para su propio bien. La pretensión absolutista de conocer todo y de ese modo gobernar de manera perfecta se convirtió en un enfoque más táctico. La idea de un gobierno que se

²⁰ En ese texto, Michel Foucault advierte la aparición de una serie de tratados desde mitad del siglo XVI y a finales del siglo XVIII que se concentran en el “arte de gobernar” más que al ejercicio del poder. Entre las principales preocupaciones se encontraban “cómo gobernarse, cómo ser gobernados, cómo gobernar a los otros, de quién se aceptará ser gobernados, cómo hacer para ser el mejor gobernante posible, etc.” (Foucault, 1981: 10). Estos tratados contrastaban con un texto paradigmático sobre el gobierno: *El Príncipe*, de Maquiavelo.

²¹ Desde esta nueva configuración del Estado, la población aparece como el fin último de gobierno, su finalidad ya no es gobernar sino “mejorar la suerte de la población y los instrumentos que el gobierno se procurará para obtener estos logros son en cierto sentido immanentes a la población, éstos serán la población misma sobre la que se actúa directamente mediante campañas, o indirectamente mediante técnicas que permitan estimular, sin que la gente se sienta demasiado presionada, la tasa de natalidad, dirigir los flujos de la población hacia ciertas zonas o hacia una determinada actividad, etc.” (Foucault, 1981: 22).

ejerce desde un centro omnisciente fue desplazada por otra en la que existe una multiplicidad de centros de gobierno y autogobierno²².

Para el análisis, el enfoque de la gubernamentalidad, se interesa en la superficie discursiva: en las palabras que se utilizan para describir los problemas, los discursos de gobierno que caracterizan a los sujetos, las categorías que se utilizan para explicar las políticas. Aquí me ocuparé de identificar los modos de nombrar y definir la cuestión vial, los diagnósticos sobre la seguridad vial, la asignación de responsabilidades y el tipo de política propuesta. En este punto vale la pena recordar la respuesta de O'Malley ante las críticas que señalan que los estudios de la gubernamentalidad son simplemente análisis de discursos o de filosofías de gobierno. Al respecto, sostiene que las racionalidades de gobierno o estas mentalidades -que define como conjuntos más o menos coherentes de problemáticas, objetivos, categorías o subjetividades- son intensamente *prácticas*. “Están siempre vinculadas a *tecnologías* para hacer las cosas, respuestas a la pregunta ‘¿qué hacer?’ (2006: 30). A su vez señala que el enfoque de la gubernamentalidad no se entiende como una sociología total y que sus pretensiones son relativamente modestas ya que se asume una tarea específica que no pretende ofrecer categorías acerca de cómo los gobiernos ‘realmente’ operan y son aceptados.

Como ya he sostenido, considero que la regulación del tránsito es un ámbito que puede ser analizado desde la perspectiva de la gubernamentalidad. El tránsito tiene una lógica propia que implica el movimiento de poblaciones, que puede ser ordenado, regulado y planificado. En este sentido puede plantearse cierto paralelismo con respecto al estudio de las poblaciones (la demografía para Foucault es una herramienta central de la gubernamentalidad). Como mostraré, tanto en las leyes de tránsito como en las medidas de gobierno, aún con las diferencias históricas y políticas en que se gestaron, se subraya la importancia y la necesidad de la autorregulación individual. En este sentido, las leyes y políticas de tránsito constituyen un caso fructífero para el rastreo de visiones estatales centradas en la regulación y el control de las conductas porque en muchos aspectos están dirigidas al autogobierno de los conductores.

Un tema importante en la perspectiva de la gubernamentalidad es su aproximación a la noción de riesgo²³. La gubernamentalidad se focaliza en la contingencia del desarrollo

²² Silvia Grinberg destaca que el análisis de la gubernamentalidad concibe más que una oposición binaria entre quienes ejercen el poder y sobre quienes se ejerce, una analítica del gobierno que refiere más bien a las “estrategias, finalidades, pensamientos y conflictos que, en un momento determinado, definen el núcleo problemático de la *conducción y autoconducción de la conducta*” (2007: 101).

histórico y se distancia de concepciones que reducen las transformaciones complejas en el gobierno a efectos pre ordenados de lógicas metahistóricas. Las implicaciones de las configuraciones del gobierno no son ‘reveladas’ por una teoría, sino que aparecen en la superficie del discurso político mismo y en las técnicas que utiliza para producir sus efectos. Es por esto que desde este enfoque se recurre al análisis de los documentos y proyectos del gobierno, los discursos de los políticos más importantes, los folletos, etc. El enfoque de la gubernamentalidad se concentra en el régimen de verdad adoptado por el programa de gobierno. En este sentido, el corpus analizado está compuesto por las leyes de tránsito y sus considerandos, los debates parlamentarios en torno de esas leyes, los informes de gestión, testimonios de funcionarios, campañas gráficas y manuales de conducir. El análisis de este tipo de materiales permite reconstruir las visiones con respecto al tránsito, los diagnósticos y las relaciones que se establecen con las soluciones propuestas para mejorar el tránsito. Desde los análisis de la gubernamentalidad el interés está puesto en la formulación de los riesgos como una modalidad particular en que los problemas se “imaginan” y se enfrentan. Mientras en Estados Unidos la seguridad en el tránsito se construyó como problema público alrededor de la figura del conductor alcoholizado, en nuestro país, la tematización, en general, pero sobre todo desde las ciencias sociales y los medios de comunicación, se elaboró en torno del desapego del los argentinos con respecto a las normas.

La evaluación de riesgos tiene que ver con los servicios de seguros ya que crean grupos de riesgo. En este sentido, la edad puede convertirse en un ‘factor de riesgo’, en el tránsito, la edad de los conductores se concibe como uno de los ejes que permite predecir siniestros (Simon, 1998). El objetivo del enfoque de la gubernamentalidad es analizar cuáles son las características específicas de esta modalidad de gobierno de eventos futuros e inciertos (O´Malley, 2006, Rose, 2000; Simon, 1998). El hecho de que algo sea asegurable, es decir calcular la probabilidad de que un acontecimiento suceda, es central desde la perspectiva de la gubernamentalidad, ya no se trata de vigilar para evitar ciertas conductas, sino que se acepta como parte del funcionamiento de la sociedad y el gobierno se prepara para enfrentar sus consecuencias o minimizar sus efectos negativos.

²³ El análisis de la gubernamentalidad se enfrenta al enfoque de “la sociedad del riesgo” de Ulrich Beck. Esta perspectiva asume que el riesgo -que ocupa un lugar central en los gobiernos contemporáneos- indica un cambio de época desde la “modernidad industrial” a la “modernidad reflexiva” y que se vincula con los “riesgos de la modernización” (calentamiento global, el terrorismo).

En nuestro país, la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil figuró desde el primer reglamento de tránsito, en 1936.

En el artículo en que presentaron la analítica de la gubernamentalidad, Miller y Rose (1990) especificaron que el enfoque no es una sociología que se ocupe de describir el modo en que los modelos gubernamentales son aplicados a la práctica. La gubernamentalidad tampoco es una teoría, en el sentido de un conjunto consistente de conceptos y teoremas desarrollados con propósitos explicativos. Se trata más bien de una analítica heurística que no pretende ser integral.

Nikolas Rose (2007) analiza el modo en que los gobiernos despliegan toda una serie de estrategias a través de la idea de “comunidad” para crear y reforzar el vínculo entre los individuos y las comunidades. Uno de los casos es el de la seguridad. Si bien no se puede pensar en una comunidad de conductores como tal, sí se puede señalar hasta qué punto en la legislación se vuelve central la idea de individuo-conductor. Como señalan algunos analistas, el cumplimiento algunas de las normas de tránsito quedan en última instancia en manos de los individuos ya que se vuelve imposible un control total sobre todas las conductas. Por ello, las campañas de prevención y los manuales de educación vial pueden ser interpretados como tecnologías de gobierno que buscan fortalecer el autogobierno y la autorregulación.

Simon (1998) señala para el caso norteamericano, la siguiente paradoja: mientras el New Deal estableció importantes rasgos colectivistas en el gobierno norteamericano (la seguridad social, la regulación nacional de la economía, endeudamiento del gobierno como una medida anticíclica); la revolución del automotor en la gestión de gobierno, durante esa misma década, colocó al individuo en su centro. El automóvil hizo posible que el individuo ordinario asuma el control directo de una poderosa y letal maquinaria antes limitada a los negocios y a los gobiernos. Su financiación dio al mismo individuo una participación directa y un rol en la economía.

Como ya señalé, la presencia del automóvil introdujo nuevas necesidades de regulación. Al respecto, en su trabajo sobre la implementación de seguros de responsabilidad civil en Estados Unidos, Simon (1998) sostiene que el automóvil y virtualmente cualquier aspecto de su propiedad y operación se convirtió en un potente tema de desarrollo de nuevas estrategias de gobierno en todos los niveles en esas décadas. La gente no sólo discutía sobre los métodos apropiados para restablecer el control, sino también sobre la verdadera naturaleza de los temas a ser gobernados. La conducta que

por mucho tiempo había estado bajo el umbral del ordenamiento gubernamental se convirtió en un tema de poder, no sólo para quienes conducían un vehículo sino también para los peatones. Los debates acerca de la política se convirtieron en una cuestión de racionalidad básica de gobierno o gubernamentalidad.

Grinberg (2007) sintetiza el análisis del problema del gobierno de la conducta a partir de dos dimensiones centrales a las que debe prestarse atención en forma paralela. En primer lugar, la noción de dirección de la conducta desde el punto de vista del vínculo entre poder y subjetividad. La segunda refiere a las formas de los discursos y prácticas de gobierno en contextos socio-históricos específicos (el objeto y sujeto de la dirección, las instituciones, los saberes implicados o configurados en torno de unos supuestos y fines determinados). Por eso conducir significa inducir, mandar, dirigir, guiar, e implica ciertos resortes de cálculo acerca de cómo puede ser realizado.

La relación entre automóviles y normas puede ser pensada desde diversos ejes. El recorrido que propongo realizar en las páginas que siguen comienza en el Capítulo 3 con la revisión de aquellos análisis que se han ocupado del problema de la generación e imposición de las normas y cómo ocurre ese proceso desde la construcción de los problemas públicos. Ello incluye, en segundo lugar, la necesidad de considerar bibliografía sobre la relación con las normas que tenemos los argentinos. Estas visiones plantean por lo general una fuerte carga moral que cuestiona el modo en que los argentinos nos vinculamos con las normas. En tercer lugar, presentaré los resultados de investigaciones y reflexiones que se ocuparon de las regulaciones cotidianas en las calles.

En el Capítulo 4, analizaré las leyes de tránsito en nuestro país luego del primer reglamento de 1936. Casi diez años después, las necesidades habían cambiado y había que dar respuestas desde lo legal a los nuevos problemas que planteaba el esquema productivo con un fuerte crecimiento del parque automotor. Durante una de las etapas más sombrías de nuestra historia, la última dictadura cívico militar, se promulgó en 1983, una nueva ley que estuvo poco tiempo en vigencia. Como mostraré, en la misma estructura de la ley y en su concepción se percibe el carácter represivo que marcó la época. Años más tarde, en 1994, en el contexto de la oleada privatizadora que caracterizó las dos presidencias de Carlos Menem, se aprueba la ley de Tránsito que rige actualmente la circulación de vehículos en calles y rutas del país.

Finalmente, en el marco de las diferentes intervenciones y desafíos que el automóvil plantea al gobierno, analizo en los últimos dos capítulos de esta Segunda Parte las

iniciativas estatales para mejorar la seguridad vial. Estudio los modos en que desde la administración nacional y desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires se diagnostican y se justifican las medidas de prevención y control en la materia. El análisis de las políticas implementadas desde el estado permiten dar cuenta de la concepción que está detrás de cada medida, cómo se recorta el problema, cómo se define y cuál es la solución que se propone. Por otro lado, una mirada sobre los manuales del conductor y las campañas de prevención permiten identificar el modo en que tanto desde el gobierno nacional como del gobierno de la ciudad de Buenos Aires se busca modificar los comportamientos, pero esta vez a través de la educación y la concientización. Ambas administraciones, como mostraré centran su acción en relación con la seguridad vial principalmente en las conductas y en una preocupación por generar acciones prudentes y racionales. Pero mientras en la ciudad de Buenos Aires la intervención del estado está acotada a generar comportamientos individuales prudentes que redundan en el mejoramiento general, desde el gobierno nacional, el estado pretende intervenir de un modo más amplio: la seguridad vial se define como “política de estado” y la educación vial se enmarca en la formación como ciudadanos.

Capítulo 3 Normas y gobierno de la cuestión vial

3.1 Los problemas públicos y la generación de las reglas

Con respecto a la formulación de problemas públicos y generación de reglas, hay diferentes modos de abordar la cuestión. Por un lado a partir de las discusiones sobre problemas públicos, cuando un fenómeno se convierte en algo que merece atención y entre las acciones para solucionarlo, entre otras consecuencias, se formulan normas que pretendan regularlo (Lenoir, 1991; Gusfield, 1981 y Pereyra, 2010). Por otro lado, a partir de las discusiones sobre desviación, se sostiene que cuando un determinado comportamiento rompe con alguna norma operante en la sociedad es considerado como desviado por un grupo social que detenta poder, también en ese momento se abre la posibilidad de la generación de nuevas normas y prohibiciones que regulen la actividad (Becker, 2009).

En las discusiones sobre la formulación de las normas pueden encontrarse aspectos relacionados con la definición de una situación particular como “problema social” o “problema público”. En su trabajo sobre la corrupción como problema público, Sebastián Pereyra (2010) realiza una revisión exhaustiva de los estudios y líneas de análisis acerca de los problemas públicos. A partir de la revisión de la literatura sobre el tema, Pereyra destaca que para analizar un problema público es necesario tener en cuenta cuatro elementos fundamentales. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que lo que suele llamarse problema público no es una categoría estable ya que está relacionado con preocupaciones que van cambiando en el tiempo. En segundo lugar, el abanico de las situaciones que en un momento dado pueden ser consideradas problemas sociales es prácticamente infinito. En tercer lugar, debe tenerse en cuenta que los problemas sociales se refieren a desacuerdos entre diferentes puntos de vista con respecto a la definición de una situación determinada como problema social. Finalmente, la definición de los problemas sociales se refiere a un tipo de situaciones determinadas y a las personas que se encuentran en esas situaciones. Pereyra, en su recapitulación de los trabajos sobre el tema, parte de una definición básica de problema social que en principio implica una definición moral ya que decir que algo es un problema implica sostener que algo está mal, que es negativo y que causa daño. Otra característica que debe estar presente en la conformación de un problema social es su carácter extendido. Implica además cierto optimismo ya que supone que la situación problemática puede ser solucionada a través

de la acción humana. Finalmente, los problemas públicos son situaciones que deben ser modificadas, es decir que debe hacerse algo al respecto (Gusfield, 1981).

Por su parte, Remi Lenoir (1991) también coincide con la idea de que lo que usualmente se designa como “problema social” varía según las épocas y las regiones. Incluso puede desaparecer como tal cuando los fenómenos a los que refiere ya no existen. Para la sociología lo que constituye el objeto en este punto no es el intento por soldar las luchas simbólicas en torno a un problema sino que se trata de analizar a los agentes que las llevan a cabo. Para Lenoir, un problema social no es únicamente el resultado de un mal funcionamiento de la sociedad, sino que supone además un verdadero “trabajo social” para instalarlo como tema importante. Para Lenoir los problemas sociales se desarrollan en tres etapas: el reconocimiento, la legitimación del “problema” como tal y la institucionalización. En la primera etapa los agentes hacen visible una situación particular y la convierten en digna de atención. Supone la acción de grupos socialmente interesados en producir una nueva categoría de percepción del mundo social a fin de actuar sobre este último. En la segunda fase, la legitimación, se despliega una verdadera empresa de promoción para ubicar al problema en el campo de las preocupaciones “sociales” del momento. La tercera fase consiste en la institucionalización, que tiende a estabilizar y a fijar las categorías de acuerdo con las que se ha planteado y resuelto el problema hasta el punto de hacerlas evidentes.

Para el caso de la Argentina, si bien hay leyes, educación vial, asociaciones que se ocupan del tema desde hace varios años, la cuestión de la seguridad vial como problema público cobra mayor visibilidad en años recientes. El tipo de tratamiento que le asignaron los medios de comunicación, las voces de las organizaciones sociales dedicadas al tema y los casos resonantes fueron conformando un campo de sentido centrado en la seguridad vial. Desde el ámbito legal y de gobierno también se comenzó a evidenciar una preocupación reciente con la creación de agencias estatales dedicadas enteramente a la cuestión como fue la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en 2008.

En esta fase de legitimación se puede incluir otro factor que se tiene en cuenta desde las discusiones sobre desviación, uno de los estudiosos clásicos del tema, Howard Becker (2009) señala que las normas son el resultado de la iniciativa y el emprendimiento de personas a las que llama *emprendedores morales* que llevan adelante *cruzadas morales*. En este sentido, el trabajo de formulación pública de un problema social puede ser llevado a cabo por los actores del campo político que encuentran en la constitución de un

problema social una causa de interés general que defender. Lenoir indica que al momento de describir la génesis de un problema social es necesario estudiar a los intermediarios, culturalmente favorecidos, que cumplen la función de portavoces, en la perspectiva de Becker, emprendedores morales²⁴.

Es importante que para que un “problema” adopte la forma de un problema social no sólo encuentre agentes socialmente reconocidos como competentes para examinar la naturaleza del problema y proponer soluciones aceptables: también es necesario imponerlo de alguna manera en que impacte y tenga presencia en los debates públicos. Ya he hecho referencia a la creación de agencias estatales centradas en la cuestión vial, es importante señalar también la acción de distintas organizaciones de la sociedad civil que también desde hace años tienen como objetivo mejorar la seguridad vial y visibilizarla como problema social. Es el ejemplo de *Luchemos por la vida*, *Madres del dolor* y *Conduciendo a conciencia*, entre otras organizaciones.

La tercera fase del surgimiento del problema social que establece Lenoir es la institucionalización. La política actúa de dos maneras en esta fase. Por un lado, produce representaciones que tienen un grado de generalidad y de validez legitimado desde la ciencia y consagrada desde el derecho, cuya institucionalización se expresa en la existencia de numerosos organismos especializados y se encarna en expertos cuya competencia está reconocida y garantizada jurídicamente. En este sentido puede señalarse la actividad del Observatorio Vial bajo la órbita de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que desarrollan investigaciones sobre el tema, se convoca a proyectos de investigación, se promueve la especialización de recursos humanos en el tema. Por otro lado, actúa modificando las prácticas mismas, al desarrollar un conjunto diversificado de instituciones que cubren distintos aspectos de la vida²⁵.

Finalmente, una investigación de referencia que trabaja la construcción de los problemas públicos centrada en la cuestión vial es la de Joseph Gusfield (1981). En su libro *The Culture of Social Problems* analiza cómo algunas situaciones se convierten en

²⁴ Como ya he mencionado, según Becker las normas son el resultado de la iniciativa de los *emprendedores morales*. Se distinguen dos especies de emprendedores morales: aquellos que crean las reglas y aquellos que las aplican. Por lo general al creador de normas le interesa especialmente el contenido de las normas. Las reglas vigentes no lo satisfacen ya que considera que existe un mal que lo perturba y que es necesario la existencia de normas que corrijan ese mal.

²⁵ Vale aclarar que desde estos análisis se reflexiona sobre un tipo particular de problema público. Es aquel que surge de una demanda social o pública y que luego es retomada por el Estado. La cuestión vial está sujeta por lo general a una lógica similar. Sin embargo, hay problemas públicos que surgen directamente desde el Estado, hay otros que surgen de elites cercanas al Estado. Estas modalidades desarrollan distintas formas de estabilización de los problemas públicos.

problemas públicos. Se concentra especialmente en el problema del alcohol al volante. Al respecto señala que la construcción del problema vial en torno del conductor alcoholizado es uno entre otros posibles. Esta formulación implica una selección alrededor de la multiplicidad de realidades posibles y potenciales. Analizar el carácter público de un problema permite reconocer las múltiples posibilidades de resolución. ¿Quién o qué institución gana o se hace responsable para “hacer algo” acerca del tema? La cuestión de la responsabilidad de un problema tiene dos dimensiones para el autor, una cultural y otra estructural. En el nivel cultural está implicado el modo de ver el fenómeno. Vincular la responsabilidad de la prevención de siniestros a través de leyes en contra del alcohol al volante supone la visión del alcohol al volante como una elección realizada por una persona de manera intencionada. Visto como un problema médico supone una enfermedad. En el nivel estructural, sin embargo, la responsabilidad implica diferentes instituciones y personal diferente que carga con obligaciones y responsabilidades para solucionar el problema. Para Gusfield, el vínculo entre responsabilidad y problema público incluye tres aspectos. En primer lugar, la “propiedad” (*ownership*) de los problemas públicos refiere a la habilidad para crear e influir en la definición pública del problema, la metáfora de la “propiedad” sirve para enfatizar los atributos de control, exclusividad, transferencia y pérdida potencial que también se encuentra en la propiedad de bienes. En algún momento, en un período histórico determinado hay un reconocimiento de ciertos temas públicos que son legitimados por personas específicas, roles y oficinas que pueden reclamar atención pública, confianza e influencia. Los “propietarios” pueden hacer afirmaciones y aseveraciones, ellos poseen autoridad en el campo.

En cuanto a la responsabilidad, Gusfield distingue entre responsabilidad causal y responsabilidad política. La primera remite a explicación causal de eventos, mientras que la responsabilidad política alude a personas o agencias que cargan con el control de una situación o la resolución de un problema. La primera acepción responde a la pregunta de cómo y por qué ocurrió, la responsabilidad causal es un tema de creencia y conocimiento, una aserción acerca de una secuencia fáctica de hechos. La segunda acepción responde a la pregunta a qué se debe hacer, es materia de política. Ello obliga a ciertas personas y a ciertas agencias a hacer algo acerca del problema para erradicarlo o aliviar el daño. Esta segunda acepción es cercana a la definición de responsabilidad penal

(en la ley anglosajona). Gusfield estudia la relación entre estos tres aspectos de la estructura del problema público: la propiedad, la causa y la obligación política.

Otra cuestión fundamental a tener en cuenta es que el modo de concebir los problemas está estrechamente relacionado con las propuestas para solucionarlo. Al respecto, Gusfield incorpora un dato interesante. Para su estudio se entrevistó con los diferentes actores que intervenían en la seguridad vial: policía, infractores, jueces, fiscales, académicos, colegas, entre otros. Lo que más le llamó la atención fue que aun existiendo otras formas de ver el fenómeno y otras fuentes a ser exploradas como soluciones al problema, los diferentes actores tenían una visión homogénea del problema. Esta perspectiva uniforme elimina el conflicto o la divergencia para dar definiciones alternativas y soluciones novedosas.

Jonathan Simon (1998) que ha estudiado la implementación de medidas legales en el marco los debates que se suscitaron en los Estados Unidos entre los años '20 y '40 a partir expansión rápida del automóvil, cuando el vehículo a motor llegó a constituirse en un símbolo del estilo de vida americano. El autor cuenta que después de dos décadas de ser considerado una curiosidad lujosa, el automóvil en los años 20 transformó la estructura de la vida urbana en los Estados Unidos. Luego, el explosivo crecimiento de propiedad y uso de automóviles y camiones planteó un cambio en la gobernabilidad de la sociedad norteamericana. En esos años, ante el aumento de las muertes en calles y rutas como consecuencia del uso del automóvil, se establecieron distintas normativas como los límites de velocidad, las reglas de paso, las prioridades junto con un sistema de vigilancia sobre el cumplimiento de esas leyes. A ello se sumó la puesta en funcionamiento del sistema de seguro de responsabilidad civil. Muestra de este modo la manera en la que los gobiernos en todos sus niveles respondieron con una amplia variedad de reglas y medidas.

Por último, me interesa presentar el trabajo de Gabriel Kessler (2008) sobre el tratamiento que hicieron los medios gráficos sobre la inseguridad vial en las últimas tres décadas. En el estudio, se pregunta cómo contribuyeron los medios en el pasaje de la visión de los siniestros viales como “accidentes”, tragedia puntual y cuasi natural a su actual configuración como problema público. En primer lugar, a partir del rastreo en un corpus compuesto de diarios de las décadas del '70, '80 y '90, señala que el proceso de configuración de la cuestión vial en problema público se dio por la incorporación paulatina de aspectos que fueron sedimentando y se agregaron al tratamiento posterior. A

ello se sumaron razones de tipo estilísticas en la presentación mediática del tema: los cambios de formatos en la narración de noticias y los cambios tecnológicos que también colaboraron a abrir un nuevo lugar de los siniestros viales en los medios.

La segunda cuestión que destaca está centrada en que toda construcción de problema público implica en su diagnóstico una determinada solución. Al respecto, señala las potenciales limitaciones que tiene la construcción local del problema que comparten tanto los medios, los especialistas y las instituciones públicas. En los años 70, los siniestros de tránsito aparecen en los periódicos como hechos únicos, en general sin referencia a un contexto más amplio, son catástrofes o tragedias puntuales en donde no se identifica claramente la responsabilidad de sus autores. En general, la reconstrucción del hecho se relata bajo el paradigma del error, de la pérdida de control de una maquinaria compleja que desencadena la tragedia. En los años 80, se produce el primer cambio. Durante la transición democrática cobra forma el diagnóstico de las causas del problema vial que marcará las discusiones de los años siguientes. Se comienza a hablar de causas y de diagnósticos. La estructuración de las explicaciones se construye en torno de la relación de los argentinos con la norma, su desapego a las reglas y la idea de la anomia endémica. Es la clave de lectura de Carlos Nino y Peter Waldmann, a la que se agrega la lectura de Guillermo O'Donnell que analizaré en el próximo apartado. Se plantea, como en otros países latinoamericanos, que la sociedad es incapaz de autocontrolarse y autoregularse. A ello se suma la pregunta acerca del Estado y su capacidad para regular. La segunda inflexión se produce a mediados de los años 90 y continúa hasta la actualidad. A mediados de la década se constata un aumento del interés en el tema que se ubica por esos años en la intersección de dos agendas en expansión: la agenda de inseguridad urbana y de la cuestión vial. En este segundo momento, el tema se configura a partir de diversos temas como el aumento del parque automotor, incremento del consumo, los peajes, la construcción de autopistas, la seguridad del automóvil, la regulación del tránsito urbano, estado y controles de las rutas, entre otros. Desde fines de la década tanto la inseguridad delictiva como la vial se transforman en problemas públicos porque cumplen con dos condiciones: el alcance nacional y la continuidad temporal. En cuanto a la primera, la inseguridad vial es uno de los pocos temas que devuelve al país una imagen territorial. Con respecto a la continuidad temporal Kessler sostiene que la inseguridad vial puede configurarse en series, al menos en la forma de nombrarla. Además están presentes los recursos propios del tratamiento del delito: se establecen olas de distinto

tipo de siniestros, hay también dossier temáticos. En segundo lugar, cobra relevancia la sucesión en cadena de las noticias en los diarios de Internet que hacen el parte constante y luego el saldo final al día siguiente. En tercer lugar, hay una mejora de tecnología y las fotos de autos destrozados que son noticia tienen impacto desde lo gráfico. En esta configuración de la inseguridad vial como problema público, según el mismo trabajo, el Estado tiene un lugar vacante como enunciador principal y los portavoces más confiables desde los medios son las ONGs. Cabe agregar a este análisis de la construcción del problema público de la inseguridad vial un hecho de mucho impacto social y mediático que se conoció como “Tragedia de Santa Fe”. Allí chocó un camión con un micro que trasladaba a estudiantes de la Escuela Ecos de la ciudad de Buenos Aires que volvían de realizar un viaje solidario en la provincia del Chaco. En ese siniestro murieron nueve jóvenes estudiantes, una docente y el chofer del camión. Las acciones posteriores de los familiares de los estudiantes y de los directivos de la escuela contribuyeron a sensibilizar a la sociedad argentina y al Estado sobre este problema y dio lugar a una serie de iniciativas legales y creación de organismos centrados en el tema.

Por otro lado, en su libro *El sentimiento de inseguridad en la Argentina*, Kessler concluye en que una vez que la inseguridad se instala como una categoría que logra describir la realidad y forma parte de la agenda mediática cotidiana, puede ampliarse e incorporar nuevas dimensiones. “Si, por un lado, se puede sostener que esto no hace más que contribuir a la sensación de vivir amenazados o incrementar la ‘cultura del riesgo’, también es innegable que la inclusión de la seguridad de los lugares y de la cuestión vial contribuye a la preocupación pública por temas hasta entonces casi ausentes y lleva también a quebrar el monopolio de la vinculación entre la seguridad y el pequeño delito, con sus consecuencias estigmatizadoras, lo que favorece la constitución de un espacio más plural de deliberación y de disputa en torno a la definición del problema” (Kessler, 2009: 87).

En resumen, la generación de reglas puede analizarse desde la emergencia de problemas públicos. Las normas se establecen como forma de dar respuesta a un fenómeno que se instala en la opinión pública a partir de la acción de distintos grupos y que debe solucionarse. En tanto problema público, la cuestión vial en otros contextos tuvo distintos contenidos. En Estados Unidos, en la década del ‘20 los riesgos del tránsito y las muertes que traía consigo implicaron un desafío para el gobierno de esos años (Simon, 1998). Como muestra Gusfield (1981), años más tarde el problema del tránsito

estuvo centrado en la figura del conductor alcoholizado. Como desarrollaré en el apartado siguiente, algunas reflexiones sobre el tránsito en nuestro país ponen el acento en cambio en la relación particular que mantenemos los argentinos con las normas en general y con las de tránsito en particular.

3.2 “Los argentinos y las normas”

Hasta aquí he revisado aquellos trabajos en los cuales se vincula la generación de normas con los problemas públicos. Como adelanté al comienzo del capítulo, hay otros estudios en los que se coloca en el centro de la discusión la cuestión del cumplimiento de las normas, en particular las reglas de tránsito.

Vale la pena recordar al respecto la descripción que hace Erving Goffman (1979) sobre los rasgos de la circulación por carretera. En primer lugar, rige una relativa uniformidad de normas que traspasan las fronteras regionales y nacionales. En segundo lugar, hay una relativa falta de diferenciación de derechos por motivos de sexo, clase edad, raza o riqueza. En tercer lugar, Goffman subraya el carácter relativamente explícito y exhaustivo de las normas, junto con un control social estricto y formal. Otro aspecto es el sentimiento generalizado de que no importa violar una norma con tal de que no lo “pesquen” a uno. Finalmente, las normas de la circulación por carretera sirven como una especie de caso ideal en las discusiones relativas al carácter y el valor de los reglamentos. Este último aspecto es en el que me concentraré para presentar las discusiones en torno de la relación que los argentinos mantenemos con las normas, la ley y el Estado. ¿Cómo se ha pensado ese vínculo? Por momentos algunas de las caracterizaciones nos describen como un pueblo que padece un mal endémico que nos impide cumplir de manera civilizada con lo que dicta la ley. Dentro de esa serie de trabajos me interesa detenerme en *Un país al margen de la ley*, de Carlos Nino y el de Peter Waldmann, *El Estado anómico*.

En el primero de los libros mencionados, Carlos Nino hace referencia a los distintos análisis que se proponen explicar el subdesarrollo de la Argentina desde distintas perspectivas: las explicaciones económico-sociales, las causas políticas, los factores institucionales y los factores culturales. En esa línea Nino retoma diversos trabajos para concluir que en América Latina, el sistema de valores está asociado a su falta de desarrollo económico y social. En estas latitudes las personas son tratadas teniendo en cuenta sus cualidades heredadas o sus vínculos personales más que sus habilidades y realizaciones. Priman las relaciones particularizadas por sobre la aplicación de normas

universales e imparciales. Finalmente, se enfatiza la jerarquización de las personas por razones de ascendencia social, raza, religión, género, fortuna²⁶. De este modo, según esta línea de pensamiento, en América Latina el sistema de valores vigente impide promover la actividad productiva ya que no estimulan el éxito obtenido a través del esfuerzo individual porque se valora más lo que uno “es” por sobre lo que uno “hace”²⁷.

En el texto de Nino se pueden encontrar afirmaciones rotundas sobre la falta de respeto que los argentinos tenemos hacia las normas. En general apuntan a marcar la profunda diferencia y la excepción de nuestro país con respecto a cualquier otro sitio del planeta. Así la anomia y la ilegalidad en la que estamos inmersos es “bastante fácil de percibir” y la manera en que transitamos por calles y rutas muestra que “hay pocos países en el mundo en que se manifiesta un desprecio tan amplio por la reglas que rigen el tráfico de automotores y peatones que el que se da en la Argentina” (Nino, 1992:25).

Nino propone la idea de “anomia boba” para explicar la ineficiencia y el retraso en el desarrollo y la distingue de una situación anómica a secas. Esta última se aplica, según Nino, cuando un grupo de individuos tienen intereses que sólo pueden satisfacerse si todos ellos cumplen con una cierta norma y un grupo significativo de esos individuos no cumple con ella. En cambio, una acción colectiva de anomia “boba” se produce cuando esa acción “es menos eficiente que cualquiera otra que se podría dar en la misma situación colectiva y en la que se observara una *cierta* norma (Nino, 1992: 36). Al autor le interesa estudiar la ilegalidad masiva con especial interés en la actitud hacia las normas que es justamente la que genera ineficiencia y constituye la anomia boba.

Nino analiza las distintas formas en que se manifiestan la ilegalidad y la anomia en la Argentina. Aborda este problema en diferentes ámbitos de la vida social: la actividad económica, la contribución impositiva, la conducta en el tránsito, el funcionamiento de la

²⁶ Es sugerente consultar al respecto el trabajo Da Matta, *Carnavales, malandros y héroes*, que presenta su estudio como una sociología del “dilema brasileño”. Esto es, una sociedad que se caracterizaría por una estructura dual donde existen un conjunto de relaciones personales estructurales junto con un sistema legal, moderno e individualista. Precisamente la relación conflictiva y contradictoria entre ambas dimensiones hace para Da Matta imposible pensar en las clásicas historias lineales. Tanto esta visión como la de Nino marcan un contraste para las sociedades latinoamericanas con respecto a la visión goffmaniana sobre la falta de diferenciación en la circulación por carretera.

²⁷ Desde la sociología de la modernización, en los años sesenta se produjeron diversos debates acerca del desarrollo en nuestra región. La hipótesis de Bert Hoselitz (1962) era que el factor principal que explicaba el retraso era la estructura social y el sistema de valores resultante. Otro texto importante sobre el tema es el documento de la CEPAL publicado al año siguiente. La hipótesis que se sostenía era que la estructura tradicional había sido relativamente permeable a la modernización y esa permeabilidad había permitido incorporar elementos de modernidad sin quebrar su estructura. En América Latina debido a su estructura tradicional flexible y porosa no se había alcanzado una modernidad radical ni rápida y sólo existían enclaves de modernidad.

administración pública, entre otros. En cuanto a la anomia en el tránsito, a Nino le sorprende que los argentinos no estemos alarmados por la manifestación “más clara y evidente de la anomia ‘boba’ en nuestra sociedad” que es la que se manifiesta en el “caos de tránsito” en ciudades y rutas. Este caos, según el autor es considerablemente mayor que el de gran parte del mundo, desarrollado o subdesarrollado²⁸.

Nino indica que para los argentinos el tránsito parece ser una cuestión menor, que los problemas que trae aparejado constituyen pequeñas molestias que debemos sobrellevar y que son en parte consecuencia de la gran densidad urbana y en parte, consecuencia de un temperamento nacional algo rebelde.

El ámbito del tránsito expresa para el autor la tendencia a la ajuricidad propia de los argentinos. En su análisis, Nino presenta datos estadísticos sobre siniestros y muertes en hechos de tránsito en la Argentina que son muy superiores a los de otros países con los que la compara. Aquí vale señalar que esos países son Estados Unidos, Alemania Occidental, Gran Bretaña, Suecia, Francia. Ninguno de América Latina o subdesarrollado tal como es considerado nuestro país en el libro. Según Nino, esas cifras se explican porque son consecuencia natural de las faltas que se observan a diario en calles y rutas de nuestro país. (Nino, 1992: 127).

Nino presenta un listado de infracciones frecuentes: no respetar las señales de los semáforos, no respetar la indicación de parar en ciertas bocacalles, no respetar la preferencia por quien circula por la derecha, no respetar la preferencia del peatón en el cruce peatonal, no respetar los carriles de circulación, no respetar la regla de circular por la derecha y pasar por la izquierda, no respetar los máximos de velocidad, no contar con iluminación suficiente de los vehículos, no llevar cinturones de seguridad y cascos protectores en el caso de las motocicletas, no respetar por parte de los peatones la prohibición de cruzar la calle por otros lugares que no sean sendas dispuestas al efecto o aun la de no caminar por la calzada, y no respetar la senda peatonal por parte de los automovilistas. En este listado de infracciones se asume que muy pocos individuos cumplen con las reglas de tránsito y que es posible cumplir todo el tiempo con todas las normas.

Para Nino, las causas de los daños de tránsito que se sufren en la Argentina corresponden con la falta de educación vial por parte de conductores y peatones, y la falta de prevención y represión por parte de las autoridades. En cuanto a la represión de

²⁸ Es interesante esta afirmación en la cual hace referencia a países desarrollados y subdesarrollados porque Nino no presenta datos de países subdesarrollados en los que se pueda corroborar esta afirmación.

infracciones señala que casi no hay condenas y que las causas tardan muchos años en resolverse. Esta falta de intervención de la justicia en relación con los delitos de tránsito para el autor es una constante de la vida argentina.

Nino sostiene que hay factores culturales y morales que operan para impedir que la justicia actúe de manera efectiva en este contexto de ilegalidad y anomia “boba”. Esta última frustra los propósitos de todos los actores involucrados, genera ineficiencia social y de subdesarrollo.

En la misma línea, Peter Waldmann (2003) analiza en una serie de ensayos los motivos de lo que él considera “la incapacidad general del Estado latinoamericano” para crear un sistema de leyes y normas transparente y consistente con el fin de dirigir de manera efectiva el comportamiento social. Es por ello que sus reflexiones apuntan a la idea de “Estado anómico”, un Estado que según criterios de lo que debería ser su “buen funcionamiento”, presenta carencias y debilidades, así como también, según su enfoque, por momentos contradice esos criterios.

Para Waldmann la contradicción entre anomia y Estado es sólo aparente, si se piensa a la anomia como una situación en la cual se carece de toda regulación social. Por eso propone ampliar el concepto para incluir situaciones normativas contradictorias o confusas. Waldmann señala un fenómeno que se observa con frecuencia en los países del Tercer Mundo en general, y que como se verá más adelante está presente en algunos trabajos sobre tránsito en la Argentina. Ese fenómeno consiste en cierta contradicción entre el derecho formal asegurado por sanciones estatales y las “reservas internas de la población”, que se comportan siguiendo reglas informales basadas en la aceptación social. El resultado es un abanico de situaciones que en muy pocos casos coinciden con los extremos de, por un lado, un orden legal que cumple con todos los criterios y en el otro extremo, la disolución total del orden²⁹.

Waldmann plantea una tipología de las relaciones entre el sistema jurídico estatal y sistemas alternativos de normas. Para él hay cuatro formas de relación entre el derecho vigente y los sistemas alternativos de normas: complementariedad, dualidad, autonomía la sombra del Leviatán y anomia.

²⁹ Waldman también hace alusión a la debilidad estructural del Estado entre otras cosas porque “el Estado latinoamericano no ha conseguido nunca obligar a sus ciudadanos pudientes a pagar consecuentemente los impuestos adeudados” (2003: 14). Podría discutirse esta observación que hace el autor ya que el Estado también puede pensarse como representante, al menos en parte, de los intereses de los grupos dominantes y por lo tanto difícilmente pueda imponerse y limitar esos intereses.

Tipología de las relaciones entre el sistema jurídico estatal y sistemas alternativos de normas

Tipo	Descripción
Complementariedad	Complejos de reglas que, aunque no cuestionan el canon jurídico oficial, expresan concepciones alternativas del orden y de la solidaridad.
Dualidad	El código de normas alternativo pasa a competir directamente con el derecho formalmente vigente. A diferencia del tipo anterior, ya no se aplican las reglas alternativas según los casos, sino que están constantemente presentes. Aún así, este complejo de normas alternativo no logra hacer desaparecer completamente el orden formal.
Autonomía la sombra del Leviatán	Los complejos de reglas autónomos se constituyen en el exterior del sistema de reglas. En general, se trata de espacios limitados, regiones cuya autonomía no afecta seriamente la soberanía del Estado.
Anomia	Circunstancias en las que domina la falta de reglas o en las que existe una confusa variedad que impide que los afectados puedan orientar su comportamiento. Pseudonormas, fórmulas justificativas y amenazas de sanción producen un torbellino en el cual no se distingue un claro perfil de reglas. El límite entre lo permitido y lo prohibido, entre lo recomendable y lo sancionable cambia continua y arbitrariamente.

Waldmann sostiene que el modo en que los argentinos entendemos las normas está relacionado con un individualismo que anula las reglas. El planteo inicial sostiene que para los argentinos es difícil aceptar que las leyes tienen validez universal. Esto es producto del individualismo que comparte la mayoría de sus habitantes. Para realizar el análisis Waldmann construye un modelo de sistema normativo claro y sin contradicciones, que se pueda aplicar ampliamente, que logre regular el comportamiento y cuente con aceptación social. Para el autor es claro que un sistema con estas características no existe en la realidad, pero es justamente la construcción de este modelo el que le permite contrastarlo con lo que sería la antítesis: la anomia. La carencia de normas, o el carácter equívoco y contradictorio de las mismas. También puede ocurrir que las normas existentes no se apliquen y no correspondan con convicciones de la población. Esta segunda situación constituye una situación de absoluta inseguridad normativa.

Para dar cuenta del individualismo excesivo que rige en nuestro país, Waldmann se refiere al tráfico y lo describe así: “cualquiera que haya estado algún tiempo en Buenos Aires recordará lo peligroso e imprevisible que es el tráfico callejero en la Argentina: la desfachatez de los conductores con los peatones, la dura lucha por la prioridad en los cruces, donde siempre gana el más osado, los taxis que adelantan a los demás vehículos a gran velocidad, tanto por la derecha como por la izquierda, los conciertos de bocinas ante

cada atasco, los conductores de ómnibus ‘colectivos’ que para poder cumplir con el horario avanzan sin ninguna consideración, etcétera. Las noticias necrológicas de personas que han perdido trágicamente a sus allegados en accidentes de tráfico completan la imagen” (Waldmann, 2003: 161).

Waldmann señala que a diferencia de lo que ocurre en Alemania, en donde los peatones esperan hasta que la luz de semáforo les dé el paso, en los países de América Latina, cruzan las calles en cuanto ven una oportunidad. Para él la calle es el reflejo de las reglas de trato en una sociedad. En ese sentido, aporta un ejemplo de porqué quienes han estudiado la concepción que tienen los argentinos sobre las normas y las leyes se han ocupado con frecuencia del comportamiento en el tránsito.

Al espacio del tránsito como ámbito en donde se desafían las reglas de manera permanente se agregan los riesgos que provoca esa circulación. Waldmann revisa rápidamente estadísticas sobre muertes en el tránsito en donde Argentina ocupa uno de los primeros lugares y la compara con países como Francia, España, EE.UU., Italia y Suecia. Tanto aquí como en la argumentación de Carlos Nino se puede cuestionar la validez de la operación. Como mostraré más adelante cuando la comparación se realiza con sociedades del mismo tipo, como indica la regla durkheimiana que permite distinguir un fenómeno normal de uno patológico, la imagen del “peor tránsito del mundo” se relativiza. ¿Hasta qué punto este tipo de estadísticas sirven para comprender la especificidad de la Argentina? ¿Por qué se decide comparar con países europeos en su mayoría en lugar de seleccionar otros países latinoamericanos? El efecto de la comparación que plantean Nino y Waldmann implica tal contraste que la lectura inevitable es que Argentina tiene uno de los riesgos de mortalidad en el tránsito más alto del mundo. En el Capítulo 5 presentaré datos que arrojan para la Argentina un riesgo intermedio en muertes en siniestros de tránsito en América (OPS, 2009).

En cuanto a las causas que podrían producir esta costumbre de no cumplir reglas Waldmann incorpora un elemento al que suele prestarse poca atención tanto entre quienes estudian el tema como desde las iniciativas de gobierno: la insuficiente instrucción para obtener el registro de conducir. Otro es la baja probabilidad de sanción a que están expuestos los individuos en caso de infracciones. Mientras que en países de Europa, para obtener la licencia de conducir “es necesario invertir mucho empeño intelectual y práctico”, en la Argentina la enseñanza se realiza a través de familiares o amigos, en lugar de hacerse en escuelas de manejo. Este hecho reproduce los modos y

estilos de comportarse al volante caracterizado por el incumplimiento de las normas. Por otro lado, la baja probabilidad de ser perseguido y castigado por haber transgredido una norma de tránsito influye en la falta de apego a las reglas. Waldmann agrega dos factores más que agravan la situación. El primero es que los seres humanos, encerrados en sus autos, apenas se ven unos a otros y el trato mutuo es prácticamente anónimo. Este punto que plantea el autor es interesante: la coraza del vehículo ofrece una protección, un refugio que permite esconder “la cara” que es lo que el peatón no puede hacer porque está más próximo y más accesible al otro. Por eso entre los automovilistas no rigen los preceptos de cortesía personal y de consideración que en los países latinos generalmente se tienen en cuenta en los contactos sociales. El segundo factor es la técnica. Dada la gran capacidad de acelerar y de alcanzar altas velocidades de los vehículos motorizados, las pequeñas desviaciones de las reglas pueden tener consecuencias catastróficas. “Para enfrentar ambos peligros sería necesario controlar rigurosamente el tráfico. Por un lado, sería preciso un mayor autocontrol de los propios participantes que en general tiene obviamente la tendencia a subestimar los riesgos del tráfico callejero. Pero, como el individualismo profundamente arraigado de muchos argentinos hace suponer que esto sea poco probable, el Estado y sus agentes deberían actuar con más energía ante violaciones evidentes de las reglas si se quieren reducir a largo plazo los daños personales y materiales que se producen en este ámbito.” (Waldmann, 2003:163).

Vale la pena destacar que en más de una oportunidad el autor señala la escasez de trabajos empíricos sobre el tema. Sus reflexiones parecen basarse más en sus impresiones que en un relevamiento empírico sistemático. Esa es la debilidad y la fortaleza de este trabajo, es pionero, pero por momentos da la impresión de que se basa más en suposiciones que en datos empíricos sistemáticos.

Tanto en el abordaje de Nino como en el de Waldmann encontramos un énfasis en la falta de cumplimiento de las normas. Desde esta perspectiva les alarma la constante violación a las reglas de tránsito que de algún modo parece no importar a la mayoría de los actores que intervienen. Esta mirada deja de lado aquello que plantea Becker sobre los valores como guías pobres para la acción ya que los estándares de selección que encarnan son muy generales. “Nos dicen cuál de las muchas líneas de acción alternativas es preferible, sin hacer distinciones entre todo lo demás. Pero todo lo demás no suele ser igual en las situaciones de la vida real. Nos resulta difícil relacionar las generalidades de una declaración de valores con los detalles complejos y específicos de las situaciones

cotidianas. No es fácil conectar de manera unívoca una noción vaga de igualdad con la realidad concreta, y por lo tanto es difícil saber específicamente qué línea de acción recomendaría ese valor frente a una situación dada” (Becker, 2009:149). En esta misma línea, Gusfield (1981) alude a cierta imposibilidad de cumplir de manera permanente y sin titubeos con las leyes de tránsito. El conducir implica poner en juego una serie de percepciones, decisiones a tomar en pocos segundos para disminuir daños que no siempre son congruentes con las reglas vigentes. Gusfield señala que el automóvil es inherentemente una máquina de asumir riesgos. El conductor, los otros conductores y los peatones son todos ellos conscientes del peligro que existe en cada carril y alrededor de cada curva. El conducir perfecto es un significado estándar para “los ángeles en las rutas del cielo”. El “ciudadano normal”, el “conductor promedio”, el “hombre razonable y prudente” toma chances todos los días detrás del volante y toman decisiones rápidas frente al tráfico que se aproxima. Se calcula el riesgo y se toman medidas. Gusfield afirma que las leyes de tránsito se rompen a cada minuto, a veces con intención y otras sin ella. Ni las cortes, la policía, ni los conductores ven la velocidad como anormal, el cambio de carril sin señales como un crimen, o tomar un giro impropio a la izquierda como delictivo. La relación entre esta seguridad del auto y el riesgo de choque es conocido, pero las infracciones son consideradas en un estado de menor importancia que los delitos. Así el control de tránsito es una regulación administrativa. En el mismo sentido Tom Vanderbilt (2009) señala que al manejar un vehículo se ponen en juego en muy pocos segundos una amplia diversidad de evaluaciones y decisiones. Conducir es una de las actividades cotidianas más complejas que realizamos y que está formada por alrededor de mil quinientas “subcompetencias”. Ello incluye orientarse, buscar información e interpretarla, controlar la velocidad, anticipar las maniobras de los otros, tomar decisiones y evaluar riesgos.

Puede verse que tanto en las reflexiones de Carlos Nino que se sitúan en los debates de los ochenta, como en las de Peter Waldmann que aborda el tema en la década posterior, el punto de partida del imaginario normativo propio la anomia implica la puesta en funcionamiento de un parámetro ideal. Un argentino ubicado desde la disciplina del derecho y un alemán que toma como parámetro su propia sociedad encuentran como característica común y general de comportamiento la falta de respeto a las normas. En ambos análisis está presente una preocupación de cómo debería ser el comportamiento de los argentinos. En ese contraste entre lo que debería ser, de acuerdo

con parámetros externos, y la generalidad de las prácticas atribuidas a los actores, se construye un esquema de lectura sobre los modos de actuar en las diferentes esferas de la vida social, incluido el tránsito. Si en Estados Unidos, la cuestión vial estaba centrada en el problema del conductor alcoholizado, en nuestro país, una de las formas más frecuentes de plantear el problema vial se ubica en el desencuentro que los argentinos tenemos con las normas. Este tipo de lectura es una de las más habituales y también puede encontrarse en el análisis que se realiza desde los medios de comunicación e incluso desde las organizaciones de la sociedad civil que trabajan sobre la seguridad vial. También, en algunos casos desde los organismos estatales. Suele compararse a la Argentina, considerado país subdesarrollado con países desarrollados que, por ejemplo, presentan cifras de muertes en siniestros viales muy por debajo de las estadísticas locales. En general esa comparación suele estar descontextualizada con respecto a otras condiciones que permiten interpretar esas cifras y que no tienen que ver únicamente con que “los argentinos no cumplimos la ley”. Enfatizar en los comportamientos de los actores a partir de su predisposición a cumplir o no las normas quita complejidad al tratamiento porque deja de lado otros aspectos y dimensiones que configuran la cuestión vial³⁰. Como mostraré, esta lectura se articula perfectamente con el acento normativo sobre la conducta y el autogobierno. Esta manera de construir el problema es coherente con la concepción de gobierno que presta más atención a las conductas y al fomento del autogobierno que al sistema. Como mostraré en los próximos capítulos, la fundamentación de algunas regulaciones y medidas de prevención se basan en esta visión normativa sobre las conductas. En ellas se supone un desapego a las leyes por parte de los actores. Este énfasis muestra la centralidad de las conductas en el tratamiento de la

³⁰ Norbert Elias (1998) reflexiona sobre una suerte de asincronía que se produce en los países de bajos recursos que incorporan muy rápidamente tecnología propia de países industrializados que puede observarse en las cifras de muertes en siniestros de tránsito. La tecnificación experimentada por el transporte produjo una aceleración civilizadora hacia la autorregulación individual y al mismo tiempo estuvo acompañada por una aceleración descivilizadora que se manifiesta en las muertes regulares y en las frecuentes lesiones. De este modo, los siniestros de tránsito constituyen un problema civilizatorio ya que se vincula con faltas y deficiencias en la autorregulación individual. Elias toma estadísticas y observa que se producen en menor número de casos en países desarrollados por contraste con los países menos desarrollados. Esto le permite incorporar en la interpretación de estas diferencias el nivel de civilización y las diferencias en la estabilidad y uniformidad del autocontrol entre sociedades. Elias señala que en los países desarrollados todos los participantes, autoridades, productores y los conductores aprenden a aumentar la seguridad para conducir y a reducir los riesgos de muerte para el conductor. La efectividad del estándar de la autorregulación aumenta. La autorregulación es resultado de cierto nivel de desarrollo, de normas, de control, de infraestructura y del estado del parque automotor. En la comparación de Argentina con países industrializados, los datos de nuestro país resaltan el contraste y alarman a cualquier lector. Esta manera de interpretar la cuestión vial tiene consecuencias en la conformación del tema como problema público.

cuestión vial por sobre las intervenciones en aspectos de infraestructura o sistémicas. Así la preocupación por gobernar el autogobierno plantea una afinidad con las visiones que construyen el problema del tránsito a partir de las conductas individuales y falta de cumplimiento de la ley.

3.3 La regulación cotidiana

En su famoso artículo “¿Y a mí, qué me importa?”, O’Donnell establece una comparación entre Argentina y Brasil como balance de los efectos de las dictaduras en cada país. Establece un vínculo entre lo micro y lo macro en donde lo primero le sirve como coartada para dar cuenta de las transformaciones en el nivel macro. O’Donnell comienza la comparación en el nivel micro y en diálogo con DaMatta y la expresión que analiza en *Carnavales, malandros y héroes*, “¿Ud. sabe con quién está hablando?”³¹. Mientras que en Brasil está extendida esta forma ritual que repone la jerarquía en contextos igualitarios, en la Argentina frente a este intento de restitución de una jerarquía se contraponen “¿y a mí, qué me importa?”. O’Donnell señala que tanto en uno como en otro lugar, la jerarquía social queda ratificada, aun cuando esté impugnada. El “¿y a mí, qué me importa?” no niega ni cancela la jerarquía porque la ratifica, “aunque de la forma más irritante posible para el ‘superior’” (1984: 6). En ambos casos, para O’Donnell, estas sociedades presuponen y reponen la conciencia de la desigualdad. Sin embargo, la diferencia que se establece entre “trabajar” y “servir” en Brasil es marcada y profundamente jerarquizada. En Argentina en cambio es jerárquica, pero en menor grado porque se establece una actitud más igualitaria de las distancias sociales. De hecho una sociedad puede ser al mismo tiempo relativamente igualitaria y al mismo tiempo autoritaria y violenta.

A partir de allí O’Donnell dedica algunas páginas a describir situaciones de tránsito en uno y otro país. En Río de Janeiro, “los códigos de tránsito son sugerencias que a veces uno puede seguir -pero solo en situaciones suficientemente claras para los otros como para, por ejemplo, no ser aplastado por atrás (o asaltado por el costado) al detenerse de noche frente a una luz roja” (1984: 8). Esta observación es coincidente con la que hace Pablo Wright sobre la negociación porteña de las señales de tránsito como símbolos y no como signos que tienen un único significado: “los porteños parecemos transformar los

³¹ Esta expresión, para DaMatta, remite a dos espacios opuestos de la cultura brasileña. Son los espacios de la casa y la calle. El primero caracterizado por la idea de persona y signado por la jerarquía; el segundo, por la idea de individuo y por el igualitarismo. La frase “¿Ud. sabe con quién está hablando?” expresa el punto de contacto entre estos espacios ya que intenta reponer la lógica jerárquica de la casa en el mundo igualitario de la calle. Un intento de restituir la idea de persona por sobre la de individuo.

signos, supuestamente con un mensaje literal y transparente, en símbolos, con lo cual se hacen ambiguos y necesitan de una interpretación generalmente sujeta al capricho del intérprete, es decir, del conductor de turno. En tanto los filadelfianos parecen confinarse a la dimensión sígnica del cartel vial, sin mayor trabajo de interpretación o adaptación a la situación concreta” (Wright y otros, 2007, 10). Ese tipo de afirmación, si bien sugerente, deja de lado nuevamente la cuestión mencionada más arriba de cierta imposibilidad de cumplir siempre y ante cualquier situación con las normas vigentes.

Otro elemento que señala O'Donnell es la diferencia en la presencia del poder policial en uno y otro contexto. Mientras en Río de Janeiro la policía está ausente porque aunque esté presente, toda multa a una infracción puede ser arreglada (todo se *ajeita*); en Buenos Aires, el poder policial fue obligado a esconderse (porque eso permite “cazar” más fácilmente a los infractores). En este caso, el personal policial tampoco ordena el tránsito sino que se ocupa de castigar.

En tercer lugar, describe el ingreso desde una calle a una avenida en hora pico en ciudades de tres países: Estados Unidos, Brasil y Argentina. En el primero, la regla es pasar de acuerdo al orden de llegada a la esquina. Esa regla y su cumplimiento vuelven poco problemática la situación. En Río de Janeiro es un poco más complicada, pero se resuelve rápidamente ya que siempre hay algún conductor dispuesto a ceder el paso para permitir el ingreso a la avenida. En Buenos Aires, que es aparentemente igualitaria, la regla es que si no hay policía visible, cada uno debe pasar primero y eso lleva a evitar que pase el otro. De produce una especie de duelo en donde quien quiere ingresar a la avenida “mete la punta” esperando que del otro lado alguien “arrugue” y así lograr el objetivo. “La consecuencia de esto es, por supuesto, una monumental ineficiencia y peleas, insultos y, no pocas veces, el gesto ‘sobrador’” (1984: 10). Para O'Donnell el problema es que es imposible escapar de ese juego porque alguien que deba actuar en esa situación y se resista a esa práctica, se verá rápidamente censurado por quienes vienen detrás en la fila de automóviles que pretenden ingresar a la avenida. Esta equiparación no carece de reglas y jerarquías que no son ni el orden de llegada estadounidense, ni el favor de Río de Janeiro: “quien vacila ese segundo crucial que permite atravesarse al otro es, generalmente, el que conduce un auto sensiblemente más pequeño que el del otro lado, o cualquier auto frente a un colectivo” (1984: 11). Señala otras gradaciones en las que interviene la antigüedad del vehículo, el porte, el género, etc. Parte del problema es que

en el tránsito porteño hay altas probabilidades de encontrarse en la situación de un espacio de disputa entre dos vehículos del mismo porte.

Para O'Donnell estas micro escenas establecen diferencias y semejanzas entre sociedades que pueden reconocerse en otro planos. A partir de allí O'Donnell pasa al nivel macro y al análisis de las fuerzas políticas y el autoritarismo en uno y otro país.

En otro artículo titulado "Situaciones: micro-escenas de la privatización de lo público en São Paulo", O'Donnell reflexiona sobre la apropiación privada de los espacios públicos en la ciudad brasileña a partir de la descripción de otras microescenas.

La primera de ellas refiere a una situación en el tránsito en San Pablo. Él circulaba por el carril izquierdo de Plaza Panamericana y tenía 30 metros por delante para avanzar con su automóvil, mientras en los carriles contiguos el tránsito estaba atascado. Cuando se decidió a avanzar, un auto que estaba en el carril del centro se pasó al izquierdo sin ningún tipo de señal. Cuando O'Donnell interpeló al conductor, éste le hizo saber que era obvio que iba a actuar de esa manera y que tendría que haberlo previsto. A unos 100 metros delante, el mismo conductor dobló a la derecha cruzando en diagonal el resto de los carriles. Las otras microescenas descritas por O'Donnell refieren a otros ejemplos de ocupación del espacio público. Es decir, a privilegiar el uso privado de un espacio que es colectivo.

Para O'Donnell uno de los significados posibles que tienen esas microescenas lo llevan a formular que Brasil enfrenta "un gigantesco dilema del prisionero" (en donde un conjunto de micro-racionalidades provoca efectos perversos en el conjunto social). En estas descripciones las reglas son ignoradas y los protagonistas "no pueden concebir que sus conductas deben regularse por ciertas reglas e instituciones". Y cuando no pueden ser ignoradas, pueden ser negociadas (llegar a un "arreglo", *dar um jeito*).

Para O'Donnell son significativas las analogías entre las micro-escenas y lo macro-dramas de la política. Sin embargo, sería apresurado y "metodológicamente sacrílego" asumir que micro-escenas y macro-dramas se reflejan mutuamente. El desafío a futuro consiste en poder dar cuenta de esas relaciones.

Por su parte, Fraiman y Rossal (2006, 2007) ubican el análisis del tránsito en el terreno de la discusión normativa. Consideran que el ideal de funcionamiento del tránsito debería ser justamente el mero funcionamiento y que las relaciones humanas en el tránsito deberían tener una ausencia total de iniciativa y de ese modo constituirse en el terreno de la normatividad total. Sin embargo, lo que ellos observan en las diferentes

situaciones de tránsito en Montevideo es una “competencia anómica” más que el imperio de la norma. También utilizan como punto de partida la categoría de micro-escena porque estos acontecimientos serían estructurantes de un macro-drama. De modo que dialogan con el texto de O’Donnell y las micro-escenas que él describe. Pero más que eso plantean una discusión en torno de la afirmación de O’Donnell acerca de considerar apresurado y metodológicamente “sacrilego” buscar relaciones directas o considerar una reflexión de la otra. Por el contrario, para los autores las micro-escenas y los macro-dramas “proviene del mismo lugar, del mismo problema” (2006: 36)³². El problema se vincula con “nuestro modo de ser uruguayo y montevideano respecto de las normas, en un contexto que valoriza el quiebre de la norma y que deifica la impunidad generalizada en base a la glorificación de la “viveza” (2006: 37). Sostienen de este modo que el individualismo ocupa un lugar complejo en la sociedad uruguaya. Es igualitarista e individualista, “imaginariamente democrática y moderna” y eso los lleva a postular un axioma según el cual: “si una sociedad es igualitarista y no es democrática necesariamente ese igualitarismo tendrá los rasgos de un individualismo radical” (2006: 38)³³. Plantean que el tránsito, en tanto objeto sociológico, debe conceptualizarse como intercambio social y no como mero transporte. Es un espacio social donde la violencia asume su condición de “literal, física, irracional” (2006: 38).

Ya he mencionado el trabajo de Pablo Wright y sus colaboradores (2007). Me detendré aquí a presentar sus argumentos centrales. Ellos realizan un trabajo de reflexión antropológica sobre los distintos aspectos de orden “interior” en que los automovilistas y peatones porteños actúan. Esta perspectiva coloca el trabajo a distancia de otros dos aspectos, que a juicio de los autores, se enfatizan casi obsesivamente desde los especialistas y los medios que son la normativa y la infraestructura material. Esta dimensión interior se constituye en un diálogo abierto, constante y procesual con la sociedad y la cultura.

³² Hay una discusión sobre la relación entre lo micro y lo macro que plantea O’Donnell que creo que surge de forzar la interpretación. O’Donnell, según entiendo señala que no pueden establecerse relaciones directas entre uno y otro nivel. Es decir, es necesario dar cuenta de una cadena de mediaciones y que no puede entenderse una como reflejo de la otra. Fraiman y Rossal sugieren que O’Donnell plantea una oposición entre micro-escena y macro drama cuando en realidad está reclamando no dejar de lado las relaciones entre uno y otro nivel.

³³ Vale la pena señalar que Uruguay presentaba entre 2006 y 2007, la tasa de mortalidad por colisiones de tránsito por 100.000 habitantes más baja de América: 4,3 (OPS, 2009).

Del mismo modo que O'Donnell, Pablo Wright introduce su trabajo a partir del contraste del tránsito porteño con el de otro lugar: dos viajes a Filadelfia, Estados Unidos realizados en diferentes épocas, uno a mediados de los '50 y otro a principio de los '90.

Para Wright, el comportamiento de peatones y automovilistas no se debía a “una esencia de la naturaleza argentina, sino a circunstancias históricas, culturales, sociales y políticas concretas” que se desarrollaron en un largo proceso. Para analizar esos comportamientos se acercaron al punto de vista de los propios actores.

El abordaje que se proponen es el de acercarse al comportamiento vial como una conducta simbólica. En relación con los signos de tránsito en particular, el equipo comparó la interpretación de las señales de tránsito entre los estadounidenses y los argentinos. Como ya señalé, según este trabajo, los porteños transformamos los signos, cargados de un mensaje literal y transparente, en símbolos. Es decir, se interpretan las señales como un mensaje que necesita interpretación. En el trabajo exploran las razones por las cuales los porteños, por lo general, interpretamos los signos viales en lugar de acatarlos. Desde esta perspectiva, el equipo se concentró en el análisis etnográfico no del aspecto normativo en donde nuestro sentido común coloca “el énfasis crítico y la energía reformadora, sino en lo que *la gente hacía concretamente*” (Wright, 2007: 11). Si bien este trabajo tiene la particularidad de contar con una descripción de prácticas, que lo diferencia de muchos de los trabajos sobre el tema realizados en nuestro país, el énfasis no deja de estar colocado en el aspecto normativo. Se observan los comportamientos en relación con las normas de tránsito. En este sentido, podrían verse por ejemplo, las prácticas de seducción en el tránsito, las de solidaridad, o las de distinción, pero se ocupan específicamente de aquellas que están en tensión con la ley. Las normas se convierten en un marco que permite establecer un recorte del tipo de prácticas a observar.

Ese análisis se realiza a partir de la noción de *performance vial*, que es asimilable a la de conciencia práctica de Giddens (1995) ya que alude al conocimiento tácito que es empleado hábilmente en la ejecución de cursos de conducta, pero que el actor no es capaz de formular discursivamente. La *performance vial* orienta el desplazamiento por el espacio público e implica la interiorización de pautas y normas, una socialización que transmita las reglas que permiten llevar adelante ese juego social. Al ser compartidas, estas reglas son la gramática que posibilita una comunicación inteligible entre los actores para que los hechos viales puedan ocurrir. En este marco se produce una *actualización*

performativa de las normas viales, que llevaría a la generación de un sistema paralelo de normas, las *normas nativas*, a partir de las cuales sabemos qué hacer en cada situación. Al respecto, señala que “los límites de las prácticas viales, en lo que hace a su normativa, están determinados por y relacionados con, la actitud más amplia de los actores hacia la totalidad de las normas que impone el Estado para garantizar la vida social de una comunidad. No son hechos aislados, están intervencidos con las demás prácticas, pero tienen una materialidad discreta por desarrollarse en determinados espacios que tienen umbrales de clausura, es decir, límites fijos donde empiezan y terminan, con propiedades también particulares (aquí sólo se puede hacer esto o lo otro). En síntesis, se relacionan con el ejercicio de la ciudadanía y con la relación de los ciudadanos con las normas estatales y la historia empírica de cómo éstos perciben los costos y beneficios de obedecer el orden legal” (Wright, 2007: 12). Este tipo de afirmaciones da cuenta de que la preocupación del trabajo se ubica dentro del ámbito de lo normativo. Esta tensión entre normas y prácticas se resuelve en la negociación entre actores sociales, dada la aparente caducidad o impropiedad de las normas vigentes. Las leyes se consideran palabra muerta y, por ello, se las reemplaza por la negociación cara a cara. Esto es lo que sucede, según Wright, en las calles porteñas. Se produce una negociación vial en la cual se observa que las normas, en el momento de orientar una conducta particular, se tornan abstractas y carentes de validez.

Wright analiza las reglas de derecho de paso vigentes en las bocacalles. El equipo observó que muy pocas veces tenía prioridad en el paso quien venía por la derecha, como indica la norma. De acuerdo con su estudio, en el derecho de paso intervienen varios factores que se negocian en el momento del cruce: tamaño del vehículo, velocidad, modelo de vehículo, género, agenda del conductor y acompañantes. Wright y su equipo identificaron también en sus observaciones que el honor, la masculinidad, las clases de edad, el estatus, y la clase se actualizan en estos desplazamientos. Se constituye en un juego de poder que aparenta ser obligatorio.

El trabajo concluye al afirmar que estos modos de negociar las reglas en las calles expresan la inestabilidad de nuestra posición social. Estas posiciones inestables ante la amenaza constante “de la precariedad del sistema legal, la débil práctica ciudadana y la historia socio-política nacional, lleva a que en el campo vial actuemos este drama por medio de nuestros cuerpos metálicos en calles y rutas, y nuestros cuerpos carnales en veredas y calles” (Wright, 2007: 21). Para Wright es posible establecer vínculos, siempre

complejos y nunca lineales, entre un tipo de orden social y ejercicio de ciudadanía con los modos en que la gente maneja y camina.

En una reflexión en la misma línea de análisis, Silvina Ramos Margarido parte de la idea de que la ocurrencia de siniestros de tránsito se produce como resultado de fallas humanas. Dentro de lo que suele denominarse “factor humano” ella trabajó, a partir de entrevistas en profundidad, sobre aspectos vinculados a la “imprudencia” o a “las conductas por fuera de la normativa vigente”. Analizó el modo en que las personas explican su conducta en el tránsito y las justificaciones que establecen de esas conductas en relación con las normas. A partir de ello intenta explicar los motivos que llevan a romper con las reglas vigentes. En la misma línea que el trabajo de Pablo Wright, sostiene que la negociación del sentido de las señales de tránsito se presentan en el discurso de los entrevistados con cierta regularidad. Esto se produce en la medida en que los distintos actores del tránsito comparten cierta idea del juego de la calle (Wright, 2007) lo que les permite compartir cierto consenso en las ‘reglas de la calle’. Ramos Margarido propone dos grandes grupos de justificaciones para quebrar una norma a partir de los testimonios de sus entrevistados. En primer lugar, el conjunto de explicaciones que acentúan el “exceso individualista” en el cual “aparecen las explicaciones costo-beneficio y en general se asocia a las soluciones relacionadas con el aumento de la punición y el control. La mayoría de éstas en clave económica aunque algunos advierten que quienes poseen determinado nivel socioeconómico estarían en mejores condiciones de afrontar el pago de la sanción sin que eso signifique un cambio de actitud en el sentido ‘preventivo’” (2008: 8). El segundo gran grupo es el que denomina “sistema-entorno” en el cual las explicaciones se sustentan en que es el contexto el que empuja a los individuos a actuar de una manera que se opone a las normas. Dentro de este último grupo, establece distintos modos de relación con las normas, en primer lugar agrupa una serie de testimonios bajo la categoría de “reglas ajenas”, en los cuales se entiende el entorno como el comportamiento de otros conductores particulares que obligan a los individuos a romper las reglas. El entorno de caos sirve para justificar la propia acción y esencializar conductas (incorrectas) muy arraigadas y sumamente generalizadas en la población. En segundo lugar, un agrupamiento que ubica la ruptura en torno del “miedo”, dentro de este agrupamiento se ubican las referencias al volumen del parque automotor, la infraestructura de calles, señalizaciones, autopistas, el comportamiento de choferes profesionales: taxis y colectivos especialmente. A ellos se agregan testimonios que dan

cuenta de la ruptura de reglas vinculadas al delito en zonas inseguras. En tercer lugar, bajo la fórmula “norma cansada” están quienes sostienen que la ruptura normativa se da por razones externas a la cuestión vial: son aquellos que invocan los problemas socioeconómicos, laborales, etc. que favorecerían el cansancio y el stress y entonces ‘empujaría’ a los individuos a no respetar la normativa.

El grupo de conductores ubicados dentro del grupo cuyos testimonios se incluyen dentro del “exceso individualista” hay varios subgrupos. El primero de ellos se concentra en la idea de “omnipotencia” en la cual se reinterpreta la norma según la conveniencia: “el razonamiento que aparece es el siguiente: soslayo la norma no sólo porque yo puedo (lo que también implica tácita o explícitamente que otros no podrían hacerlo) sino porque además la misma no serviría en su función ordenadora y preventiva, esa norma no haría falta, o sí para el resto pero no para este grupo de personas que pueden sortearla y salir invictos de la situación.” (Ramos Margarido, 2008: 16). En segundo lugar, están aquellos que justifican sus conductas refiriendo a la “norma de hecho”, infracciones que son usuales en los individuos que manejan habitualmente. En tercer lugar, se incluyen las actitudes que conciben “la norma flexible”, en donde las conductas se justifican porque la norma deja de ser pensada como una instancia obligatoria. En determinadas situaciones, en las que hay menor flujo de tránsito o en horarios. Un cuarto agrupamiento, se clasifica dentro de lo que Ramos Margarido “la norma equivocada”, allí se ubican los testimonios de quienes ponen en duda la validez de la norma por considerarla poco práctica, ridícula u obsoleta. Por último están quienes consideran a “la sanción ausente, la injusta y la selectiva” explican el incumplimiento de las normas por la falta de controles, por considerar la aplicación de sanciones ineficaces o injusta.

Finalmente, la autora concluye que “existen múltiples situaciones que los sujetos relatan en las que las resoluciones a estas situaciones donde entran en conflicto las normas vigentes, las que el propio sujeto considera aceptadas y las que el entorno cumple se dirimen de maneras diversas y de acuerdo al momento y al lugar” (Ramos Margarido, 2008: 25). Es por ello que señala que en su investigación era posible encontrar diferentes actitudes acerca de la norma en el mismo testimonio.

En estos estudios la discusión sobre los comportamientos de los argentinos (y los porteños en particular) se ubica en dos ejes. Por un lado la observación de las conductas en el tránsito ayudan a comprender la negociación de las jerarquías. El tránsito como un ámbito público permite observar el funcionamiento de cierta grilla de organización del

mundo social en un espacio de cierto anonimato. Por otro lado, la atención se centra en el comportamiento vial que las personas llevan adelante con respecto a las normas.

Puede ser interesante en relación con el tipo de abordaje la afirmación de Becker acerca de la desviación. “No hay razones para presuponer que sólo quienes finalmente se desvían de la norma tienen de verdad el impulso de hacerlo. Es mucho más probable que la mayoría de la gente tenga impulsos desviados todo el tiempo. Al menos en sus fantasías, la gente es mucho más desviada de lo que parece. En vez de preguntarnos por qué quienes se desvían de la norma hacen cosas reprobables, uno debería preguntarse por qué la gente convencional no lleva a la práctica sus propios impulsos desviados” (Becker, 2009: 46).

En este grupo de trabajos la preocupación se ubica entonces en las motivaciones y justificaciones de los actores para violentar las normas vigentes que ponen en riesgo a sí mismos y a los demás. Se enfatiza aquello que hace que las personas no cumplan con las reglas y se trata de dar cuenta de las reglas paralelas que efectivamente organizan el tránsito.

* * *

En este capítulo presenté distintas formas de aproximación a la generación de normas. En primer lugar, las normas pueden surgir como respuesta a un fenómeno que cobra relevancia socialmente y logra configurarse como problema público. Para ello tiene que haber un acuerdo en la opinión pública que debe hacerse algo respecto, es un problema que debe ser solucionado. Esa instalación de un tema, por lo general es el resultado de la acción de grupos y en donde también participan los medios de comunicación, los expertos y los funcionarios. En Estados Unidos la configuración de la seguridad vial se dio a partir de la imagen del conductor alcoholizado, que fue el punto de partida para concebir el problema y el centro de las políticas de prevención (Gusfield 1981). En cambio en la Argentina, mucha de la discusión pública sobre el tránsito se planteó en el terreno de lo normativo. Del amplio abanico de formulaciones del problema de la seguridad vial, la lectura en clave de anomia se impuso al resto. En el tránsito se expresa, desde esta visión, el desapego a las normas propia de nuestra idiosincrasia argentina. Esta interpretación de la falta de respeto a la ley, se complementa con la comparación de nuestro país con países industrializados que arrojan cifras de siniestralidad muy inferiores a las nuestras. Esta comparación forzada con sociedades muy diferentes a la nuestra tiene como efecto resaltar el contraste y devuelve una imagen deformada. Por otro lado,

expresa esa necesidad de vernos reflejados en países industrializados como si con eso se buscara exacerbar una estirpe alejada de lo latinoamericano. En cualquier caso el punto de partida común de estas visiones es un ideal normativo del que nos estaríamos alejando y que ese ideal es externo a las conductas en general y a las del tránsito en particular. Ese parámetro normativo es doblemente externo ya que se identifica con sociedades industrializadas. Ese contraste entre lo que debería ser y los comportamientos atribuidos a los actores da por resultado un esquema de lectura de desapego a las reglas, en las diferentes dimensiones de la vida social, entre las que se encuentra el tránsito.

Los trabajos de corte más empírico que han analizado el tránsito desde la perspectiva de los actores, prestan atención a las motivaciones y justificaciones de los actores sobre sus propias prácticas. Se trata de una mirada que pone atención en aquellas situaciones que de alguna manera ponen en cuestión las normas vigentes que producen situaciones de riesgo tanto para los propios actores como para los demás. Se ubica el interés en aquello que hace que las personas no cumplan con las reglas y se describen las normas alternativas que organizan el tránsito de todos los días.

Hasta aquí la discusión sobre las normas se organizó en tres tipos de formulación. En primer lugar, cómo surgen las reglas a partir de la construcción de problemas públicos. En segundo lugar, las normas aparecen como clave de lectura para dar cuenta de la inclinación de los argentinos hacia la anomia. Por último, las normas paralelas y las motivaciones de los actores para justificar sus comportamientos. En el próximo capítulo me ocuparé de presentar las normas escritas. Analizaré los distintos intentos legales para ordenar el tránsito.

Capítulo 4 Las regulaciones de tránsito

4.1 *La ley del peronismo*

El 10 de junio de 1945 a las seis de la mañana, Argentina amanecía con un cambio drástico que tendría consecuencias inmediatas muy contundentes en la seguridad en el tránsito: el cambio de mano de la izquierda a la derecha en las calles y rutas del país. Comenzaba a regir el Decreto N°26.965/44 que establecía el cambio de mano de los vehículos en todas calles y caminos del país y que sería ratificado, años más tarde, durante el peronismo. Por esa época tal como era a la usanza inglesa la mano utilizada era la izquierda que cambia por la mano derecha, que se utiliza en la mayoría de los países del mundo³⁴. La implementación de ese cambio en la normativa disminuyó significativamente los siniestros viales. En este sentido, constituye un buen ejemplo de cómo una medida que apunta a un aspecto del sistema, no centrado en los procedimientos que deben seguir los conductores, tiene un impacto contundente. Por la puesta en vigencia de ese decreto - que coincide también con la del reglamento de tránsito que reemplazó al de 1936, el primero que reguló las calles y caminos de nuestro país- y por sus consecuencias en la disminución de muertes, se designa en diciembre de 1945, el día 10 de junio como “Día Nacional de la Seguridad en el Tránsito”³⁵.

La nueva legislación se ratificó durante el primer gobierno peronista, cuyo modelo económico se basó en el desarrollo de la industria local para la sustitución de importaciones, principalmente la de producción de bienes de consumo masivo orientada al mercado interno. En el plano social, el peronismo reconoció derechos a gran parte de la población en materia de trabajo, salud, vivienda y educación. Dentro de las políticas de inclusión, el turismo implicó la creciente movilidad interna de la población. La apuesta por el desarrollo económico interno implicó mayor circulación de bienes y un aumento del parque automotor, estimulada en el segundo gobierno peronista por políticas específicas dirigidas a la rama automotriz. Ello trajo la necesidad de adecuar la normativa de tránsito a la situación del momento al tiempo que dar respuesta a la cuestión de los siniestros de tránsito que ya se planteaban como una preocupación pública.

En junio de 1946, se presentó en la cámara de senadores el proyecto para aprobar, con carácter de ley, el decreto presidencial, 12.689/45, que reemplazaba el reglamento

³⁴ Cabe recordar que entre los años '20 y fines de los '30 se producía en el país una fuerte competencia entre empresas automotrices inglesas que paulatinamente perdieron hegemonía a favor de las firmas norteamericanas (García Heras, 1985).

³⁵ Con el tiempo cambiaría la designación a “Día Nacional de la Seguridad Vial”.

anterior, de 1936. La nueva normativa había sido preparada por Vialidad Nacional con la colaboración de una serie de instancias estatales (Dirección Nacional de Transportes, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires) y de otras entidades privadas y públicas.

El reglamento de 1936 había sufrido dos modificaciones en 1942. La primera era la prohibición de carreras en todo el territorio de la República Argentina, la segunda prohibía la publicidad en los caminos. También se incluía la ratificación del decreto ya mencionado, 26.965/44, que establecía el cambio de mano de la izquierda a la derecha.

En los considerandos del decreto, que luego se aprobaría con fuerza de ley, se aludía a que la vigencia del reglamento había quedado relegada a las rutas de los territorios nacionales porque las provincias habían aplicado sus leyes a los caminos tanto provinciales como nacionales que estuvieran en su jurisdicción. Ante esta situación se consideraba que “razones de buen gobierno, seguridad y comodidad, hacen aconsejable regir por normas uniformes el tránsito en todos los caminos y calles del país”. Se hacía necesaria la elaboración de un nuevo reglamento que diera homogeneidad y coherencia a las reglas de circulación. Se advertía la necesidad de uniformar los criterios de aplicación tanto en las carreteras y caminos como en las calles urbanas, adaptar nuestras rutas y caminos a “los conceptos modernos sobre tránsito y para amplio cumplimiento del artículo 14 de la Constitución nacional en lo que a libertad de tránsito se refiere” (CSN, 1946: 454).

En los considerandos también estaba previsto que en el futuro sería necesario crear nuevas reglamentaciones complementarias relacionadas con normas uniformes y racionales para la habilitación de automotores, examen de conductores y sobre chapas y patentes.

En el prólogo del reglamento se expresaba el deseo que de su cumplimiento redundara en una mejora de la seguridad en el tránsito.

“Sus cláusulas son un compendio de una amplia experiencia, dispuestas con el decidido propósito de prevenir todo error, mal uso, o acción imprudente que pueda provocar daños, la desgracia o el sufrimiento de alguien.

En toda actividad humana rigen disposiciones y normas de conducta compatibles con el bienestar y el interés común. Este Reglamento es la reunión de disposiciones y normas de conducta que deben observarse para el uso de la vía pública y para el tránsito sobre la misma.

El respeto y el cumplimiento por todos los habitantes de las disposiciones contenidas en este Reglamento y el espíritu que lo anima, es un deber moral cuya práctica debe ser un hábito y su violación un deshonor” (8).

En la presentación se plantea una secuencia que va de un mejoramiento de la seguridad del tránsito en general, que se vería reflejado en el bien común, en la

posibilidad de evitar causar daños al prójimo hacia una suerte de interpelación moral en la cual el incumplimiento de la ley constituye un deshonor. El contexto de elaboración de esta normativa estaba marcado por el desarrollo industrial y del mercado interno. En este sentido, el crecimiento del parque automotor, el aumento del tráfico en las rutas y las necesidades de transporte imponían la sanción de nuevas regulaciones. En gran medida, los fundamentos de esta ley se inscriben en esta situación. Sin embargo, la visión sobre los comportamientos que no cumplen con la ley como elemento significativo en el tránsito y la carga moral que se posa sobre ellos no deja de tener peso.

La aprobación de la ley por parte del Poder Legislativo fue unos años después, el 30 de septiembre de 1949. La ley aprobada finalmente incluyó algunas modificaciones sugeridas por la cámara baja.

El tema de la seguridad en el tránsito comenzaba a cobrar fuerza en esos años. Un mes antes en la Cámara de Senadores se elevó un pedido de creación de una Comisión Nacional de Tránsito. En los fundamentos de la presentación a la cámara alta, de la sesión del 31 de agosto de 1949, hecha por el Arcadio Avendaño, senador del Partido Justicialista por la provincia de Santiago del Estero, ya se plantea la cuestión vial como “problema del tránsito” que se acrecentaba en sus características y exigía una “urgente solución” con el fin de reducir los enormes perjuicios que ocasionaba en términos de pérdida de vidas, materiales y horas de trabajo.

También se hacía alusión a la preocupación y las acciones del gobierno en relación con el tema que en 1945 se había instituido el 10 de junio como “Día de la Seguridad en el Tránsito”, la creación del Comité Asesor de Seguridad en el Tránsito (que había funcionado de manera ininterrumpida desde 1947, aunque los escasos recursos no le permitían implementar acciones trascendentes de carácter nacional). También en los fundamentos se solicitaba la creación de una Comisión Nacional de Tránsito que dependiera del Ministerio del Interior para mejorar en reglamentaciones posteriores los aspectos que podían entrar en conflicto con los derechos provinciales y municipales que estaban consagrados por la Constitución Nacional.

En los mismos fundamentos, se citan partes del discurso pronunciado por el entonces presidente Juan Domingo Perón, en ocasión del Día de la Seguridad en el Tránsito del año 1948. En esa oportunidad interpretaba el crecimiento de los siniestros de tránsito en el marco del aumento del parque automotor. Este último, a su vez era “la consecuencia inmediata de la etapa del desarrollo industrial que el país ha iniciado” (CSN, 1949a:

1382). También se acentuaba que el compromiso a favor de la producción bajo la consigna de “construir” debía ir acompañado con la misma intensidad en “conservar” en defensa del acervo económico y humano de la Nación. Por eso era necesario y urgente reducir las pérdidas de vidas, materiales y de horas de trabajo que originaban los siniestros de tránsito.

El fundamento de una acción exitosa para ordenar el tránsito radicaba principalmente en la educación que debían poseer tanto peatones como conductores, por eso era “necesario que la conciencia de la seguridad se adentre en el espíritu de cada uno de los habitantes del país” (CSN, 1949a: 1382). Finalmente, Avendaño vaticinaba que a partir de la creación de la Comisión Nacional de Tránsito se iniciaría una fecunda labor en pos del ordenamiento del tránsito y con ello la economización de un “importante caudal humano y los grandes recursos que actualmente son destruidos por el desorden imperante en este aspecto” (CSN, 1949a: 1382).

En el texto de la ley, se establece que la aplicación para los caminos nacionales estará a cargo de Gendarmería Nacional “y por delegación de la misma a las policías federales o provinciales; en los caminos provinciales, vecinales y calles municipales, a la policía general o de tránsito o autoridad competente de cada provincia o municipalidad en sus respectivas jurisdicciones (art. 1). Esta especificación llevó a importantes debates en la ley de tránsito posterior de 1994.

En el artículo 3ro, “libertad de tránsito” se especifica que los convenios que se celebren con la Secretaría de Transportes con autoridades provinciales y municipales propenderá a eliminar todo obstáculo que impida la libre circulación. Continúa con una especificación que no vuelve a aparecer en leyes posteriores vinculado con el cobro de multas. Al respecto especifica en el mismo artículo “En todo el territorio de la República la detención del conductor o el secuestro del vehículo, con el objeto de perseguir el cobro de cualquier clase de gravámenes fiscales, sin mediar para ello orden judicial de tribunal competente, constituye un atentado a la libertad de tránsito”. Aquella autoridad o agente de la fuerza pública que ordenara o ejecutara actos de este tipo sería castigado por abuso de autoridad

Con respecto a los vehículos, se especifican las dimensiones y peso reglamentarios, tipos de luces de acuerdo al vehículo y el tipo de camino, especificaciones del transporte de carga, la prohibición para los vehículos de tracción a sangre de circular con llanta metálica o de goma maciza. También se precisan formas de adelantamiento y de virajes y circulación giratoria.

Se indica cómo comunicar, a través de señales manuales, las maniobras a realizar por los conductores. Otra particularidad es que se regula el tránsito de peatones, que en ningún caso debía detenerse en la calzada o atravesar corriendo. Finalmente, en el inciso f) del artículo 56 establecía que “los peatones deben conservar la izquierda en el momento de cruzarse con otro peatón y circularán aisladamente cada vez que ello sea necesario para no entorpecer la circulación de las demás personas”.

Establece la obligatoriedad del seguro contra daños a terceros con mayores detalles: todos los vehículos automotor debían estar asegurados por el plazo de dos años y por un monto de 10.000 pesos moneda nacional.

En términos generales es una ley mucho más precisa que la anterior, con mayores especificaciones acerca de los requerimientos de circulación de los vehículos, sobre las reglas para las diferentes maniobras y las penalizaciones, entre otros aspectos.

En estas intervenciones estatales, por un lado hay medidas que apuntan al sistema como el cambio de mano que tuvo un impacto inmediato en la mejora de la seguridad en el tránsito. Por otro lado, se introducen los cambios legislativos para homogeneizar a nivel de todo el territorio las normas vigentes. Finalmente, se le asigna una importancia no menor, por momentos moral, a la necesidad de concientizar. En definitiva se pone el acento en generar comportamientos prudentes y a la autorregulación.

En su planteo desde la perspectiva de la gubernamentalidad, Rose (2007) señala que desde el siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX se desarrollaron diferentes disciplinas como la estadística, la sociología y otras ciencias sociales que jugaron un importante papel en estabilizar lo social como un dominio de su propio género y cuya realidad no podía ser ignorada. En este sentido, las fuerzas políticas articularon sus demandas al Estado en nombre de lo social y la nación debía ser gobernada en nombre de los intereses de la protección social, la justicia social, los derechos sociales y la solidaridad social. Por otro lado, la ley ya no era el único y suficiente medio político para lograr orden y seguridad y en su lugar, la ley debía obedecer a las demandas de gobierno de lo social.

Esta ley se enmarca en ese tipo de planteo, el contexto de surgimiento es durante el primer peronismo en el cual se implementaron una serie regulaciones de distintos aspectos de lo social hasta el momento inéditas. Los derechos laborales y el desarrollo de la seguridad social fueron pilares de modelo de sociedad peronista. La ley de tránsito se articulaba con esta ingeniería. Como he mostrado, la ley era una forma de dar respuesta al creciente problema de las muertes a causa de siniestros viales. Ese problema no estaba desvinculado del modelo de desarrollo que se implementaba a partir de la industrialización por sustitución de importaciones y a partir del fomento del consumo interno.

4.2 La ley de la dictadura

El golpe de Estado cívico militar del 24 de marzo de 1976 implicó una ruptura del orden institucional y sostuvo gran parte de su accionar sobre prácticas y procedimientos clandestinos (muertes y desapariciones) que establecieron el terror en amplios sectores de la sociedad argentina. Este plan se articuló con uno económico que dio lugar a una serie de transformaciones estructurales que se continuaron en la década del '90 y llevaron al endeudamiento, el empobrecimiento y la desestructuración del sistema productivo. Se desplazó de su centralidad a los sectores del agro y de la industria a favor del capital

financiero. A ello se sumó la apertura comercial indiscriminada que dio como resultado la destrucción de gran parte de la industria nacional, la baja de los salarios y a una disminución de puestos de trabajo.

Sin embargo, la dictadura implementó, paralelamente, un orden legal de facto mediante el cual pretendió otorgar "legitimidad" a su accionar. A pesar de que muchos de los integrantes del Poder Judicial fueron destituidos de sus puestos, encarcelados y en algunos casos asesinados, según Sarabayrouse Oliveira (2011), la dictadura no "fundó" un nuevo Poder Judicial, sino que se montó sobre la estructura ya existente, maximizándola en función de sus propios objetivos e intereses. Mientras el Poder Ejecutivo estaba a cargo de una Junta Militar y el Poder Judicial siguió funcionando; el Poder Legislativo, con el Congreso Nacional clausurado, actuaba a través de la Comisión Asesora Legislativa. Una de las últimas iniciativas legales de esta comisión fue una ley de tránsito que tuvo una vigencia muy breve.

Hacia finales del gobierno de facto, en septiembre de 1983, el Poder Ejecutivo sancionó la ley N° 22.934 que comenzaría a regir luego de la asunción del gobierno constitucional el 10 de diciembre en 1983 y se pretendía que fuera aplicada de manera uniforme en todo el territorio y en todos los niveles jurisdiccionales.

En la nota de elevación al Poder Ejecutivo, los integrantes de la Comisión Asesora Legislativa (CAL) mencionaban en primer lugar que la nueva normativa buscaba garantizar el pleno y eficiente ejercicio del derecho de libertad de tránsito establecido por la constitución nacional.

Según la CAL, en el contexto de crecimiento del parque automotor y por las características de la circulación en la vía pública era necesaria una nueva legislación que ordenara el tránsito en las calles y rutas de la República.

Se consideraba que la actualización legislativa en la materia "para ser eficaz, no sólo debe adecuarse a la realidad de una motorización creciente y a las innovaciones tecnológicas, y establecer las condiciones mínimas de seguridad que posibiliten la disminución de los accidentes, sino que además debiera ser de aplicación uniforme en todos los caminos y calles de la República y a todas las actividades vinculadas con el tránsito." (ADLA, 1983: 3854).

Esta cuestión de la aplicación uniforme de la ley instala un problema recurrente desde el primer reglamento de tránsito en el país. Es el modo en que la legislación a nivel nacional se articula con la normativa de los gobiernos locales. En experiencias anteriores

y como se verá en las iniciativas legales posteriores se buscaba dar coherencia a la legislación sin avasallar a los gobiernos locales. Por el contrario, desde la CAL, se interpretaba esta disparidad normativa como “caos legislativo” en el cual la ley nacional, dado que el tránsito no es materia delegada por las provincias al gobierno federal, sólo se aplicaba en parte del territorio nacional dado que tanto provincias como municipios tenían sus propias normas.

Por eso se consideraba que “la uniformidad normativa, además de indispensable, urge, pues la mencionada pluralidad legislativa ha llevado no sólo a la desorientación del ciudadano, sino también a que pierda el respeto por reglamentos y autoridades, arrastrando al actual régimen de sanciones a su fracaso e ineficiencia” (ADLA, 1983: 3854). Se pretendía garantizar la uniformidad a través de la adopción por parte de las provincias a un mismo texto para que pudiera ser aplicable en todo el territorio nacional. Sugerían con respecto a este problema que se incluyera en una eventual reforma constitucional el tránsito como una facultad legislativa delegada por las provincias junto a los demás códigos mencionados. Este “caos legislativo”, según los integrantes de la CAL, se veía reflejado también en el ámbito de aplicación y control.

La nota incluye además una contextualización de la cuestión vial con la presentación de estadísticas sobre víctimas fatales, heridos, y siniestros tanto a nivel nacional como de países europeos y Estados Unidos. Los datos nacionales arrojaban para 1978 la cifra de 6.000 víctimas fatales en siniestros de tránsito, “cantidad de por sí elocuente que produce con gran efecto multiplicador de dolor a muchísimas familias, y que si se tradujera los valores monetarios, teniendo en cuenta los correspondientes costos por heridos y daños materiales, resultaría también notable por su magnitud” (ADLA, 1983: 3855). Aquí, como en el debate de la ley anterior vuelve aparecer la importancia de la magnitud de costos, tanto en vidas humanas como en económicos que traen consigo los siniestros de tránsito. Concluían, luego del análisis de los datos en los que comparaban nuestras cifras con las de países industrializados, “que cualquiera sea el indicador que se considere, la magnitud relativa de los accidentes que ocurren en la República es superior, entre 2 y 6 veces a la que registran los países avanzados en materia de seguridad vial” (ADLA, 1983: 3856). En esta presentación se ve, como en otras reflexiones sobre el tránsito en nuestro país, el contraste marcado con las cifras de muertes en el tránsito de países industrializados.

También había una recapitulación de los antecedentes a esa ley en la cual se retomaban distintas iniciativas de años anteriores. Entre ellas se incluía la propuesta en 1973 de la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito dependientes de la Secretaría de Salud Pública de incorporar el código de tránsito en una futura reforma constitucional como materia de legislación común del Estado Nacional con la finalidad de lograr una misma normativa con vigencia en todo el país.

Los fines de la ley eran, de acuerdo con la CAL, “lograr seguridad en el tránsito, sin perjuicio de su fluidez, y disminución de los daños a personas y bienes, así como preservar el patrimonio vial y automotor, educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública, y contribuir a la disminución de la contaminación del medio ambiente, nunca han sido encarados en nuestro país en forma orgánica e integral” (ADLA, 1983: 3857).

Esta norma se articulaba con la propuesta de crear un organismo de carácter interjurisdiccional para abarcar el tratamiento integral del tránsito en todo el país.

En las consideraciones generales señalaban finalmente “dentro de la filosofía en la cual se enmarca la ley, debe destacarse el extremo cuidado que se ha puesto en no alterar y si resguardar el ejercicio pleno de los derechos del individuo, ya como presunto infractor a las normas de esta ley, ya como imputado, ya como sancionado (ADLA, 1983: 3860).

En cuanto a la presentación del texto de la ley se señala que se buscó que el lenguaje utilizado fuera claro, casi con una función didáctica dado que, a diferencia de otras normas, sería una ley utilizada por el público en general. Dada esta característica se habían repetido en la letra de la ley principios y garantías de orden constitucional. Esto ocurre, por ejemplo en el artículo 6° sobre “Libertad de transitar”: “En garantía del derecho de transitar libremente, quedan prohibidas la retención del conductor, de su vehículo, de su documentación o de su licencia habilitante por cualquier motivo, salvo en aquellos casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente” (ADLA, 1983: 3855). Vale destacar este tipo de alusiones a la Constitución Nacional y al resguardo del ejercicio pleno de los derechos del individuo en un contexto de terrorismo de Estado y violación sistemática de derechos como el que estaba atravesando nuestro país en el marco de esa dictadura.

La ley se estructuraba en tres partes. La primera parte incluye disposiciones generales, principios procesales y régimen de sanciones. En la segunda parte que contempla los tres factores del tránsito: el humano, estructura vial y medioambiente, y vehículos. La tercera parte se refiere a la circulación y a sus normas. Vale la pena destacar que en el plano

legislativo es en esta ley que la “seguridad vial” aparece por primera vez designada de esa manera. Hasta ese momento en general se aludía a la seguridad en el tránsito. Por otro lado, en esta ley se impone de manera obligatoria la educación vial en educación primaria y secundaria y se promovía la creación de tecnicaturas y especializaciones en el nivel universitario. Vale señalar que el último capítulo de la ley incluye la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros para todos los automotores. Aunque figuraba en los reglamentos anteriores, se señalaba en la nota de elevación que esta medida había sido solicitada reiteradamente en los distintos Congresos de Vialidad y Tránsito y que este tipo de seguro era obligatorio en casi todos los países europeos, Estados Unidos, Canadá y Brasil. Asimismo se sostenía que “es evidente que la implantación de este seguro obligatorio tiene por objetivo principal no la protección del patrimonio del asegurado –si bien ésta es una de las consecuencias positivas del mismo– sino la de garantizar a los terceros damnificados por accidentes de tránsito, una forma de protección y alivio a través de un resarcimiento en cierto modo adecuado” (ADLA, 1983: 3874). Para esa época sólo el 50% del parque automotor contaba con ese seguro³⁶.

“Pero más allá, este objetivo –de carácter social, pudiera llamarse– que persigue la norma propiciada, cabe destacar que el seguro obligatorio guarda estrecha vinculación con el cumplimiento de la finalidad esencial de la ley, el cual es la de lograr la máxima seguridad del tránsito y propender a la disminución de daños a personas y bienes, porque estructurado a ese objeto determinado la prima en función del comportamiento del conductor y su vehículo, es decir aumentando el valor de aquélla si el asegurado denuncia accidentes y disminuyéndolo cuando no los registra, se aprecia que se estimulará al asegurado a esmerarse en la prevención de accidentes, no sólo por el beneficio material que pudiera alcanzar, sino también por la complacencia de poder exhibir lo que en definitiva es un indicador de eficiencia en la conducción” (ADLA, 1983: 3875).

Tal como señala Simon (1998) para Estados Unidos, aquí, el seguro de responsabilidad civil se concibe también como una forma de ejercer el buen gobierno, ya que ayuda a modelar las prácticas de los conductores. El seguro de responsabilidad civil aparece más destacado, casi como un reclamo original, pero lo cierto es que era un requerimiento que había estado presente desde el primer reglamento de tránsito en nuestro país. Sin embargo, lo que sí puede apreciarse aquí es la explicitación de la intención modeladora de prácticas en el tránsito a través del seguro de responsabilidad civil.

Por su estructura, la ley se distingue significativamente de las anteriores y de la que se aprobó años después, en 1994. Esas leyes comienzan con la definición del ámbito y de

³⁶ Según el texto de la CAL, los vehículos de servicios públicos contaban en su totalidad con seguro de responsabilidad civil. El 50% aludido corresponde con el parque automotor restante.

las autoridades de aplicación de la ley y siguen con definiciones sobre los tipos de vehículos que circulan en la vía pública, las licencias de conducir, las reglas de circulación, etc. En cambio la ley de Tránsito de 1983, luego de la explicitación de los objetivos por los cuales se impulsa (lograr mayor seguridad en el tránsito, mayor fluidez en la circulación, educar en el correcto uso de la vía pública, disminuir la contaminación ambiental) y las definiciones, sigue con los “principios procesales” ante las infracciones que incluye medidas cautelares, recursos judiciales, sanciones. De modo que en su misma estructuración se evidencia el carácter represivo de su concepción, aún bajo el argumento de garantizar libertades. Parte de esas objeciones estuvieron presentes en el debate de diputados a partir de la iniciativa del Poder Ejecutivo ante el Congreso de la Nación para derogar esa norma.

Esta ley estuvo en vigencia desde diciembre de 1983, a partir de la recuperación del Estado de Derecho, y en junio del año siguiente se suspende por el término de 180 días. En mayo de 1985 se presenta en la cámara de diputados la iniciativa del Poder Ejecutivo de derogar la ley creada por la dictadura cívico militar. Esa ley que había estado suspendida, luego de cumplido el plazo volvía a entrar en vigencia. Por lo tanto lo que se proponía era derogarla y que entraran en vigencia las anteriores leyes que regulaban el tránsito: la 13.893 y la 14.224³⁷. Al mes siguiente, en junio de 1985 queda derogada. En la cámara de diputados presentó el proyecto el diputado Ricardo Daud, de la provincia de Salta, integrante del bloque de la UCR. En su presentación, el diputado señalaba una serie de defectos tanto de forma como de fondo que trastocaban los términos de ordenamiento justo que se requiere para toda norma. Por iniciativa del Poder Ejecutivo se solicitaba que el Poder Legislativo derogue las leyes anteriores y ponga en vigencia las leyes anteriores.

Con respecto a los “vicios formales” el diputado señalaba que la ley comenzaba por legislar sobre normas de carácter procesal. Contemplaba la aplicación de sanciones y legislaba sobre hechos y actos referidos al tránsito automotor que cambiaban con el avance de la tecnología. “Esa norma antepone lo adjetivo a lo sustantivo, cuando en realidad en materia legislativa lo aconsejable es lo contrario, es decir, contemplar las normas sustantivas del derecho antes que lo adjetivo. Además, avanza sobre las cuestiones de fondo en materia de derecho constitucional y sistema federal de gobierno implantado por nuestra Constitución en su artículo 104, entre otras normas. [...] La ley de

³⁷ Esta ley, de 1953, consta de dos artículos y estaba centrada fundamentalmente en definir las edades para conducir y especificar los criterios sobre el otorgamiento de las licencias de conducir.

facto avanza pura y exclusivamente sobre aspectos procesales para definir luego los constitucionales. Por ejemplo, primero sanciona las normas que se aplican a las conductas de los afectados por las leyes de tránsito cuando éstas son violadas por los ciudadanos, sin definir previamente cuáles son las conductas que deben seguir y luego calificar la sanción y la graduación de las penas a aplicar” (CDN, 1985: 7396). Luego de esta presentación, se pasó a la votación y resultó aprobada la iniciativa y en junio de 1985 volvieron a entrar en vigencia las leyes anteriores. Menos de 10 años después volvería a discutirse sobre legislación de tránsito en el mismo recinto en un contexto muy diferente.

Esta propuesta legal marca un desvío del sentido que se puede identificar en las leyes anteriores, ya que pone el acento en la sanción y su estructura antepone el carácter represivo de la época. Sin embargo, como una novedad respecto del pasado, incluye la educación vial como un eje importante en la seguridad en el tránsito. En esta línea presenta continuidad con respecto a la ley posterior que incluirá en todos los niveles la educación vial, una tecnología de gobierno que busca modificar los comportamientos en el sentido de la prudencia y el autogobierno. Otro ejemplo es el énfasis en la importancia del seguro obligatorio de responsabilidad civil que buscaba “estimular al asegurado de esmerarse en la prevención de accidentes”. De modo que, si bien no puede plantearse una linealidad con respecto al sentido de la gubernamentalidad que mostraban las leyes anteriores, sí continúa el acento en una serie de preocupaciones centradas en las conductas prudentes. Por otro lado, también en la fundamentación cobran importancia las instancias de articulación federal que coordinara acciones entre distintas jurisdicciones.

4.3 La ley vigente

La serie de reformas llevadas adelante por el gobierno de Carlos Menem que incluyeron la privatización de empresas del Estado y el desmantelamiento de toda una serie de protecciones hasta ese momento bajo responsabilidad estatal implicaron el abandono a la gestión individual de lo que hasta ese momento había sido responsabilidad colectiva.

El tratamiento de la Ley de Tránsito llevó varios años y el Congreso la aprobó a fines de 1994. El debate parlamentario, sobre el cual también me detendré, se centró principalmente en la designación de Gendarmería como responsable de hacer cumplir la ley en las rutas nacionales. A los fines de este trabajo es interesante detenemos en las diferentes justificaciones y argumentaciones acerca de la necesidad de una nueva

legislación que regule el tránsito. Cabe recordar que fue justamente desde principios de la década del noventa que se comenzó con una oleada privatizadora en la que las rutas nacionales tuvieron un lugar destacado con la implementación del cobro de peajes. La “modernización” también incluía la necesidad de cambios en el sistema legislativo.

Nikolas Rose describe, desde la perspectiva de la gubernamentalidad, la declinación del Estado de Bienestar a partir de la privatización de servicios públicos y de las funciones del Estado: “la marketización de los servicios de salud, del seguro social y de los esquemas de pensión; las reformas educativas para implantar la competencia entre escuelas y universidades; la introducción de nuevas formas de gestión en la administración pública, moldeadas según una imagen de metodologías propias del sector privado; nuevas relaciones contractuales entre agencias y proveedores de servicio y entre profesionales y clientes; un nuevo énfasis en las responsabilidades personales de los individuos, de sus familias y de sus comunidades respecto de su futuro bienestar y en la obligación de dar pasos activos para asegurarlo” (Rose, 2007: 2). Este proceso en nuestro país comenzó como proyecto en el marco de la última dictadura militar y se concretó durante el gobierno de Carlos Menem y el proceso de privatización de las rutas se produjo en esta época.

A principios de la década del noventa, el gobierno de Carlos Menem impulsó un proceso vasto y acelerado de privatizaciones de empresas públicas con un amplio apoyo social que incluyó también a los sindicatos. Los diversos sectores -como trabajadores del Estado, académicos, organizaciones vecinales, entre otros- que plantearon críticas a ese proceso contaron con muy poco espacio para expresar opiniones que pudieran influir en la agenda pública. Lo que ocurrió entonces fue que tanto desde el gobierno como de quienes lo asesoraban se impusieron las visiones de desprestigio de lo estatal a través del acceso privilegiado a los medios masivos de comunicación (Aspiazú y Basualdo, 2004).

Dentro de la primera ola privatizadora, que comprendió a ENTEL (Empresa Nacional de Telecomunicaciones) y a la empresa de aeronavegación de bandera Aerolíneas Argentinas se concesionaron los corredores viales nacionales -aquellos que por el tránsito vehicular anual y por el interés del capital privado justificaban la adopción del sistema pago de peaje para transitar por los mismos- y la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires constituido por las vías que vinculan a la Ciudad con el interior del país (Aspiazú y Pesce, 2003).

Esta dirección política marcó una diferencia importante con respecto al modo en que la obra pública en materia vial había sido justificada hasta entonces. Como he mostrado en el Capítulo 1, la red de carreteras significaba no sólo modernización sino también expresaba la unidad del territorio nacional a través de la expansión de las vías de comunicación. En ese imaginario jugaron diferentes actores y grupos de interés y lo que marcó una tendencia fue la preocupación estatal por llevar adelante obras para extender la red vial. Incluso, y paradójicamente, en gobiernos de neto corte liberal, como lo muestra Lucas Iramain para el período 1976-1981, se advierte la creciente participación económica del Estado en materia de obras públicas viales, en el marco de un proceso político-institucional signado por un discurso fuertemente liberal y contrario a la expansión de la actividad estatal (Iramain, 2010). Este proceso también fue estudiado por Ana Castellani que muestra cómo la intervención del Estado a través de la obra pública fue uno de los pilares del programa económico de la “Revolución Argentina” (1966-1973)³⁸.

Como en el período en que las rutas fueron concesionadas, dado el importante deterioro luego de largos años de desinversión al punto de tornar algunos tramos casi intransitables, la concesión de parte de las rutas al capital privado a través del sistema de peaje contó con un importante aval social (Azpiazu y Pesce, 2003). Hasta ese momento, el financiamiento estatal tanto para la construcción de nueva obra como para el mantenimiento de la infraestructura existente provenía del gravamen sobre los combustibles, lubricantes y cubiertas. El Fondo Nacional de Vialidad tenía como finalidad destinar los montos recaudados para nueva obra y mantenimiento. Pese al destino inicial previsto para esos fondos, los déficits fiscales registrados por el Estado Nacional, en especial a partir de la segunda mitad de los ochenta, resultó en que una

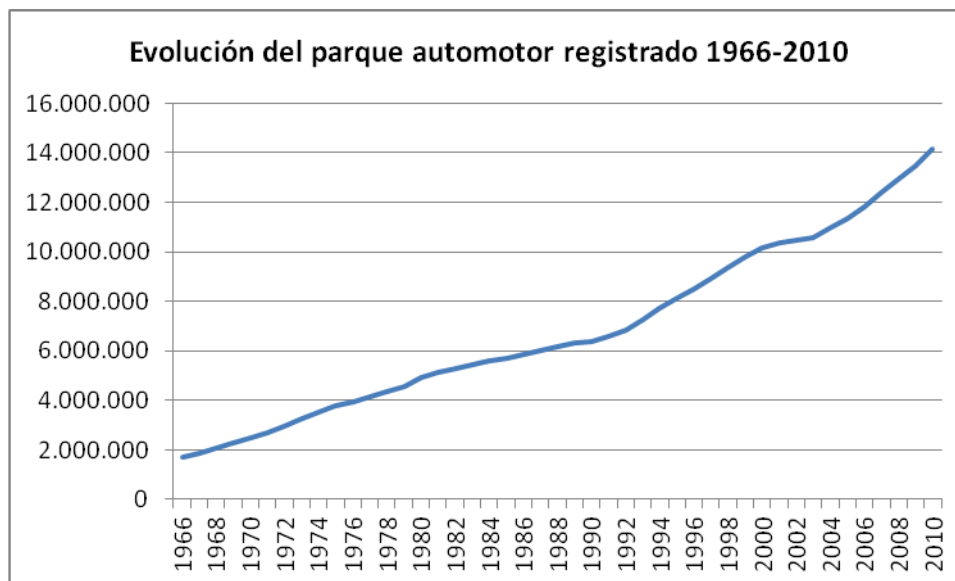
³⁸ A través de esta política, el gobierno se propuso generar incentivos nuevos para la inversión privada y así lograr un crecimiento sostenido de la economía. Castellani señala tres particularidades del plan que ayudaron a la conformación de un ámbito privilegiado de acumulación para las empresas que accedieron a las obras más importantes ya que pudieron fijar los precios discrecionalmente. Estas particularidades fueron la magnitud de las obras a construir; la utilización de fuentes de crédito externas para lograr una parte de su financiamiento; y la celeridad en los plazos de ejecución de ciertas obras que se consideraban fundamentales. Aquellos empresarios que estaban vinculados con la ejecución del Plan, a través de distintas formas de presión sobre el Estado, reclamaban la continuidad del plan propuesto y la necesidad de la sanción de nuevas leyes que garantizaran el financiamiento del mismo. Por otro lado, apuntaban a lograr la modificación de los regímenes regulatorios con la intención de facilitar la renegociación de los contratos pautados. Este entramado de prácticas terminó operando en beneficio de varias de las grandes empresas constructoras del país como Sade y Techint, en detrimento de las instituciones estatales. Castellani concluye que, a nivel micro, este comportamiento confirma en un nivel de análisis micro, la existencia del agudo defasaje existente entre la cantidad y la calidad de la intervención económica desplegada por el Estado y su favorable incidencia en el proceso de difusión de los ámbitos privilegiados de acumulación (Castellani, 2009).

parte importante de los recursos que históricamente se había orientado a la infraestructura vial, se derivaron a otras áreas para aliviar los desequilibrios en las cuentas públicas, lo cual acentuó la desinversión en el sector. “Esta situación de creciente desatención tuvo su máxima expresión en el bienio 1989-1990, cuando la participación de la Dirección Nacional de Vialidad en la distribución de los fondos recaudados en concepto de impuestos a los combustibles se redujo en un 12% en relación con el promedio de los cinco años anteriores” (Aspiazu y Pesce, 2003: 8). Este proceso derivó en la agudización del estado crítico de las rutas nacionales y a su vez dio pie para esgrimir uno de los argumentos centrales para justificar la privatización de una parte importante de la infraestructura vial que había sido construida con fondos públicos. La historia posterior a la privatización está signada por la renegociación permanente de los contratos y de reformulaciones de los criterios tarifarios que incluyó la proliferación de subsidios.

En cuanto a la instalación de la seguridad vial como problema público, en su análisis sobre el tratamiento que los medios gráficos hicieron sobre el tema, Kessler (2008) señala que a mediados de los ‘90, el tema se configura a partir de diversos componentes como el aumento del parque automotor, el aumento del consumo, los peajes, la construcción de autopistas, la seguridad del automóvil, la regulación del tránsito urbano, el estado y controles de las rutas.

En este contexto de oleada modernizadora por un lado, y de instalación de la inseguridad vial como problema público se hacía necesario un cambio acorde en el plano normativo de la regulación del tránsito a nivel nacional. La Ley de Tránsito fue aprobada en diciembre de 1994, por el Congreso de la Nación y promulgada el 10 de febrero de 1995. Reemplazó a la leyes anteriores 13.893, de 1949 y la 14.224, de 1953, que modificaba el artículo N° 36 sobre otorgamiento de licencias de conducir.

La discusión del proyecto se extendió por varios años, según se registra en los debates parlamentarios en el momento su aprobación. Para entonces, el parque automotor había aumentado notablemente desde los años de las primeras leyes, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



Elaboración propia en base a datos de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de créditos prendarios publicados por la Dirección Nacional de Observatorio Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior³⁹.

En el gráfico puede verse cómo desde 1966, el parque automotor no dejó de crecer. Puede advertirse particularmente un fuerte crecimiento durante la década del '90 en el contexto del Plan de Convertibilidad(1991-2001). Ese plan establecía la convertibilidad de la moneda nacional con el dólar estadounidense que fijaba una paridad entre ambas monedas de 1 a 1 y se limitaba la acción del gobierno en materia de emisión monetaria, exigiendo que la totalidad de la oferta monetaria poseyera un equivalente exacto en las reservas en divisas y/o en oro del Banco Central. Entre los diferentes efectos que tuvo esta política de control inflacionario, una fue la expansión del crédito a partir de la cual una parte importante de la población, especialmente la clase media urbana, accedió al consumo de bienes durables como automóviles y electrodomésticos, así como también a la compra de inmuebles⁴⁰.

Como mostraré en el apartado siguiente, el debate en el recinto, tanto en senadores como en diputados, se centró en la autoridad de aplicación de la ley. Mientras que había quienes proponían que Gendarmería Nacional se constituyera en el agente de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, había quienes se oponían por considerarlo un avasallamiento a los gobiernos locales.

³⁹ Son considerados automotores los automóviles, camiones (inclusive los llamados tractores para semirremolque), camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micrómnibus, colectivos y sus respectivos remolques y acoplados. Todos ellos aun cuando no estuvieren carrozados.

⁴⁰ Para un estudio sobre las transformaciones de prácticas de ahorro y crédito durante la salida de la convertibilidad ver el sugerente trabajo de Mariana Luzzi (2012).

4.3.1 El debate parlamentario

El Congreso de la Nación aprobó la Ley de Tránsito en diciembre de 1994. Esta ley reemplazó a la ley 13.893, de 1949. En 1953, se hizo una pequeña modificación que abarcaba solamente la edad mínima para conducir y la competencia con respecto al otorgamiento de licencias. Como he desarrollado, sobre el final de la última dictadura militar, se dictó un decreto ley que se aplicó por muy poco tiempo. En 1984, se suspendió y se derogó al año siguiente, lo cual hizo entrar en vigencia nuevamente las leyes 13.893 y 14.224.

En los años que siguieron, posteriores a la recuperación de la democracia, ambas cámaras del Congreso Nacional impulsaron en varias oportunidades proyectos que caducaron por no haber sido tratados oportunamente.

El proceso de tratamiento del proyecto que se aprobó sobre el final de 1994 pasó por varias revisiones y en su tratamiento en comisión intervinieron la Secretaría de Transporte, el Consejo Vial Federal, y hubo un trabajo conjunto de las comisiones de Transporte de ambas cámaras⁴¹.

Una de las modificaciones sustantivas a la legislación vigente hasta ese momento fue la disminución de la edad para obtener la licencia de conducir a los 17 años, un año menos de lo establecido por la ley anterior. Hubo también una propuesta de Jorge Massat que no prosperó para que se otorgaran licencias de conducir a partir de los 16⁴². En la fundamentación del proyecto, Massat señalaba que el sistema era similar al que se aplicaba en otros países y que era “lógico y seguro” ya que permitía a los jóvenes de 16 años acceder a una licencia por un año (siempre acompañado por un adulto responsable legal de su accionar). Ese primer año de “ejercicio condicionado” serviría para darle a los jóvenes cierta experiencia junto a personas mayores de edad. Sin embargo, esa iniciativa no fue aprobada y quedó fijada la edad mínima para obtener una licencia de conducir en 17 años⁴³.

⁴¹ Las comisiones de diputados que trataron el proyecto fueron las de Transporte, Economía, Industria y Legislación penal. En Senadores lo trató la comisión de Transportes.

⁴² Jorge Massat fue senador por la provincia de Santa Fe entre 1993 y 2000. Durante su gestión en el Senado presidió la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones durante el gobierno de Carlos Menem. Pero un escándalo, desatado cuando su sobrina denunció que ella figuraba como dueña del 49% de una empresa propiedad del legislador, provocó su posterior renuncia a la banca. Sin embargo, fue sobreseído. Massat presidió el PJ de Santa Fe, pero luego de aquel escándalo protagonizado con sus cuentas renunció a todos sus cargos y se apartó por completo de la política. Falleció el 9 de octubre de 2008 a los 53 años. <http://www.lanacion.com.ar/1057894-fallecio-el-ex-senador-jorge-massat>

⁴³ Las definiciones de edad se negocian socialmente y el hecho de acceder a la licencia de conducir muchas veces marca el pasaje al mundo adulto. Para un análisis de la construcción social de las edades ver el interesante trabajo de María Florencia Gentile (2013).

Por su parte, el miembro informante de la Comisión de Transporte, el senador Guillermo Snopek, representante de la provincia de Jujuy e integrante del bloque del Partido Justicialista, fue quien informó sobre los debates surgidos dentro de la comisión y con las distintas organizaciones y organismos que asesoraron en la materia⁴⁴. Destacó los distintos aspectos debatidos en ese marco. El fundamento de la presentación hacía alusión a la necesidad de un ordenamiento en la materia que incluía diferentes aspectos. En primer lugar, se presta especial atención a la educación vial y a la capacitación y por otro lado, distintas medidas que apuntaban a la prevención de siniestros. Con este fin, se buscaba institucionalizar la coordinación federal de instituciones dedicadas al tránsito y la seguridad vial en el otorgamiento de licencias de conducir, en el registro de antecedentes en materia de tránsito y antecedentes, y en el control jurisdiccional para fijar sanciones.

El debate en el recinto, tanto en senadores como en diputados, se centró principalmente en la definición de la autoridad de aplicación de la ley. Por un lado, había quienes proponían (y así figura en la ley) que Gendarmería Nacional se constituyera en el agente de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional. Por otro lado, la objeción a la designación de Gendarmería Nacional tenía que ver con una posible incompatibilidad con la Constitución reformada ese mismo año ya que se establecía de antemano una autoridad nacional por sobre las autoridades provinciales. Las diferencias se saldaron al establecer en el artículo 2° que “el Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales”.

En este mismo sentido, Snopek en su presentación del proyecto destacó el especial cuidado que se tuvo en que la aplicación de las sanciones no alterara las jurisdicciones locales. Al respecto sostenía que “en ningún momento este ordenamiento federaliza o

⁴⁴ Guillermo Eugenio Snopek, fue elegido senador por la provincia de Jujuy en 1992 para culminar el período que dejara por fallecimiento Carlos Snopek. Provenía de una tradicional familia de políticos provinciales justicialistas. Desempeñó distintos cargos políticos y en el año 1995 fue electo Gobernador de su provincia, mediante el voto popular. Murió al poco tiempo de haber asumido, en febrero de 1996 en un accidente automovilístico. “De acuerdo con lo que se pudo establecer a las 4.30 Snopek avanzaba a gran velocidad al mando de su automóvil Peugeot 405 por la ruta nacional 9 hacia el Norte y cuando se encontraba a poca distancia de la localidad de San Pablo de Reyes a diez kilómetros de aquí embistió a un caballo”. <http://www.lanacion.com.ar/176131-en-un-choque-murio-el-gobernador-de-jujuy>

lleva a la competencia federal las infracciones de tránsito, de modo tal que las mismas no son sustraídas de las jurisdicciones locales no obstante que el accidente, o en su caso la sanción, se produzca en un camino nacional” (CSN, 1994a: 3389). Otra cuestión señalada por el senador de Jujuy era la definición de la autoridad de aplicación en donde en el artículo 2º, por pedido expreso del Poder Ejecutivo se incluyó a la Gendarmería Nacional. Al respecto, el senador jujeño sostenía que “en esta materia yo adscribo a la tesis de que así como hay una zona de reserva de la ley, una zona de reserva de atribuciones y potestades que competen al Congreso, también considero que en materia de aplicación de la ley debe estarse a la zona de reserva de la administración. Entonces, siendo cada administración responsable del cumplimiento y ejecución de la ley, es cada administración la que debe determinar, dentro del ámbito de su competencia, cuáles son las autoridades encargadas de la aplicación” (CSN, 1994a:3390).

Luis León, senador del Chaco integrante del bloque de la Unión Cívica Radical, apoyó la iniciativa dado que consideraba que era una ley imprescindible para regular y perfeccionar lo relativo al tránsito en la Argentina moderna⁴⁵. En su intervención, sostuvo que el proyecto era “un bosque lleno de interrogantes y que, fundamentalmente, está buscando regular el uso de la vía pública a través de un ordenamiento que custodie el comercio, la industria, el transporte y, sobre todo, la seguridad de las personas. Creo que el avance tecnológico ha modificado la velocidad, los riesgos y las prevenciones. Por lo tanto, frente a esto, es importante tratar de perfeccionar esta legislación que, seguramente, tendrá que contar como soporte principal con la adhesión de las provincias y municipios y con el comportamiento de las autoridades de aplicación. Asimismo, es importante crear una conciencia que se ajuste cada vez más a los desafíos que hoy encierran el automóvil, la baliza, las autopistas y lo que sucede en la calle.” (CSN, 1994a: 3390). Según consideraba, era necesario contar con una ley que permitiera disminuir los índices de muertes por siniestros de tránsito. Por otro lado, incluyó en su argumentación la necesidad de la ley para convertir las rutas más seguras en términos viales dado que también se habían vuelto inseguras producto del avance de la delincuencia. Destacó que la Argentina era un país que había batido récords en los últimos años de producción, importación y venta de automóviles. En este sentido, la gestión y regulación del tránsito se

⁴⁵ Luis León nació en Yapeyú, provincia de Corrientes, pero muy joven se trasladó al Chaco provincia por la cual fue senador en dos períodos. Murió a los 84 años en la ciudad de Buenos Aires, tras padecer el mal de Alzheimer <http://www.lanacion.com.ar/1088203-fallecio-el-ex-senador-luis-leon>

volvía más compleja por el aumento del parque automotor experimentado en esos años⁴⁶. Su intervención terminó con un pedido de hacer de la ley “una especie de libro que eduque y resuelva definitivamente los problemas del sistema de tránsito argentino” (CSN, 1994a: 3391). Aquí se apuesta a un fortalecimiento del autogobierno a partir de la ley y se instala como problema de peso la cuestión vial y continúa la preocupación por implementar mecanismos para disminuir la siniestralidad.

Por el mismo bloque, la Unión Cívica Radical, el senador Jorge Cendoya, representante de la provincia de Córdoba, tomó la palabra y consideró que el proyecto en discusión era el “tema más importante que agobia a la sociedad argentina” (CSN, 1994a: 3392). Volvió a destacar, como lo había hecho León, que la cantidad de muertes y daños producto de la peligrosidad de las rutas argentinas colocaban a nuestro país a la cabeza en comparación con otros países del mundo. Esta situación imponía la existencia de una nueva legislación dado que la vigente no lograba solucionar el problema. Vale la pena señalar que si bien en las intervenciones de los senadores Luis León y Jorge Cendoya se hace referencia al lugar que Argentina ocupaba la cima en las estadísticas de muertes en el tránsito, no se presentaron cifras que dieran sustento a esas afirmaciones.

“Es sabido que muchas de las causas de esta altísima siniestralidad derivan de circunstancias físicas que no podemos corregir con normas como ser, por ejemplo, el estado de nuestras rutas y la falta de autopistas con márgenes adecuados de seguridad. [...] Creo que la sociedad nos observa absorta por la falta de imaginación de los legisladores para acordar mecanismos que sirvan para exigir comportamientos adecuados que logren detectar preventivamente la presencia en las rutas de automóviles que no podrían circular por su deficiente estado de conservación. [...] También hay que tener en cuenta, por qué no decirlo, que a raíz del colapso del sistema ferroviario circula por las rutas argentinas la totalidad de la producción económica y la totalidad de los pasajeros de ómnibus” (CSN, 1994a: 3392).

Esta observación sobre la creciente importancia de la ruta y el transporte automotor en detrimento del ferrocarril cobra importancia: por esos años queda prácticamente desmantelado el sistema ferroviario. Sobre Gendarmería señaló que ya había sido designada como autoridad de aplicación en el reglamento de tránsito anterior y que nunca esa fuerza pudo ejercer su papel debido a la contradicción existente con el texto constitucional. En su intervención expresaba de manera dramática la preocupación por el número creciente de muertes a causa del tránsito: “la principal causa de muerte en la Argentina no está dada por enfermedades sino por accidentes de tránsito, que constituyen

⁴⁶ Si bien es cierto que el patentamiento de automóviles no había dejado de aumentar, los datos hasta 1989 muestran que en cuanto a la producción de automóviles, desde 1973 se observa irregularidad en su evolución. (Kosacoff, Todesca y Vispo, 1991)

un hecho que verdaderamente avergüenza por la falta de imaginación de la legislación argentina para superar este escollo constitucional” (CSN, 1994a: 3392). En este discurso se concentra la preocupación por la regulación de las conductas, la urgencia para disminuir las muertes y una crítica a la designación de Gendarmería. Lo que aparece de manera recurrente en estas intervenciones es la articulación entre discusión legislativa y la configuración de la seguridad vial como un problema público al que debe darse una respuesta desde lo normativo. Es interesante que en estas formulaciones no se expresan a partir de la grilla de lectura que interpreta los comportamientos a partir de nuestra idiosincrasia refractaria a las normas, como ocurre con los trabajos reseñados en el Capítulo 3.

Juan Aguirre Lanari, senador de la provincia de Corrientes por el Pacto Autonomista Liberal Corrientes, sumaba al debate la necesidad de regulación del transporte de pasajeros “nuestras rutas son el campo de un comercio cada vez más grande, de un comercio que a veces se ve lícita o ilícitamente realizado por los llamados ómnibus ‘truchos’ o por aquellos transportes que no cumplen con las reglamentaciones de seguridad, de higiene y mucho menos de licitud en cuanto a lo que transportan (CSN, 1994a: 3394). Finalizaba su intervención destacando la necesidad de aprobar la ley debido a los temas urgentes sobre los cuales regulaba⁴⁷. Con esto ponía de relieve la necesidad de abordar el problema a distancia de una visión represiva sino a partir de un doble enfoque. Por un lado, a partir del fortalecimiento del autogobierno a través de la educación. Por el otro, con intervenciones sobre el sistema para convertir las calles y rutas en lugares más seguros.

Le siguió el discurso de Juan Carlos Romero, senador por la provincia de Salta e integrante del bloque del Partido Justicialista. El de Romero fue el único voto negativo en la votación de la ley en general. Destacaba la eficiencia de Gendarmería Nacional en la prevención de delitos federales como contrabando y narcotráfico en las zonas de frontera, pero dudaba de su desempeño para el control de la seguridad en las rutas. La objeción se basaba además en la superposición de jurisdicciones con las provincias y los municipios. Finalizaba su discurso agregando que “de esta manera, no será con la represión ni con la presencia de fuerzas que solucionaremos los problemas de accidentes

⁴⁷ Juan Aguirre Lanari, nació el 20 de agosto de 1920, se recibió de abogado en 1946 y obtuvo el título de Doctor en Derecho y Ciencias Sociales por la UBA en 1960). Fue Ministro de Relaciones Exteriores y Culto (1982-83) y Senador Nacional (1963, 1987 y 1989)

sino con educación y con una infraestructura vial adecuada, que hace muchos años que en nuestro país es deficiente” (CSN, 1994a: 3397).

Augusto Alasino del bloque del Partido Justicialista, senador por la provincia de Entre Ríos, centró su discurso en la definición de Gendarmería Nacional como autoridad de aplicación⁴⁸. Lo que me llena un poco de aprehensión es que nosotros le demos el control de las rutas a una estructura con formación militar, que tiene la posibilidad de aplicar sanciones y arrestos de hasta treinta días. Al respecto, es cierto que existe un recurso de apelación ante el juez, pero el proyecto dice que las sanciones son de cumplimiento inmediato” (CSN, 1994a: 3399).

La sesión terminó con una corta intervención del senador Guillermo Snopek en la cual insistía en la necesidad de llegar a la votación y ejemplificaba los distintos interrogantes que habían buscado resolver con la nueva ley que había sido largamente discutida. “Creo que buscar este equilibrio entre autoridad y libertad ha sido un esfuerzo muy grande; el mayor esfuerzo que hemos hecho” (CSN, 1994a: 3400).

Luego de ese debate, el 5 de octubre de 1994, la Cámara de Senadores aprobó en general el proyecto. Días después, el 19 de octubre se discutió en particular. Es interesante resaltar la intervención del senador Snopek, quien señaló que en la modificación realizada al primer artículo, se incluía a una nueva figura sobre la que se aplica esta ley y que no se había tenido en cuenta antes: los concesionarios viales. Cabe recordar que en esa época, dentro de la primera ola privatizadora de los años noventa se concesionaron los corredores viales nacionales y la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires. El 26 de ese mes, se aprobó la ley en particular por la misma cámara.

En diciembre del mismo año, el proyecto se aprobó en la Cámara de Diputados luego de unas pocas intervenciones que hicieron referencia a la necesidad de aprobar un proyecto que llevaba ya varios años de discusión y que, luego de elevada nuevamente a la cámara alta, había mejorado sustancialmente, sobre todo lo referido a la inclusión de Gendarmería con autoridad de aplicación. El resultado de la votación fue de 133 votos

⁴⁸ Alasino fue considerado una de las piezas clave en la organización de los sobornos en el senado para aprobar la ley de flexibilización laboral durante el gobierno de Fernando De La Rúa. Al respecto, en una nota publicada en Página 12, Martín Granovsky escribía “Nada en el Senado puede hacerse sin el radical José Genoud y el peronista Augusto Alasino. Y tampoco sin su operador: Mario "Tato" Pontaquarto, el secretario parlamentario”.
http://www.pagina12.com.ar/especiales/20aniversario/puente_de_plata_entre_genoud_y_alasino.html

por la afirmativa, 2 por la negativa y 2 abstenciones. Una vez promulgada la ley, cada provincia podía o no adherir a dicha normativa⁴⁹.

Al día siguiente el diario *Página/12* informaba sobre la aprobación de la ley con las principales modificaciones que se incluían: la disminución de la edad para obtener una licencia de conducir, que se fijaba en los 17 años y los 16 años se establecían como edad mínima para conducir ciclomotores. Se destacaban las velocidades máximas de circulación de acuerdo al tipo de vía, el control mecánico obligatorio de los autos usados y que los menores de 10 años deben viajar en los asientos traseros⁵⁰. Como la ley se aprobó sobre fin de año, se esperaba algún impacto para el período de vacaciones, principalmente en lo concerniente a compatibilizar la ley nacional con las disposiciones locales. Por esos días se publicaron algunas notas en las que se ilustraba esta incompatibilidad entre la normativa vigente para las rutas nacionales y la respectiva para las provinciales, en las provincias que todavía no habían adherido a la ley. De manera un poco maliciosa, en el mismo matutino se ilustraba la incompatibilidad con el siguiente ejemplo: “si un tucumano decide viajar en su auto a Villa Gesell tendrá que ser precavido y conocer no sólo los alcances de la nueva ley nacional sino también las normas provinciales de tránsito. Al dejar la Panamericana, el conductor deberá buscar dos cabezales para los asientos traseros, ya que si no los tiene podría llegar a ser duramente multado en algún punto de las rutas 2 u 11. Además, tendrá que agregar un tercer espejo retrovisor, no exigido en las rutas nacionales y se verá obligado a atender las velocidades establecidas para cada sector del camino”⁵¹. Esta observación ponía en evidencia nuevamente las dificultades para compatibilizar la legislación nacional con la local.

En esa semana, se publicó una nota en el mismo matutino que apuntaba nuevamente a la articulación entre la legislación nacional y la provincial. El título de la nota: “Duhalde marcha atrás”, aludía a que en ese momento el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Eduardo Duhalde suspendía por seis meses la aplicación de la ley de tránsito provincial que había sido aprobada hacía poco tiempo. El centro de la controversia, según el periódico no estaba dado por la disposición para colocar un tercer retrovisor o

⁴⁹ Es muy difícil reconstruir hasta qué punto las distintas jurisdicciones adhieren a la ley de Tránsito. Provisoriamente, porque incluso los documentos oficiales tienen información dispar, es posible afirmar que en la actualidad, hay dos provincias que no han adherido a la ley de Tránsito: San Luis y Mendoza. Con excepción de las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Misiones, que cuentan con una legislación del tránsito propia, el resto de las jurisdicciones han adherido a la ley nacional.

⁵⁰ *Página/12*, 23 de diciembre de 1994, “Diputados aprobó la Ley Nacional de Tránsito. Despacito y con cuidado”, p. 17.

⁵¹ *Página/12*, 24 de diciembre de 1994, “Leyes de tránsito. Con el manual en la guantera”, p. 13.

apoyacabezas en los asientos traseros, sino en una disputa por el control de los caminos. “¿La policía bonaerense estaría dispuesta a entregar esa tarea a la Gendarmería?”⁵². Estas dudas y preguntas se generaban por la necesidad de compatibilizar las normativas provinciales y la nacional y daban cuenta de la disputa política entre jurisdicciones.

En resumen, el debate se concentró en la definición de la autoridad de aplicación, centrado no tanto en un aspecto represivo sino que la preocupación se ubicaba en el problema del respeto por las jurisdicciones provinciales. Por otro lado, una parte significativa del debate estuvo centrada en la necesidad de estimular la autorregulación y el buen gobierno a través de la educación vial y la capacitación. Esto se complementaba con la implementación de medidas que apuntaban a la creación de instancias institucionales de coordinación federal, el relevamiento de información unificada para llevar adelante controles más amplios y eficientes. También se hacía hincapié en que los cambios tecnológicos incluían mayores riesgos y por ellos se volvía urgente la necesidad del despliegue de estrategias de prevención de siniestros.

En términos generales, el registro de la discusión se ubicaba en una preocupación desde el Estado sobre cómo regular de una manera eficiente para hacer más seguras las rutas y las calles del país. Era necesario adaptarse a un nuevo contexto de un parque automotor en aumento que había cobrado centralidad a partir del desmantelamiento de la red ferroviaria. Se debían crear organismos especializados en el tema y desarrollar de manera eficiente un sistema de control y sanción. Se hicieron oír algunas voces disidentes con respecto a la designación de Gendarmería como autoridad de aplicación que ponía de relieve que el problema de la seguridad vial no se resolvía con mayor represión sino con más educación vial y una adecuada infraestructura vial.

Puede advertirse que en el debate aparecen temas de diverso tipo en el diagnóstico y la solución al problema de los siniestros de tránsito. Por un lado, aparece la cuestión represiva del control y sanción a cargo de Gendarmería. Al respecto, es conveniente señalar que la mayor parte del debate se centró el problema que planteaba para la organización federal su designación más que a la importancia de la dimensión represiva. En segundo lugar, se observa una creciente preocupación por las muertes en siniestros viales y la necesidad de brindar una respuesta integral. Ello se reflejaba en la necesidad de contar con organismos que coordinaran tanto medidas de prevención como la centralización de información de antecedentes de tránsito. Finalmente, cabe destacar que

⁵² *Página/12*, 28 de diciembre de 1994, *Ni espejos ni apoyacabezas. Duhalde marcha atrás*, p. 15.

en las discusiones no se menciona la anomia a la que se aludía de manera recurrente en las diversas reflexiones provenientes de las ciencias sociales. Aquí la preocupación era desde el rol del Estado y cómo crear normas y desarrollar medidas que dieran una respuesta al problema.

4.3.2 La ley de tránsito

En consonancia con los debates en el Congreso de la Nación, la ley buscaba, además de establecer reglas de circulación, definir requerimientos para los vehículos o cuestiones estrictamente “técnicas”, pretende intervenir en la resolución del “problema” vial al establecer organismos de coordinación y mecanismos de centralización de información, entre otros aspectos.

La estructura de la ley

La ley está organizada en ocho títulos. En el primero, “principios básicos, se define el ámbito de aplicación del ordenamiento del tránsito. El segundo, “coordinación federal” define el tema de la competencia de la autoridad de aplicación de la ley que suscitó un extenso debate. Se introdujeron en este capítulo principios que rigen según distintos convenios internacionales para adecuar la normativa en la materia a “los tiempos que corren”. Incluye además definiciones, algunas de uso corriente y otras vinculadas a los nuevos agentes que intervienen en el tránsito, así como de los distintos tipos de vehículos. Se establece la creación del Consejo Federal de Seguridad Vial que comenzó a funcionar al año siguiente, en 1995. Se incluye la creación de un Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito que permitiría que quienes fueran inhabilitados para conducir no pudieran obtener una nueva licencia en otra jurisdicción.

“El usuario en la vía pública”, el tercer título, fija, además de lo concerniente a educación vial y capacitación, la edad mínima para obtener la licencia de conducir en 17 años.

El cuarto título, “la vía pública”, establece un sistema uniforme de señalamiento y limita la publicidad y zonas de seguridad en materia de infraestructura vial.

Los títulos que se ocupan del vehículo y la circulación (quinto y sexto) retoman parte de la regulación previa y se amplía a la luz de nueva jurisprudencia. En este sentido, se incluyen disposiciones vinculadas con la modernización de la fabricación de los vehículos en circulación con el propósito de aumentar la seguridad en el tránsito. En este capítulo también se establecen las velocidades máximas y mínimas de circulación.

Los dos últimos títulos “bases para el procedimiento” y “régimen de sanciones” fueron objeto de largas discusiones para compatibilizar lo referido a los institutos procesales y al régimen de sanciones. Alguna de esas discusiones se plantearon en el momento en que se discutió en el recinto de ambas cámaras.

Con la ley de tránsito se crean una serie de organismos que apuntan a mejorar la seguridad vial en nuestro país. Si bien la ley fue aprobada a fines de 1994, las principales medidas se comenzaron a implementar varios años después. Por ejemplo, con la ley, se crea el Consejo Federal de Seguridad Vial (CFSV), que es organismo interjurisdiccional, de funcionamiento permanente que se constituye como ámbito de concertación y

acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina y funciona desde 1995⁵³.

Por otro lado, en 1995, se creó el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. (ReNAT)⁵⁴. La letra de la ley preveía que éste debía ser consultado antes de cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir. A partir de 2008, en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial, se reorientó su tarea para almacenar sólo antecedentes de tránsito de los conductores⁵⁵.

Entre los aspectos distintivos de la Ley 24.449 son los siguientes:

-La educación vial

Se incluye en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario y en la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, se propone instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la ley. Por otro lado, se establece difundir y aplicar de manera permanente medidas de prevención de accidentes. También dispone afectar predios acondicionados especialmente para la enseñanza y práctica de la conducción. Se prohíbe publicidad elogiosa de conductas contrarias a la ley. Finalmente, en esta área, la ley dispone que las autoridades deben realizar periódicamente campañas de información sobre reglas de circulación en la vía pública, los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones.

-Edad mínima para conducir

Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados es de 16 años; para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante y automotores especialmente adaptados para discapacitados, la edad mínima para conducir son los 17 años. Para conducir camiones sin acoplado, vehículos destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola, la edad mínima es de 21 años.

-Licencia Nacional de Conducir

⁵³ CFSV funciona bajo la órbita del Ministerio del Interior y Transporte. Está integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional. Desde el CFSV, que es un órgano consultivo y asesor que funciona desde 1995, se proponen políticas de prevención, medidas de interés, creación de organismos provinciales. Se impulsan también cursos y seminarios de educación vial, se controla la aplicación del Código Uniforme de Señalización. En términos generales, se propone tener impacto en la disminución de la tasa de siniestralidad vehicular. Para conocer más sobre la actividad del Consejo Federal de Seguridad Vial puede consultarse su página web: <http://www.mininterior.gob.ar/ansv/CFSV/index.html>. Allí figura su composición, los distintos convenios establecidos y las distintas actas y resoluciones.

⁵⁴ Este organismo consigna los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la ley. El ReNAT comenzó a funcionar en 1995, dependía del Ministerio de Justicia y relevaba datos relativos a hechos de tránsito (datos de las licencias, de los seguros, del parque vehicular e incluso datos de estadísticas accidentológicas). En la actualidad, el ReNAT funciona en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

⁵⁵ A partir de septiembre de 2010, momento en que se implementó la Licencia Nacional de Conducir, es un requisito para obtener el CeNAT Certificado expedido por el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito sobre infracciones y sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

La ley establece también la implementación de una Licencia Nacional de Conducir, que actualmente la otorgan autoridades municipales u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La licencia debía responder a un modelo unificado aplicado a todo el territorio. La licencia tiene una validez de 5 años, a partir de los 65 años se reduce la vigencia, cuya duración determinará la autoridad, según los casos. Al otorgar la licencia y en las sucesivas renovaciones, se proyectaba asignar a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. Este sistema no se podía implementar en la medida en que no existiera un sistema unificado de registro de antecedentes de tránsito. Pero en 2010, con la puesta en vigencia del nuevo ReNAT y de la Licencia Nacional de Conducir, se abre la posibilidad de implementar el sistema de puntos.

-Publicidad en la vía pública

La ley establece que las publicidades en zonas rurales, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad. Finalmente, se prohíbe toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas. Vinculado con esto último también la ley limita el expendio de bebidas alcohólicas, más allá de su graduación en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación.

-Condiciones de seguridad

La ley establece exigencias mínimas con que deben cumplir cada vehículo y diferencia entre las diferentes clases. En general, todos los vehículos deben disponer de un sistema de frenado y de dirección, permanente, seguro y eficaz; un sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad; sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas, con las inscripciones reglamentarias; estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos; tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen. En el caso de los vehículos de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario.

Otro aspecto de la seguridad refiere a cabezales y cinturones de seguridad, paragolpes y guardabarros, sistema de iluminación, sistema de espejos, bocinas, vidrios normalizados, etc.

Estos requerimientos establecen una distribución de responsabilidades entre empresas fabricantes, entes de control, empresas de servicio de transporte y conductores. Vale la pena destacar que aspectos que hasta ese momento no habían estado regulados, pasan a estarlo como por ejemplo contar con cinturones de seguridad en todos los asientos o la prohibición de llevar niños menores de 10 años en los asientos delanteros. En este sentido, se vuelven más sutiles y más precisas las indicaciones de seguridad.

-Condiciones para conducir

En el art 39 de la ley hay aspectos que quedan bajo la responsabilidad de los conductores, que deben “antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo

con los requisitos legales, bajo su responsabilidad⁵⁶. [...] En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos”.

-Requisitos para circular

De acuerdo con ellos es indispensable que el conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo, que lleve consigo la licencia correspondiente y que porte la documentación correspondiente del vehículo (cédula de identificación del mismo y el comprobante de seguro, en vigencia).

La ley prohíbe, entre otros comportamientos, conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, o habiendo consumido sustancias que disminuyan la aptitud para conducir. También prohíbe conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre⁵⁷.

Con respecto a la regulación de velocidad, Simon (1998) señala que New York fue el primer estado de los Estados Unidos en establecer legislación sobre velocidad en 1901. Se dispuso la prohibición de circular a velocidades mayores de lo “razonable y apropiado”. Rápidamente, sin embargo, se dispusieron límites de velocidad específicos.

En el primer reglamento de tránsito del país de 1936, se fijaban los límites máximos de velocidad para vehículos automotores en rutas, mientras que otros límites podían establecerlos las distintas municipalidades. La ley de tránsito posterior (ley 13.893), de 1949, establecía un límite absoluto “velocidad precaucional” en 40km por hora, “velocidad común”, “velocidad excepcional” y “velocidad peligrosa” que era la que superaba los límites establecidos en los casos anteriores. En todos los casos, según el tipo de vehículo y la carga transportada, estaba estipulada la velocidad de circulación. Años después, en 1953, a través del decreto del Ministerio de Transporte N° 22.819, se modifican esos límites producto del aumento del parque automotor, y como una forma de proteger el desgaste de la estructura vial. En general tendieron a disminuir tal como puede observarse en la siguiente tabla:

⁵⁶ Por su parte, en el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad queda bajo la responsabilidad de los propietarios y se estipulan condiciones adicionales en el artículo 53 de la misma ley.

⁵⁷ Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido conducir cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

	Ley 13.893 (1949)			Decreto 22.819 (1953)		
Tipo de vehículo/Tipo de velocidad	a) Camiones con carga de más de 3 tn	b) Vehículos de servicio público de pasajeros o carga en general no incluidos en (a)	c) Demás vehículos	a) Camiones con carga de más de 3 tn	b) Vehículos de servicio público de pasajeros y camiones con carga de hasta 3tn	c) Demás vehículos
Velocidad precautoria	40 km por hora					
Velocidad común	No establece límite absoluto. Menor a 80km por hora	80 km por hora		50 km por hora	70 km por hora	80 km por hora
Velocidad excepcional ⁵⁸	65 km por hora	85 km por hora	Más de 85 km por hora	35 km por hora	75 km por hora	85 km por hora

Elaboración propia.

Simon (1998) señala que en Estados Unidos la primera generación de estatutos estableció con respecto a la velocidad un límite absoluto aplicado a la jurisdicción. Estos límites no tenían en cuenta las condiciones del camino, la densidad del tráfico y fueron una fuente considerable de insatisfacción dentro de la población. En los Estados Unidos de los años 20, hubo una verdadera política de establecimiento de leyes de velocidad y en muchos casos, la presión de los conductores llevó a que en varios estados se aumentaran los límites máximos de velocidad. En Argentina, en sus primeras regulaciones, por el contrario y los límites máximos de velocidad disminuyen. En los considerandos del decreto de 1953 se hace referencia a que la reactivación económica de la producción nacional tuvo consecuencias en el mayor tránsito vehicular no previstas en el momento de redacción de la ley. Se agrega que la necesidad de disminuir los límites máximos de velocidad se deben a la intensidad del tránsito y a las nuevas características de los automotores y para mantener los caminos y rutas y evitar el “desgaste inmoderado” de los vehículos.

La ley vigente, en su artículo 50, define velocidad precautoria como aquella que “teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las

⁵⁸ Las velocidades excepcionales sólo podían desarrollarse, según ambas normas en caminos pavimentados, en campo abierto, en donde el tránsito fuera reducido y en buenas condiciones de visibilidad. Por otra parte, se establecía que para desarrollar esas velocidades, los vehículos debían estar en buenas condiciones mecánicas y las cubiertas en perfecto estado.

condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha”. El último párrafo del artículo fue vetado por art. 9° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995). Ese párrafo decía “El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas, y en el caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él”. De este modo, se desliga al conductor de tener la máxima responsabilidad en caso de siniestro. Esta responsabilidad también estaba definida de un modo similar en la ley 13. 893, de 1949. Simon (1998) señala que el contexto más significativo de estas reglamentaciones se juega en el litigio sobre accidentes, en el cual una regla de velocidad puede actuar para inclinar la balanza hacia el demandante o el acusado.

Las velocidades máximas

Se establecen de acuerdo al tipo de zona por la que se circula (zona urbana o rural), por el tipo de vía y el porte del vehículo. En el artículo 51, la ley establece como límites máximos de velocidad:

- a) En zona urbana:
 1. En calles: 40 km/h;
 2. En avenidas: 60 km/h;
 3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;
- b) En zona rural:
 1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
 2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
 3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
- c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;
- d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;
- e) Límites máximos especiales:
 1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
 2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
 3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
 4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.”

Una diferencia que puede señalarse con respecto a la legislación anterior es que, además de aumentar las velocidades máximas, los límites se establecen principalmente por el tipo de vehículo, en la actual normativa se complejiza no sólo en cuanto al tipo de

vía (que en gran medida no existían en el momento de las primeras regulaciones) sino que además se expande la clasificación de acuerdo al tipo de vehículo.

Simon señala que en Estados Unidos, en de las primeras regulaciones de velocidad existía una amplia diversidad. Mientras en algunos estados establecían límites absolutos, en otros se fijaba un límite y la conducción por encima de él constituía una prueba prima facie de la imprudencia. En la última categoría el límite fijado era de 30 millas por hora, pero otros estados lo fijaban más lento, a 20 millas por hora y otros a velocidades más altas: 40. Finalmente, algunos otros simplemente requerían a los conductores operar a una velocidad “razonable y apropiada”. (Simon, 1998). Esto muestra hasta qué punto la seguridad del tránsito, en última instancia quedaba en manos de los conductores (Elias, 1998). Por otro lado, Simon sostiene que si bien las leyes de tránsito fueron fácilmente accesibles, el conductor común tendría que convertirse en un verdadero abogado y no perder de vista las reglas vigentes en la jurisdicción en que se encontraba. La cuestión de la uniformidad de las leyes de tránsito y su contracara, la dispersión normativa, pese a los esfuerzos es una cuestión que hasta el día de hoy en nuestro país no está del todo resuelta⁵⁹. Desde el primer reglamento de tránsito está presente este problema.

Accidentes

El capítulo V está dedicado a los accidentes, que se define como todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. En el artículo 64, se presume como responsable de un accidente a quien “carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.” Por su parte, el peatón “goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito”. Esta disposición, como se verá en las entrevistas a conductores de la Tercera Parte genera cierto malestar dado que se considera que a veces por no cumplir con las reglas (aunque no sean faltas graves) pueden generar siniestros.

Así como en la ley anterior, se establece que “todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.” El seguro también es obligatorio para motocicletas.

Simon señala que en Estados Unidos, durante los años ‘20 hubo tres centros importantes de regulación de actividades que cobraron importancia alrededor del problema del automóvil y de los siniestros de tránsito. En primer lugar, las leyes

⁵⁹ Sobre el tema de la dispersión normativa y de la interjurisdiccionalidad, tema recurrente en la legislación de tránsito, puede consultarse el informe sobre seguridad vial elaborado por el Defensor del Pueblo de la Nación en 2005.

vinculadas con la regulación de la velocidad que estaban destinadas a influir en el juicio del conductor a través de la aplicación de la ley, el castigo y la educación pública. El segundo eje estaba vinculado a la responsabilidad civil, las reglas para tomar recaudos en la vía pública. En este punto, la ley fue superada por la complejidad epistemológica y económica del accidente automovilístico. Conseguir el acuerdo en qué constituía un comportamiento negligente, demostrando lo que había sucedido, y encontrar una fuente de capital para la compensación se presentaron como graves problemas para considerar la responsabilidad civil de una manera eficaz. Tercero, el seguro ofreció la posibilidad de proporcionar una compensación a las víctimas. Mientras que en los primeros años se extendió muy débilmente, el seguro de responsabilidad civil como requerimiento obligatorio para los dueños de los automóviles, y aunque la provisión de seguros sigue siendo un asunto totalmente privado, el seguro se entrelaza con las medidas legales del gobierno. La póliza de responsabilidad civil del propietario era la única fuente disponible de activos para pagar cualquier juicio, y por lo tanto la verdadera causa de litigio de interés.

Simon hace referencia a los primeros intentos por incluir el seguro de responsabilidad para el automóvil como obligatorio. Estas demandas son anteriores a la masificación del uso del automóvil en los momentos en que el automóvil estaba concentrado en una pequeña y determinada clase social⁶⁰.

Hacia el final de los años '20, entonces, los esfuerzos se concentraban en desarrollar tanto desde el derecho civil como desde el penal, estrategias para regular los riesgos del manejo. Ambos fueron socavados de manera importante por la forma en que los automóviles cambiaban la naturaleza del sujeto gobernado. El seguro estaba llamado a ser un recurso que no sólo podría proporcionar sus propias formas de control, sino también podría hacer que el sujeto asegurado fuera más dócil regulado por el derecho penal y el civil⁶¹.

⁶⁰ Simon cita varios artículos escritos con la vocación de instalar el tema del seguro en la opinión pública. Uno de ellos plantea la necesidad de limitar el sistema de indemnización a las víctimas que son peatones y que sea pagado por el conductor. Desde esa perspectiva había dos clases de actores, peatones y conductores, dado que en un impacto entre un automóvil y un peatón, el automóvil puede lesionar al peatón, pero el peatón no puede herir al automóvil, las oportunidades están concentradas en una sola dirección. Además, desde esta visión era el automovilista quien disfrutaba del placer del beneficio de la máquina, mientras que el peatón tenía nada.

⁶¹ La industria del seguro se vincula además con la tecnología del riesgo, se ejemplifica con el caso de los conductores jóvenes, que esta tecnología abstracta se utiliza para las primas monetarias diferenciales que deben ser pagadas por las diferentes categorías de conductores (o para rechazar por completo el aseguramiento) (O'Malley, 2006; Simon, 1998). Una diagnosis del riesgo simplemente identifica la presencia de un factor de riesgo y de esta manera consigna a un individuo dentro de un agrupamiento de

También se establecen en la ley vigente controles preventivos con pruebas destinadas a determinar el estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. A diferencia del caso de Estados Unidos analizado por Gusfield, la ley argentina no está centrada en la figura del alcohol al volante. Gusfield (1981) afirma que en los Estados Unidos, el mito del conductor alcoholizado organizó el orden cognitivo y moral del mundo dentro de una forma que podía ser utilizada para construir sentido por fuera de la incidencia de siniestros de automóviles y víctimas mortales. Como parte del sistema legal, el contraste entre alcohol al volante y otras infracciones de tránsito fue esencial en la comunicación del mensaje del “asesino alcoholizado”.

Gusfield (1981) analiza en las leyes de tránsito de los Estados Unidos las nociones de culpa y responsabilidad absoluta. Al respecto señala que la doctrina del acto intencional como condición sine qua non de la responsabilidad legal ha sido significativa tanto en el derecho civil como el penal anglosajón de los últimos 150 años. Esto implica que la acción humana puede asemejarse al modelo metafórico del método racional y utilitario. Ese modelo se convierte en la base para las atribuciones del crimen o la culpa. En la ley penal de países anglosajones la doctrina de la *mens rea* (mente culpable) y en los agravios de la doctrina de la culpa como base para la responsabilidad, se presupone un actor racional y previsor que es responsable por las consecuencias previsibles de sus acciones y que el miedo al castigo puede ser influir significativamente en la acción. Estrictamente la responsabilidad no se vincula con motivos, condiciones, o intenciones de los actores sino con el *carácter de sus acciones*. Sin embargo, la doctrina de responsabilidad estricta, que evita la distinción entre buenas y malas intenciones, parece menos moralista y de tono más comprensivo a pesar de crear un ámbito más amplio de responsabilidad. Por su lado, la doctrina de la *mens rea* requiere que el acusado esté obligado a demostrar que ha pretendido cometer un acto o llevar a cabo las consecuencias que constituyen el delito. Desde esta perspectiva, las consecuencias no intencionales no son criminales⁶².

riesgo. A su vez, la perspectiva de la gubernamentalidad coloca la atención sobre las maneras en las que la adopción cada vez más extendida del riesgo como un marco de gobierno crea nuevas subjetividades y redefine relaciones (O'Malley, 2006).

⁶² Gusfield rastrea diferentes penalidades y registros de infracciones. Algunas más graves que otras. Se pregunta cuándo fue que dentro de este marco de desviación y criminalidad se incluyó al conductor alcoholizado. En muchos sentidos, comparados con otros “criminales”, quienes violaban las leyes de tránsito se parecían más a la población en general que a una categoría de criminales. En este sentido es que Gusfield hace referencia a la “ambigüedad” de la infracción de tránsito en tanto comportamiento criminal. Hay un punto interesante que plantea el autor al respecto y es la perspectiva ciudadana: considerar que las infracciones de tránsito no son crímenes y que no pueden caer en la misma categoría. Como se verá más adelante es difícil construir públicamente, a partir de las faltas cometidas en el tránsito la idea de de

Atenuantes y agravantes

La Ley de Tránsito exime de sanción en dos situaciones específicas: por una necesidad debidamente acreditada y cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta. Es atenuante para disminuir la pena en un tercio cuando la falta de gravedad de la infracción la vuelva intrascendente. Finalmente, entre los agravantes que pueden aumentar hasta el triple una sanción, se establecen los siguientes: “a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas; b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía; c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial; d) Se entorpezca la prestación de un servicio público; e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.”

Gusfield (1981), sostiene que una ley de tránsito, como cualquier rama de la ley, es un conjunto de afirmaciones desde las cuales se puede delimitar las implicaciones acerca del comportamiento humano y la responsabilidad humana. No es solo un conjunto de órdenes o comandos acerca de qué hacer sino también un grupo de imágenes de orden fáctico y moral desde el cual la responsabilidad es deducida. Analizar las leyes de tránsito y el alcohol al volante como un tema legal lleva a la discusión de las concepciones de causa y responsabilidad en las leyes norteamericanas y su aplicación a las ordenanzas de tráfico. Por ejemplo, en la ley vigente, a diferencia de la anterior, no hay penalizaciones para peatones. En la ley 13.893, en sus artículos 54 a 56, establece una serie de pautas de circulación para los peatones que en parte están incluidas en la ley actual. Sin embargo, en esa ley había toda una serie de infracciones que estaban sujetas a sanción. En primer lugar, que los peatones no debían detenerse en la calzada ni atravesarla corriendo. En el artículo 56, esto último se consideraba una falta grave contra el tránsito y creaba la presunción de culpabilidad en los siniestros que se produjeran como consecuencia de la infracción. Por otro lado, en el mismo artículo se prohibía a los peatones, salvo en casos determinados, el uso de la calzada. El solo hecho de hacerlo también creaba la presunción de su culpabilidad en los siniestros que pudieran ocurrir⁶³.

desviación, o de crimen aún cuando en algunas campañas de prevención se intente operar los sentidos en esa dirección. A diferencia de otros delitos, no se consideran actos de descrédito, ellos no traen consigo estigma. Son actos de gente común y no de delincuentes comunes. Las infracciones de tránsito, en circunstancias normales, son pecados pequeños, delitos menores, y no ofrecen una base para la estigmatización, la desviación o anomalía, por no hablar de la delincuencia.

⁶³ Es interesante señalar que la misma ley, a diferencia de la actual, establecía normas de circulación para los peatones en la acera. En el mismo artículo, el 56 se lee: “los peatones no deben estacionarse en ningún lugar de la acera, donde ello entorpezca la circulación de las demás personas. [...] Los peatones deben conservar la izquierda en el momento de cruzarse con otro peatón y circularán aisladamente cada vez que ello sea necesario para no entorpecer la circulación de las demás personas.” En el año 1963, a pedido de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, desde el Ministerio del Interior se establece, a partir del Decreto Ley 835 que la sanción de infracciones a normas de tránsito cometidas por peatones y el cobro de multas se efectuarían por la autoridad que comprobara la infracción, sin intervención de tribunal alguno.

En resumen, esta ley se elaboró en el marco de la reforma del Estado y de la privatización de la mayoría de las empresas de servicios públicos. Las privatizaciones incluyeron a las rutas y la actualización de las normativas viales se inscribía en ese proceso. Las muertes en siniestros de tránsito por esa época se instalaron como tema de debate público en el cual la inseguridad vial, de la mano del crecimiento del parque automotor, se configuró como problema público. Así, en los debates parlamentarios se reflejaban estas discusiones aunque sin el ingrediente de la interpelación moral. Se prestó atención tanto a mejorar los controles como a la toma de conciencia a través de la educación vial. Además la ley establecía la creación una serie de organismos centrados en articular acciones a nivel nacional. Al mismo tiempo, se volvió más compleja la grilla para definir los límites de velocidad y se establecen normas de seguridad nuevas para circular.

* * *

Las distintas leyes tienen la marca de los momentos históricos en los que fueron concebidas y creadas. Como señala Pablo de Marinis “en cada situación histórica se combinan las racionalidades políticas y las tecnologías de gobierno de una manera particular. No existe entonces ‘la’ gubernamentalidad, percibida de manera abstracta o general, sino sólo *gubernamentalidades*, modalidades diferentes de encastre de ambas instancias analíticas, estando siempre presente esa dimensión de “conducción de la conducta” que es propia del gobierno” (de Marinis, 1999: 90). Las regulaciones de tránsito que he presentado en este capítulo sirven como ejemplo. Así, la ley de 1949 está relacionada con el modelo productivo de entonces en donde comienza a delinearse la preocupación por el tránsito y sus riesgos. Se imponía la necesidad de dar respuesta a nuevas exigencias como consecuencia del aumento del parque automotor y de las crecientes necesidades de transporte. Las muertes en siniestros de tránsito comenzaban a perfilarse como un tema de preocupación que era necesario resolver. En esta época se produce una doble intervención estatal sobre el tránsito. Por un lado, el gobierno actuó sobre el sistema con el cambio de mano de circulación que tuvo un alto impacto en la disminución de muertes en siniestros viales. Por otro lado, se implementó una nueva ley acorde a los cambios tecnológicos, el crecimiento del parque automotor y mayores necesidades de transporte y que ayudara a disminuir el significativo número de muertes en calles y rutas del país. La nueva ley incluía mayores precisiones sobre diversos aspectos

Dicha decisión se fundaba en la gran cantidad de casos de infracciones leves que debía tratar el Tribunal Municipal de Faltas.

del tránsito como los requisitos técnicos que debían cumplir los vehículos, así como también las velocidades de circulación.

La ley creada durante la dictadura se formula en el marco de la doctrina de la seguridad, es en esta ley en donde aparece por primera vez la expresión “seguridad vial”. Desde su enunciación se pretendía garantizar libertades, mientras que desde la estructura de la ley trasluce su impronta represiva. En ella se anteponen las sanciones a la cuestión sustantiva de la enunciación de reglas. Se plantea la necesidad de instancias de articulación a nivel nacional y se destaca la importancia de la educación vial. En la nota de elevación y en la letra de la ley aparece enunciada la importancia de la constitución nacional, aspecto paradójico en un momento en el cual las garantías constitucionales estaban puestas en suspenso.

La ley vigente, aprobada a mediados de los años noventa, se elabora en el marco de la reforma del Estado y su “modernización”. Esta “modernización” incluyó la privatización de las rutas. En ese contexto, la actualización normativa se inscribía en ese proceso al mismo tiempo que, una vez más, se pretendía dar respuesta al problema del creciente número de muertes en siniestros de tránsito. En los debates parlamentarios se reflejaban estas preocupaciones y se ponía de relieve la importancia de mejorar tanto los controles como la toma de conciencia a partir de la educación vial. A través de esa ley se crean una serie de organismos destinados articular acciones a nivel nacional. Se complejizan los criterios para establecer los límites de velocidad y se establecen normas de seguridad nuevas para circular.

Como rasgo general aparece en las tres leyes la necesidad de un ente interjurisdiccional que articule medidas a nivel nacional. En este sentido, otra preocupación que atraviesa a las tres normativas es la importancia de compatibilizar la ley en las distintas jurisdicciones. Pero fundamentalmente lo que cobra mayor relevancia es la búsqueda de intervenir en el tránsito a través de instrumentos normativos que logren modelar conductas más prudentes y menos peligrosas.

Pero el marco legislativo no es la única manera de intervenir en el gobierno del tránsito. Las leyes marcan líneas de intervención, crean organismos con misiones específicas que a su vez buscan implementar medidas en línea con esas leyes que le dieron origen. En los capítulos que siguen me ocuparé de analizar las medidas en relación con la seguridad vial y las campañas de prevención llevadas adelante desde el Estado.

CAPÍTULO 5: Medidas de gobierno en seguridad vial.

La expansión de los vehículos a motor en general y del automóvil en particular trajo consigo tanto la posibilidad de la libertad de movimientos como el riesgo. En los comienzos del siglo XX se expresó el doble carácter del automóvil: la libertad y el riesgo. Un riesgo que podía llevar a la muerte. Para Estados Unidos, Gusfield (1981) señala que la irrupción de los vehículos a motor hizo a un lado el movimiento lento del caballo, de los barcos y superó al ferrocarril. Por el profundo impacto que tuvo en la vida cotidiana de los norteamericanos, el auto se convirtió una fuente de nuevos problemas públicos y de nuevos temas en la regulación del comportamiento. Como he mostrado en el capítulo anterior, se establecen las leyes de tráfico. En sus inicios, sostiene Gusfield, las ‘infracciones de tránsito’ no tenían un significado claro o un inequívoco estatus legal. Si la infracción tenía una definición clara, no queda tan clara la criminalidad a la que podía asociarse. Este punto es interesante porque, como se verá, es difícil identificar a un conjunto de infractores de tránsito como criminales.

En el mismo sentido, Simon advierte que mientras que en 1919 el automóvil era considerado un objeto de lujo, para 1929, el auto ya había transformado visiblemente el estilo de vida americano y la escala de las muertes por siniestros de tránsito en los años ‘20, cualquiera haya sido su magnitud, nunca sería emparejada. La mortalidad acompañó la expansión del uso del automóvil en los años ‘20 y ‘30. Éste era un aspecto inesperado, una consecuencia no deseada y sorprendente para el escenario del tránsito: con los vehículos de tracción a sangre que circulaban a baja velocidad, los accidentes y los riesgos de muerte eran muy pocos. Con el aumento de la velocidad de los automóviles, las calles se volvieron más peligrosas y causaron un gran número de muertes (Simon, 1998). Existió en esos años también un aprendizaje de las habilidades para manipular los vehículos, por parte de los conductores, así como también para moverse entre los autos, por parte de los peatones. Simon sostiene que una vez conocidas las estadísticas de mortalidad en el tránsito, lo más difícil es dar cuenta de la experiencia social de los siniestros de autos como parte de la vida cotidiana. Corría por entonces la desilusión frente a la promesa de productividad y orden propia de la modernidad a partir de la grotesca destrucción de vidas humanas. Si aún hoy en las novelas contemporáneas y el cine la mortalidad en el tránsito sigue siendo tanto un tema horror como de fascinación, para la población de los años ‘20 y ‘30 esas experiencias no tenían representación icónica y eran experimentadas de manera cruda ya que la posibilidad de llegar a una esquina y

ver a otro ser humano atropellado por un automóvil era muy real. Al respecto Simon señala que el automóvil no fue la única fuente de mortalidad en la imaginación de los norteamericanos durante las primeras décadas del siglo XX ya que los accidentes de trabajo y la guerra provocaban la muerte de gran cantidad de personas. Sin embargo, el espectáculo de los cuerpos atropellados por automóviles era más cercano al ciudadano corriente que la guerra o los accidentes de trabajo. En esa época no existía la televisión que llevaba imágenes de los cadáveres producidos por la guerra. En cuanto a los accidentes de trabajo, como ocurrían dentro de los límites de la fábrica o se conocían en los alrededores del establecimiento, permanecían conocidos únicamente dentro del ámbito de los trabajadores. Para Simon, el automóvil reprodujo el accidente de trabajo, pero en el centro de la vida urbana de los Estados Unidos. Estas imágenes de horror y muerte causadas por el tránsito fueron aún más prominentes en los periódicos y las revistas de circulación masiva⁶⁴.

Como he desarrollado en el capítulo anterior, en la Argentina, toda la serie de normativas analizadas que surgieron a lo largo del período estuvo ligada a la necesidad de dar respuesta a nuevos desafíos. Ese proceso comenzó a mediados de los años '30. Todas esas normativas se produjeron en contextos específicos. La ley vigente que regula el tránsito, sancionada a fines de 1994, se complementa con una serie de medidas y otros paquetes normativos que vale la pena analizar para completar el esquema de intervención del Estado en la materia. En los últimos años hemos sido testigos de la emergencia de la cuestión vial como problema público (Kessler, 2008). El tema ha cobrado mayor visibilidad tanto en la cobertura periodística como en las preocupaciones en las distintas instancias de gobierno. En efecto, la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las distintas políticas en la materia llevadas adelante tanto desde la administración nacional como de los gobiernos locales son muestra de ello. Las organizaciones de la sociedad civil también han colaborado en la instalación y discusión del tema en la arena pública. En este capítulo, en primer lugar, presentaré un panorama de las cifras de siniestros de tránsito. En segundo lugar, reseñaré algunos estudios de las iniciativas estatales en seguridad vial en otros contextos sociales. En tercer lugar, analizaré el paquete normativo centrado en la materia. Finalmente, me detendré en el análisis de algunas

⁶⁴ Simon informa que los titulares los numerosos artículos publicados ilustran ese tratamiento del fenómeno, como por ejemplo “Un criminal en cada familia”, “Muerte en la ruta”, “La amenaza del motor”, “La tuerca que sostiene la rueda” o “Y la muerte repentina” publicado por primera vez en 1935 en *Reader's Digest*.

medidas llevadas a cabo desde el gobierno nacional y desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

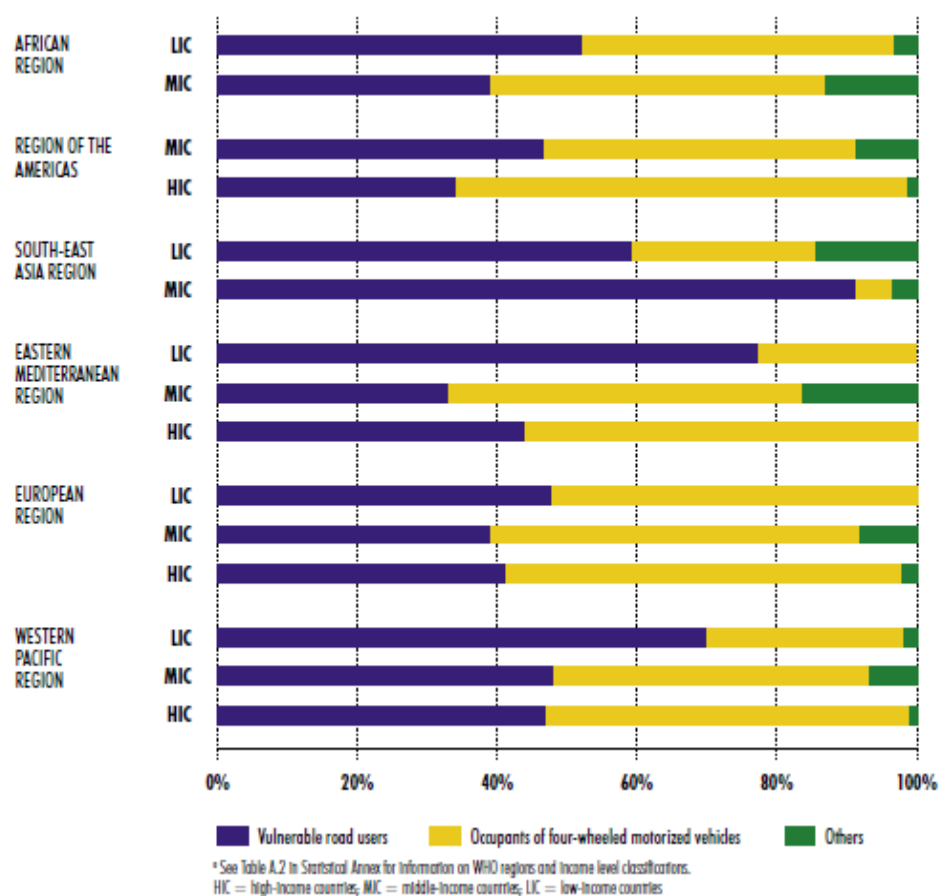
5.1 Las muertes en hechos de tránsito

En las lesiones causadas por el tránsito, mucho antes de que se inventaran los automóviles, se veían involucrados distintos tipos de vehículos: carruajes, carros, animales y personas. Pero las cifras de siniestros aumentaron exponencialmente con la aparición y expansión del uso de vehículos a motor. El primer caso registrado de un traumatismo en el que participó un vehículo de motor fue el 30 mayo de 1896, en Nueva York. La primera muerte de tránsito ocurrió el 17 de agosto del mismo año en Londres y la víctima fue un peatón (OMS, 2004: 39). Ya en los años '20 en Estados Unidos, Simon (1998) señala que los siniestros de tránsito comenzaron a desplazar a los accidentes de trabajo y los de tren y se mostraron como la principal fuente de demandas y el símbolo más visible del potencial horror y mortalidad en la vida moderna. Según el autor, mientras algunos aspectos del acto de conducir pusieron de relieve cuestiones básicas acerca de cómo gobernar, los accidentes automovilísticos emergieron quizás como el sitio más volátil de toda la gama de aspectos acerca de la influencia disruptiva de la motorización en la vida social. Los datos eran dramáticos: en 1930, más de 30.000 norteamericanos morían en accidentes automovilísticos. En la ciudad de Buenos Aires, para los años '20 los siniestros de tránsito constituían uno de los principales factores de muerte violenta en la ciudad de Buenos Aires (Caimari, 2009). Por esos años, la magnitud de esta tragedia fue muy impactante porque esa categoría de muertes no había existido hasta entonces.

En la actualidad, según la Organización Mundial de la Salud, los siniestros de tránsito se ubican entre las principales causas de muerte (OMS, 2009) y más de 1,2 millones de personas mueren al año en el mundo a causa de ellos. Más del 90% de esas muertes ocurren en países de ingresos bajos e ingresos medios que concentran sólo el 48% de los vehículos. Casi la mitad de esas muertes corresponden a peatones y ciclistas, es decir los actores más vulnerables del tránsito. La distribución por región de estas cifras incluye contrastes. Mientras en los países americanos de altos ingresos el 65% de las muertes reportadas son de los ocupantes de vehículos, en la Región del Pacífico Occidental, el 70% de las muertes reportadas corresponde a los actores más vulnerables del tránsito:

peatones y ciclistas⁶⁵. Según proyecciones del mismo informe, las muertes en hechos de tránsito pasarán de ocupar el noveno lugar en 2004 al quinto en 2030. Es por ello que en el informe se establecen una serie de recomendaciones a los gobiernos en materia de seguridad vial que tenga en cuenta las diferentes necesidades de los distintos usuarios de caminos, calles y rutas: establecimiento y control de velocidades máximas, uso de cinturón de seguridad, regulación del alcohol al volante, uso de casco, uso obligatorio de asientos para niños. Como veremos más adelante, estas prioridades coinciden con las recomendaciones de la Organización Panamericana de Salud y en parte, con las establecidas más recientemente por el gobierno nacional.

Figure 5. Reported deaths by type of road user (%), by WHO region and income group^a



Fuente: OMS (2009) *Global Status Report on Road Safety. Time for Action*. Organización Mundial de la Salud, Ginebra.

Como se aprecia en el gráfico anterior, la advertencia en torno de la distinción entre tipos de usuarios de la vía pública no es menor. Si se presta atención a la cantidad de

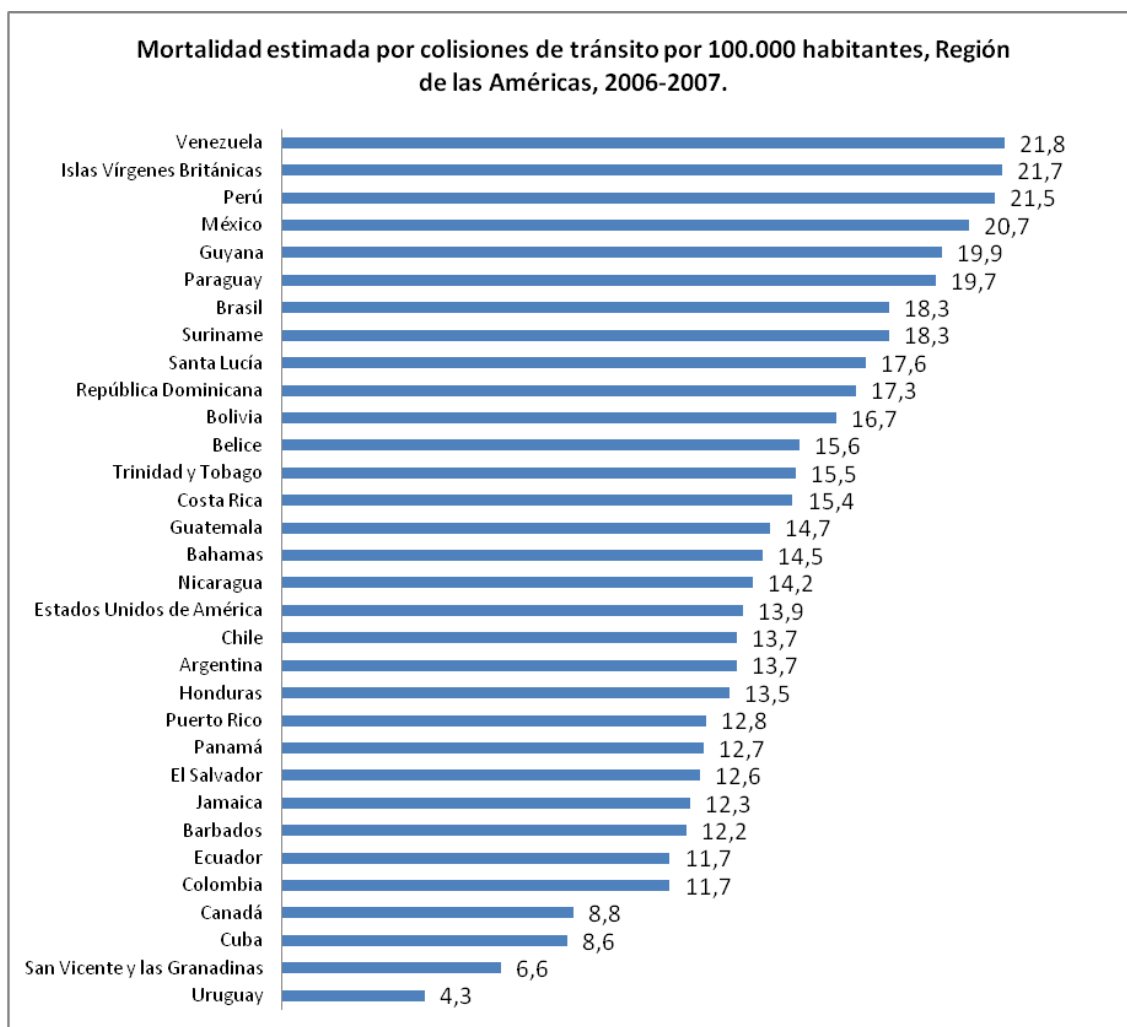
⁶⁵ Dentro de la categoría de países de altos ingresos en el continente americano, la OMS agrupa a los siguientes estados: Bahamas, Canadá, Estados Unidos, Islas Vírgenes Británicas, Puerto Rico y Trinidad y Tobago.

mueres en hechos de tránsito ocurridas de acuerdo al tipo de usuario y al tipo de país, se observa que aquellos países con ingresos altos y medios concentran las víctimas en los ocupantes de los vehículos, mientras que en los países de ingresos bajos las víctimas fatales en hechos de tránsito se concentran en los usuarios vulnerables, como peatones y ciclistas. Como señalé, la mayor cantidad de muertes en hechos de tránsito, el 90%, se concentra en países que disponen de menos de la mitad del parque automotor mundial. Esto lleva a pensar que la forma en que se ataca el problema tiene que ver no tanto con la proporción de vehículos sino con las regulaciones vigentes en cada país, las conductas, y los controles.

Pablo Bonaldi (2008) sostiene que en los países industrializados, en los 25 años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, se produce una mayor motorización en el transporte. Esto trajo consigo un fuerte aumento de las muertes en hechos de tránsito y por esta razón se calificó a estas muertes como una “enfermedad típica de la riqueza”. Sin embargo, a partir de los años setenta disminuyen esas tasas producto de la implementación de políticas de prevención aplicadas en varios planos simultáneamente. Mientras tanto, en países de ingresos medios y bajos se continuó con la tendencia al incremento de las muertes por siniestros de tránsito. En cuanto a la distribución de muertes en hechos de tránsito, también hay diferencias significativas entre ambos grupos de países. Mientras entre los primeros las víctimas fatales se concentran entre los automovilistas, en los segundos los peatones y ciclistas representan la mayor proporción. Así, en Europa occidental, la mortalidad entre peatones y ciclistas es de un diez por ciento del total y la mayor cantidad de víctimas se da entre los ocupantes de autos. En países como Indonesia, Tailandia o la Argentina, peatones y ciclistas constituyen casi el 40 por ciento del total de víctimas (Bonaldi, 2008).

En un plano regional, la Organización Panamericana de la Salud elaboró un informe sobre la seguridad vial en América. La información obtenida para el documento fue recolectada a través de un cuestionario que contenía datos sobre mortalidad, morbilidad, factores de riesgo (velocidad y alcohol), factores protectores (uso de casco, cinturón de seguridad y sillas porta-infantes) y los planes y políticas de seguridad vial en los diferentes países. Para ese informe se calculó en la Región una tasa ajustada de mortalidad de 15,8 por 100.000 habitantes, pero se señala que hay una gran diferencia entre los países. Las variaciones oscilan entre 4,3 hasta 21,8 por 100.00 habitantes. Del total de 32 países que integran la región, hay 11 que tienen una tasa mayor que el promedio general. La tasa

para la Argentina, 13,7, es levemente inferior al valor promedio de la región. Cabe agregar que en los países de América del Norte las tasas bajaron significativamente en los últimos 30 años, mientras que en el resto de la región son muy pocos los casos de países en donde se registra una disminución.



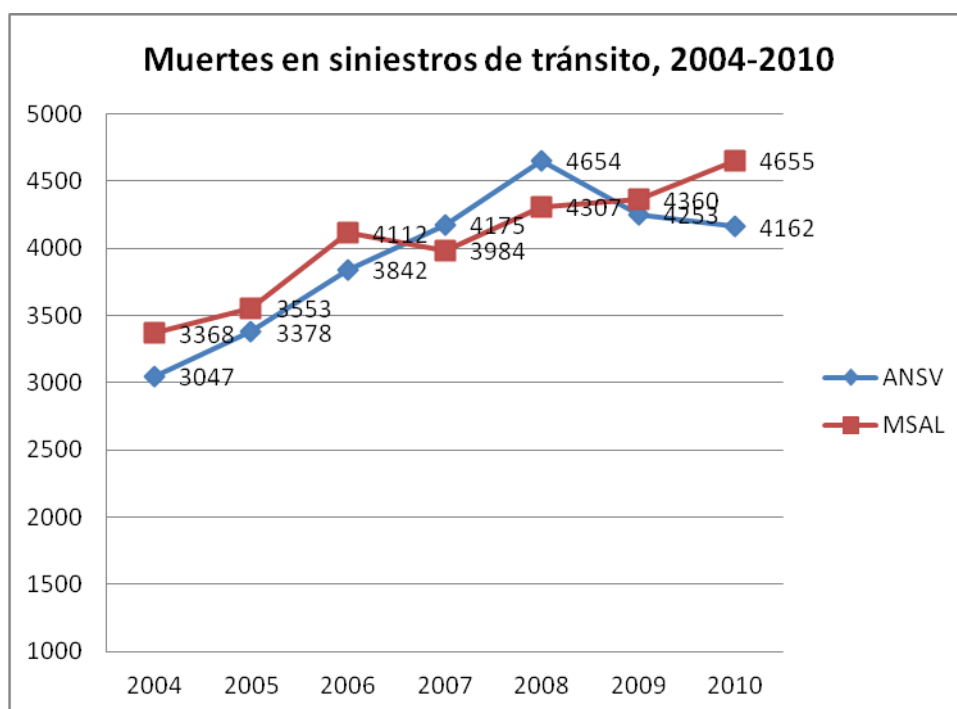
Fuente: OPS (2009) *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, Washington, D.C.

Según el mismo informe, en América, el 39% de las personas que mueren en hechos de tránsito son usuarios vulnerables (peatones y ciclistas) y el 47% son ocupantes de vehículos automotores. Al evaluar los datos por subregión se observan diferencias significativas. En las subregiones Andina y la del Cono Sur persiste una alta incidencia de muertes entre usuarios vulnerables (53% y 50%, respectivamente), mientras que en América del Norte es de 23%.

En cuanto a los peatones fallecidos, el promedio regional es 23%, pero mientras que para la subregión Andina representa el 43%; en América del Norte, representa el 12% de los muertos. En cuanto a las muertes del grupo de ocupantes de vehículos automotores,

la subregión de América del Norte presenta el porcentaje más alto (74%), mientras que en el Cono Sur son el 20% (OPS, 2009)⁶⁶.

En Argentina el 41% de las víctimas mortales en hechos de tránsito corresponde a ocupantes de vehículos de cuatro ruedas, mientras que los usuarios vulnerables representan el 35%. Con respecto a la evolución de las muertes en hecho de tránsito, para nuestro país no se cuenta con datos de la OMS. Los más accesibles son los ofrecidos por el Observatorio de Seguridad Vial, organismo que depende de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los brindados por el Ministerio de Salud. En el siguiente gráfico se presentan los datos que ofrecen para el mismo período las dos fuentes.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, *Informe comparativo sobre siniestros y víctimas*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior. Ministerio de Salud de la Nación. *Evolución de la mortalidad según causas República Argentina - Período 1997-2006*, *Estadísticas vitales información básica - 2007*, *Estadísticas vitales información básica - 2008*, *Estadísticas vitales información básica - 2009*, *Estadísticas vitales información básica - 2010*.

Como se aprecia en el gráfico, las muertes en hechos de tránsito fueron en aumento desde 2004. Según las series de datos de mortalidad que brinda el Ministerio de Salud de la Nación, se observa que la tendencia al aumento de muertes en los últimos años se mantiene. Sin embargo, de acuerdo con datos del Observatorio Vial, a partir de 2008, las muertes tendieron a disminuir mientras el parque automotor registrado continuaba su tendencia ascendente. Es curioso que esa tendencia a la disminución coincida justamente con la creación, por ley, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Con respecto a esta

⁶⁶ Para un detalle de las cifras por país de mortalidad de usuarios por colisiones de tránsito, ver Anexos.

diferencia, el Director de Estadística Vial del organismo señaló que esa diferencia tiene que ver fundamentalmente con una diferencia en el registro de la información. En el 2010 se comenzó a trabajar con una metodología internacional que es la del IRTAD (International Road Traffic Accidents Database). Argentina es el primer país de Latinoamérica que integra el IRTAD que es una base de datos que trabaja con información primaria que envían las fuerzas policiales. A su vez estos datos se cruzan con los datos del Ministerio de Salud. En ambos casos hay un subregistro de información:

El sistema de salud también tiene cuestiones por otros lados. Uno de los defectos es el seguimiento. Y ahí viene una discusión médica. Si alguien tiene un siniestro vial, y muere a la semana, casi ningún médico te discute que muere a causa del siniestro vial. Si una persona está internada durante 3 meses, y fallece por una infección general, ahí empiezan a discutir los médicos “¿Se murió por el siniestro vial, o se murió por infección?”

(Director de Estadística Vial, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial)

Las muertes en siniestros de tránsito registradas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial son las que ocurren en el lugar del hecho. Es un dato cuyo registro no genera la discusión a la que alude el funcionario. “Nosotros de lo que tenemos certeza son las muertes en el lugar del hecho, porque eso genera una carátula penal inmediata”. Más allá del modo en que se construyen los datos, la lectura que se hace sobre esa información, el descenso en la mortalidad, se interpreta como resultado de las políticas implementadas a nivel nacional:

-¿Entonces hay un efecto de la presencia de la Agencia, de las políticas?

Eso iba a decir. El efecto dónde se ve, pero claramente, dónde está la gran curva. Esto te lo puedo decir en términos, que por ahí a la gente común no le interesa. Pero el gran efecto está en la baja de la morbilidad y la mortalidad en rutas. (Director de Estadística Vial, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial)

Nuevamente, el hecho de que coincida el cambio de tendencia del total de muertes en siniestros de tránsito con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, lleva a pensar que hay un interés muy fuerte en mostrar “resultados de gestión”. Que las diferentes medidas implementadas tienen efectos inmediatos y que esos efectos inmediatos se pueden cuantificar. Se queda así encerrado en una lógica cuantitativa que pretende dar cuenta de efectos inmediatos que son pasibles de ser medidos. Como se verá más adelante, hay medidas importantes implementadas a nivel nacional en la materia: creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, licencia única, registro único de antecedentes de tránsito, implementación de sistema de puntaje, controles, entre otros. Difícilmente esos avances puedan traducirse inmediatamente en una considerable

disminución de muertes. En cambio es probable que sus efectos, si se implementan políticas constantes en el tiempo, se noten más a mediano plazo. Esta dificultad para disponer de cifras oficiales consistentes producidas por diferentes organismos, de alguna manera, obstaculiza el desarrollo de una narrativa pública nacional de los siniestros y las muertes en el tránsito (Kessler, 2008).

Para completar este panorama, se puede agregar que según datos del Ministerio de Salud, la Argentina presenta un riesgo intermedio de mortalidad por lesiones de tránsito, las que representan el 1,5% del total de muertes. La tasa bruta nacional por esta causa es de 11,5 muertes por 100.000 habitantes y, según los datos de las Estadísticas Vitales de la Dirección de Información en Salud del Ministerio de Salud de la Nación (DEIS), en los últimos 8 años la tasa nacional de mortalidad por lesiones de tránsito aumentó más de tres puntos (de 8 a más de 11).

En nuestro país en el año 2010 más de 4600 personas murieron en siniestros de tránsito según las estadísticas vitales y constituye la principal causa de muerte en personas entre 15 y 34 años de edad. Un dato significativo del perfil de las víctimas fatales es que el 80% de las víctimas mortales son hombres (TBM hombres 18,3 y mujeres 4,9). En segundo lugar, es significativo el crecimiento de las víctimas fatales de usuarios de motos que aumentó en la última década (2000-2010) un 231%, mientras que las muertes de automovilistas lo hicieron un 17% y los peatones fallecidos disminuyeron un 32%. En cuanto al tipo de vía en donde ocurren los siniestros, se observa que en 2011 más de la mitad de los hechos de tránsito ocurrieron en calles y un 25% en avenidas. En las rutas se concentró en 13% de los siniestros de ese año⁶⁷.

En resumen, como puede observarse, la Argentina presenta un riesgo intermedio en términos de mortalidad por siniestros de tránsito, en comparación con otros países de la región. A la luz de los datos presentados se puede marcar un contrapunto con trabajos como el de Carlos Nino y el de Peter Waldmann que daban cuenta de una suerte de excepcionalidad argentina en términos de muertes en las rutas y calles del país. Aunque no son sólo ellos, este tipo de mirada es compartida por organizaciones, comunicadores sociales y otros científicos sociales. Comparar las cifras de nuestro país con las cifras de países de altos ingresos en muchos de los cuales, como he señalado, se desarrollan políticas constantes en la materia es cuestionable porque se pone en pie de igualdad a países con diferentes historias, recursos y políticas y sólo se presta atención al frío dato

⁶⁷ Para consultar gráficos con esta información, consultar Anexo.

numérico. En cambio, si se toman en cuenta las muertes en colisiones de tránsito registradas en el país en comparación con otros países de la región, se observa que Argentina presenta datos que relativizan la mirada alarmada de quienes miran Europa. Por otro lado, cuando se observa la evolución de esas cifras en los últimos años dan cuenta de un crecimiento de la mortalidad y una modificación en la proporción de víctimas, según tipo de usuario. Estos datos constituyen información que sirve para instalar el tema en la opinión pública y obliga al Estado a implementar respuestas.

5.2 Las intervenciones estatales en seguridad vial

He mencionado en el Capítulo 3 que según Becker, cuando los cruzados logran éxito, crean una nueva regla y con ella crean a un nuevo grupo de marginales. En el caso de los siniestros de tránsito ocurre que no es posible delimitar de manera estable y definida ese grupo de marginales. Los errores que provocan los siniestros son cometidos en muchos casos por personas que difícilmente puedan considerarse “criminales”. Justamente en esta dificultad para establecer grupos delimitados de “otros” de conducta reprobable responsables de accidentes de tránsito y un grupo de “nosotros” víctimas de las acciones de aquéllos⁶⁸.

⁶⁸ Al respecto, Mary Douglas (1996) ha analizado cuáles son las características de los riesgos que nos resultan más insoportables, entre ellos el sentimiento de inseguridad. La escasa concordancia entre nuestros temores y su probabilidad no deriva de un mal manejo de las estadísticas, sino que la hipótesis de Douglas es que la representación de un riesgo es indisoluble de su aceptabilidad moral. La intolerancia al riesgo no está asociada a su mayor probabilidad, sino si es causado por otro humano, si hay un responsable identificado, si lo hizo adrede, si obtuvo beneficio. Son factores que lo vuelven más condenable, al parecer más evitable y por ende, motivo tanto de ira como de preocupación. Esto ayudaría a entender porqué, por ejemplo, preocupan más los homicidios que los siniestros de tránsito mortales que son mucho más frecuentes, pero que a menudo se ubican como fatalidades mientras que los primeros siempre están del lado de la intención humana. Así, la diferencia en las percepciones no son de irracionalidad sino de tipo político. Un ejemplo de la imposibilidad de postular una oposición fuerte entre víctimas y victimarios y la invisibilidad de las muertes en hechos de tránsito es una nota en la *Revista Viva* de Beatriz Sarlo. Allí la ensayista llamaba la atención sobre la menor visibilidad del problema de la seguridad vial y la débil indignación social que despertaba si se la comparaba con los reclamos de seguridad frente al delito. Una explicación que daba era que en el delito es posible construir una línea divisoria entre víctimas y victimarios: el asesino se describe siempre como quien mata a sangre fría o en un raptó de drogada hipnosis. En las muertes en hechos de tránsito es más difícil establecer o construir una oposición clara entre “nosotros” y “ellos”. La mayoría de quienes reciben las noticias de “accidentes” de tránsito “podría haber estado en el lugar del que aceleró a destiempo, del joven borracho que manejaba un auto cargado hasta el tope, del que intentó pasar a alguien en la ruta y se equivocó al calcular que tenía tiempo y espacio para hacerlo”. De modo que no es posible establecer tan claramente grupos contrastantes dentro de la sociedad. Por eso la violencia de las muertes en hechos de tránsito la caracterizamos “como si fuera algo que padecemos los ciudadanos honrados y que nunca provocamos nosotros.”

Por otra parte, es posible vincular las pautas establecidas por organizaciones de la sociedad civil u otras como la Organización Mundial de la Salud, con las reglamentaciones vigentes en los diferentes estados. En este sentido, Becker señala que cuando nuevas normas cobran vigencia, se establece un nuevo conjunto de entidades y funcionarios destinada a su imposición. El funcionario encargado de imponer las normas tiene dos intereses por los que debe velar. Por un lado, debe justificar su existencia en el cargo. Por otro, debe ganarse el respeto de aquellas personas con las que trata. En ese sentido, enfrenta un doble problema. En primer lugar, debe demostrar a los otros que el problema sigue existiendo. Así la regla que debe hacer cumplir tiene sentido porque siguen ocurriendo infracciones. En segundo lugar, está obligado a demostrar que sus intentos de hacer cumplir las reglas son efectivos y valiosos. “Por lo tanto, las agencias de cumplimiento de la ley, en especial cuando reclaman fondos para su actividad, oscilan típicamente entre dos tipos de afirmaciones. En primer lugar, aseguran que gracias a sus esfuerzos el problema del que se ocupan está a punto de solucionarse. Pero, al mismo tiempo, afirman que el problema quizás sea peor que nunca (aunque no por su culpa) y que exige redoblar los esfuerzos para mantenerlo bajo control” (Becker, 2009: 176).

En este apartado, me interesa presentar los distintos análisis de iniciativas estatales de mejoramiento de la seguridad vial en otros contextos. Diversos análisis de experiencias europeas, sobre todo en Francia dan cuenta de las diferentes iniciativas para mejorar la seguridad vial y con ello bajar la cantidad de muertos y heridos en hechos de tránsito. Pérez-Díaz (2004) señala que la disminución de las muertes en hechos de tránsito experimentada en Francia desde principios de los años ‘70 se atribuye a distintos factores: al mejoramiento de los vehículos, de la infraestructura y al manejo de la conducta a través de la ley penal y la prevención. Sin embargo, actualmente, las expectativas se centran en los comportamientos de los conductores. A pesar de los múltiples factores reconocidos en los siniestros de tránsito, los conductores son generalmente considerados los responsables de los “accidentes”. Los medios de acción en la materia son entonces la educación, en el largo plazo, la prevención y la represión, en el corto plazo. Es decir que las iniciativas de gobierno se dirigen principalmente a generar comportamientos prudentes y a la minimización de riesgos.

En primer lugar, incluso si, en última instancia, el conductor casi siempre es responsable de haber perdido el control de su vehículo, esto se traduce a menudo en una cadena de causalidad en la cual el comportamiento humano no siempre es el único

origen. En segundo lugar y más importante, se concede al derecho penal el derecho a modificar el comportamiento, no sólo debido a la prohibición sino también a una vocación preventiva que requiere que las infracciones sean identificadas y castigadas. Para ello, las normas deben aplicarse de modo efectivo con una frecuencia bastante alta, según lo estipulado en los modelos de riesgo. La autora concluye que el éxito de ciertas medidas tiene más que ver con los avances técnicos en materia de control que en materia jurídica. Esos sistemas de control y sanción incrementan las posibilidades de detectar al infractor. Es el caso de los controles automáticos de velocidad.

Por su parte Brenac (2004), en su análisis crítico de las distintas estrategias de prevención de seguridad vial en varios países europeos, cuestiona el carácter moral de muchos de los supuestos de las políticas de prevención, en particular la idea de que los accidentes suceden únicamente a los conductores que no respetan las reglas⁶⁹. También en estas experiencias, como en otros países, los intentos por identificar a los grupos con “propensión a accidentes” fracasaron porque en realidad es algo que afecta a todas las categorías de la población. El centro de la idea de “accidente” (como conjunción de factores frecuentes) contradice el hecho de centrarse en la infracción de las reglas. Los estudios muestran que los accidentes ocurren como resultado de “errores” más que de infracciones. En este sentido, coincide con otros análisis referidos aquí (Douglas, 1996).

Con respecto a las regulaciones de velocidad y los siniestros, el autor sostiene que la velocidad, como hecho físico es en sí mismo y no el alejamiento de la regla (definición de velocidad máxima) es lo que genera el accidente. La velocidad de circulación tiene un rol importante en cada siniestro, más allá de si está dentro o fuera del límite normativo. En cualquier accidente se minimizarían los daños si la velocidad de circulación de los vehículos fuera menor. Por otro lado, ha habido un paulatino incremento en los límites de la velocidad máxima permitida.

En cuanto a las estrategias para mejorar la seguridad vial Brenac señala que toda estrategia represiva, todo control es poco eficaz si no es permanente y extendido. El autor señala que las evaluaciones muestran que son más eficaces las “reglas de estado” (sobre algunos componentes del sistema, nivel máximo de alcohol o de velocidad) que las “reglas de procedimiento”, por ejemplo, sobre prioridades o no cambiar de carril.

⁶⁹ Este tipo de apreciación también puede verse en algunas campañas de prevención realizadas en Argentina. El slogan “cumplir la ley salva vidas” y en los debates sobre seguridad vial se suele enfatizar una carga moral sobre nuestra poca afición a cumplir con la ley y el costo en vidas que ese desapego genera.

Los mecanismos de control-sanción automatizada tienen efectos positivos, aunque dependen de la duración del dispositivo. Uno de los principales problemas es la imposibilidad de instalar una gran extensión de tales dispositivos (p.ej. radares) en todo un territorio nacional.

Otro aspecto interesante es el de la ambivalencia de los avances tecnológicos. Se fabrican autos más modernos que son más seguros, pero también son más rápidos y dan más confianza que habilita conductas audaces lo cual genera más accidentes. Algo similar sucede con el mejoramiento de la infraestructura: las rutas más seguras inducen a mayor velocidad y por ende a más accidentes. En el caso de las autopistas se gana en seguridad, pero en un plano sistémico lleva a mayor circulación de automóviles.

En cuanto a las campañas de educación vial y sobre todo de las publicidades en las rutas, Brenac indica que en muchos casos estas iniciativas llevan a sobreestimar la confianza en la propia pericia. Se parte de una idea moral en la cual habría una desmedida confianza en la educación vial.

Hamelin y Spenlehauer (2008) también sostienen que la forma más frecuente de encarar la acción pública en materia de seguridad vial es a partir de la estigmatización de los comportamientos de los conductores como causales de la inseguridad. Al responsabilizarse a los conductores, las principales respuestas estatales se concentran en la represión o la educación vial⁷⁰. Un estudio diacrónico sobre la cuestión, muestra que la política de seguridad vial configura el tema como un asunto de comportamientos desviados⁷¹.

La hipótesis de los autores es que la orientación de la política depende no solamente del rol atribuido al Estado por el cual es el que tiene la responsabilidad, sino también de la extensión y calidad de los recursos que las administraciones disponen para modificar el curso de los hechos.

Los autores analizan, desde 1981 hasta los años 2000, la política de seguridad vial de los sucesivos gobiernos en Francia. Esas políticas apuntaron a contar más con la sociedad civil en un doble movimiento de descentralización y de desconcentración. En 2002, otra

⁷⁰ Esta doble forma de atacar el problema también está presente en la legislación y las medidas implementadas en Argentina. En ellas por un lado, se encaran acciones represivas y por otro la concientización a partir de la educación vial. Como mostraré más adelante las medidas de gobierno incluyen esta doble cara.

⁷¹ Al respecto, puede señalarse que efectivamente tanto desde algunas campañas como desde ciertas organizaciones, hay una pretensión de construir un grupo de desviados en materia vial. Esta estrategia para imponer el tema tiene dificultades ya que es difícil establecer de manera clara criterios para delimitar un grupo desviado.

alternancia política permitió a las administraciones estatales reafirmar su centralidad en la acción pública de seguridad vial, y esto gracias a la utilización de nuevas tecnologías de información y comunicación. Los autores concluyen que muchos de los diferentes actores implicados en el problema de la seguridad vial no están representados dentro del prisma de los conductores y de sus desviaciones potenciales.

Finalmente, Chignier-Riboulon analiza los reclamos en torno de la seguridad vial en comunidades rurales francesas que en las últimas décadas se transformaron en urbanas. El nuevo estilo de vida y las necesidades de la vida cotidiana instaló al automóvil en el centro de la escena. Las familias para desarrollar distintas actividades como ir al trabajo, llevar a los niños a la escuela, las actividades de recreación, para hacer las compras se trasladan en automóvil. El riesgo y la configuración urbana local muy motorizada sumados a una demanda social creciente, llevaron a los municipios a tomar conciencia de la importancia de la seguridad vial.

En estas comunidades sobremotorizadas y urbanas, la palabra maestra es la libre circulación. Considerar planificaciones para favorecer la disminución y la regulación de la velocidad de los automóviles era, un poco, hereje. Sin embargo, con el tiempo, cobran importancia los argumentos sobre la vulnerabilidad de los peatones y los ciclistas, sobre la gravedad de accidentes en estas comunidades, sobre la importancia de los flujos escolares, sobre la mala jerarquización de las vías, aunque la respuesta más frecuente queda anclada en la fluidez y la velocidad de circulación. Los municipios justificaban su falta de medidas en la imposibilidad de mantener controles, entre otras excusas. Los principales argumentos se sostenían en dos realidades: que la mayoría de los municipios no contaban con recursos financieros y que la seguridad vial no contaba con la legitimidad que tenían otros aspectos de gobierno como la educación y nunca fue considerada una prioridad.

En las distintas experiencias reseñadas se observa como una constante una doble vía para encarar la seguridad vial: la represión y la prevención a través de la educación vial. En cuanto a la concepción de las medidas, se destaca el acento en el control de las conductas en línea con lo planteado desde la perspectiva de la gubernamentalidad. Así se busca disminuir los riesgos no sólo a través del control y la represión sino también a partir de la modelación de las conductas por medio de la concientización. Es decir, se pretende gobernar el autogobierno que en algunos casos viene acompañado de una interpelación moral. En estas experiencias se puede ver que el buen gobierno se funda en

la vocación y el acento de modelar las conductas individuales en el sentido de la prudencia.

5.3 Medidas de seguridad vial a nivel nacional: el paquete normativo

En el Capítulo 4 he analizado las distintas leyes destinadas a regular el tránsito que estuvieron vigentes en el país. Las medidas que se implementan desde el Estado no están disociadas de esas normativas. Pero además existen leyes específicas que enmarcan las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y disminuir las muertes y lesiones en siniestros de tránsito. La producción de esas leyes, a su vez, fue resultado de una serie de factores que llevaron a las agencias estatales a buscar respuestas específicas. Por un lado, la seguridad vial, como ya he mostrado, ya estaba instalada como problema público (Kessler, 2008). Por otro lado, el Estado adquiere centralidad como agente de cambio que puede intervenir activamente en las relaciones sociales. Estas leyes y las medidas que se derivan se producen en un contexto de revalorización de las capacidades del Estado ocurrido durante los gobiernos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández. En efecto, la reestatización de empresas de servicios públicos que habían sido privatizadas como el Correo Argentino, AYSA, Aerolíneas Argentinas e YPF, son algunos ejemplos al que se suma el sistema de jubilación a través de la estatización de las AFJP. A esto se agrega que la seguridad vial se instala como respuesta al crecimiento sostenido de la cantidad de muertes en siniestros de tránsito que se produjo en los últimos años. El desmantelamiento de la red ferroviaria ocurrido en los años noventa llevó a utilizar las rutas prácticamente como único medio de transporte terrestre. La reactivación económica de la última década también influyó en el aumento de las necesidades de transporte de vía terrestre porque el aumento del tráfico aumenta significativamente los riesgos de siniestros en las rutas. Finalmente, la llamada Tragedia de Santa Fe, ocurrida en 2006, constituyó un hecho que sirvió de catalizador para el impulso de políticas a partir de los reclamos familiares de las víctimas y organizaciones sociales centradas en el tema. En ese hecho murieron nueve jóvenes estudiantes de la Escuela Ecos de la ciudad de Buenos Aires que volvían de realizar un viaje solidario a la provincia del Chaco, al chocar el micro que los trasladaba con un camión. En el siniestro murieron también una docente y el chofer del camión.

El paquete normativo centrado en la seguridad vial está compuesto por las leyes de tránsito y seguridad vial: la ley que ratifica el “Convenio Federal sobre acciones en

materia de tránsito y seguridad vial⁷², 26.353, y la ley 26.363 por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial⁷³. Es necesario agregar que para ordenar el tránsito, además de la legislación que regula la circulación de los diferentes usuarios de calles y rutas, y que los diferentes actores cumplan con la normativa vigente, también es importante la creación de los diferentes organismos que velen por esos objetivos y que esos organismos dispongan de recursos para la implementación de políticas en la materia.

La primera ley mencionada se aprobó en diputados prácticamente sin debate, en sesión extraordinaria del 28 de febrero de 2008. Incluye el Convenio Federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial, entre el gobierno nacional y las provincias⁷⁴.

Entre los antecedentes que se mencionan en los considerandos están las distintas acciones para paliar las consecuencias de los siniestros viales llevadas adelante por la nación y las provincias. Se señala que mueren al año seis mil personas como resultado de los hechos de tránsito y ello constituye la cuarta causa de mortalidad en el país. A ello se agregan los costos económicos que producen los siniestros viales sobre las actividades productivas. Los costos que se afrontan por las circunstancias derivadas de los siniestros de tránsito son equivalentes a un rango entre el 1 y el 2% del PBI.

El paquete normativo tiene como metas fundamentales la constitución de un Registro Nacional de Licencias de Conducir, la adopción de un Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias de Conducir, la unificación de criterios de determinación y control de la Alcoholemia, utilización del Sistema de Registro Radarizado y Fotográfico para el control de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación, asignación de las funciones de control y fiscalización del tránsito en rutas a la Gendarmería nacional (que ya figuraba en la ley de tránsito 24.449) y la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, bajo la órbita del Ministerio del Interior.

⁷² El convenio fue suscripto entre el Estado Nacional y las provincias el 15 de agosto de 2007 y fue ratificado por el Poder Ejecutivo nacional en septiembre del mismo año.

⁷³ En la actualidad, todas las provincias han adherido a la ley, salvo la provincia de San Luis.

⁷⁴ Entre el Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, de Catamarca, de Córdoba, de Corrientes, del Chaco, de Chubut, de Entre Ríos, de Formosa, de Jujuy, de La Pampa, de La Rioja, de Mendoza, de Misiones, de Neuquén, de Río Negro, de Salta, de San Juan, de San Luis, de Santa Cruz, de Santa Fe, de Santiago del Estero, de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, de Tucumán, y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A continuación presentaré los distintos ejes de intervención que figuran en las dos leyes y las medidas asociadas

Medida	Descripción
Agencia Nacional de Seguridad Vial	Funciona en el ámbito del Ministerio del Interior y Transporte del Poder Ejecutivo Nacional. Tiene como principal misión coordinar los esfuerzos nacionales y provinciales para el control y fiscalización de la circulación vehicular en los caminos y rutas del país. Se crean bajo su órbita los siguientes organismos: el Registro Nacional de Licencias de Conducir, el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial, el Observatorio de Seguridad vial. Se transfiere el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito desde el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Registro Nacional de Licencias de Conductor	Se crea un modelo unificado para las Licencias de Conductor que expiden todas las jurisdicciones emisoras de licencias. Esta medida cambia el sistema anterior en el que dicha tarea era cumplida por las autoridades provinciales o municipales en sus respectivas jurisdicciones locales. A partir de la nueva legislación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial impulsó y elaboró en su totalidad la Licencia Nacional de Conducir que se lanzó oficialmente en septiembre de 2010. Desde esa fecha hasta finales de 2011 se habían emitido 1.000.000 de licencias. El nuevo registro contempla las mismas normas de seguridad e inviolabilidad del DNI, y su regulación está a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ⁷⁵ .
Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito	<p>El Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito (SINAT) es el encargado de recopilar, administrar y mantener los datos relativos a los infractores, los prófugos y/o rebeldes, los inhabilitados por las sanciones firmes impuestas y demás información útil. Para ello, el SINAT intercambia datos con los distintos registros existentes en el país. El Sistema, se actualiza constantemente y debe ser consultado en forma previa a cada trámite de otorgamiento o renovación de la Licencia Nacional de Conducir, o en caso de transferencia de vehículos, para obtener el Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito. El Registro Nacional de Inhabilitados forma parte del Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito. Este Registro incluye a aquellos conductores que no pueden transitar por disposición de las Justicias de Faltas municipales o bien por la Justicia Criminal por causas vinculadas a hechos de tránsito.</p> <p>También está vigente el Sistema Nacional de Infracciones de Tránsito (SINAI) que permite la administración de las infracciones. De acuerdo con documentos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el SINAI creó un Acta Única de Infracción que se labra de manera manual, o a través de un dispositivo portátil -Personal Digital Assistant (PDA)-, de forma rápida y segura.</p>
Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias	A partir de este sistema, en el momento de la emisión de la Licencia de Conductor y sus renovaciones se asigna a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. Cometer infracciones calificadas por la normativa de tránsito como "graves" o "muy graves", o la reiteración de

⁷⁵ La adhesión de las provincias a la emisión de esta nueva licencia implicó un proceso bastante exitoso. En 2010 sólo emitían la Licencia Nacional de Conducir las provincias de Buenos Aires, Tucumán, Santiago del Estero, Tierra del Fuego, San Juan. En el primer semestre de 2011 se sumaron Jujuy, Salta, Catamarca, Chaco, Misiones, Corrientes y Río Negro. Para el segundo semestre del mismo año sólo quedaban sin emitirla Formosa, San Luis, Córdoba y Santa Fe.

Conductor	<p>infracciones "leves", generara la deducción de puntos del total inicial otorgado⁷⁶. En caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, la licencia caduca, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ninguna jurisdicción, por el plazo de un (1) año, como mínimo, computado a partir de la notificación de la caducidad⁷⁷. El Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir - conocido como <i>scoring</i> fue instrumentado a través del Decreto 437/2011. Este Sistema Nacional de Quita de Puntos aún no se ha puesto en funcionamiento y entrará en vigencia en cuanto las jurisdicciones que implementaron la Licencia Nacional de Conducir adhieran a él.</p>
Alcoholemia	<p>La ley fija criterios uniformes de niveles de alcohol en sangre por sobre los cuales una persona no está capacitada para conducir⁷⁸. Entre las penalidades se incluye el arresto del infractor a quienes conduzcan en estado de intoxicación alcohólica. Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial se ejecuta el Plan Nacional de Alcohol Cero cuyo objetivo es concientizar a la sociedad sobre los riesgos de conducir bajo efectos del alcohol. Para ello, la Agencia Nacional de Seguridad Vial realiza controles de alcoholemia, que son incrementados los fines de semana, recesos estivales y de invierno, fechas específicas. Aquí también se complementan, junto con los controles y la sanción, la concientización en relación con el alcohol al volante.</p>
Control de velocidades máximas	<p>Entre los controles de velocidades máximas a implementar se establece la utilización de dispositivos radarizados con respaldo fotográfico. Otro sistema consiste en la implementación de un sistema de control de velocidad promedio entre estaciones de peaje⁷⁹.</p>

⁷⁶ Para la cantidad de puntos a descontar de acuerdo con la infracción cometida, consultar Anexo.

⁷⁷ En la Argentina la provincia pionera en la aplicación del régimen de puntaje fue San Juan, donde rige a partir del mes de junio de 2006, luego en Mendoza (desde agosto de 2007), en La Rioja (en vías de reglamentación), y finalmente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde comenzó a aplicarse a partir del mes de agosto de 2008.

⁷⁸ Los valores establecidos por ley son: a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre; b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre; c) vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

⁷⁹ En este aspecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrolla el Programa Control de Velocidad que tiene como objetivo reducir las velocidades máximas. Este programa se organiza en tres ejes principales: el Plan de Radarización, el Plan de Control de Velocidad en Transporte Público Interjurisdiccional y de corta distancia de Pasajeros y el Plan de Control de Velocidad Interpeaje. A su vez estos planes tienen como elementos constitutivos el control y estudio de los excesos de velocidad, trayectoria y tiempo de demoras, maniobras indebidas y funcionalidad de los limitadores de velocidad. En el marco del Plan de Radarización, los Agentes de Prevención y Seguridad Vial realizan dos tipos de controles: con radares "dos puntos" y "manuales". En el primero, el operativo está compuesto por dos unidades móviles, la primera capta el exceso de velocidad y lo transmite por antena al segundo -que se encuentra a dos kilómetros-, donde se infracciona en el momento al conductor. Los controles manuales son realizados en operativos con radares "en mano". En estos controles se logra labrar el 10% de las actas totales realizadas ese día. A los restantes infraccionados se les envía la multa por correo a sus domicilios. A través del Plan de Control de Velocidad en Transporte Público Interjurisdiccional y de corta distancia de Pasajeros, se monitorea satelitalmente el 97% de la flota de los micros de larga distancia (gracias a dispositivos GPS). Esta medida tiene como objetivo registrar en tiempo real la ubicación y velocidad de la unidad, así como también el tiempo de las demoras programadas, maniobras y detenciones indebidas. Finalmente, el Plan de Control de Velocidad Interpeaje se desarrolla con la colaboración del Organismo de Control de las Vías Concesionadas (OCCOVI). Se implementa en este marco un sistema de control de velocidad para el transporte de carga. Cada transportista debe inscribirse en el Registro Único del Transporte Automotor -de la Secretaría de Transporte de la Nación-, donde se le entrega una tarjeta magnética para la identificación

A excepción de la implementación del sistema de puntaje para la licencia de conducir y de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el paquete de medidas implementadas consiste en una intensificación de la aplicación de antiguas disposiciones y organismos previstos en legislación previa. Las líneas de acción de la normativa analizada apuntan principalmente a modificar la conducta de los usuarios viales y se las denomina de “control social” porque se trata de medidas correctivas y represivas. En este paquete no están previstas medidas sobre los otros dos componentes de la seguridad vial que son el vehículo y la carretera como por ejemplo la construcción de autopistas (Pirota, 2008). De modo que la mayoría de las acciones se concentran en el control y la sanción de las conductas riesgosas. Como mostraré en las diferentes iniciativas impulsadas tanto desde la administración nacional como las del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, gran parte de las acciones calificadas bajo el rótulo “seguridad vial” se concentran en medidas tendientes a modificar las conductas más que en la infraestructura⁸⁰. Como indican los análisis sobre la experiencia en Francia, el centro de la acción se concentra en los conductores a través de la penalización y la prevención. En este sentido, la licencia por puntos apunta a actuar exclusivamente sobre el conductor como también ocurre en el caso de los controles de exceso de velocidad y consumo de alcohol, o el endurecimiento de penas y sanciones. Pirota indica una serie de condiciones que deben cumplirse para el éxito de la implementación de la licencia por puntos: 1) los actores deben contar con un conocimiento y una comprensión cabal del sistema y de sus consecuencias; 2) debe existir un registro nacional centralizado de conductores e infractores; 3) es necesario un aparato policial de detección de infracciones viales amplio, altamente profesional, eficaz y transparente; 4) es necesario un subsistema de reeducación o re-formación de los conductores pluriinfractores; 5) la presencia en el ordenamiento penal de figuras delictivas específicas que definan y castiguen severamente la conducción de automotores

del vehículo ante las cabinas de peaje. Las cabinas proveen la información de cada pasada sobre hora, lugar, dominio asociado, empresa responsable, entre otras.

⁸⁰ Hay sin dudas acciones estatales que quedan por fuera de la jurisdicción de las agencias dedicadas a la seguridad vial que impactan en la disminución de los siniestros de tránsito. Convertir rutas de un solo carril por mano en autovías de dos o más carriles tienen importantes consecuencias en la mejora de la seguridad vial. Un ejemplo es la construcción Autovía 2 Juan Manuel Fangio que comunica la ciudad de Buenos Aires con la de Mar del Plata, cuya obra finalizó en 1999. Dado que parte de los siniestros ocurren por invasión de carril, este tipo de intervención mejora sensiblemente la seguridad. Otra obra a destacar finalizada en 2002 es la de la Ruta Nacional 1, conocida como Autopista Buenos Aires La Plata y cuya denominación oficial desde 2004 es Doctor Ricardo Balbín. Con respecto al gobierno de la ciudad de Buenos Aires, aunque no se plantea como mejoramiento de la seguridad vial, hay acciones visibles en la organización de las vías de circulación. La construcción de ciclovías, el metrobus y el cambio de mano de calles, el establecimiento de carriles exclusivos son algunas de las medidas en ese sentido.

sin licencia. En Argentina, el Código Penal incluye en el artículo 193bis la pena con prisión de 6 meses a tres años e inhabilitación por correr u organizar “picadas” en la vía pública la autorización⁸¹. El sistema de puntaje tiene como finalidad la evaluación permanente del comportamiento del conductor a través de la quita o retiro de puntos asignados al momento de otorgamiento de la licencia, tratando de reeducarlo y concientizarlo.

Con respecto a los controles de velocidad, que también son del tipo de “control social”, Pirota (2008) señala que existen medios alternativos que permiten disminuir la dispersión de velocidades de manera más eficaz que las campañas represivas, por ejemplo, a través del mejoramiento de las vías de circulación. Estas medidas, en cambio, tienen efectos sostenibles y permanentes ya que al disminuir y reagrupar la velocidad en torno a los límites legales se produce una adaptación a las condiciones existentes para mantener la velocidad en equilibrio, ello produce mayor seguridad y también se mejora de modo sostenible y permanente cuando se mejoran las condiciones de los elementos del sistema, especialmente la infraestructura, para mantener la velocidad en equilibrio.

En estas intervenciones, la responsabilidad recae sobre las administraciones y no sobre los usuarios como se hace en el planteo de corte más represivo. Como he mostrado, en algunas experiencias analizadas en Francia sobre seguridad vial, las expectativas en el mejoramiento están puestas sobre todo en el comportamiento de los conductores que son, por lo general, considerados los responsables de los siniestros. Sin embargo, la disminución de muertes en el tránsito en los años '70 se produjo gracias al mejoramiento de otros factores como los vehículos y la infraestructura (Pérez-Díaz, 2004).

Se coincide tanto desde la administración nacional como del gobierno de la ciudad de Buenos Aires en complementar las sanciones con la concientización. Se apunta a un pasaje de una concepción punitiva a otra que tienda a modificar las conductas a partir de la educación, la toma de conciencia y la responsabilidad. En ambos casos la seguridad vial se concibe a partir de los comportamientos individuales y se busca promover una suerte

⁸¹ Según el Artículo 193 bis del Código Penal modificado en 2008 “será reprimido con prisión de SEIS (6) meses a TRES (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente. La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin.”

de “ética del sí mismo”, una política que se dirige a gobernar a los otros para su propio bien.

5.4 Medidas de seguridad vial: su concepción

En este apartado analizaré diferentes materiales que permiten dar cuenta de la concepción que se tiene acerca de los modos en que debe regularse el tránsito y la cuestión vial y del modo en que se entiende que el Estado debe intervenir y de qué modo.

En primer lugar, presentaré testimonios de funcionarios de organismos de seguridad vial. El material proviene de entrevistas en profundidad realizadas en julio de 2012. En ellas indagué sobre las medidas consideradas prioritarias en la materia, la organización de las campañas de prevención para poder dar cuenta de la concepción que se sostiene desde distintas agencias gubernamentales, a nivel nacional y a nivel local por parte del gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

En segundo lugar, analizaré los informes de gestión en materia de seguridad vial, los diagnósticos de la situación en la materia, la justificación de las medidas implementadas. En algunos casos, esos informes vienen precedidos de palabras de presentación de altos funcionarios, lo cual permite analizar un encuadre político a esas lecturas y esas medidas. A ese material se suman los testimonios de los funcionarios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de la Dirección de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

5.4.1 La voz de los actores

En este apartado se incluyen las visiones que tienen los funcionarios sobre la seguridad vial y sobre cómo abordar el problema. En términos generales, la concepción que se tiene sobre la cuestión muchas veces ayuda a comprender las medidas y políticas que se diseñan en determinados momentos y distritos.

En primer lugar, del mismo modo en que lo concibe la Organización Mundial de la Salud, el Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor del Observatorio de Seguridad Vial define a la seguridad vial como un problema ligado a la pobreza:

El 90% de los muertos que tenés en el mundo en seguridad vial corresponden a países subdesarrollados o en vías de desarrollo. Que paradójicamente es donde se maneja el 40% de los autos. Adentro del país, pasa lo mismo. Vos tenés en Buenos Aires un porcentaje de uso de casco del 80%, pero el promedio nacional es de 30% y en Santiago del Estero es del 10%. (Director de Estudios en Seguridad de

Infraestructura Vial y del Automotor del Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte)

Esta descripción coincide con la presentada en el informe sobre seguridad vial elaborado por la Organización Mundial de la Salud y presentado al principio de este capítulo. En ese informe, nuestro país se ubica dentro del grupo de países de ingresos medios, sin embargo, las diferencias provinciales son de tal magnitud, que de acuerdo con los datos de la provincia que se observe, las cifras pueden asemejarse a países de ingresos altos o bajos. En este sentido, se realiza una lectura que busca relativizar las cifras e incorporar las particularidades locales.

Para el Director de Seguridad Vial de la ciudad de Buenos Aires la cuestión sí está centrada específicamente en las conductas y la relación que tienen los actores con las normas en el momento de ponderar los distintos elementos que intervienen para que ocurran siniestros de tránsito:

Vos tenés esa explicación de la tríada: entorno, conductor, vehículo. Yo creo que hay un tema de educación muy fuerte. No son los autos, no son los caminos. Me parece que están los que te dicen “el 90% son errores humanos”. Todo muy mecanicista. Yo creo que la cuestión es más profunda y tiene que ver con esto. Con convivir de una manera anómica. Un tipo Nino, que hablaba de la anomia boba. Creo que todavía no logramos vencer eso. [...] La raíz de esto es cultural. (Director de Seguridad Vial, gobierno de la Ciudad de Buenos Aires)

La referencia a la obra de Carlos Nino marca la perspectiva sobre cómo interpretar el tránsito y cómo encarar las medidas concretas de seguridad vial. La coartada cultural sobre la anomia atávica que padecemos los argentinos circula y se hace carne también en algunos funcionarios. Esta visión centrada en aspectos idiosincráticos acentúa su mirada sobre las conductas y en la necesidad de autorregulaciones. Entonces, desde su perspectiva -y en este punto coincide con la visión que se tiene desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial- es fundamental la intervención del Estado y los controles sostenidos en el mediano plazo para la modificación de las conductas.

[...] Es difícil. La respuesta de manual es “cada una de las patas es indispensable”. La respuesta que yo te doy es que en una sociedad como la de la ciudad de Buenos Aires, en la que la educación vial pese a que es ley desde hace unos años, no ha sido nunca una realidad en las aulas. Y donde la aproximación que tienen los conductores a esto es una vez cuando sacan un examen de conducir, y después nunca más, la pata de la fiscalización y el control es esencial. En otras sociedades no hace tanta falta, o viene después. En ésta, entre nosotros, en términos de disuasión es mucho más efectiva la presencia de un control más que las otras patas. Por ejemplo las campañas, que también son necesarias, pero las pondría, en un escenario como éste en un segundo lugar. [...] No puede haber control sin campaña, y viceversa. Y al cabo del tiempo da resultado, sin duda ¿Pero qué es más importante? Lo que hemos hecho, salir a pegar y después explicar. (Director de Seguridad Vial, gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).

De modo que los controles se vuelven centrales al no haber un trabajo sistemático de educación vial en el largo plazo. Incluso las tareas de fiscalización y control pueden tener corto alcance si no son continuas. No hay referencia a la infraestructura sino únicamente a las acciones de gobierno que ponen en la mira al conductor. Para ello lo más efectivo son los controles, mientras que las campañas y la educación vial quedan en un segundo plano.

Sin embargo, en cuanto a cómo se ponderan los factores que hacen a la seguridad vial hay un contraste que puede establecerse entre la Agencia Nacional de Seguridad y la Dirección de Seguridad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Creo que la inteligencia es no ver un factor más importante que otro. Nosotros como Agencia, nunca te vamos a decir que un factor pesa más que otro. Primero porque no lo pensamos, segundo porque no es el espíritu de la Agencia, ni de la ley. Es un problema integral. Donde también hay un problema de salud que impacta en otros lados. Es un problema de educación, de salud. No se puede hablar específicamente del peso más fuerte del conductor. El conductor es importante, la educación, la infraestructura, los controles, la calidad de los vehículos son importantes. Creo que el punto es poder verlo todo como un tema donde todos los puntos se complementan, se retroalimentan entre sí. (Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte)

Desde esta visión, los factores están más equilibrados y con respecto a las conductas no está presente la visión normativa que sí está en el testimonio del funcionario del gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Si bien se insiste en la modificación de las conductas y en la autorregulación, la inscripción de la situación tiene una lectura más global y sistémica.

Además del aspecto normativo y la necesidad de regular nuevas situaciones en el tránsito, se vuelve central la efectividad de los controles asociados a campañas de concientización que apunten a un cambio de conciencia y de las prácticas.

Por ahí al tipo que viaja a Mar del Plata [que excedió en la velocidad permitida] lo frenás: 'tenés que ver un video de 1 hora 40, de las ventajas de bajar la velocidad. Tenés que ver 500 casos de tipos que perdieron la vida. Tenés que escuchar una charla de un familiar que te va a contar como su hijo murió'. El tipo entonces dice 'esto no lo hago nunca más'. Respeta la velocidad. Comerte de garrón una hora y media más y así empezás a transformar. (Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte)

En este ejemplo se plantea la necesidad de potenciar los controles con la concientización para modificar los comportamientos. La importancia y el efecto de la presencia de controles en el cambio de las conductas es algo que se reconoce desde las dos gestiones. La presencia de agentes del Estado es disuasiva de conductas riesgosas, sin

embargo, para ser efectivos, los controles deben ser continuos en el tiempo. Cuando no es así, las conductas se modifican el tiempo que duran los controles. Desde el Observatorio de Seguridad Vial realizaron un estudio para evaluar el impacto de los controles. En marzo de 2010 se realizó una observación de uso de casco antes de iniciar una serie de controles continuos. En la ciudad de La Plata se comenzó con los controles que se extendieron entre mayo y fines de agosto del mismo año. Lo que se detectó fue que para mediados de agosto el nivel de uso de casco había crecido del 30% al 78%. Luego de la finalización de los controles sistemáticos el nivel de uso de casco disminuyó paulatinamente hasta llegar a los valores iniciales.

Por otro lado, si bien es importante contar con un paquete normativo que regule los distintos aspectos del tránsito, se reconoce que hay algo de la seguridad en el tránsito que queda librado a la capacidad de autorregulación de los actores. Este aspecto es tenido en cuenta también por parte de los referentes de los organismos que se ocupan del tema:

La norma por sí sola no va a solucionar nada. Siempre tenemos el mismo debate. Todos ¿Qué hacen? Pasan la culpa a otros. “Los tipos tienen BMW y pasan a 190. Tiene que haber un regulador a 100km por hora”. Yo le pongo un regulador a 100 por hora a todos los autos. Ahora, si vos vas sin cinturón a 100 por hora y te comes una columna, te matas igual. Trasladas la culpa al auto. La culpa no es del auto, sino de quien lo opera. (Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor del Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte)

Algo similar a lo que ocurre con los limitadores de velocidad en los vehículos que son los instrumentos que impiden que un automóvil o un camión circulen a una velocidad superior de la permitida para el vehículo y el tipo de vía. Eso significa desligar de responsabilidad de quien conduce y asignarla al vehículo:

Las normas lo que hacen es evitar la excepcionalidad. La vida humana no está exenta de excepciones, la urgencia. Suponete a una ambulancia, si le ponemos el limitador de velocidad. Y por ahí, de eso depende la vida. El tema de limitar la velocidad, eso es una cuestión de fondo. En realidad la cuestión de forma, es eso irracional por ahí. Que nosotros tengamos que manejar un vehículo. Si vos querés plantear la situación de que hay que echar la responsabilidad al vehículo, entonces que el vehículo se maneje solo. (Director de Estadística Vial, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte).

En cuanto a la discusión sobre las normas, no sólo está presente la cuestión del autocontrol sino que también hay otro aspecto relacionado con la “sobrenormatividad”. El término se refiere al exceso de normas que regulan las acciones. Un ejemplo es el de los límites de velocidad en la Ciudad de Buenos Aires que establece 5 límites máximos que dependen del tipo de vía, la cercanía con escuelas y hospitales, si se trata de día hábil o no y el horario.

Tanto en el discurso de los funcionarios como en los informes de gestión que analizaré a continuación se identifica que el centro de la acción está orientado a las conductas de los diferentes usuarios de la vía pública. Por un lado, se enfatiza el control y la sanción y por otro la necesidad de un cambio en el registro del riesgo que implican determinadas conductas. Como mostraré en el siguiente apartado esta doble vía de aproximación al problema de la seguridad vial está también en los documentos que informan las acciones llevadas adelante.

5.4.2 La fundamentación de las estrategias de gobierno

En este apartado analizaré los informes de gestión sobre las acciones desarrolladas a nivel nacional y las implementadas en la ciudad de Buenos Aires. En primer lugar puede señalarse que en ambas administraciones está presente la caracterización de la seguridad vial como un problema de conductas. Las acciones que involucran a las áreas de seguridad vial entonces diseñan acciones con el objetivo de modificar comportamientos. En segundo lugar, se puede identificar como rasgo común que hay dos caras en las acciones llevadas adelante. Una es la de los controles y la sanción, un costado más represivo de la acción estatal. La otra cara tiene que ver con la educación y la prevención sobre la que me ocuparé más en detalle en el siguiente capítulo. Es posible entonces identificar estas dos vías de abordaje del problema de la seguridad vial. Algunas veces el costado represivo también incluye la concientización. Con los controles y sanciones lo que se busca es la modificación de los comportamientos de riesgo. En ese sentido, algunos operativos de control se acompañan de actividades sobre seguridad vial. Estas intervenciones, en todas sus modalidades, acentúan la responsabilidad del individuo, fortalecer el autogobierno. Es decir, se enmarcan en una política que gobierna a los otros para su propio bien.

Sin embargo, a pesar de los rasgos comunes entre las administraciones, es posible establecer contrastes entre una y otra con respecto a la seguridad vial. Vale aclarar en este punto que mientras en otros planos de la política se dan fuertes enfrentamientos entre el distrito de la ciudad de Buenos Aires y el gobierno nacional, en materia de seguridad vial priman las relaciones de cooperación.

A continuación analizaré los diferentes informes en los cuales puede rastrearse cuál es el rol del Estado y la responsabilidad de los distintos agentes en la mejora de la seguridad vial.

En los informes de gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial hay textos de presentación de lo realizado hasta el momento, de lo que se entiende por “seguridad vial” que vale la pena presentar para establecer comparaciones con el modo de construcción del problema por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

En los documentos de la administración nacional hay afirmaciones por parte de los funcionarios que permite identificar el modo en que se concibe el problema de la seguridad vial. El rol del Estado, la responsabilidad de los ciudadanos, la importancia de la educación, la búsqueda de un “cambio cultural” son ejes fundamentales del modo de encarar el tema.

En uno de los primeros documentos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el *Plan Nacional de Seguridad Vial. Acciones Estratégicas 2008*, queda planteado con fuerza que el Estado tiene un rol central. La seguridad vial es política de Estado. En palabras de Florencio Randazzo, Ministro del Interior y en ese momento también Presidente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

“Las acciones para el año 2008 están enmarcadas en políticas de Estado; entendidas estas, como políticas que pretenden perdurar en el tiempo, independientemente de los tiempos del gobierno. Políticas de Estado porque tienen un objetivo central que es salvar vidas humanas. Políticas de estado porque pretende sortear cualquier tipo de dificultad, partidaria e ideológica. Políticas de Estado porque una política de estado no se anuncia ni se enuncia, se construye”. (ANSV, 2008: 4)

Otro ejemplo es el informe de Gestión de 2009, Cristina Fernández, insistía en que la seguridad vial se había constituido en política de Estado. Esa concepción está presente en todo el documento, y de alguna manera también le da sustento a una nueva instancia del Estado dedicada a mejorar la seguridad vial a nivel nacional. El peso de la decisión, sin embargo, no está únicamente en manos del Poder Ejecutivo, sino que se articula con el sistema político de manera más amplia dado que la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se establece por ley, a través del Poder Legislativo, en el marco de la ley de Tránsito y Seguridad Vial.

Sin embargo, aún cuando el Estado tiene un rol fundamental en garantizar la seguridad vial y se establecen leyes, controles, se crean agencias públicas, hay una tarea esencial que le atañe a la sociedad, a todos los responsables de conducir un vehículo. La falta de registro de “nuestras actitudes, de pensar que son los demás los que infringen la ley” y la idea de que los siniestros “le pasan a otros” explican, según esta visión, la alta cifra de siniestralidad vial y la “anomia” que impera en cuanto al respeto de la ley en materia de seguridad vial. La anomia aparece nuevamente como clave de lectura para

interpretar las interacciones en el tránsito. El hecho de no cumplir las normas provoca siniestros y muerte, en ese sentido está en línea con el slogan de campaña “cumplir la ley salva vidas”.

Por eso se vuelve importante comprender que el tema de la seguridad vial depende de muchos actores y que en ese sentido el “cambio cultural” es fundamental. Ese cambio incluye la responsabilidad y la participación activa de todos los actores en la construcción de la seguridad vial. En ese esquema, los ejes centrales son la iniciativa del Estado y también una sociedad activa que acompañe ese proceso.

En el informe de gestión publicado en 2011 con la acciones realizadas desde 2008, la presidenta vuelve a referirse al rol del Estado en la cuestión de la seguridad vial y destaca nuevamente que el tema se ha convertido en política de Estado. Al respecto, la presidenta sostiene “que las acciones que desarrolla el Estado en relación a la seguridad vial son de reparación, un Gobierno Nacional construye pero fundamentalmente repara aunque todo esto no le va a devolver la vida a las víctimas ni subsanar la tragedia que destruye familias, porque la pérdida es irreparable” (ANSV, 2011: 9). La figura del Estado aquí aparece fundamentalmente como un Estado que repara y no tanto a la idea de un estado que reprime. Junto a la idea del estado como “reparador” se menciona la disminución de los siniestros viales a partir de la acción de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Nuevamente, en este texto de presentación se hace referencia a la necesidad de tomar conciencia de que la seguridad vial es un problema que depende de numerosos actores en los que se incluye al Estado y también a los distintos miembros de la sociedad y que implica, como argumenta en el primer documento, un cambio cultural. Se acentúa la importancia de que la sociedad acompañe el esfuerzo que realiza el Estado. Una ciudadanía que acompañe significa que sea responsable y prudente, que los individuos puedan autogobernarse.

En las palabras de Florencio Randazzo, Ministro del Interior, la estructura de la presentación es diferente, comienza con una mención a las muertes en siniestros de tránsito. Luego, la razón por la cual sucede es por una cultura que “no asume el valor de la norma. Para cambiar esto se hace necesario tomar conciencia y modificar esa actitud reeducando a la ciudadanía, a la vez que invirtiendo desde el Estado en los aspectos de infraestructura, tecnología, prevención y control vial” (ANSV, 2011: 11). A diferencia de las presentaciones anteriores, figura el cambio cultural y la referencia a la importancia de cumplir con la norma. Aquí aparece nuevamente la lectura del tránsito en la clave cultural

y anómica. El Estado interviene para modificar conductas, para hacer comprender el valor de la norma y generar comportamientos responsables.

En el informe publicado en 2009, sobre el estado de las rutas, el parque automotor y los siniestros por provincia, el ministro señala los avances en la intervención del Estado en el tema de la seguridad vial, pero esa acción debe estar acompañada por la sociedad. Por eso se entiende que el respeto de las reglas básicas de seguridad vial supone un compromiso de todos los miembros de la sociedad que permitirán construir “un país distinto” (ANSV,2009b: 8).

En el informe *Gestión 2008-2011*, el ministro Florencio Randazzo sostenía que era mucho lo que faltaba por mejorar. Sin embargo, gracias al trabajo en el área se logró, según se informa, la disminución progresiva de fallecidos en siniestros viales. Se presentan cifras que muestran la disminución de siniestros en el marco del crecimiento del parque automotor y la baja de las muertes en el lugar del siniestro. En el período de vacaciones de 2011 se registra una importante disminución (50%) de víctimas fatales y una cifra similar de disminución de siniestros en la costa atlántica.

En estas palabras de presentación se retoman los planes nacionales en vigencia. Finaliza señalando nuevamente que “si bien la Seguridad Vial en nuestro país es Política de Estado, es necesario el compromiso de cada ciudadano y ciudadana para generar el ineludible cambio en la cultura vial de nuestro país. Sólo de esta forma podremos salvar cada vez más vidas” (ANSV, 2011: 11). Se puede recordar aquí la observación de Becker (2009) acerca de que las agencias que se ocupan de problemas públicos se encuentran en una tensión en la cual, para justificar su existencia deben mostrar que el problema sigue existiendo, pero que su intervención ha tenido resultados positivos. En este fragmento de la carta se aprecia que si el problema no se supera, en parte es porque la sociedad no acompaña el proceso.

En las palabras de presentación del informe Gestión 2009 del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Felipe Rodríguez Laguens, se establece una analogía entre la inseguridad vial y una epidemia y que, como tal, es posible combatirla. El objetivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la reducción de la siniestralidad en el territorio argentino. En sus palabras se establece claramente el modo de abordaje de la seguridad vial. No marca una diferencia entre Estado y sociedad como en las intervenciones anteriores sino que establece la necesidad de incluir en una política integral a todos los actores que intervienen en la cuestión de seguridad vial. Plantea,

finalmente, la necesidad de cumplir con las normas e interpela puntualmente a los conductores para esta tarea.

Por último, en el informe *Gestión 2008-2011*, Laguens menciona, en primer lugar, la institucionalización de la Seguridad Vial como una política de Estado en nuestro país, del mismo modo que figura en las voces de los otros funcionarios. En segundo lugar, a partir de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se establece que el objetivo es lograr un cambio cultural con respecto al tema vial. Con respecto a esto, se enumeran las políticas referidas a la educación vial, los manuales distribuidos en escuelas, el sitio de Internet, el material incorporado en las computadoras del programa Conectar Igualdad, se implementó la Tecnicatura Superior en Seguridad Vial (en convenio con la Universidad Tecnológica Nacional) y se desarrollaron campañas de concientización. En lo institucional, también se enumeran los avances, gracias al funcionamiento del Consejo Federal de Seguridad Vial, el Comité Consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y las organizaciones de familiares y amigos de víctimas de tránsito.

La “seguridad vial es política de Estado y debe ser acompañada por la sociedad” este tipo de enunciado está presente en las palabras de casi todos los funcionarios en donde se destaca en primer lugar el rol del Estado que, en segundo lugar, debe ir de la mano con el compromiso de la ciudadanía. El sentido de esta gubernamentalidad parece orientarse en una relación compleja entre Estado y conductas individuales. Habría un Estado comprometido en impulsar acciones para mejorar la seguridad vial, pero que necesita del acompañamiento de la sociedad. Este acompañamiento consiste en conductas responsables y prudentes que resultaría de un cambio cultural en el cual los argentinos aprenderíamos a cumplir las normas.

El gobierno de la ciudad de Buenos Aires no dispone de informes de gestión públicos, pero sí hay documentos y anuncios de políticas. Entre esos documentos, puede citarse el informe sobre seguridad vial elaborado por Adriana Cáceres (2008) que contiene datos a nivel mundial y regional de siniestros y muertes en siniestros viales. Allí se muestra que la mayoría de las muertes en siniestros de tránsito ocurre en el grupo de edad menor de 30 años. Además, presenta información del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y de la Superintendencia de Seguridad Metropolitana de la Policía Federal con datos de la ciudad de Buenos Aires. La mayor cantidad de víctimas fatales se produjo en 2000 con 238 muertes registradas. En los dos años siguientes esa cifra disminuyó sensiblemente. En 2002 la cantidad de muertos en siniestros viales era de 107, esta cifra se mantuvo estable

hasta 2006 (que es el final de la serie de datos presentados). Otro dato de la misma fuente indica, como ocurre en el resto del país y de los países de la región, que en la ciudad de Buenos Aires una importante proporción de víctimas en siniestros viales se concentra en peatones, ciclistas y motociclistas, los usuarios vulnerables de la vía pública.

Comparar las iniciativas en seguridad vial llevadas adelante por el gobierno nacional con el de la ciudad de Buenos Aires puede constituir un problema en términos de magnitud, escala, alcance y recursos. Sin embargo, lo que me interesa específicamente es poder reconstruir, a partir de las medidas implementadas y sus justificaciones, las concepciones que están por detrás de esas iniciativas, los diferentes énfasis que se establecen en cuanto a la responsabilidad del orden y la seguridad en el tránsito.

A continuación presento un listado de las distintas medidas implementadas desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial y desde la gestión actual del gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ANSV	CABA
Educación vial y Programa fortalecimiento de la educación vial	Educación vial, formal, no formal, cursos y programas especiales, concientización vial en escuelas
Control casco	Control de uso de casco
Control alcoholemia	Controles de alcoholemia
Campañas viales	Campañas viales
Programa conductor responsable	Programa conductor responsable
Otras acciones de promoción de la seguridad vial	Acciones de promoción (concursos de iniciativas en seguridad vial)
Control velocidad	Fotomulta
Control uso de cinturón	
Plan de conducción con niebla	
Encauce de tránsito	
Ordenamiento vehicular de transporte de carga	
	Control Transportes Escolares
	Fiscalización Sistema de Evaluación Permanente de Conductores (control vehicular)
	Responsabilidad social empresaria
	Control de estupefacientes
	Seguridad peatonal
	Cruces Seguros

	Denuncia vial ciudadana
	Campaña “hacete ver” (motocicletas)
	Zona de detención segura de motos
	Control electrónico de infracciones
	Control del Cuerpo de Agentes de Tránsito

Fuente: elaboración propia sobre datos de los informes de la ANSV, de la página web del mismo organismo, de la página web del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de informes de la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Como puede observarse las medidas no coinciden completamente e incluso aquellas que coinciden, como se verá a continuación, no siempre implican similitud. Por otra parte, vale aclarar que en muchos casos las medidas implementadas se realizan en coordinación entre el gobierno local y el gobierno nacional.

Otra cuestión general a señalar es que una parte importante de las acciones desarrolladas desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial están estrechamente vinculadas con las acciones incluidas en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial. Aunque en los informes de gestión no aparece así expresado, la mayor parte de los ejes de gestión se organizan a partir de la ley que crea la Agencia (licencia única, registro nacional de antecedentes, controles de velocidad, etc). En estos informes se delimita un eje de acción a partir de algún diagnóstico que lo construye como problema y luego se informa sobre las distintas acciones al respecto.

Antes de comenzar con el análisis de las medidas y su concepción, vale la pena revisar los contrastes y similitudes en cuanto a la normativa y regulaciones vigentes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en el plano nacional. La ley que rige en la ciudad fue sancionada en 2006 y se inscribe en la ley nacional 24.449. Sin embargo, parece mucho más prescriptiva que la ley de tránsito nacional. Se trata de disposiciones, prohibiciones, exigencias, límites y obligaciones. Se establecen las reglas de tránsito, normas de seguridad y señales de tránsito. Es un código por lo que deja menos margen para la acción de individuos responsables que se cuidan a sí mismos. Por ello una diferencia entre la ley vigente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la ley de tránsito a nivel nacional, es el lugar que tiene el individuo, como agente responsable de la seguridad en el tránsito. Mientras que en la ley nacional sancionada en 1994, es posible encontrar pasajes que se orientan a establecer la responsabilidad individual y a subrayar el rol de los individuos en la construcción de un tránsito seguro, en la ciudad de Buenos Aires se trata más bien de un código de comportamiento sin aludir a responsabilidades o roles.

Aparecen cuestiones más ligadas a la particularidad de la ciudad, a los mateos, la señalización en la vía pública, las reglas de paso, los límites máximos y mínimos de velocidad para circular en los distintos tipos de vías, pero con los tramos especificados. También se dedica gran espacio a los requisitos de habilitación del transporte automotor, de pasajeros, escolar, particularidades de las reglas de circulación de los ciclomotores. Parte del *Manual del conductor* retoma mucha de la reglamentación que recupera de manera literal, pero es posible encontrar pasajes más vinculados a la responsabilidad individual en la seguridad en el tránsito y a la interpelación de individuos responsables.

Con respecto a las medidas impulsadas, como ya he señalado, en algunos casos pueden coincidir y en otros puede tratarse de acciones coordinadas. Sin embargo, puede establecerse un contraste entre las iniciativas impulsadas por el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el gobierno nacional, sobre todo con respecto al modo en que se fundamentan.

Como he señalado, en los documentos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se plantea que la “seguridad vial es una política de Estado”. Este énfasis está marcado desde la presentación en las palabras de apertura de los informes. El principal contraste se puede establecer entre la importancia o el peso que se le otorga a la responsabilidad de los individuos por un lado y por otro a la importancia de las políticas estatales (en cuanto a infraestructura y controles) que la sociedad debe acompañar.

En el primer informe de gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial hay un diagnóstico que vale la pena citar acerca de la situación de la cuestión vial en nuestro país. Allí se señala que la inseguridad vial se profundizó en la década del noventa, cuando se conjugan una serie de factores:

desmantelamiento del sistema ferroviario, la paridad cambiaria con el dólar que permitió el acceso a vehículos particulares a un gran número de personas, el ingreso al mercado argentino de vehículos importados con capacidad para desarrollar grandes velocidades y, al mismo tiempo, muy poca previsión estatal para adecuar las condiciones de circulación del transporte a esta realidad que estaba cambiando aceleradamente. (ANSV (2009a: 32)

El informe continúa con la reconstrucción de un entramado de actores que intervinieron en la formulación del problema de la seguridad vial: para esa misma época comienzan a surgir diversas organizaciones sociales constituidas por víctimas y familiares de personas muertas en siniestros de tránsito. Estas organizaciones en gran medida ayudaron a visibilizar y a poner en agenda el problema y su gravedad. En el plano estatal se destaca la normativa elaborada a partir de 2006 y que reconoce como antecedente la

ley de tránsito 24.449 y la declaración en 2007 como el “Año de la Seguridad Vial” acompañada de un programa de campaña de concientización en la vía pública. A ello se agrega la tarea de construir un entramado para implementar de manera coordinada las diferentes acciones, para ello es necesaria la participación y los acuerdos de las provincias y los municipios.

Otro eje para atacar el problema es modificar el otorgamiento de licencias de conducir, al que se suman los sistemas de control y sanción. En esta línea, se incluye a los individuos en su capacidad de presionar para hacer cumplir las normas:

Debemos lograr que toda la sociedad controle a los infractores, en un fenómeno similar al que ha ocurrido en muchas provincias con la prohibición de fumar. Han sido los propios ciudadanos los que se han encargado de hacer cumplir la ley no permitiendo que nadie la viole, siendo ellos mismos los que han intervenido para reclamar a los infractores y exigir que la norma se cumpla. Lo mismo debe empezar a pasar con los infractores viales. Cada ciudadano debe sentirse responsable de cumplir y hacer cumplir la ley.(ANSV, 2009a: 34)

Aquí aparece la responsabilidad de los individuos no sólo en lo concerniente a sus propias acciones sino también con un rol de vigilancia sobre las acciones de los otros⁸². Como mostraré, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, desarrolló acciones concretas en ese sentido a partir de la “denuncia vial”.

El informe *Seguridad Vial Argentina 2009. Seguridad Vial en las rutas argentinas*, documento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en su introducción destaca cómo la seguridad vial cobra importancia. En primer lugar, se menciona el informe de 2004 de la Organización Mundial de la Salud sobre el tema y cómo su análisis puso de relieve que las muertes que ocurren en siniestros viales no son “accidentes” sino que responden a causas evitables. Se alude a la complejidad del tránsito y se la enuncia de la siguiente manera:

Si concebimos las rutas y autopistas, como ciudades densamente pobladas por usuarios en permanente movimiento, cuyas relaciones están mediadas por la conducción vehicular, podemos afirmar que las interacciones sociales se desarrollan en un marco cultural amplio, complejo y heterogéneo, atravesado por múltiples variables que determinan diferentes niveles de riesgo. Esta interacción deja al descubierto comportamientos individuales y colectivos en los que se manifiestan: desorden, violencia, intolerancia, falta de solidaridad, distracción, hostilidad, anomia, con mucha mayor frecuencia que la tendencia al orden y al cumplimiento de las leyes (ANSV, 2009b: 16).

⁸² A continuación, en el informe se señala que se lograron estos avances no sólo por la voluntad política del gobierno nacional sino también por la tarea perseverante llevada adelante por las organizaciones de la sociedad civil, a la acción permanente del Consejo Federal de Seguridad Vial (en que se encuentran representadas todas las provincias argentinas y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires); y al trabajo de producir información y conocimiento de diversas instituciones académicas, profesionales y técnicas que investigan desde hace años sobre el tema.

Se delimita el tránsito como un espacio de interacción social como pocas veces vuelve aparecer en los documentos oficiales, pero que coincide con otras lecturas. Al concebir el tránsito como un ámbito conflictivo y anómico. El resultado: la alta siniestralidad. Se interpreta que

las consecuencias de estos comportamientos se traducen en altas tasas de siniestralidad vial, costos familiares, sociales y económicos, que generan daños irreparables. Las personas que mueren, quedan discapacitadas o sufren lesiones en siniestros viales, son parte de una red social que inevitablemente resulta afectada (ANSV, 2009b: 16).

La idea de anomia en las interacciones de tránsito marca un punto de coincidencia con aquellos ensayos en donde la clave que explica las muertes en el tránsito es la falta de apego a las normas. En este sentido, coinciden tanto las notas de apertura de los informes de gestión como la visión del gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

Por último, se insiste en la posibilidad de evitar los siniestros viales en lugar de concebirlos como accidentes inevitables. La apuesta para evitar esas muertes y lesiones se lograría a través de la “construcción de una cultura de la seguridad vial, basada en controles sociales del tránsito, logrados a partir de pactos entre el Estado y la sociedad civil” (ANSV, 2009b: 16). El Estado en esto tiene un rol central en la prevención, la educación vial como modo de garantizar “una interacción ordenada, basada en el respeto por la norma y el cuidado por la vida propia y la del otro” (ANSV, 2009b: 16).

A partir de lo presentado, se puede observar que los ejes a partir de los cuales se presenta el problema de la seguridad vial desde los organismos del gobierno nacional implica una red de actores en donde se incluye el Estado, las organizaciones de la sociedad civil, los distintos usuarios de la vía pública, las empresas privadas, los centros de investigación. Cada uno de estos actores tiene peso propio en la configuración de la seguridad vial en nuestro país. Finalmente, como ya he señalado, los comportamientos individuales adquieren importancia central en el mejoramiento de la seguridad vial.

En cuanto a los documentos elaborados por la Dirección de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, vale destacar que esta dirección tiene un rol más activo desde 2007, hasta ese momento su marco de acción estaba acotado a campañas de concientización y la difusión de materiales de concientización. A partir de 2007 adquiere un perfil más operativo con el control de las infracciones graves en la vía pública.

En primer lugar, es necesario aclarar nuevamente que la dirección no dispone de informes de gestión públicos como ocurre con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La

página web del gobierno de la ciudad informa por área las distintas medidas implementadas. Para dar cuenta tanto de las medidas llevadas adelante como su justificación he tomado la información que figura en ese sitio, además de la entrevista realizada al Director de Seguridad Vial.

En la página del Gobierno de la Ciudad se informa sobre las acciones llevadas adelante en el tema de seguridad vial. Algunas de esas medidas se realizan de manera coordinada con organismos nacionales. Otras son iniciativas propias del distrito como por ejemplo acciones destinadas a peatones desarrolladas en 2008.

Seguridad vial para adultos mayores

“Tiene como objetivo generar en los ancianos una conducta responsable en la vía pública, dando respuesta a una grave problemática”. Se citan estadísticas que muestran que los peatones son los usuarios que están más expuestos a sufrir lesiones en siniestros de tránsito y el grupo más vulnerable es el de personas mayores de 60 años. Las actividades propuestas consistían en “una capacitación por personal especializado en gerontología, proyección de material audiovisual, intercambio de experiencias con los asistentes y la realización de una encuesta con la idea de recabar datos que puedan servir para impulsar modificaciones normativas o intervenciones en la vía pública”. Se planificaba el desarrollo de esta experiencia en los casi 400 centros de jubilados y pensionados dependientes de la Dirección General de Tercera Edad del Gobierno de la Ciudad.

En 2011, se indicaba que el año anterior los peatones habían representado el 50% de los muertos en siniestro de tránsito y en la página del gobierno de la ciudad se listaban consejos y “pautas de autocuidado” para peatones.

“En general la culpa de los accidentes es de los conductores. Pero hay veces en que las personas se ponen en riesgo sin necesidad. Por ejemplo, al cruzar por la mitad de la calle, con el semáforo peatonal en rojo, o entre medio de vehículos embotellados”.

Unido a estos consejos, se informa otra campaña de peatones llevada adelante entre mayo y junio de 2011. Su objetivo era “empoderar a los ‘más débiles’ dentro de la vía pública”. En este marco, se llevaron a cabo distintas intervenciones de grupos de teatro callejero que dramatizaban distintas escenas de tránsito. La campaña, dirigida especialmente a peatones, se desarrolló a partir de la intervención “Tomate un tiempo. Esperá en la esquina” que apuntaba a que los transeúntes no crucen la calle si no estaban habilitados por el semáforo. Para ello, se instaló en una de las esquinas de la intersección elegida un “spa urbano”, con una gran sombrilla, alfombras, un escenario que sugería descanso, sillones para breves masajes, sahumeros y música en vivo. Se acompañó estas acciones con la proyección de cortos audiovisuales de concientización y con la distribución de material gráfico con los consejos de autocuidado.

Otra de las acciones informadas es la educación vial en comedores comunitarios, se describe la acción así:

La Dirección General de Seguridad Vial comenzó a dictar cursos de seguridad vial a chicos de pocos recursos, más vulnerables a ser víctimas de accidentes viales

según las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, como los que asisten a Los Piletones.

En los informes elaborados por el distrito si bien hay datos por edad, no figuran datos sobre nivel socioeconómico de las víctimas, de modo que no queda clara la referencia a “chicos de pocos recursos”. Por otro lado, la referencia al informe de la Organización Mundial de la Salud, como he presentado al comienzo de este capítulo, establece, de acuerdo con los datos analizados, que es en los países de bajos ingresos en los que la mayor proporción de víctimas fatales se concentra en los usuarios vulnerables del tránsito. Es decir, que no se trata de personas, sino de países. A partir de esta interpretación, como mostraré, las acciones se orientan a la concientización a lo que se considera población de “bajos recursos”. Como si fueran los únicos que no cumplen las normas de tránsito, se traslada el diagnóstico de la OMS acerca de que son los países de bajos recursos los que tienen mayores tasas de mortalidad (y mayor proporción de víctimas entre los usuarios vulnerables) en el tránsito a las personas pobres. Como parte del problema tiene que ver con no cumplir las normas, las actividades de concientización para el cumplimiento de la ley se orientan a los más vulnerables para “empoderarlos” y que además desarrollen estrategias de “autocuidado”⁸³.

Sobre muros y puentes, construyendo caminos en la Educación Vial

Como parte de acciones de concientización vial en escuelas. Se presenta la experiencia en una escuela, en la cual, a lo largo de 3 meses se desarrollaron distintas actividades de promoción de la seguridad vial. Se mencionan las siguientes: pintura mural, taller de arte, títeres, cuentos, juegos de destreza, creación de señales para prevención en el establecimiento y elaboración de una “Revista Vial”.

Según la misma fuente los principales fines del proyecto son: [...] “permitir a estos sectores de la sociedad una creciente autonomía y la toma de decisiones responsables en la movilidad ciudadana, así como problematizar los conocimientos acerca de la sociedad y la formación de actitudes de respeto a las normas, al otro, al cuidado del ambiente, a la búsqueda del bien común y la solidaridad”.

Este tipo de planteos que proponen las distintas acciones del gobierno de la ciudad de Buenos Aires está en línea con lo señalado por Nikolas Rose (2007) quien sostiene que en los nuevos regímenes prudenciales, los individuos que fueron socializados a través de los mecanismos del *marketing* y las pedagogías del consumo y del estilo de vida, podrían tener acceso a ventajas educativas, el estatus de salud y la satisfacción en la vejez, a través

⁸³ Este tipo de aproximación también puede observarse en el modo en que se diseñan estrategias contra la trata de personas. Por ejemplo, la semana del 28 de septiembre de 2011 se llevó adelante una campaña en la cual se realizaron actividades de difusión “en villas, comedores comunitarios, escuelas, peluquerías, centros de ascenso y descenso de pasajeros, organizaciones de migrantes, por medio del reparto de folletería, y capacitaciones específicas” (http://www.buenosaires.gob.ar/areas/des_social/mujer/noticias/?modulo=ver&item_id=153&contenido_id=58983&idioma=es). La víctima es la que debe cuidarse y el estado se ocupa de que la víctima o el vulnerable aprenda a hacerlo.

de su participación en mercados competitivos. En este sentido, el *empowerment* se convierte en una cuestión de expertos que enseñan y coaccionan a sus clientes para que se conduzcan dentro de ciertas comunidades culturales y estilos de vida, a través de una responsabilidad personal activa. Algo similar sucede con los consejos sobre seguridad vial del gobierno de la ciudad de Buenos Aires a los usuarios vulnerables de la vía pública.

Programa de Responsabilidad Social Empresaria

“Convencidos de que la problemática de la siniestralidad vial requiere de una intervención estatal multisectorial y sustentable en el tiempo, para cambiar hábitos y pautas de comportamientos arraigados en la sociedad, resulta necesario la conformación de alianzas estratégicas entre el sector público y privado a largo plazo. Es por ello que la Dirección General de Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asume la tarea de construir un nuevo sentido de la Responsabilidad Social Empresaria (RSE) en materia de seguridad vial, fomentando un espacio de diálogo entre los distintos actores institucionales.”

Dentro de los lineamientos a partir de los cuales se organiza el programa, figuran la educación vial en escuelas de la ciudad, comedores infantiles, colonias, en centros de jubilados, etc. En segundo lugar, los mecanismos de control como controles de alcoholemia en distintos puntos de la Ciudad y controles de tránsito en las esquinas detectadas como las más conflictivas y finalmente, la concientización a través de la educación vial a los distintos usuarios de la vía pública: ciclistas, motociclistas, conductores, infractores, contraventores, etc. En el marco de este programa, la empresa Quilmes realizó una donación de 8.000 boquillas plásticas descartables compatibles con alcoholímetros utilizados por el gobierno de la ciudad y de ese modo contribuyó con los controles en la vía pública.

Otra acción llevada adelante en el marco del programa fue la capacitación impulsada entre la empresa TBA y la Dirección General de Seguridad Vial del GCBA fue la campaña de educación vial Operación Salvavidas. Esta campaña estuvo destinada a alumnos de escuelas primarias ubicadas en las cercanías de estaciones de tren del ramal Once-Moreno de la línea Sarmiento. La Operación Salvavidas consistió en la capacitación de los chicos sobre “el cruce responsable de los pasos a nivel y andenes, tanto como peatones como conductores de bicicleta o acompañando a un adulto en automóvil, así como consejos generales sobre normas de tránsito y autocuidado”.

La capacitación se realizó a través de la distribución o de folletería y cuadernillos de seguridad vial a los alumnos de las escuelas. Se instalaron imágenes relativas a la campaña en las estaciones de tren. Paralelamente se reforzaron la seguridad en los pasos a nivel peatonales (conocidos como laberintos) con personal del Cuerpo de Agentes de Tránsito. La actividad se justifica de la siguiente manera:

“Durante 2007 murieron 46 peatones. La falta de cuidado de los peatones (cruzar sin mirar a ambos lados es la negligencia más frecuente) suele ser la causa de estos siniestros. Por ello, se ha decidido comenzar con los más chicos y en las escuelas que, por estar ubicadas en zonas de cruces ferroviarios, presentan mayor riesgo”.

Aquí aparece nuevamente la vocación por lograr que el individuo se cuide a sí mismo. El Estado aparece para generar prácticas de autocuidado y autogobierno. En este caso, se pretende que los niños también desarrollen estrategias de en este sentido.

Rutas en Rojo es otra iniciativa en el marco del programa impulsado con el Grupo Sancor Seguros. A partir de un móvil se realizan tests de aptitudes psicofísicas y para contribuir a la detección de problemas. Para ello el móvil está dotado de un microcine y cuatro estaciones informatizadas de autoevaluación donde se realizaban las pruebas anónimas y privadas al público, y donde se distribuía material de capacitación sobre seguridad vial.

Programa “Conductor Responsable”

Vinculado con estos controles, en coordinación con la Unidad de Coordinación de Políticas de Juventud del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se intensificó en 2009 este programa que premia a los jóvenes conductores que no beben alcohol en los boliches antes de conducir.

En el marco de una serie de medidas destinadas a disminuir los siniestros viales en el distrito, el programa se propone generar que los jóvenes desarrollen un sentimiento de responsabilidad con respecto al manejo de vehículos. Se implementa en el momento en que un grupo de jóvenes que asisten en un automóvil a un lugar nocturno que expendan bebidas alcohólicas y se designa a un conductor que manejará al retirarse el grupo del lugar y que no consumirá bebidas alcohólicas durante su estadía. En el momento en que se retira el grupo, el conductor responsable registrado se somete a un test de alcoholemia y si el resultado es de alcohol en sangre es de 0.0 gr/l el grupo se hará acreedor de una serie de beneficios en el marco del programa. Como esos beneficios implementan de acuerdo a los locales adheridos al programa y a un sistema de sponsors, pueden ser entradas a locales bailables, descuento en bebidas sin alcohol, entre otros⁸⁴. Este programa, si bien acotado dado que el promedio de locales adheridos se mantiene en un promedio de 5 por mes, se desarrolla en forma continua hasta la actualidad. Cabe agregar que más de 10 mil jóvenes participaron del programa desde mediados de 2008, momento en se inició el programa.

Un eje importante de trabajo de la Dirección es el referido a las tareas de fiscalización de los controles en el tránsito. La forma en que se le da relevancia y se justifican los controles de tránsito se presenta de la siguiente manera:

Las conductas que las personas manifiestan en el tránsito, en cualquier rol que desempeñen, son reflejo de las formas de relacionarse socialmente; cualquier situación en la vía pública expresa los valores sociales y culturales de esa sociedad. En la actualidad los altos índices de accidentes de tránsito indican el valor que nuestra sociedad le da a la vida. Las conductas poco responsables ya sea de los conductores de vehículos como de los peatones, refleja el desapego a lo más valioso que tenemos, nuestra vida.

Uno de los ejes destinados a modificar estas conductas está relacionado con el control del cumplimiento de las normas de tránsito y la aplicación de sanciones que garanticen el respeto de todos los actores intervinientes en la vía pública.

En este fragmento puede identificarse que en el centro de la intervención están los comportamientos. Si una parte de la política apunta a la modificación de las conductas,

⁸⁴ Durante 2010 los conductores registrados en el programa participaban de un sorteo de dos pasajes para asistir al mundial que ese año se organizó en Sudáfrica y dos entradas para ver todos los partidos de fútbol en que participe la selección argentina durante el Mundial de fútbol 2010.

marcadas por el desapego a la norma, y gira alrededor de las campañas de concientización, otra parte se desarrolla a través de los controles y la sanción.

En otro informe presentado por la Dirección de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires indica que en el momento de comenzar la gestión en lo relativo a la seguridad vial, las nuevas autoridades encontraron: que faltaba personal idóneo; no había o era deficiente el control de uso de casco, alcoholemia, velocidad, violación de luz roja. Se llevaron adelante controles de seguridad vial con el objetivo de reducir el número de víctimas. En cuanto a alcoholemia, se realizaron controles los 365 días del año y no se permitía ceder el volante o esperar sino que se secuestraba el vehículo. Se realizó este test por primera vez a taxistas, camioneros y choferes de micros y ómnibus. Con respecto al control de uso de ce casco como se verá en el análisis de las campañas de prevención, hay un pasaje entre una interpelación más dura, “antipática” hacia otro tipo de enunciado más cordial, más amigable. Este tipo de desplazamiento se produce no sólo para la alcoholemia sino también para el uso de casco y para control de velocidades máximas.

Se produce un cambio de tono en las campañas. Este cambio de tono es buscado desde la gestión, según el Director de Seguridad Vial, tiene que ver con un cambio estratégico de la apuesta comunicativa:

En principio el eje era meter miedo, para lograr que vos cambies una conducta, ahora el eje es convivir mejor. [...] Acá son campañas que duran 2 meses. No las acciones, pero la comunicación dura 2 meses. El rasgo de esto, de la campaña corta es que pum, golpea, y no continúa. [...] Y me parece que ahora la idea del Gobierno de la Ciudad, de los que manejan la comunicación es intentar sacarlo a Macri del lugar casi policial de 2009, que venía a poner orden, a un tipo que pueda ser seductor para un público que exceda al estereotipo del votante de Capital, Radio 10. (Director de Seguridad Vial, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).

En cuanto al uso de casco, en un primer momento, el slogan de campaña era “usá casco o te sacamos la moto”. En un segundo momento se pasa a otro tipo de interpelación “usá casco, usá un buen casco” que anuncia el plan de cambio de casco a través del cual, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se entrega gratuitamente a cambio de un casco en mal estado o no reglamentario un casco nuevo que cumple con las normas de seguridad. En el momento de la entrega del casco se brinda un curso de seguridad vial de tres horas.

También se informa sobre las modificaciones implementadas en los semáforos y la violación de la luz roja (incorporación de nueva tecnología, incorporación de video en la luz roja, identificación de choferes de colectivos y taxis, retención de licencias). En

relación con la velocidad, se implementó la fotomulta, el secuestro del vehículo ante los excesos de velocidad y también se implementó el control de estupefacientes⁸⁵.

“Los controles son imprescindibles y, bien hechos, generan efectos inmediatos. Pero nunca alcanzarán si la sociedad no juega su rol. Necesitamos un pacto por una nueva cultura vial, que consiga: -hacer parte a la sociedad en el diseño y en control del tránsito, -asistir a las víctimas, -generar un estereotipo de conductor responsable.”

Por eso se establece la necesidad de un cambio cultural. La “denuncia vial”, la posibilidad de que los vecinos “labren” multas, la campaña “yo tapé una rampa”, la aplicación del test de alcoholemia a choferes de ómnibus de viajes de egresados, operativos de control de velocidad diseñados por los vecinos. En relación con la asistencia a las víctimas, se desarrolló la campaña “estrellas amarillas”. Finalmente, a partir del programa “conductor responsable” o los alcoholímetros en bares, se construye un estereotipo que se pretende tenga impacto en las prácticas.

He mencionado que varias de las medidas en la materia llevadas adelante por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires coinciden o se coordinan con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En este sentido vale la pena destacar las acciones llevadas adelante en cuanto a los controles de alcoholemia, que se llevan adelante desde 2007 y que, según la misma fuente, tuvieron resultados positivos. En efecto, una cuestión a destacar es que aunque políticamente el gobierno nacional y el de la ciudad están enfrentados, a nivel de los operativos y las acciones coordinadas en lo que respecta a seguridad vial, las relaciones son bastante fluidas. Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial se sostiene que:

El tema de la seguridad vial, como es multivariable, y los argentinos no estamos tan acostumbrados a trabajar interdisciplinariamente. Vivimos el caso, hasta hace poco, transporte era del Ministerio de Planificación y por otro lado tenías Obras Públicas que tenía vialidad, que estábamos nosotros. Entonces ninguno hacía lo del otro, pero las dos cosas son complementarias, tienen que encajar. (Director de Estadística Vial, Observatorio de Seguridad Vial)

Por su parte, desde el Gobierno de la Ciudad, en el mismo sentido, el Director de Seguridad Vial afirma que ello se debe a que no se trata de cargos de perfil “político” sino más bien “técnico”:

En la Agencia de Seguridad Vial hay muchos funcionarios que les interesa, son apasionados del tema. Quieren mostrar resultados, trabajar bien. Y después tuve la suerte de encontrar interlocutores que hasta cierto punto, de ambos lados, pueden

⁸⁵ Según datos del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, esos controles arrojaron un 5% de casos positivos que representa siete veces los casos positivos del alcohol. Los resultados de estas medidas que se informan son los siguientes: en alcoholemia en 2007 los resultados positivos eran del 2,5 mientras en 2011 disminuyeron 0,7%. Se constató una disminución del 20% de motociclistas muertos. Finalmente entre 2007, el comienzo de la gestión y 2011 se registró una disminución de la mortalidad del 35%.

llegar contra las previsiones que uno puede tener de afuera. (Director de Seguridad Vial, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).

Es así que es posible implementar y coordinar diferentes operativos entre las dos instancias de gestión que en principio parecerían difíciles de llevar adelante:

Si yo te digo vamos a la General Paz a hacer controles de los accesos. Y yo me pongo de este lado. Y Provincia se pone del otro lado, y en el medio está la Agencia como coordinador. Vos me decís “ni en pedo lo van a lograr”. Y bueno, lo hacemos. Lo hacemos, evidentemente, no sé. Yo no tengo que pedir permiso para hacer eso y la Agencia tampoco. Es claro, es un trabajo puramente vinculado con la seguridad vial. Ahí no hay proselitismo, no hay verso. Son controles de alcoholemia y de casco. No hay mucho misterio. Creo que se puede laburar perfectamente. (Dirección de Seguridad Vial, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).

En general, en estas iniciativas cobra fuerza la idea de minimización de riesgos, de manera más enfática en las medidas del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Según O'Malley, esta idea de la minimización de riesgos está presente en el ejercicio del gobierno neoliberal de las drogas ilícitas y establece un paralelo entre esta intervención y el modelo de la prevención situacional del delito. En este último se concibe al gobierno a través de la minimización de daños. Aunque esta modalidad incluye una diversidad de técnicas gubernamentales, su característica principal es el énfasis sobre el utilitarismo liberal: la menor cantidad de daño el mayor número de personas (O'Malley, 2006). Este tipo de programa está focalizado en el riesgo, con un énfasis sobre un modelo de mercado en el que los individuos son visualizados como consumidores y el rol del gobierno es “empoderar” a esos individuos en el proceso de toma decisiones informadas.

Para finalizar, presento una tabla comparativa entre ambas administraciones sobre los modos en que definen factores de la seguridad vial:

	Agencia Nacional de Seguridad Vial -Gobierno Nacional	Dirección de seguridad Vial Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tránsito	Se define a partir de múltiples actores que intervienen, es complejo, tiene historia, se inscribe en procesos más amplios, es anónimo.	Las conductas en el tránsito son reflejo de las formas de relacionarse socialmente y expresa valores sociales y culturales.
Estado	El compromiso del Estado se expresa en la afirmación recurrente “la seguridad vial es política de Estado”. Las medidas siempre se enuncian como resultado de la acción estatal.	No aparece referido explícitamente en los documentos. Lo estatal aparece vagamente aludido en las descripciones de la gestión. Incluye una alianza estratégica entre el sector público y las empresas. Responsabilidad social empresaria.
Individuo	Acompaña la acción del estado. Deber cumplir la ley y tiene el deber de presionar para hacerla cumplir.	Tiene un rol destacado, es necesario empoderarlo para mejorar la seguridad vial. También tiene la posibilidad de hacer cumplir la ley a través de la “denuncia vial”.
Normas	Son importantes para mejorar el tránsito.	Son importantes para mejorar el tránsito.
Controles y sanciones	Son importantes para mejorar el tránsito.	Son importantes para mejorar el tránsito.
Concientización	Se produce de manera complementaria a los controles.	Se produce de manera complementaria a los controles.

* * *

En este capítulo presenté y analicé distintos registros de la intervención estatal en materia de seguridad vial. En primer lugar, presenté un panorama estadístico sobre las muertes en siniestros de tránsito. Esta información permitió enmarcar el problema en el plano internacional y regional. En ese sentido, la Argentina ocupa un lugar de riesgo intermedio si se toman en cuenta las cifras regionales. Por otro lado, según datos del Ministerio de Salud de nuestro país, se mantiene la tendencia al aumento de muertes en siniestros de tránsito en los últimos años. Finalmente, en la última década, se detecta un aumento de víctimas fatales de usuarios de motovehículos.

En segundo lugar, presenté una serie de trabajos que analizaron las políticas sobre el tema en otros contextos. Allí se advierte la centralidad que asume la responsabilidad individual en el modo de concebir el problema por parte de las agencias estatales. Se impulsan las acciones a partir de una doble vía: la represión y la prevención a través de la educación vial. Desde su concepción, este énfasis en el control de las conductas está en línea con lo planteado por algunos estudios realizados desde la perspectiva de la gubernamentalidad porque se busca disminuir los riesgos no sólo a través del control y la represión sino también por medio de la concientización.

En tercer lugar, me ocupé del análisis del paquete normativo que incluye diferentes medidas de control y prevención en la materia. En ellas también he señalado cómo, por lo general, el problema de la seguridad vial recae en la responsabilidad de los conductores. La mayor parte de las medidas impulsadas desde la administración nacional se concentran en el control social: la licencia única, registro de antecedentes, la licencia por puntos, los controles de velocidad y la alcoholemia.

En cuarto lugar, analicé las concepciones de las medidas llevadas adelante desde el Estado, tanto desde la administración nacional como desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Como rasgo común se advierte que el centro de la intervención está orientada a las conductas de los distintos actores del tránsito. En esta línea también puede verse que el problema de la seguridad vial se ataca a partir de una doble estrategia. Por un lado, a través de los controles y la sanción y, por otro, se recurre a la educación y la concientización. Sin embargo, es posible marcar contrastes entre el rol que se atribuye al Estado y a los actores y en una y otra administración. Desde el gobierno nacional se afirma de manera recurrente que la seguridad vial es “política de Estado”, con esta

expresión se pretende comunicar una voluntad de compromiso fuerte en la prevención. En el marco de esa vocación se implementaron una serie de medidas que no necesariamente se ubican en la doble vía señalada (represión vs. educación) pero que implican una mejora en la materia como por ejemplo la licencia nacional de conducir. En contraste, el gobierno de la ciudad de Buenos Aires desarrolla acciones que se justifican en una visión diferente de la del gobierno nacional. En lugar de colocar al Estado en primer lugar, se apunta a educar, capacitar, concientizar a los agentes para que desarrollen conductas de autocuidado. El Estado aparece para ayudar a las personas a cuidarse a sí mismas. En cuanto al costado punitivo, ha demostrado ser efectivo como por ejemplo en la mejora de los indicadores de uso de casco o con respecto a la alcoholemia.

En el próximo capítulo desarrollaré las diferentes estrategias de prevención y educación vial que desarrollan ambas gestiones que se orientan a producir conductas responsables y prudentes en el tránsito.

CAPÍTULO 6: Manuales para conductores y campañas de prevención

En este capítulo voy a analizar dos tipos de intervenciones que pretenden modelar las prácticas en el tránsito a través de la concientización. Por eso me ocuparé en primer lugar de manuales de conductor difundidos por el gobierno nacional y el gobierno de la ciudad de Buenos Aires respectivamente. Estos manuales pretenden dar forma al comportamiento considerado “prudente”. Por eso este material permite comprender de cuáles son las expectativas en relación con el modo de circular en la vía pública. Como mostraré, en general se parte de la imagen de un actor racional que evalúa riesgos de manera permanentemente. Al respecto, vale una aclaración de por qué analizar este tipo de manuales. Como ya señalé, revisar estos materiales permite dar cuenta de las expectativas del comportamiento esperado en el tránsito. No es original este abordaje y está inspirado en el trabajo de Norbert Elias quien analizó los manuales de comportamiento en la etiqueta y observaba cómo esa literatura modelaba las maneras de actuar en distintos ámbitos de la vida social. Los manuales de conductor y los cuadernillos de seguridad vial también pretenden dar forma prudente al comportamiento de los conductores. Norbert Elias, en su obra *El proceso de la civilización* (1989) realiza un análisis sobre los cambios graduales que se dan en la conducta, las costumbres y el carácter psicológico de las personas a través de la literatura, los libros de consejos y los manuales de comportamiento. Allí se manifiesta la diversidad de códigos y reglas para la configuración de las “buenas costumbres”. Es posible incluir dentro de ese proceso del proceso de civilización, sin forzar mucho la mirada, el acto de conducir y conducirse en la vía pública. De hecho el mismo Elias (1998) considera el acto de manejar un vehículo motor como un ejemplo de autocontrol y considera que todo el sistema de normas de tránsito, más allá de los agentes de control siempre tiene un componente nada menor que está en manos de los propios actores y su capacidad de autocontrol y autorregulación. En esa dirección intervienen los manuales: en la conformación de un comportamiento prudente. A su vez, desde la perspectiva de la gubernamentalidad, los manuales constituyen una estrategia para el gobierno del autogobierno.

En el mismo sentido, las campañas impulsadas desde el estado también permiten dar cuenta del tipo de comportamiento que se pretende modificar, a través de la concientización se busca fortalecer las buenas conductas en el tránsito. Para ello he tomado para el análisis las iniciativas del Gobierno Nacional y del gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires desde 2007 hasta la actualidad. En los dos casos es

interesante seguir la forma que asume la comunicación dado que se puede advertir los avatares de los cambios de gestión o los cambios que produce la puesta en funcionamiento de nuevas instituciones. En el caso del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en 2007, luego de las elecciones, asume la jefatura Mauricio Macri por el partido (Propuesta Republicana) y se produce un fuerte cambio de orientación con respecto al gobierno anterior. Las campañas analizadas corresponden al final del gobierno de Jorge Telerman que asumió la jefatura de gobierno luego de la destitución de Aníbal Ibarra. Durante el gobierno de Macri, si bien hay políticas en la materia que se desarrollan con continuidad, las campañas de comunicación sobre prevención en seguridad vial son puntuales. Según informa el Director de Seguridad Vial del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, cada una de las áreas que se vinculan con la seguridad vial y el tránsito, o los agentes de tránsito, están organizados en direcciones separadas que actúan de manera coordinada. Cada una de esas direcciones tiene equipos de comunicación sectorizados, pero no tienen la capacidad de desarrollar por sí mismos sus propias campañas. Las campañas que se difunden en la vía pública y en los medios de comunicación pasan al canal centralizado de comunicación del Gobierno de la Ciudad. Por esa razón, las iniciativas sobre seguridad vial compiten con las necesidades de comunicación de otros ministerios. En general desarrollan campañas puntuales por hechos específicos como los controles de alcoholemia o de velocidad. Las campañas difundidas en este marco tienen el objetivo de reforzar desde la comunicación en la vía pública medidas o acciones concretas que se implementan desde la gestión.

Acá la comunicación se hace únicamente si hay acciones antes. Las campañas valóricas, de respetarse, “abrochate a la vida” y después no hay nadie, jamás se hace. Solamente se hacen para apoyar acciones concretas en la vía pública. La campaña “usá casco o te quitamos la moto”, vino a bancar esto de los controles diarios. La campaña “Usá casco, plan canje de cascos” tiene que ver precisamente con que empezamos a cambiar los cascos. Hay otra que se llama “hacete ver”. Que es con el reparto de chalecos con luz a los motociclistas. (Director de Seguridad Vial, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires)

La evaluación que se hace sobre este modo de encarar las campañas de comunicación en la materia, es positiva en la medida en que le da visibilidad al tema. El impacto en realidad se evalúa desde la gestión a partir las medidas de control implementadas más que por el efecto de una campaña de comunicación que siempre es puntual y cada aspecto de la seguridad vial a comunicar tiene un correlato en la vía pública. Para ello debe cumplir con ciertos requisitos como el hecho de ser fácilmente comunicable.

es vendible de manera sencilla a la prensa, porque le sirve la cobertura. Lo distintivo fue eso. Siempre fue mucha acción de prensa para cubrir las cosas que

hacemos, antes que campañas que no tenían correlato fáctico. Siempre se puso el eje en aquellas conductas más graves. Los mensajes fueron concretos. Primero más amenazantes, y después más conciliadores, pero relacionado con el hecho concreto. “No hay casco, no hay moto”. “Cuida la cabeza, no tomes”, etcétera. Y no mensajes del tipo normativos, eso en absoluto, nunca, y no es la idea hacerlo. Esto de la apelación a “cumplamos la ley”, porque no estoy de acuerdo con lo de “cumplir la ley, salva vidas”. Vos tenés que decirle a la gente qué tiene que hacer, qué esperas vos de él. No “portate bien”. Sino “hacé esto”. (Director de Seguridad Vial, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).

Es interesante destacar ese cálculo en el cual, dado que los operativos en sí mismos se cubren por los medios de comunicación masivos, esta cobertura se considera garantizada y forma parte de la comunicación de la campaña. Por otro lado, las campañas están centradas en conductas específicas. Algo similar a lo que se identifica en los manuales: no hay referencia a valores más generales sino a conductas particulares.

En cuanto a la gestión a nivel nacional, en 2007 y parte de 2008 las campañas sobre seguridad vial estuvieron impulsadas desde los ministerios del Interior y de Justicia y Derechos Humanos. Sobre finales de 2008, se lanzó una campaña de prevención con vistas al período de vacaciones. La novedad es que se realizó bajo la órbita de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los cinco ejes centrales de las campañas que se mantienen hasta la actualidad son respetar las velocidades máximas, no consumir alcohol antes de conducir, usar siempre cinturón de seguridad, usar casco, si se conduce motocicleta o cuatriciclo, no usar telefonía celular mientras se maneja. A partir de la puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial la comunicación se torna más sistemática y sostenida en el tiempo. A lo largo del tiempo fue cobrando forma la identidad y la imagen de la institución para la opinión pública.

Las campañas de prevención del gobierno de la ciudad de Buenos Aires y del gobierno Nacional circularon por medios audiovisuales, radiales y gráficos. Aquí analizaré estos últimos y trabajaré sobre algunos de los temas de campaña: uso de casco, límites de velocidad y consumo de alcohol. Estos temas no agotan los ejes de las campañas, pero son los temas de prevención en los que trabajaron tanto el Gobierno de la Ciudad como el Gobierno Nacional y por lo tanto permiten la comparación.

6.1 Los manuales

En este apartado caracterizaré brevemente los manuales del conductor elaborados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2008) y por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Revisar estos manuales da pistas sobre la conducta que se espera de los distintos actores del tránsito. El análisis de estos manuales está inspirado en los estudios

de Norbert Elias sobre los manuales de buenas maneras que permitían dar cuenta de concepciones que se pretendían hegemónicas en torno del comportamiento civilizado. Estos manuales de conducir también pueden interpretarse en ese sentido porque sirven como instrumento para modelar los modos de manejar de forma segura. Los manuales del conductor pretenden dar forma a las prácticas de los individuos en el tránsito, conductores previsibles, que pueden calcular los riesgos de sus acciones, anticipar sus consecuencias, que conocen las normas, que son solventes a la hora de manipular el vehículo, que controlan que el mismo esté en condiciones. En fin, a lo que apuntan estos manuales es a formar un “conductor civilizado”.

Peter Merriman (2006) analizó los distintos debates y desafíos para las tecnologías de gobierno a propósito de la inauguración de la autopista M1 en Inglaterra. En esa oportunidad, en línea con las nuevas regulaciones, se produjo un código de autopistas editado para que pudiera estar en los hogares y en los automóviles a los fines de educar y guiar a los automovilistas. Este material delineaba un código de buena conducta, un contrato cuasimoral que podía servir como una tecnología de gobierno: una herramienta para comprar, leer, aprender, traducida por automovilistas en una serie de técnicas prácticas consagradas por las cuales podían relacionarse con ellos mismos, su vehículo y los demás conductores, y moverse con rapidez y seguridad a través de los espacios de la autopista. En ese sentido, estos manuales pueden interpretarse como una tecnología de gobierno que está en línea con las otras medidas que organizan el problema de la seguridad vial a partir de los comportamientos individuales.

En primer lugar, se puede establecer un contraste entre ambos manuales en relación con la utilización de ilustraciones. En el manual del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires hay pocas imágenes, al comienzo de cada capítulo hay una pequeña fotografía sobre el tema a tratar. Hay ilustraciones sobre sistemas de retención, reglas de giro, y otras maniobras. Se reproducen las señales de tránsito. En cambio en el manual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial hay imágenes de distinto tipo: fotos, gráficos, dibujos. También infografías, tablas y textos destacados.

En términos de organización y lógica de los dos manuales, se advierte que mientras el manual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial aborda el hecho de conducir a partir de una mirada amplia acerca del tránsito como un ámbito construido socialmente y desde la “ética ciudadana”, el manual de la ciudad de Buenos Aires enfatiza la responsabilidad individual del conductor. Por ejemplo, la delimitación del tipo de responsabilidad que se

imputa a un conductor en caso de siniestros se describe de la misma manera (ya que trata de un lenguaje jurídico) en los dos manuales, sin embargo, mientras en el Manual de la ciudad de Buenos Aires figura en el primer capítulo, en el manual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se desarrolla en el antepenúltimo capítulo⁸⁶.

Al final de cada capítulo del manual editado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, hay un test con preguntas (cuyas respuestas se dan al final) que retoma los contenidos del capítulo con vistas al examen para obtener la licencia de conducir.

Los manuales también marcan una diferencia de enfoque en una y otra gestión. Desde el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires está más orientado a la acción individual “a la toma de conciencia”, mientras desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial se aborda desde una visión más global. El tema de los usos de la vía pública se inscribe en el tránsito, cuya configuración no es natural, no es universal sino que tiene variantes históricas y regionales.

Como señalé, ambos manuales se proponen fortalecer la pericia de los distintos actores, se afirma la responsabilidad individual a través de la información, de la toma de conciencia, en términos generales, de la educación vial. La diferencia de matiz está presente en el modo en que este “buen gobierno” se expresa. Por ejemplo, en el Manual del Conductor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se sostiene:

como ciudadanos que transitamos tomamos decisiones cuyas consecuencias impactan en la vida personal y social dado que nos conducimos con prudencia o sin ella, preservamos o ponemos en riesgo la vida propia y la de los demás (ANSV, s/f:8).

Como se ve en este fragmento y como se verá más adelante, la educación vial se inscribe dentro de la formación ciudadana más general⁸⁷. Por su parte, en el prólogo del manual del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, puede leerse lo siguiente:

En una ciudad donde los desplazamientos en la vía pública se encuentran en plena expansión, y toda vez que la mayoría de los incidentes de tránsito se deben a fallas humanas, a la inobservancia de las normas de circulación, a una mala percepción o a un dominio insuficiente del vehículo, resulta sustancial optimizar la capacitación del conjunto de los actores, con el objeto de mejorar su aptitud y elevar su responsabilidad. (MDU, 2008: 4)

Se aprecia aquí cómo se enfatiza la responsabilidad individual en el correcto uso de la vía pública. Se atribuyen las causas de los siniestros de tránsito a la conducta humana y es por ello que se vuelve sustantiva la formación vial de los distintos actores del tránsito.

⁸⁶ Para una tabla comparativa de la estructura de capítulos de cada nivel, consultar el Anexo.

⁸⁷ Esta inscripción más amplia se puede reconocer a lo largo de todo el manual aun cuando en el título dé la idea de un texto centrado únicamente a los fines de rendir el examen para obtener la licencia de conducir.

En un sentido parecido, el manual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial también tiene como objetivo el fortalecimiento de conductas responsables, pero en el contexto más amplio de la formación ciudadana:

En este manual, queremos dar las herramientas y los conocimientos para que cada peatón, conductor, pasajero, usuario de la vía pública en general, comprenda que las muertes y los traumatismos causados por los hechos de tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; que muchos de estos lamentables hechos son errores corrientes de conducción y que el comportamiento común de los peatones y conductores no deberían ocasionar traumatismos graves ni defunciones (ANSV, s/f: 3)⁸⁸.

Otro ejemplo de la diferencia en el abordaje puede observarse en el alcohol al volante tratado en ambos manuales. Mientras el tema aparece en el capítulo titulado “Drogas, alcohol y fumar” del manual del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y se vincula con conductas peligrosas e ilegales, en el manual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, figura dentro del capítulo dedicado a las “Condiciones psicofísicas del conductor” que propone un encuadre más general. Así el manual de la Agencia dedica unas páginas a la vista, a cómo calcular distancias, cómo se modifica la visión durante la noche. Se describen cuáles son los diferentes factores que alteran la condición física del conductor. En ellas menciona el cansancio, los medicamentos y el uso de telefonía celular, las bebidas alcohólicas y el consumo de drogas. Allí también figuran las sanciones por conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas. El manual del gobierno de la ciudad de Buenos Aires en cambio, está concentrado en el alcohol, las drogas y el tabaco como factores de riesgo para el tránsito y las penalidades establecidas por conducir en estado de intoxicación.

El manual editado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires parece más orientado al preparación para rendir el examen con vistas a obtener la licencia de conducir, mientras que el elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por el modo en que presenta la información y por los contenidos que incluye que no están centrados únicamente en los conductores de automotores (por ejemplo con sus anexos

⁸⁸ Más adelante, en el mismo manual se lee: “somos actores capaces de participar en la construcción de normas, en la regulación del tránsito y en nuestra sociedad. El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito se resignifican en este marco, entendiéndose como parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constructivo; y la educación vial, como parte de la propuesta de capacitación de quién desea obtener la Licencia Nacional de Conducir, se integra, de esta manera, en un horizonte de sentido mayor: la formulación del ciudadano” (ANSV, s/f: 8). Desde esta perspectiva la formación en seguridad vial queda inscripta de manera contundente en la formación más general de la ciudadanía. Esta formación implica una participación activa tanto en términos de cumplimiento de responsabilidades como de ejercicio de derechos.

sobre motovehículos y peatones y ciclistas) está concebido como material de consulta más general.

Otro elemento a destacar se vincula con la importancia que se le asigna al “factor humano”, dado que se considera un factor de riesgo importante:

La formación teórica y práctica de los conductores contribuye con la construcción de hábitos seguros que posibiliten una mejora social del tránsito. En este sentido es indispensable analizar las distintas características y situaciones que se pueden presentar durante la conducción (ANSV, s/f: 36).

Más allá de estos matices, ambos manuales enfatizan la responsabilidad individual. En el caso del Manual de la Agencia Nacional de Seguridad vial se lee entre sus objetivos:

Lograr que cada persona tome conciencia de que puede ser agente de salud y agente de riesgo es un objetivo, el cual implica el aprendizaje de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de accidentes, para el cuidado y preservación del bienestar psicofísico propio y de los demás en situaciones de tránsito (ANSV, s/f: 8).

Por otro lado, ambos manuales coinciden en la presentación de recomendaciones técnicas en lo que refiere a una conducción responsable (cuestiones mecánicas, la manera de realizar maniobras, el ahorro de combustible, etc.).

Ahora bien, ¿qué sostienen ambos manuales en relación con el cumplimiento de las normas de tránsito y los siniestros viales? ¿Cómo describen las “fallas humanas” que terminan en hechos de tránsito?

En el manual editado por el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires se explican los siniestros de tránsito como resultado de la ruptura con alguna regla:

La inmensa mayoría de los incidentes viales (salvo excepciones que confirman la regla), son causados por la violación de alguna norma de tránsito por parte de algún usuario de la vía pública (conductor de algún vehículo o peatón). Muchas veces el causante ni siquiera es uno de los lesionados en el incidente. La trasgresión de las normas (ya sea consciente o no) es la que genera la condición para la ocurrencia del llamado incidente de tránsito, el cual, es el desarrollo de una o más maniobras imprevisibles para el resto de los usuarios de la vía pública. La mayoría de los incidentes son el resultado de errores del conductor. El error puede ser suyo o del otro conductor (MDU, 2008: 25).

Incluso se agrega que esta conducta imprudente que va en contra de las normas que regulan el tránsito puede no tener consecuencias físicas en quién las lleva a cabo. Es decir puede llegar a ocurrir que las víctimas del siniestro sean personas que nada tienen que ver con el responsable de la maniobra riesgosa, se enfatiza entonces algo del orden de la “injusticia”: el responsable puede resultar ileso.

En el material distribuido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial también aparece la ruptura de la norma como generadora de incidentes viales, pero de un modo más

complejo porque alude a un escenario con múltiples factores cuya intervención genera condiciones para que ocurran los siniestros:

Es importante destacar que la mayor parte de los siniestros de tránsito son producto de la violación de la normativa de tránsito vigente por parte de un conductor y/o de un peatón. La transgresión a la ley, ya sea con intención o sin ella, es lo que genera la condición necesaria que da lugar a los siniestros (ANSV, s/f: 88).

En este sentido es que al comienzo del manual se hace hincapié en el tipo de aprendizaje de las normas que se pretende, un aprendizaje que puede resultar significativo en la medida en que:

instala la reconstrucción de su sentido, contexto de origen y aplicación, presentando las regulaciones como producto de un consenso social para la convivencia (y no como algo arbitrario, que requiere ser aprendido de memoria) (ANSV, s/f: 8).

En los manuales del mismo modo que en la concepción y justificación de las medidas de seguridad vial, se puede identificar una diferencia con respecto al marco de sentido en que se inscriben los manuales. Mientras que desde la administración nacional la educación vial forma parte de un campo amplio de formación ciudadana, el manual elaborado por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires está centrado en brindar información básica para el examen. Como en las medidas de gestión la diferencia más contundente está entre un Estado que forma ciudadanos responsables, prudentes, y comprometidos con su sociedad y un Estado que educa a individuos capaces de cuidar de sí mismos y en ese cuidado colaboran con su entorno.

6.2 Las campañas

6.2.1 Uso de casco

El uso de casco se convirtió en los últimos años en un eje de campaña destacado para la prevención en seguridad vial. Esto ocurre porque se ha detectado, tal como señalé en el comienzo del capítulo anterior, que una importante proporción de muertes en hechos de tránsito ocurren a los usuarios vulnerables de la vía pública. Son los peatones, los ciclistas y los motociclistas. En nuestro país, se detecta además un aumento de las víctimas fatales que son motociclistas, y por eso se ha prestado atención a este actor que en el pasado no tenía peso. Además, en los últimos años, el parque de motocicletas y ciclomotores creció significativamente, sólo entre 2009 y 2010 creció un 20%, según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial⁸⁹. Por otro lado, entre 2008 y 2011 aumentó la participación de motos en siniestros viales en un 54%, a su vez, la mayoría de los

⁸⁹ http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/parque-vehicular/serie-historica/Parq_motos_reg.pdf

sinistros en los que participaban motovehículos se producía en calles y avenidas. Esta concentración de siniestros comienza a correr el eje del lugar en donde ocurren los siniestros que se desplazan de las rutas hacia las calles y avenidas. Otro dato a destacar es que para el mismo período el 85% del total de las muertes de motociclistas en hechos de tránsito no usaba casco. De modo que el tema adquiere importancia por la magnitud que asume en los últimos años.

En 2007, la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires produjo antes de las elecciones para Jefe de Gobierno, una serie de piezas que circularon en televisión y en la vía pública. Una de ellas era un cartel en el que se leía “Ponerse el casco es usar la cabeza”. Según Vázquez y Palombo (2008) se establece un juego metonímico a partir del cual usar casco es usar el cerebro, ser inteligente. Por oposición quien no usa casco, no pensaría. El objetivo político de la pieza, según las autoras, se inscribe en el contexto de campaña electoral en la que el jefe de gobierno era candidato. Durante esa campaña el jefe de gobierno, Jorge Telerman utilizó su marca de gestión a partir del slogan “Actitud Bs As” que está presente en la pieza y destaca junto con “Gestión TELERMAN” la preocupación del gobierno en la seguridad vial.



Fuente: Vázquez y Palombo (2008)

Las piezas gráficas de esas campañas carecían de imágenes, pero sí estaban realizadas con colores llamativos. El destinatario era el motociclista, una de las víctimas vulnerables de hechos de tránsito. La ley está referida de modo implícito ya que promueve el uso de casco pero no indica su uso obligatorio. En otra de las piezas de la misma campaña analizada por Vázquez y Palombo, se leía “Cediendo el paso avanzamos todos”. Con esta frase se alude a que a partir del comportamiento individual correcto se desprende el

bienestar colectivo. El destinatario del mensaje es el conductor en una encrucijada sin semáforos. Tanto el conductor en esta situación como los motociclistas pocas veces hasta ese momento habían sido interpelados por una campaña pública.

Al año siguiente, durante la nueva gestión se detectó en la ciudad de Buenos Aires un marcado aumento de muertes en siniestros de motos, había llegado a 32, la proyección indicaba que en un tiempo, de mantenerse la tendencia, se llegaría a 180 víctimas fatales al año. Se decidió comenzar una campaña a comienzos de 2009 destinada a motociclistas para fomentar el uso de casco. La campaña se realizó con el acuerdo de los sindicatos de mensajeros. Tres semanas antes de lanzar los controles, circularon en la vía pública carteles como el que se reproduce a continuación.



Desde la gráfica, a diferencia de las campañas de la gestión anterior, que se apelaba al bien común (“cediendo el paso avanzamos todos”), se establece una penalización que centrada en la conveniencia individual. No se apela a la responsabilidad o a los riesgos que se asumen al no usar casco. No se apunta a la concientización sino que se establece un registro represivo. El color amarillo que tiene de fondo el cartel es el color de la gestión y del partido en el gobierno de la ciudad y además remite, con sus letras negras a los colores de las señales preventivas de la vía pública.

Tanto la campaña gráfica como las medidas de control fueron muy resistidas por los propios motociclistas. El primer impacto de la medida con el comienzo de los controles fue el aumento de la venta de cascos para motocicletas. Los medios cubrieron la noticia en los comienzos. Por otra parte, en los distintos foros de motociclistas se sostenía que en poco tiempo se irían debilitando los controles. Sin embargo, durante 2009 a 2011 se continuó con la medida de manera constante. Aunque esto no estuvo reflejado en la

prensa, en la actualidad las muertes de motociclistas en hechos de tránsito no sólo no aumentaron de acuerdo a la tendencia prevista sino que disminuyeron levemente. Antes de la implementación de los controles, los porcentajes de uso de casco eran de 70% en el centro y 40% en los barrios. Una vez estabilizados los controles se registró un 92% de uso de casco en el centro y un 70% en los barrios. Esta experiencia exitosa, sin embargo, no estuvo acompañada por una fuerte política de concientización, según los mismos especialistas que diseñaron la campaña. En tanto se trata de una medida represiva basada en el control y la sanción, está atada a la presencia de controles, es decir que el cambio de conducta está estrechamente ligado a los controles y no a una mayor percepción del riesgo⁹⁰. Sin embargo, para el Director de Seguridad Vial de la ciudad de Buenos Aires aún cuando reconoce que para quienes la motocicleta es una herramienta de trabajo, considera, por los resultados obtenidos, que fue decisión correcta implementar esa campaña y esos controles.

En el 2009 la campaña lanzada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el período de las vacaciones, como mostraré en otros temas de la misma campaña, cambia con respecto al año anterior. Se define una identidad que tiene continuidad con las iniciativas posteriores. La presencia del logo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el color naranja está presente de aquí en más en todos los carteles, folletos y documentos de la institución⁹¹. En la mayoría de las piezas de esa campaña no hay personas retratadas, pero sí rastros de su imprudencia (sangre, un juguete, una botella de vino rota). El slogan de esa campaña fue: “si se puede evitar, no es un accidente. Disfrutá de las vacaciones.” Esa afirmación recupera algunas discusiones planteadas desde organizaciones no gubernamentales y otros actores en relación con la idea de “accidente automovilístico”. Una discusión que intervino en el lenguaje y la designación como “hecho de tránsito” o “siniestro” en lugar de “accidente de tránsito”, en esa denominación intervinieron también organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud que en sus informes no hablan de accidentes

⁹⁰ Para la reconstrucción de esta medida y la campaña que la acompañó utilicé como fuente, además de los materiales disponibles en la página web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la jornada organizada por el C3T de la UTN “Los motovehículos y la seguridad vial”, el día 7 de junio de 2012. En dicha jornada participaron Pedro Centeno, Director de Estudios de Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor; Jorge Rubino, experto en motovehículos que ha colaborado como consultor para la Agencia Nacional de Seguridad Vial y para la Dirección de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; el director de Tránsito del Municipio de Urdinarrain, Daniel Ayende; y el presidente de KawaClub, Fernando Rivera.

⁹¹ A fines de 2012 la Agencia Nacional de Seguridad Vial reemplazó el color naranja por el celeste azulado que comparte con las otras dependencias del Ministerio del Interior y Transporte.

sino de “hechos” o “siniestros”⁹². De modo que la afirmación “si se puede evitar, no es un accidente” pone en evidencia que no se trata del azar, sino que son las acciones, evitables, de las personas las que producen esos hechos. Dentro de la lógica planteada por la campaña es la ruptura de las normas lo que produce los siniestros de tránsito y particularmente las muertes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial que ya había elaborado algunas campañas de prevención del año anterior, inicia en una de sus piezas de ese año la comunicación hacia los motociclistas.

En cada una de las piezas de la campaña, en tamaño de letra destacado hay una frase o una pregunta que inscribe la fotografía en un marco de acciones previo al accidente. También aparece como novedad en estas piezas el isotipo de la Agencia (la V alargada con una franja blanca en el medio que refiere al término “Vialidad”). Este isotipo sería por un tiempo parte de la imagen institucional⁹³.

En el cartel que se reproduce a continuación se ve una moto deformada al costado de la ruta. En esta campaña, como mostraré en los otros apartados, las piezas se ilustran con fotos de rastros de vehículos dañados en siniestros de tránsito. El lugar es la ruta dado que se trata del período de vacaciones en donde se registra una mayor circulación vehicular en ese tipo de vías.



Como puede verse, la frase que inscribe la situación de la foto dice “El viento en la cara puede ser lo último que sientas” y alude al placer que puede proporcionar circular a

⁹² Para una discusión en esta línea acerca de la denominación de “accidente” a los siniestros de tránsito, puede consultarse el informe de la Defensoría del Pueblo de la Nación sobre seguridad vial en la Argentina, de 2005.

⁹³ A fines de 2012, además del cambio de color, se produce una leve modificación en el isotipo del organismo. La V dentro del óvalo se mantiene, pero en lugar de “Agencia Nacional de Seguridad Vial” aparece “Seguridad Vial”.

alta velocidad sin casco, a una sensación de libertad y el vértigo ligado a esa experiencia. No se sabe qué motivó el siniestro, pero por la frase que acompaña la imagen del vehículo deformado por una colisión se entiende que su ocupante falleció por no utilizar casco. Apela al destinatario con el imperativo “Usá casco siempre”. La presencia de la ley es bastante explícita, por el imperativo y por la obligatoriedad del uso de casco a través de la palabra “siempre”. Las otras piezas de la misma campaña, que pueden verse en los Anexos, apuntan a los otros ejes de prevención que no analizaré en este capítulo: uso de cinturón de seguridad para niños (“los chicos siempre atrás y con cinturón”), uso de celular (“que un llamado no cierre el último negocio de tu vida” y “ese llamado cerró el negocio de su vida”).

En 2010, la Agencia Nacional de Seguridad Vial produce una serie de piezas que guardan unidad entre sí y otras que quedan por fuera de esas series. En el cartel que se reproduce abajo tiene una estructura diferente a otros carteles producidos el mismo año, se ve la imagen en blanco y negro y el color está únicamente en los logos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Presidencia de la Nación y la escarapela del Bicentenario utilizada en los documentos oficiales de ese año.



En la imagen reproducida arriba se ve una cabeza rapada, tomada de atrás, con una cicatriz. La imagen está acompañada por la frase “Usá casco, te salva la vida”. A diferencia de la campaña anterior es más enfática la interpelación y los efectos que tiene

el uso del casco. Aquí se vuelve a recurrir al imperativo y luego nuevamente el slogan de campaña “si se puede evitar, no es un accidente”.

En 2011, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, bajo el slogan “No me mates”, lanzó una campaña con una serie de materiales que incluía carteles con fotografías de escenas en que los personajes retratados miran a cámara. Esta campaña, en su comunicación, involucraba a toda la comunidad ya que buscaba apelar a una toma de conciencia colectiva y a la responsabilidad de cada individuo como usuario de la vía pública. El mensaje, sin embargo, estaba dirigido de manera directa a los conductores. En la pieza reproducida abajo, un niño con la llave de la moto en la mano mira a cámara, en segundo plano un adulto en la misma actitud, con un casco enganchado en el brazo. El juego de miradas es interesante dado que los personajes salen de la ficción de la foto y el conductor que es interpelado en la escena se ubica detrás del niño, lo cual genera inquietud en el espectador. De este modo, el eje visual está focalizado en la llave que constituye un elemento simbólico: al quitarle llave a un conductor irresponsable, se le está quitando la posibilidad de que ponga en riesgo la vida de otra persona.

Si se puede evitar, no es un accidente.

NO ME MATES

Cada 4 muertos en siniestros de motos,
hay un chico que no usaba casco.

Agencia Nacional de Seguridad Vial
MINISTERIO DEL INTERIOR

ARGENTINA
Con vos, siempre.

Presidencia de la Nación

[www.seguridadvial.gov.ar]

En la parte inferior del cartel, la referencia a datos estadísticos apela a la reflexión del destinatario. Se destaca la responsabilidad del cuidado que los adultos deben brindar a los niños. Se mantiene el slogan “si se puede evitar, no es un accidente” que puede considerarse casi una marca de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Al año siguiente, en la campaña 2012, también hay una pieza destinada a los motociclistas, esta vez a los jóvenes.



Se ven dos fotos que reproducen la misma escena. En la foto superior hay cuatro jóvenes en una plaza, con una moto detrás con un casco enganchado en el manubrio. En el medio, se establece una división entre la primera y la segunda foto con una banda naranja con el slogan de campaña “No me mates”. Abajo vuelve a aparecer la frase utilizada en 2010: “usá casco, te salva la vida”. En la foto inferior uno de los jóvenes no está y en su lugar el dato de que el 85% de los muertos en siniestros de motos no usaba casco. Aquí, a diferencia de la campaña anterior, el destinatario también es el motociclista, pero quienes le hablan son los pares. Se recurre nuevamente a la mirada a cámara. Es llamativo que, dado que en este caso no es el acompañante la víctima sino el

mismo motociclista, permanezca la primera persona en el slogan de campaña, en lugar de un slogan que diga “no te mates”.

Para finalizar, vale la pena destacar que uno de los desafíos para establecer controles y diseñar campañas es cómo lograr hacer cumplir la ley cuando la ruptura con la norma está ligada a condiciones materiales que dificultan la movilidad. Al respecto, el Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor del Observatorio de Seguridad Vial sostiene:

Un tipo, que por definición no respeta las normas, porque no está acostumbrado, ni a ésta ni a ninguna otra, no se cuida. Ni a él ni a los que él quiere. Después tenés un sistema de transporte público que es deficiente. Tenés generalmente por ahí problemas de ingresos que no le permiten tener un super auto. Entonces tiene que moverse y no tiene bondis y no tiene subtes (te estoy hablando del interior). Pero no tiene transportes públicos, tiene una calle que está embarrada, no tiene un mango. Tiene que mandar a los hijos al colegio que le queda lejos. Vos no podés pararlo al tipo y decirle ‘no tenés casco, dame la moto’. Y el tipo dice ‘¿Qué hago con mis hijos? ¿No los llevo al colegio?’. Es un tema. (Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor del Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte).

La dureza de los controles de alguna manera, desde esta perspectiva, debería tener en cuenta que hay condiciones específicas de determinados grupos, con necesidades de transporte que no están resueltas.

6.2.2 Alcohol al volante

Como sostiene Gusfield (1981) para los Estados Unidos, el alcohol al volante constituye uno de los ejes privilegiados para abordar el tema de la seguridad vial. Al respecto, afirma que en los Estados Unidos, el mito del conductor alcoholizado organizó de tal manera las discusiones que esa figura podía utilizarse para construir sentido por fuera de la incidencia de siniestros de automóviles y víctimas mortales. Además, el alcohol al volante es uno de los ejes de prevención señalados por la Organización Mundial de la Salud.

En el 2008, en el último trimestre, con vistas a las vacaciones de verano, la Agencia Nacional de Seguridad Vial recientemente creada lanzó una campaña centrada en el uso de telefonía celular, uso de cinturón de seguridad, uso de cadenas en suelo nevado, límites de velocidad y consumo de alcohol al volante. El slogan de campaña era “cumplir la ley, salva vidas”. Centrado en la importancia de cumplir la norma y con ello, dado que se reducen los riesgos, se pueden salvar vidas que se perderían por no cumplirlas. En la pieza reproducida abajo, el cartel está dividido en dos mitades, izquierda y derecha.



Sobre la izquierda, se ven en blanco y negro el primer plano de un chop de cerveza, de manera fragmentada se ve la mano que lo sostiene y lo lleva a la boca de un hombre. Esas partes del cuerpo aparecen casi como fondo porque la figura destacada de la foto es el shop de cerveza. Debajo, se ve el logo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Sobre el lado derecho, el fondo violeta y fucsia (los colores que cambian de acuerdo con la pieza y el eje a desarrollar) se lee en letras blancas destacadas y en mayúsculas la palabra “conciencia” y debajo en tamaño más pequeño “algo para que tomes en cuenta en las vacaciones”. En todas las piezas de esta campaña se alude a las vacaciones como un momento para hablar, para revisar, para realizar “ajustes”, balances. Se aprovecha esa idea en cada una de las piezas que no se reproducen aquí, pero pueden consultarse en el los Anexos. Por ejemplo: “Prudencia. Algo de qué hablar en las vacaciones” (un conductor hablando por celular), “Seguridad. Algo para que ajustes en las vacaciones” (una mujer conduciendo con un cinturón de seguridad), “Control. Algo para aumentar en las vacaciones” (el uso de cadenas en las ruedas en los caminos con nieve). Esta pieza apuesta a la toma de conciencia de los riesgos del alcohol al volante. Por eso más abajo se lee “si manejas, no consumes alcohol”, no se refiere al consumo de alcohol en general sino al alcohol al volante. La referencia a la ley está implícita dado que no aparece como prohibición el consumo de alcohol en el momento de conducir. Hay un juego de sentido alrededor del verbo “tomar”, por un lado, el más obvio de “beber” que está presente de modo dominante en la pieza y el otro como “tomar en cuenta” o como “tomar conciencia” del peligro que implica el consumo del alcohol al volante. No hay en el cartel ningún cuestionamiento moral vinculado al hecho de beber bebidas alcohólicas. Sobre

ese lado derecho en la parte inferior, se ve el escudo nacional y la firma institucional Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

Tal como señalé en el apartado anterior, en 2009 se produce un cambio de tono de la campaña con respecto al año anterior. Mientras que en las anteriores hay fotos en detalle, en las que aparecieron durante 2009 hay un tono más sensacionalista (como en el apartado dedicado al uso de casco), con fotografías que registran escenas posteriores a accidentes de tránsito.



Como he mencionado, la campaña se lanzó para el período de vacaciones y la mayoría de las fotos muestran imágenes de rutas y los rastros de los siniestros. En el cartel que se ve arriba puede verse una ruta despejada, no se ven vehículos ni personas, sobre la doble línea amarilla, los restos de una botella de una bebida alcohólica y más lejos partes de un vehículo. A diferencia de la pieza anterior, muestra las consecuencias de haber bebido antes de conducir. Sin embargo, no se muestran cuerpos, ni heridas, como sí se ven en la campaña del año siguiente, sino los rastros materiales del siniestro. La frase que le da sentido a la fotografía que está formulada como pregunta también juega con dos sentidos del verbo “tomar”. En primer lugar como beber y en segundo lugar como “tomar en serio”. Nuevamente aparece la idea de que en caso de conducir no se debe consumir alcohol. El slogan de campaña “si se puede evitar, no es un accidente”, como he mostrado en el apartado anterior aparece del mismo modo que en resto de las piezas, que guardan la misma estructura.

En el mismo año, 2009, el gobierno de la ciudad de Buenos hizo circular carteles para la época de las fiestas.



En este caso al amarillo propio de los carteles de la gestión de Mauricio Macri y del PRO, se suma el color rojo que en las señales viales indica prohibición y restricción. Como en los otros carteles sobre seguridad vial, no hay imágenes. En la parte superior se lee “cuidate y cuidá a los que más querés” y más abajo y destacado “si tomaste alcohol, no manejes”. Como circuló en el contexto de las fiestas de fin de año, momento de encuentro familiar y también un momento de festejo en donde se consume alcohol se apunta al cuidado de los seres queridos. Se apela a la responsabilidad y se invierte la secuencia que en las campañas del gobierno nacional apuntan al hecho de prever que se va a conducir y en ese caso, no consumir alcohol⁹⁴. En los carteles del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, si se tomó alcohol no se debe conducir. Se espera un acto de responsabilidad y prudencia luego de la ingesta de alcohol. “En estas fiestas, celebremos con responsabilidad”. Esa campaña fue acompañada la intensificación de los controles en los cuales se incluyó a todos los tipos de vehículos (taxis, colectivos, transporte de carga, motos, etc). En los fines de semana largos se realizaron controles en las terminales de ómnibus a todos los micros de larga distancia.

⁹⁴ En la entrevista realizada a autoridades del Observatorio de Seguridad Vial, su Director de Estadística Vial, señalaba sobre este punto: “con el Ministerio de Salud nos hemos tenido que poner de acuerdo: ‘¿Qué ponemos? ¿Qué si va manejando no tome? ¿O que no tome si va a manejar?’ En realidad las dos son válidas. Pero el problema es que, si tomaste ¿Estás en condiciones de decidir? En realidad sería como un mensaje más a futuro ‘Si vas a manejar, no tomes’. En realidad cualquier país avanzado diría ‘si tomaste, no manejes’, y estaría bien. Porque ya tiene un desarrollo cultural de muchos años de campaña. Pero el tema acá pasa por otro lado. ‘Si vas a manejar, no tomes’. Antes de que tome la decisión. ‘Ni si quiera evalúes la posibilidad de eso’. En el 2009, la capacidad operativa de la Agencia era bajísima. Los controles eran menos del 1% de la población argentina. El tope era Australia, que controla al menos una vez por año a cada ciudadano”.

En 2010, la Agencia Nacional de Seguridad Vial diseña una de las piezas de campaña de ese año dedicada al problema del alcohol al volante. Como mostraré en el apartado dedicado al exceso de velocidad se muestran imágenes de las heridas en el cuerpo que deja un siniestro de tránsito. Se ve así a un joven con la cabeza y el brazo vendados y lastimaduras en el rostro. Mira a cámara serio, y sobreimpreso en la parte inferior de la fotografía se lee “Ahora no toma alcohol cuando maneja”, se percibe arrepentimiento. El saldo del siniestro no es la muerte que en otras campañas aparece bajo la oposición “vida” versus “muerte”. En el conjunto de estas piezas, los destinatarios son los conductores, y la comunicación se establece a partir del realce de las lesiones como consecuencia de no cumplir con la ley o comportarse de manera imprudente.



El slogan de campaña tiene continuidad con el año anterior “si se puede evitar, no es un accidente”.

Al año siguiente, en 2011, la Agencia Nacional de Seguridad Vial cambió el slogan de campaña “No me mates”. Las piezas están dirigidas a los conductores. Otro cambio es quién asume la voz en esta campaña: las víctimas potenciales. En todos los casos se los ve mirando a cámara, con la llave del vehículo en la mano. De esta manera se impide que el conductor, que por no cumplir con los límites de velocidad, por estar alcoholizado o por no asegurar a un niño con cinturón de seguridad, asume el riesgo de matar a su

acompañante. Las víctimas potenciales son los acompañantes del vehículo que puede ser la pareja, un hijo, en fin un ser querido.

Si se puede evitar, no es un accidente.

NO ME MATES

Un conductor alcoholizado que muere en un siniestro vial provoca 4 muertos pasivos.

Agencia Nacional de Seguridad Vial
MINISTERIO DEL INTERIOR

ARGENTINA
Con vos, siempre.

Presidencia de la Nación

[www.seguridadvial.gov.ar]

En esta pieza se ve una escena nocturna con dos personas adultas, un varón y una mujer, ella tiene un vestido de noche. El varón está en segundo plano apoyado en un auto, con un vaso vacío en la mano, y la otra se sostiene la cabeza como si estuviera mareado por el alcohol. Ella con la llave del auto en la mano, mira a cámara. A diferencia de la campaña anterior, en donde también hay mirada a cámara, se trata de retratos, mientras que en las del año siguiente son escenas, en donde de alguna manera el personaje que mira a cámara sale de la ficción de esa escena y se dirige al destinatario, lo que provoca inquietud en el receptor.

Esta campaña está dirigida a los conductores y se los interpela a través del imperativo en segunda persona del singular a través del “no me mates” de toda la campaña. Abajo, sobre fondo naranja, se presenta una estadística de las víctimas que genera un conductor alcoholizado.

En 2012, se mantiene el slogan de campaña del año anterior, “no me mates” centrada como se ha visto en el uso de casco y también para el consumo del alcohol y el respeto de los límites de velocidad.

En la pieza que se reproduce abajo tiene la misma estructura de las otras del mismo año. Dos fotos, una que ocupa la mitad superior y otra en la parte inferior.



Puede verse a un grupo de jóvenes, sobre la izquierda una pareja de una mujer y un varón, sobre la derecha dos varones y una mujer. Miran a cámara, a diferencia del afiche de la campaña del año anterior, parece una foto sacada para recordar el momento de una salida. Todos los jóvenes tienen vasos con cerveza. En la imagen inferior, la pareja no está y en su lugar hay información sobre las consecuencias de conducir alcoholizado: la muerte. Los amigos que quedan en la foto inferior en lugar de cerveza tienen botellas de agua. Se vuelve sobre la oposición muerte/vida, que se retoma en todas las piezas con el slogan de campaña “No me mates”.

Como en los otros ejes, las campañas de prevención con respecto al alcohol al volante apuntan a generar conciencia del riesgo. Desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires, si bien desde 2007 desarrolla controles, no acentuó la comunicación sobre el tema. Vale recordar que desde esa administración el impacto mediático de los operativos se considera como parte de la campaña. La Agencia Nacional de Seguridad Vial por su

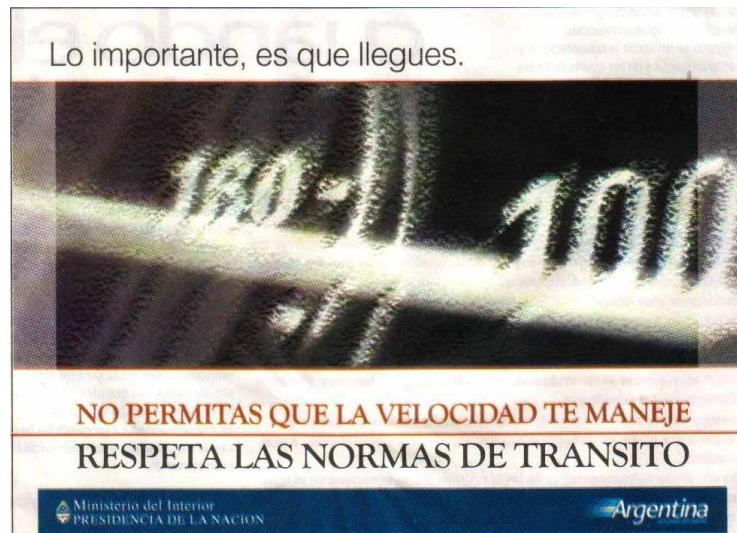
parte, desplaza el tono desde cierto sensacionalismo e impacto a través de la imagen hacia la toma de conciencia a través de la información.

6.2.3 Límites de velocidad

Establecer límites de velocidad ha sido un problema desde que los automóviles comenzaron a circular por las calles de las ciudades en los años '20. Simon (1998) señala que en Estados Unidos, las leyes de velocidad no sólo estuvieron en tensión con las capacidades tecnológicas de los automóviles (lo cual es una constante desde ese momento hasta la actualidad y a nivel mundial), los límites variaban de estado en estado y los conductores que cruzaban las líneas estatales podían desafiar la ley casi sin darse cuenta, sobre todo en una época en la cual la señalización en las carreteras era limitada. En el debate de la época estaban quienes sostenían la importancia de contar con leyes que limiten la velocidad y quienes sostenían que más que intentar mejorar las habilidades de la población (que podría conducir rápido en cualquier caso) era la ampliación de las carreteras para facilitar una conducción más segura a altas velocidades. Estaban también quienes sostenían que la velocidad tenía una clara correlación con la ocurrencia de siniestros, aún cuando no fuera su causa en un sentido literal. Mientras las vetustas leyes de velocidad podrían no ser la respuesta, argumentaban que había que enseñar a los conductores que la velocidad significaba un riesgo para los otros⁹⁵.

Como señalé al comienzo del capítulo, las campañas realizadas en 2007 y parte de 2008 son previas a las lanzadas una vez en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Durante ese período las campañas las difundía el Ministerio del Interior. El slogan de la campaña era “Respetá las normas de tránsito” y el eje estaba puesto en el control que el conductor debía ejercer sobre el vehículo. Cabe señalar que en cada una de las piezas había una presencia explícita de la Ley de Tránsito al aludir a respetar los límites de velocidad.

⁹⁵ Simon (1998) indica que desde esa perspectiva, se sostenía que para corregir las consecuencias que tenía la circulación a altas velocidades era importante hacer frente a cinco cuestiones fundamentales. 1) Tomar conciencia de que la velocidad es peligrosa, 2) Tomar conciencia del costo de los errores en términos de dinero y felicidad, 3) la ejecución apropiada de leyes impide que puedan "salirse con la suya" quienes conducen con descuido criminal, 4) Se debe mantener el auto en condiciones de seguridad, 5) Se les debe enseñar cómo conducir.



Fuente: Vázquez y Palombo (2008)

En la pieza que se reproduce arriba, el eje es la velocidad con la imagen en primer plano de un velocímetro que marca 160 km por hora, una velocidad que excede el límite establecido por ley y le sigue el frase en rojo “No permitas que la velocidad te maneje”, aparece la velocidad como una experiencia que hace perder el control, como puede suceder con otra experiencia excitante. Al perder el control del vehículo por el vértigo que produce la velocidad, ésta pasaría a tomar posesión del auto con el riesgo que lleva consigo.

La interpelación al destinatario estaba dada a través de la segunda persona del singular lo cual pretende un acercamiento a quien recibe el mensaje (conductores) y establece un contrato de lectura cómplice. Otro elemento que destacan Vazquez y Palombo (2008) es la presencia, además del escudo nacional y las menciones al Ministerio del Interior y de Presidencia de la Nación, está del logotipo utilizado en la campaña del 2003 del Frente para la Victoria con el slogan “Argentina. Un país en serio”. Según las autoras esto tiene un efecto ambiguo dado que superpone campaña electoral con campaña de bien público.

En 2008, bajo el slogan de campaña “Cumplir la ley, salva vidas”, la Agencia Nacional de Seguridad Vial diseña una pieza centrada en los límites de velocidad:



Como se ve en la pieza reproducida arriba, sobre la izquierda hay una fotografía en primer plano de un velocímetro que marca 80km por hora. A diferencia de la campaña desarrollada por el Ministerio del Interior el año anterior, la velocidad marcada está dentro de los límites que establece la ley. Sobre el lado derecho, se ve con fondo de color rojo, en mayúsculas “Límites. Algo para que tengas en las vacaciones.”

Los destinatarios de toda la campaña son los conductores. En la pieza reproducida, se aconseja cumplir con los límites de velocidad establecidos por la ley: “Si manejas. No excedas la velocidad máxima”. La alusión a la ley es explícita y como se mencionó para la campaña anterior la responsabilidad queda fijada en los conductores y en sus acciones. Esta es la primera campaña en la que aparece la Agencia Nacional de Seguridad Vial como referencia institucional, en tanto está bajo la órbita del Ministerio del Interior, también figura junto con el escudo nacional.

En ese mismo año, 2009, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, además del uso de casco, diseñó una campaña sobre los límites de velocidad. Para la comunicación se diseñaron tres carteles con fondo amarillo, como el color que identifica a la gestión de gobierno (y al partido) y letras negras. Como se ve a continuación:



Ese juego de colores, amarillo, negro y gris, remiten a las señales de tránsito, que también es el color de la gestión y del PRO, específicamente a las señales de advertencia. Tiene una estructura muy parecida al cartel diseñado para estimular el uso de casco. En esta pieza, se exige cumplir con los límites de velocidad, pero no se mencionan cuáles son. Esa especificación figura en otros carteles en los cuales se indican los límites máximos para calles 40 km por hora y avenidas con velocidades máximas de 60km por hora. Esas piezas se pueden consultar en los Anexos.

Del mismo modo que con el uso de casco, está estructurado como amenaza. Se utiliza la segunda persona del singular en modo imperativo, supone un acercamiento al destinatario, que son los conductores. No se apela a la responsabilidad sino que se pone el acento en la penalización. Del mismo modo que en el fomento del uso de casco, se trata no tanto de apuntar a la toma de conciencia, sino más bien a controlar el tránsito a través de una estrategia punitiva.

Sin embargo, según información brindada por el Gobierno de la Ciudad, esta campaña se propone “concientizar a los conductores sobre la importancia de disminuir las velocidades máximas en calles y/o avenidas”. En realidad se trata de cumplir con la normativa vigente que establece esas velocidades de circulación. Esta medida se articula con otras y busca disminuir los “accidentes de tránsito” en el distrito “responsabilizando a los conductores”. Hay cierta falta de precisión en la comunicación del contenido de las campañas, por un lado señalar como disminución el cumplimiento de las velocidades máximas, por otro, se busca responsabilizar a los conductores cuando por lo general en las campañas de prevención se pone el esfuerzo en concientizar. En palabras del Director de Seguridad Vial de la ciudad de Buenos Aires, de la misma manera que con los controles de alcoholemia y de uso de casco se trabajó sobre el desplazamiento desde una comunicación severa y amenazante a otra más “amistosa”:

se pasó después con los controles de velocidad en toda la instalación del sistema de radares en la Ciudad con “respetar las velocidades máximas o te quitamos el auto”. Que obedecía a estudios focus que se hicieron, donde el principal temor que tenían los conductores no era una multa, diferida en el tiempo, sino quedarse. Ese fue el eje, el rasgo saliente de las primeras épocas de la gestión. Ahora están, desde el Gobierno de la Ciudad y la comunicación central, bajando otros lineamientos que tienen que ver con Ciudad... creo que los ejes son “ciudad verde”. Está por salir una campaña “Ciudad Joven”, “Ciudad Inclusiva”, etcétera. Y entonces los mensajes son más amistosos. Y de inclusión digamos. (Director de Seguridad Vial, gobierno de la ciudad de Buenos Aires)

La pieza de la campaña 2009 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial dedicada al exceso de velocidad está en línea con las otras de ese mismo año en cuanto al diseño y en

cuanto al tono elegido. Sin embargo, en este caso asume un tono más sensacionalista. Se incluye sangre como rastro de presencia humana, pero como en otras fotografías de la misma campaña no hay personas retratadas.



En la pieza reproducida arriba puede verse la pregunta que alude al exceso de velocidad, el auto chocado contra un guardarail con restos de sangre en la puerta del conductor. Una escena de ruta que es en donde ocurrían la mayoría de los siniestros y además cabe recordar que esta campaña circuló durante el período de vacaciones. Actualmente pueden verse todavía algunos carteles de esta campaña en puestos de peaje. Hay una referencia explícita a la ley: “respetá las velocidades máximas”, aunque no se informa cuáles son.

En general se apuesta a un acercamiento con el destinatario a partir del uso de la segunda persona del singular en las preguntas. Pero también aparece el modo imperativo para aludir al cumplimiento de la ley (“respetá las velocidades máximas”, “no uses celular”, “no tomes alcohol”, etc.). La campaña estaba principalmente dirigida a los conductores. La referencia institucional tiene continuidad con la campaña anterior: la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio del Interior.

En 2010, la Agencia Nacional de Seguridad Vial continúa con el énfasis en las consecuencias de la falta de cumplimiento de normas. También continúa el slogan de campaña “Si se puede evitar, no es un accidente”. Esta vez no ya en la escena del hecho sino justamente en los efectos y las lesiones que deja. Mientras que en la campaña anterior se veían escenas posteriores al siniestro, en donde era posible imaginar tanto lesiones, como muertes, en estas piezas el eje está puesto sobre las primeras. El grupo de piezas es un poco más heterogéneo que en las campañas anteriores, se correspondieron con

distintos momentos del año y objetivos (vacaciones de verano, vacaciones de invierno, fines de semana largos, institucionales). De modo que las distintas piezas pueden agruparse de acuerdo a lo que comunican. Los ejes de campaña también se mantienen: uso de cinturón para los niños, uso de celular, uso de casco, consumo de alcohol, velocidad.

La pieza reproducida abajo está incluida en una serie de piezas en donde se muestran las consecuencias que producen los siniestros, sobre todo en las heridas que dejan.



Los golpes y las heridas en el rostro son las marcas que dejan en el cuerpo ciertos comportamientos. Sobre impreso en la foto se lee la frase “ahora respeta los límites de velocidad cuando maneja”. Esas heridas son las consecuencias de no haber respetado las velocidades máximas, de no haber cumplido con la ley. “Ahora”, luego del accidente, la víctima tomó conciencia de la importancia de respetar los límites de velocidad, el afiche apela a la toma de conciencia de los riesgos que se asumen a través de ciertas prácticas. En otro de los afiches, se alude al uso del cinturón de seguridad y, un tercero que fue presentado en otro apartado se tematiza el alcohol al volante. En los tres casos la frase sobre impresa comienza con la palabra “ahora”. El momento del siniestro marca un antes y un después en las conductas. El destinatario de esta serie es la población en general y hay referencia a la ley, pero de un modo menos explícito que en las campañas anteriores.

Otra serie del mismo año apunta como mostré al consumo de alcohol y al uso de casco; a los que se agregan el uso de celular y el uso de cinturón en niños, que puede

consultarse en los Anexos. Finalmente, hay una pieza sobre Semana Santa y otra sobre el Día de la Seguridad Vial y otra sobre la disminución de muertes en siniestros viales.

En 2011, como ya mencioné, cambia el slogan que se mantiene para el año siguiente: No me mates.



El cartel está dividido en dos partes, sobre la izquierda una fotografía y sobre la derecha con fondo naranja color característico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se lee el slogan de campaña y la consigna “respetá las velocidades máximas”. Puede verse como en las otras piezas que los destinatarios son los conductores, se destaca a las víctimas de los siniestros de tránsito. En realidad a las potenciales víctimas. Si en la campaña del año anterior estaba el acento en un antes y un después del siniestro que hacía tomar conciencia, en estas piezas se apunta a prevenir. La actitud de la madre y esposa que mira a cámara con la llave del auto en la mano pretende prevenir un posible siniestro con la muerte como consecuencia segura. Cabe agregar que en este caso, como en el del consumo de alcohol el que maneja es un varón y la que pide no ser asesinada es la mujer. En la pieza reproducida arriba esa mujer además es una madre que vela por la seguridad de su hijo. En las piezas analizadas aquí el conductor siempre es un varón, pero no ocurre en todas las fotografías de las campañas. Para el uso del celular hay una mujer retratada y vuelve a aparecer como conductora y madre en el cartel dedicado al uso del cinturón para los niños.

En 2012, la campaña del mismo organismo guarda estrecha relación con la campaña del año anterior. Como se vio, las personas fotografiadas miran a cámara en diversas situaciones: cumpleaños infantil, salida con amigos, vacaciones.



En la pieza reproducida arriba, se ven dos fotos en un cumpleaños infantil durante el día. En la foto superior se ven dos familias, mientras que en la de abajo el grupo familiar de la izquierda ya no está. En lugar de la familia se presenta información estadística sobre las muertes en siniestros de tránsito por superar las velocidades máximas. Nuevamente se ve que la responsabilidad de los siniestros recae en los conductores. Un cambio ya señalado y que aparece también aquí es la apelación al comportamiento racional del destinatario, un destinatario que puede calcular riesgos a partir de la información brindada.

Cabe agregar que en otros materiales de campañas de prevención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se mantiene el slogan “si se puede evitar, no es un accidente”. De modo que si bien no aparece en todos los carteles, sí se mantiene en otros materiales como una constante, como un modo de concebir los siniestros viales. Otro dato institucional para remarcar es que en 2010 aparece la escarapela del bicentenario que estuvo presente en todas las comunicaciones oficiales, en 2011 “Argentina, con vos siempre” y en 2012 “Argentina un país con buena gente”.

Una cuestión a subrayar, con respecto a las campañas de prevención a nivel nacional, es el desafío que implica encontrar la manera de interpelar a poblaciones diferentes en todo el territorio nacional a partir de un mismo spot o afiche de campaña. Al respecto, el Director de Estadística Vial del Observatorio de Seguridad Vial, señalaba:

El problema de las campañas nacionales es que evaden a la realidad. Por ejemplo, una campaña diseñada en Buenos Aires, para la Ruta 2. El inconsciente posiblemente de gente que no transita esa ruta va a decir “esta no es para mí”. No es su realidad. Por ejemplo cuando hablás de adolescentes ¿De qué tipo de adolescentes estás hablando? [...] Por ejemplo el tema del alcohol, en la fiesta de la Pacha Mama, que está asociada al consumo de alcohol. Porque además es uno de los tributos que se le dan a la tierra. ¿Qué haces? Si haces controles durante la fecha de la Pacha Mama, cerrás la ruta... Con esto de la Pacha Mama, te digo, si hacés alcoholemia, los detenés a todos. ¿Cómo haces una campaña con eso?. (Director de Estadística Vial, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte)

Por otro lado, en el diseño de campañas y la implementación de medidas y controles de seguridad vial muchas veces se trata no sólo de lidiar con las resistencias de los distintos actores. Muchas veces esos comportamientos se basan en concepciones sobre el cuidado y el riesgo que desde la perspectiva de la seguridad vial están erradas:

Hay muchos preceptos falsos. Los buenos cascos no deberían darte calor. Es falso que el cinturón de seguridad, si se incendia el auto no lo puedes abrir. Eso es un invento de la gente. Está metido en la cultura. El único efecto que tiene es salvar una vida. Desde que se inventó y se implementó en Europa, las muertes cayeron 50%. Es una relación directa. Uso de cinturón, baja de muertes. Uso de casco, baja de muertes. Ninguna otra cosa. Lo que sí hay son normas sociales, que también pasa. Tomar y conducir. Me ves en un restaurante con mi mujer embarazada, y si me prendo un pucho vos puedes decir “cómo vas a poder prender un pucho”. Pero si me tomo una copa de vino no decís “no manejes que tomaste vino”. (Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor, Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte)

Otra continuidad es la presencia de la muerte aunque por lo general sin utilizar recursos sensacionalistas. Sí se apela interpelar y lograr un impacto emocional en el espectador. Se establece un paralelismo entre respeto a la norma y respeto a la vida.

Se establece un cambio no sólo en las consecuencias que tiene el incumplimiento de la norma con la posibilidad del riesgo de la propia vida sino que también se incluye a los acompañantes del vehículo con los cuales se tienen un vínculo afectivo. Por otra parte no aparece de manera explícita la ley, es decir no se enuncia la norma en ninguna indicación de lo que constituye una infracción sino que se asume que los destinatarios son conocedores de “la letra” de la ley y que se apuesta a una toma de conciencia o recordatorio de los riesgos que implican no cumplir con la norma para modificar las conductas de riesgo.

Otra cuestión vinculada con las campañas es hasta qué punto esa intervención pública cambia las conductas. Para el Director de Estadística Vial del Observatorio de Seguridad Vial, las campañas principalmente instalan un tema, en este caso el tema de la seguridad vial, pero no modifican las conductas. En ese aspecto, desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires hay una visión similar. De hecho en el ámbito local no se desarrollan campañas de concientización sino que todas las campañas de comunicación tanto en la vía pública como en los medios de comunicación están ligados a alguna medida de control que se ejecuta en el distrito.

Es interesante recuperar sobre este tipo de acciones a Rose (2007), quien señala que en el marco de las políticas de Estado y de bienestar en el contexto de la declinación del Estado de Bienestar, los expertos se relacionan todavía con sus clientes de un modo pedagógico y responsabilizante. Sostiene que en la actualidad, la mirada profesional se volvió de algún modo más “superficial” porque se focaliza en la conducta en sí y en su organización cognitiva y moral, la percepción, la intención, la acción y la evaluación.

* * *

Si se reconocen dos grandes clasificaciones en el tipo de intervención estatal dirigida al tránsito, la punitiva y la educativa, en tanto tecnología de gobierno aplicada al tránsito, los manuales de conductor constituyen un material valioso para dar cuenta de uno de esos modos. En los manuales se puede identificar una diferencia entre el gobierno central y el de la ciudad de Buenos Aires con respecto al marco de sentido en que se inscriben. La administración nacional plantea la educación vial como parte de un campo más amplio que refiere a la formación ciudadana. En contraste, el manual elaborado por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires está centrado en brindar información básica para el examen. Algo similar a lo que sucede con la justificación de las medidas de gestión: la diferencia radica en la visión de un Estado que forma ciudadanos responsables, prudentes, y comprometidos con su sociedad y un Estado que educa a individuos capaces de cuidar de sí mismos y en ese cuidado colaboran con su entorno.

Al analizar la continuidad de las campañas se advierte que el problema de los siniestros de tránsito recae en la imprudencia y la falta de responsabilidad de los conductores. En las dos gestiones analizadas se puede identificar un énfasis particular en la conducta de los propios actores. Un matiz en ese acento está presente en las campañas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de los últimos años a través de la incorporación de datos que ayuden a la conformar una conducta responsable. En las campañas del gobierno de la Ciudad de Buenos, se establece, junto con la responsabilización, un acento en el carácter punitivo aún cuando no esté enunciada la ley de manera explícita.

Conclusiones

He mostrado en esta segunda parte los diferentes modos en que se ha discutido sobre la cuestión vial en Argentina, sobre los contextos en que las leyes de tránsito fueron elaboradas y las medidas de gobierno llevadas adelante para mejorar la seguridad vial, tanto punitivas como de concientización.

En su análisis sobre el tema en Estados Unidos de los años '20, Simon señala que a las discusiones públicas sobre los riesgos en el tránsito se sumaron los discursos periodísticos en donde se llamaba a reconocer la significación moral de la ley quebrantada en el contexto del tránsito y la necesidad de la disciplina para bajar el umbral de mala conducta. Es posible encontrar un registro moral similar en las discusiones locales. Simon advierte para esos primeros años en Estados Unidos el problema de los siniestros fatales había generado una considerable conciencia acerca del problema de gobierno. Esta preocupación puede constatarse localmente en los debates parlamentarios, en los considerandos de las leyes, en los anuncios y en los informes, en el desarrollo de campañas. En esas discusiones se complejizaba el problema y se incluía a la educación, a las aseguradoras, a los periodistas y finalmente, a los individuos. Desde el discurso periodístico analizado por Simon todos somos perpetradores y víctimas de los accidentes de tránsito y todos seríamos los principales beneficiados en reducir el número de accidentes. En uno de los pasajes citados por Simon, se afirmaba “es tiempo de que aprendamos que el automóvil ya no es un juguete nuevo, sino que es una tremenda fuerza social, sobre todo para el bien, pero sin duda para el terrible mal, si no se utiliza con cordura” (Simon, 1998: 559). En esas discusiones se ponía en evidencia que el automóvil impulsaba dos tendencias muy diferentes e igualmente preocupantes de problemas de las dificultades de gobierno. Así, la conducta personal nunca había estado tan rutinariamente relacionada con la muerte y la mortalidad. Como consecuencia, el detalle micro de la vida cotidiana se convierte en un lugar de atención y control formal sin precedentes.

Por otro lado, he presentado una de las maneras en que pueden surgir nuevas normas. Esas iniciativas se inscriben en la construcción de problemas públicos. Se trata de un fenómeno que se instala en la opinión pública y que requiere solución. Muchas veces su emergencia es resultado de la acción de grupos como las organizaciones dedicadas a la seguridad vial, o, como mostré en la Primera Parte, centradas en el automóvil (ACA y Touring Club). A esas formulaciones se le suma la acción de los medios masivos de

comunicación que colocan a la inseguridad vial, junto con la inseguridad delictiva, como un tema que también necesita resolverse (Kessler, 2009).

En Argentina estos debates también agitaron argumentos que daban cuenta de un tipo de relación particular que los argentinos mantenemos con las normas: no las respetamos. El centro de la explicación del problema del tránsito se ubica, desde las ciencias sociales, principalmente en ese campo de reflexión. Esta mirada muchas veces permea incluso algunos argumentos de funcionarios, o en los debates parlamentarios. Sin embargo, no son los únicos ni siempre los más frecuentes. En la interpretación también hay comparaciones con países industrializados sobre mortalidad en el tránsito que por el contraste muestran que en nuestro país el problema es más acuciante y más grave. Pero al observar los datos regionales ese contraste se desdibuja ya que las cifras colocan a nuestro país en un lugar de riesgo intermedio, aunque en los últimos años las cifras de mortalidad mantienen una tendencia ascendente.

Las diferentes leyes de tránsito están asociadas las preocupaciones de cada momento histórico. Por eso no es posible hablar de una única gubernamentalidad sino de gubernamentalidades. Así, la ley de 1949 está relacionada con el modelo productivo de entonces en donde comienza a delinearse la preocupación por el tránsito y sus riesgos. Se imponía la necesidad dar respuesta a nuevas exigencias como consecuencia del aumento del parque automotor y de las crecientes necesidades de transporte. La ley creada durante la dictadura se formula en el marco de la doctrina de la seguridad, es en esta ley en donde aparece por primera vez la expresión “seguridad vial”. Desde su enunciación se pretendía garantizar libertades, mientras que desde la estructura de la ley se trasluce su impronta represiva. La ley vigente, aprobada a mediados de los años noventa, se elabora en el marco de la reforma del Estado y su “modernización”. Esta “modernización” incluyó la privatización de las rutas. La actualización normativa se inscribía en ese proceso al mismo tiempo que, una vez más, se pretendía dar respuesta al problema del creciente número de muertes en siniestros de tránsito. En los debates legislativos la preocupación se centra en disminuir las muertes en el tránsito con leyes acordes a los tiempos que corren, pero también está muy presente la intención de dar homogeneidad a las leyes sin desnaturalizar la organización federal. Es por ello que gran parte del debate parlamentario de la ley actual estuvo concentrado en la designación de Gendarmería Nacional como autoridad de aplicación de la ley en las rutas nacionales. En este sentido, el debate no estuvo organizado a partir de la idea de “anomia” o, por oposición, de “ley

de la selva” -metáfora recurrente para caracterizar el tránsito en nuestro país- sino por definir autoridades de aplicación, acentuar la educación vial entre otros aspectos. Por otro lado, en su contenido, la ley permite identificar que el sentido de la gubernamentalidad se orienta cada vez más en aspectos más sutiles, más detallados y más precisos en el acto de conducir y también en los requerimientos de seguridad.

Me ocupé también del análisis del paquete normativo que incluye diferentes medidas de control y prevención en la materia. Por lo general, el problema de la seguridad vial recae en la responsabilidad de los conductores. La mayor parte de las medidas impulsadas desde la administración nacional se concentran en el control social. Por otra parte, las medidas de gobierno y las campañas de prevención que se desprenden de esas leyes para mejorar la seguridad vial prestan atención principalmente a los comportamientos y la responsabilidad de los actores. Sin embargo, es posible establecer diferencias entre la gestión central y la del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El rasgo común entre ambas es que tanto una como otra administración están orientadas a las conductas de los distintos actores del tránsito. El problema de la seguridad vial se ataca a partir de una doble estrategia: por un lado, a través de los controles y la sanción y, por otro, se recurre a la educación y la concientización. Sin embargo, mientras desde el gobierno nacional se afirma de manera recurrente que la seguridad vial es “política de Estado”, desde el gobierno de la ciudad de Buenos Aires se desarrollan acciones que se justifican en una visión diferente. En lugar de colocar al Estado en una posición destacada, se apunta a educar, capacitar, concientizar a los agentes para empoderarlos y que desarrollen conductas de autocuidado.

En cuanto a los manuales elaborados por cada gestión, entendidos como herramientas de las diferentes estrategias de gobierno orientadas en la modificación de los comportamientos, se advierte una diferencia en cuanto a la inscripción de la educación vial. Mientras desde la administración nacional se plantea la educación vial como parte de un campo más amplio que refiere a la formación ciudadana, en el manual elaborado por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires el centro de interés está en brindar información básica para el examen. Algo similar a lo que sucede con la justificación de las medidas de gestión. Por un lado, la formación de ciudadanos responsables, prudentes, y comprometidos con su sociedad, y, por otro, la educación a individuos capaces de cuidar de sí mismos y en ese cuidado mejorar su entorno. En las campañas de concientización, que en ambas administraciones se identifica un énfasis particular en la conducta de los

propios actores, es posible sin embargo, encontrar un matiz. En las campañas impulsadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial se incorporan de datos que ayudan a la conformar una conducta responsable. En las campañas del gobierno de la Ciudad de Buenos, en cambio, se establece, junto con la responsabilización, un acento en el carácter punitivo aún cuando no esté enunciada la ley de manera explícita.

Como he mostrado a lo largo de esta Segunda Parte, el centro de la intervenciones estatales en materia de seguridad vial ubica en primer lugar los comportamientos de los actores por sobre otros ejes del problema. Ello ocurre en los ejes prioritarios de acción, en las medidas de intervención y en las campañas de prevención. Se configuran nuevos aspectos a controlar y a modelar, que no estaban previstos en el pasado, en el sentido de la prudencia y la minimización de riesgos.

En los próximos capítulos me ocuparé de un actor mencionado y que constituye el centro de las políticas de seguridad vial: los conductores. La libertad y el riesgo, dupla simbólica que desde los primeros años acompaña al automóvil, están presentes en las reflexiones de los diferentes actores. Por otra parte, sus descripciones sobre el tránsito vuelven a estar teñidas de una carga moral presentes tanto en la reflexión experta como en los medios de comunicación masiva.

TERCERA PARTE: Conducir

Introducción⁹⁶

El acto de conducir implica la puesta en juego de una amplia serie de competencias. Tanto en la operación de la máquina como en la anticipación de las conductas de los demás y la evaluación de riesgos que supone cada maniobra propia. A mediados de los años '40, en *La cabeza de Goliat*, Martínez Estrada refería a la figura urbana del chofer y su relación con el automóvil. Señalaba que “de todas las máquinas, el automóvil es aquélla de la que no se percibe que sea distinta del conductor, en comparación de la cual el mismo reloj de bolsillo resulta un accesorio autónomo, absolutista. En realidad, el automóvil es un aparato ortopédico del conductor. La identificación de uno y otro llega a ser tan perfecta como la del jinete y su cabalgadura” (Martínez Estrada, 2001:149). Muchos años después, dentro del debate sobre “automovilidad”, Dant (2004) designa como el complejo *driver-car* a la relación entre el cuerpo y la máquina. Es un complejo que sólo se materializa cuando el conductor está al volante. El complejo *driver-car* refiere a la relación simbiótica entre conductor y automóvil y no puede asimilarse ni a una cosa ni a una persona ya que no puede pensarse sin sus dos componentes. Alude a las destrezas que se ponen en juego en el acto de conducir tanto en las disposiciones corporales para mantener el control del vehículo como en los aspectos sensoriales: los sonidos, las vibraciones y los modos de percibir las distancias. Por ejemplo, en la definición de la velocidad de circulación se ponen en juego esas destrezas y percepciones que son las que permiten “saber” cuándo y dónde se puede “pisar el acelerador”. En el trabajo de Wright et al. (2007), la primera observación que realizan va en el mismo sentido que la formulación del complejo *driver-car*: “los cuerpos metálicos de los vehículos actúan como extensiones materiales de los cuerpos carnales de los conductores, lo que plantea la típica asociación metonímica: 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” (Wright et al., 2007: 17). En su trabajo etnográfico sobre los choferes del transporte público en México, Aguilar Nery (2000) describe una fusión entre el conductor y el vehículo. Es que para los conductores profesionales el objeto no es sólo una herramienta de trabajo o una extensión del cuerpo sino también es un espacio que habitan durante muchas horas.

⁹⁶ Para la redacción de esta Tercera Parte he tomado como base dos ponencias, una presentada en las VI Jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de General Sarmiento (del Cueto, 2008a) y la otra en el IX Congreso Argentino de Antropología Social (del Cueto, 2008b), además de un artículo sobre el mismo tema publicado en una compilación coordinada por Eduardo Rinesi (del Cueto, 2011).

Por su parte, Gusfield (1981) enumera, en su análisis sobre la construcción del alcohol al volante como problema público, las capacidades que son necesarias para conducir un auto. Se requiere un alto grado de coordinación motriz, juicio racional y un nivel de habilidad que debe ser mantenido a través de la práctica y la atención constante, demanda cualidades de una mente racional e intención seria. Por su parte, en su libro sobre tránsito, Tom Vanderbilt señala que conducir es la actividad cotidiana más compleja que realizamos. Está formada por al menos mil quinientas “subcompetencias”. “En cualquier momento estamos orientándonos por el terreno, inspeccionando nuestro entorno en busca de peligros e información, manteniendo nuestra posición en la calzada, juzgando la velocidad, tomando decisiones (unas veinte cada kilómetro y medio), evaluando riesgos, ajustando instrumentos, adelantándonos a las acciones futuras de los demás...” (Vanderbilt, 2009: 65). De hecho Vanderbilt retoma la experiencia realizada en la Universidad de Stanford para enseñar a conducir a un robot. Luego de varios fracasos debido a que se programaba a la máquina para que desarrollara determinadas acciones frente a condiciones específicas (“si se da la siguiente condición, ejecutará la siguiente acción”) los responsables del proyecto decidieron cambiar de estrategia. La misma consistía en entrenar al robot a partir de un adiestramiento a partir de ejemplos. En lugar de partir de la memorización de las normas de tráfico, se partió de observar el mundo real. Esto llevó a preguntarse qué es realmente una norma. “¿Qué pasa cuando se transgreden las convenciones, como sucede tan amenudo en la conducción? [...] Hay infinidad de momentos de incertidumbre, o ruido. Del mismo modo en que hacemos cosas como juzgar si el coche de la policía con las luces puestas ya ha parado a algún otro, Stanley [el robot] necesita descifrar el desconcertante mundo de la carretera: ¿eso que hay en medio de la calzada es una piedra o una bolsa de papel? ¿Y eso otro, un badén o alguien que se ha caído de su moto? Ya solo las restricciones de una señal de ‘No aparcar’ neoyorquina volverían loco a Stanley” (Vanderbilt, 2009:67).

En esta Tercera Parte me ocuparé específicamente de lo que ocurre en la calle. Las reglas y las medidas de gobierno analizadas en los capítulos anteriores no deberían ser pensadas sin relación con el objeto de aplicación de esas políticas: los conductores. Esas reglas que son resultado de contextos históricos específicos, procesos, negociaciones, conflictos a su vez, en la calle son negociadas, mantenidas, manipuladas, infringidas, modificadas e incluso completamente abolidas y suplantadas (Strauss, 1992). Como he señalado el acto de conducir tiene sus propias complejidades en tanto implica la

operación de la máquina. A ello se suma la interacción con otros actores del tránsito, de la cual me ocuparé en el Capítulo 7. ¿Cuáles son las percepciones y valoraciones acerca del tránsito que tienen los conductores? ¿Cómo se clasifica a los distintos actores? ¿Cómo varía la jerarquía de la calle? ¿Cuál es la percepción que se tiene de las normas, del propio comportamiento en relación con ellas? En el Capítulo 8 analizaré las percepciones en torno de la velocidad que tienen los conductores. Los distintos escenarios de la velocidad que identifican, principalmente la ruta y la ciudad. Finalmente, me ocupo de las razones a partir de las cuales los conductores justifican circular a altas velocidades.

Capítulo 7: El tránsito

7.1 Entre el “caos” y la “ley de la selva”

En términos generales, puede definirse el tránsito como un ámbito de interacción permanente y como tal es terreno de la negociación y el conflicto. Hay tres ejes a partir de los cuales pueden organizarse las distintas formas de representar el tránsito desde los conductores: el caos, la ley de la selva y las reglas paralelas.

En la mayoría de los casos, el tránsito urbano se describió por los entrevistados como un espacio “caótico”, de “desastre”, con mucha imprudencia tanto por el lado de los conductores como por el de los peatones⁹⁷. En este sentido, no es muy diferente del tipo de descripción que suele hacer cualquier argentino medio, o, desde los medios de comunicación e incluso desde la mirada especialistas sobre el tema. En los medios gráficos, Corral y Gorgoschidse (2008) señalan que en los editoriales de Clarín y La Nación que tematizan la cuestión vial “el universo caótico aparece vinculado con una sociedad anómica, la imprudencia de los conductores, una cultura política proclive a la transgresión de la ley y la falta de consideración hacia el otro; *anomia social* y *anemia estatal* parece simbolizar una doble imposibilidad del Estado y la sociedad” (2008:9). Esta zona caótica se ubica principalmente en el área metropolitana. El aumento del parque automotor, el cambio en la composición de los vehículos que circulan asociado al crecimiento del parque de motos y bicicletas son percepciones que coinciden con datos oficiales y con las caracterizaciones del mercado de motovehículos. El aumento de la proporción de motociclistas en siniestros de tránsito produjo un cambio en la localización de los siniestros que lentamente se desplaza de las rutas a las ciudades. Como he mostrado, este fenómeno motivó el lanzamiento de campañas para uso de casco tanto a nivel nacional a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como en la Ciudad de Buenos Aires. Con respecto a estos cambios en los actores que circulan en la calles Geldstein y Bertonecello (2006) señalan que sus entrevistados lo perciben como una fuente de malestar porque las modificaciones en el tránsito que no se acompañan con una planificación acorde. Esta percepción ayuda a caracterizar al tránsito del área metropolitana como caótica. Los autores también identificaron como rasgo común en la

⁹⁷ La mayoría de los entrevistados señalaron como “zona complicada” el microcentro porteño, por lo “caótico”, por la cantidad de vehículos que circulan y en algunos casos el estado de las calles. Sólo un camionero señaló como lugar difícil para transitar un lugar que implica el paso de la ruta por una zona urbana, Villa María (Córdoba). Ese lugar es peligroso porque se produce el cruce entre ruta y zona urbana y conviven dos lógicas de tránsito diferentes como la velocidad, los semáforos y los peatones, entre otros.

descripción que hacían los entrevistados la falta de apego a las normas como signo distintivo del comportamiento en el tránsito por parte de los distintos actores. Este desapego, como he mostrado, funciona como parte de la descripción y explicación de los modos de transitar las calles porteñas en particular y las del país en general.

He presentado en la Segunda Parte diversos trabajos en los cuales se reflexionaba sobre el tema que refieren también al caos, a la irracionalidad, como Fraiman y Rossal (2006, 2007) para Uruguay; a lo desordenado del tránsito y su relación con las normas (Nino, 1992; Waldmann, 2003). De modo que los conductores entrevistados no son la excepción en asociar caos con tránsito.

La segunda metáfora para representar el tránsito, la ley de la selva, fue relevada por Geldstein y Bertoncetto (2006). Al respecto, los autores sostienen que la descripción de las malas prácticas que se atribuyen a los otros actores constituye el grueso del corpus de los testimonios en donde expresiones como “falta de respeto” y “falta de educación” eran utilizadas con frecuencia por los informantes. A su vez, uno de los autores que interpreta el tránsito en esta línea es Guillermo O’Donnell que en varios artículos se ocupa de las jerarquías en el tránsito en Argentina y Brasil (1984 y 1989). De modo que es posible afirmar que este tipo de valoraciones corresponde con un campo semántico común para la mayoría de los actores así como también implica una misma grilla de lectura. Una grilla que incluye por un lado la anomia, la ausencia de reglas sobre las cuales anticipar las propias conductas y las de los demás y por otro lado, la ley de la selva que implica un ordenamiento basado en la jerarquía que se impone por la fuerza.

Pero el tránsito, además de asociarse a caos, anomia, o la selva, puede pensarse, en tanto espacio de interacción, como un espacio con reglas propias y principalmente, por oposición al caos, como un todo ordenado. Tal como sugiere Erving Goffman al citar a Ross: “Para que haya un orden en las encrucijadas de calles urbanas muy transitadas hace falta, fundamentalmente, que no haya choques entre hombres y vehículos que van en direcciones opuestas. No se puede decir que impera el orden entre gente que va en la misma dirección y a la misma velocidad, porque no existe interferencia. Tampoco existe cuando la gente no hace más que chocarse. Pero cuando todos los que se encuentran o se cruzan en vías muy transitadas se toman el tiempo y el esfuerzo necesarios para evitar los choques, entonces la multitud es *ordenada*” (Ross citado por Goffman, 1979: 25). Para Goffman, las calles pueden pensarse como el terreno en el cual series de desconocidos dan pruebas de mutua confianza. Se produce allí un conjunto de acciones coordinadas en

las que las partes pueden hacerse una idea de los movimientos del otro, es por eso que considera que existen los requisitos previos estructurales para que impere la convención. El hecho de que voluntariamente se evite el choque es ejemplo de ello. Sin embargo, esta confianza es problemática ya que la coordinación no depende de la conversación ni de la comunicación tácita y en ocasiones las condiciones que permiten desarrollar la confianza ofrecen momentos repentinos de duda.

En este sentido, también en los entrevistados del estudio de Geldstein y Bertoncetto (2006) que perciben el tránsito como “caótico” o con una jerarquía que se asimila a una suerte de “ley de la selva”, despliegan diferentes estrategias que permiten pensar en una suerte de códigos paralelos que rigen en la calle.

Yo estoy acostumbrado [...] siempre estuve laburando en la calle. Con el auto, ya sea en Capital o en Provincia, digamos que lo tengo incorporado. Uno incorpora los códigos, por eso es muy difícil enseñarle a alguien a manejar [...] Bueno, el tema de los colectivos [...] Siempre el colectivo va a hacer algo por la suya porque es más grande, entonces no tratés aunque vos tengas razón, dentro del punto de vista de las reglas de tránsito... dejalo pasar porque te pasa por arriba. Bueno, están los ciclomotores que en las esquinas yo trato siempre de mirar, que aunque la flecha diga que el tránsito va para allá -porque ya me pasó un montón de veces que te aparecen en la contramano-... o doblan sin luces, y... siempre miro hasta para arriba. O sea, para... en ese sentido soy prudente, trato de prever lo imprevisible (Coco, citado por Geldstein y Bertoncetto, 2006: 167)

En las distintas referencias de los conductores a las reglas no escritas vigentes en el tránsito, los investigadores identificaron como algo conflictivo la situación en que los semáforos habilitan al mismo tiempo el cruce del peatón y el giro de los automóviles que muchas veces entran en conflicto con la norma de dar prioridad de paso al peatón. Pocos peatones y conductores recordaron que, si ambos tienen luz verde, el coche que dobla debe hacerlo por detrás del peatón. “Así, las expectativas mutuas de desempeño, que no pueden ajustarse a lo que marca la ley para informar el monitoreo de la acción, acaban por basarse en la mutua desconfianza: cada uno espera que el otro proceda en su contra y actúa en consecuencia” (Geldstein y Bertoncetto, 2006: 169).

A su vez en otro estudio sobre tránsito de Geldstein, Di Leo y Ramos Margarido (2009) se alude a una suerte de código paralelo que rige en la calle. No se trata del puro caos en donde cualquier imprevisto puede surgir y es imposible predecir la conducta de los otros. En la bocacalle que es uno de los lugares en los que mejor se manifiesta un conflicto de intereses, no siempre se respetan las normas de derecho de paso que dicta la ley.

Manejar bien para mí es conocer las reglas de juego reales en la calle [...] no siempre son las que recomienda la ley de tránsito [...] poder cambiar de carril

fácilmente, [...] ciertos detalles y ciertos códigos de la calle que hacen que el tránsito sea un poco más fluido [...] quizá no es lo más prolijo [...] Y hay una cosa muy tácita ya [...] aunque el de la derecha es el que tiene el derecho a pasar, hay como una cosa de *timing* de quién llegó un segundo antes o si hay una cuneta, porque en general el que tiene una cuneta para y el que no la tiene sigue y, digamos, eso no está especificado en la ley. Y eso todos lo saben sin haberlo aprendido... como que lo va mamando de la calle [...] a veces la gente [...] no se anima a hacer ciertas maniobras que quizá no son las mejores pero [son] necesarias para evitar un atascamiento peor. (Roxana, 28, citado por Geldstein et al., 2009: 10).

Como puede advertirse en este testimonio, no se cumple la ley escrita en las bocacalles. Sin embargo, hay un código tácito fácilmente reconocible en esta descripción. Hay códigos que rigen en la circulación vehicular que no se desprenden de las normas escritas y que ordenan, de manera paralela, el tránsito.

En el tránsito también hay momentos de “cortesía” o de “humanidad”: “Un caso clásico que sin duda habrán experimentado es cuando intentamos cambiar de carril. Cruzan la mirada con alguien, les deja pasar y le corresponden con un saludo, embargados de calor humano” (Vanderbilt, 2009:41). Cuando se cede el paso al peatón, también se dan una serie de intercambios gestuales en donde el automovilista aminora la marcha, hace una seña con la mano para indicar al peatón que avance, éste suele agradecer haciendo un gesto con la cabeza, casi como una reverencia. Se produce así un intercambio de miradas, se desarrolla un lenguaje corporal (y vehicular) en un campo de visibilidad mutuos.

En las encrucijadas principalmente, para Goffman (1979) se ordena el entrecruzamiento de pilotos que no se conocen entre sí. La calle y la carretera se convierten en un ámbito privilegiado de estudio de las relaciones sociales entre desconocidos. Tanto en la circulación peatonal como en la vehicular se emplean prácticas ordenadas informalmente de ordenamiento de tráfico muy parecidas. (Goffman, 1979: 27). Goffman también ha reflexionado sobre el tránsito y establece una comparación entre lo que implica un choque entre peatones y un choque entre automóviles. Tiene mayores consecuencias el segundo ya que los primeros tienen mayor capacidad de maniobra y los segundos mayor capacidad de daño. Sostiene además que tanto en la circulación peatonal como en la del automóvil la confianza que rige es problemática entre otros motivos porque la coordinación no depende de la conversación ni de la comunicación tácita. Al acercarse las partes, cada una da progresivamente datos a la otra sobre el curso de su trayectoria. Rige un acuerdo tácito de que cada una mantiene el rumbo correcto, es decir, el mismo que venía indicando. “Y como por lo general la ventaja que se podría obtener en este caso al inducir a la confusión o al hacer una trampa

descarada no es muy grande, se puede mantener la confianza y se mantiene. Naturalmente, las condiciones que permiten seguir desarrollando la confianza a cada contacto le exponen a uno en todo momento a motivos repentinos de duda” (Goffman, 1979: 37).

Por otra parte, el tránsito exige, además de mutua confianza entre los actores, una fuerte autorregulación. Este punto es el que destaca Norbert Elias en su trabajo sobre tecnificación y civilización, en donde analiza ambos procesos a partir de la evolución del transporte, específicamente el automóvil y el avión. El proceso de civilización exige una creciente autorregulación por parte de los individuos. Así señala que “un elemento esencial del concepto de civilización es el aumento cada vez más estable y balanceado de la autorregulación de los individuos, del control dirigido a una vida social que incrementa las posibilidades de placer en la vida, de la calidad de vida, para cualquiera que participe de este proceso y por último para el género humano” (Elias, 1998: 459). El progreso de la tecnificación en el transporte durante los siglos XIX y XX y el uso de esos medios exige “una alta disciplina entre los participantes, una autorregulación moderada y uniforme” (Elias: 1998: 471). La autorregulación individual del conductor deber orientarse en relación con los estándares sociales de regulación que comparte con los otros conductores. Por eso para Elias un conductor que no se oriente en relación con estos estándares se vuelve peligroso para los demás.

Como puede verse tanto las metáforas que describen el tránsito como caos, ley de la selva y también las reglas alternativas se alejan de un orden ideal o de la norma escrita. Sin embargo, estas reglas no escritas, las ideas y las figuras funcionan en el ordenamiento cotidiano del tránsito.

Además de las regularidades que rigen en el funcionamiento del tránsito más allá de su aspecto normativo, es importante saber cuáles son los actores involucrados en la circulación vehicular. Es por ello que presentaré en los apartados que siguen, en primer lugar, las percepciones de los conductores acerca de los distintos actores del tránsito y cómo establecen relaciones con cada uno de ellos: los otros conductores y los peatones. En segundo lugar, analizaré las diferencias entre manejar trabajando y manejar de manera particular. En tercer lugar, me interesa referirme a las evaluaciones sobre las infracciones y el modo en que estos conductores justifican sus propias faltas en el tránsito. Finalmente, presentaré las distintas formas en que se expresan las diferencias de género en el tránsito.

7.2 Los otros conductores.

En la descripción de los distintos actores del tránsito intervienen las ideas acerca de cómo se ordena y se jerarquiza el tránsito junto con las metáforas mencionadas en el apartado anterior y las reglas alternativas a la ley escrita. Esas diferentes formas de concebir el funcionamiento del tránsito generan muchas veces situaciones conflictivas en la calle. Por eso, una de las preguntas de la guía de entrevistas indagaba sobre las peleas con los otros conductores. En todos los casos, menos en uno de los choferes, la respuesta fue que el conflicto “no pasaba” de insultos. Es decir, el conflicto se expresaba bajo la forma de intercambios verbales. Así, en varios testimonios aparece una relación conflictiva con otros conductores por el modo de conducir. En el otro extremo se hacía también referencia al “respeto” que existe entre los conductores. En ambos casos aparece de manera recurrente la referencia al “respeto”, qué se respeta y qué no se respeta, si se respeta o no la norma, al otro conductor, si el otro conductor lo respeta a uno o no. El respeto constituye así un eje que permite dividir aguas entre percibir el tránsito como caótico, como selva o como un espacio de cooperación.

Vanderbilt (2009) en su libro retoma la tensión de la cooperación y el conflicto en el tránsito. Sugiere, a partir de la revisión de diversos estudios, que tanto el hecho de colaborar con el otro como tener actitudes conflictivas forma parte de una especie de idea de justicia que trasciende a las mismas acciones. ¿Por qué? Porque tocar bocina y pegarse agresivamente detrás de alguien, las “reciprocidades fuertes” son señales que a veces llevan a los “tramposos” en el tránsito a cooperar; “en el tráfico como el cualquier sistema evolutivo, ajustarse a las reglas fomenta la ‘ventaja colectiva’ del grupo, y por lo tanto ayuda al individuo.” (2009: 44). El planteo entonces sugiere que el hecho de tocar bocina o insultar, a veces, ayuda a la regulación en el tránsito porque limita algunas acciones que ponen en riesgo a los demás.

Por su parte, en sus reflexiones sobre el tránsito peatonal, Goffman (1979) sostiene que quienes quieren adelantar a otros casi siempre tienen espacio para hacerlo, y en todo caso pueden pasarse a la calzada o salir al campo si hace falta. Con respecto a las situaciones conflictivas entre automovilistas, señala que es probable que un automovilista que se comporte incorrectamente se halle durante más tiempo a la vista de la parte ofendida que un peatón incorrecto a la vista de las personas a las que ha molestado. De modo que la circulación por carretera parece ser un sistema más competitivo y menos tolerante que la circulación peatonal. La única compensación es que el conductor puede

evitar el enfrentamiento cara a cara con relativa facilidad nada más que con quedarse dentro del coche, mirar hacia delante y ponerse en marcha cuando lo permita el tráfico⁹⁸ (Goffman, 1979: 28). Cuando se pone en marcha el automóvil hay cierto anonimato que permite algunas acciones que se riñen tanto con las normas escritas como las tácitas.

En cuanto a la lógica que rige en las calles, los conductores suelen señalar en primer lugar la falta de consideración hacia los otros, esa especie de “ley de la selva” antes aludida. En este escenario interviene la aceleración, los pequeños imprevistos y conflictos que hacen de la circulación en las calles una fuente importante de estrés.

Mirá, es una transgresión social, no es una transgresión de la ley de tránsito, es la cantidad de agresividad que hay en la calle, es una cosa impresionante, es una competencia constante en quién es el mejor, quién es el más valiente, quién es el más osado, quién es el que va más rápido, quién es el que la hace mejor. Es malo, es malo para la salud, es malo potencialmente para la salud física por los nervios, que lleva muchas veces a un accidente de tránsito, y es malo para la salud psicológica de todos los que manejan porque cuando manejas y hay un tapón de tránsito cuando está muy complicada la calle... por más que estés escuchando no sé... música clásica y llevás un aparato de masajes en el cuello, llegás a destino nervioso y mal. (Diego, conductor particular, citado en Ramos Margarido, 2008)

El ritmo acelerado de la ciudad y la exigencia de rapidez impide la fluidez, atenta contra la calidad de vida, exalta los ánimos y genera conflictos. Pero la ciudad no es el único lugar en donde se generan conflictos entre conductores. Este conductor de camión que circula por la ruta describe un conflicto con conductores de automóviles caros o último modelo:

Yo me abro para pasar, el que viene de frente, el que viene, ponele, en un Mercedes Benz o en un BM[W], viene a 180, 190 kilómetros por hora, él se tiene que dar cuenta que yo no tengo los mismos frenos que tiene él, yo no puedo tirar al otro, apretarlo y meterlo a la banquina, porque sé que vuelca por la carga que lleva. Entonces ninguno de los dos afloja, ni el que viene de frente, ni él, entonces ¿yo desgraciadamente qué hago? Lamentablemente lo tengo que tirar, lo tengo que tirar o me tengo que tirar en la banda contraria. ¿Y si cuando me tiro a la banda contraria el otro también se me tira a la banda contraria? ¿Qué se hace? (Jorge, 49 años, camionero)

En el caso del transporte de carga es crucial anticipar lo que sucede en el tránsito para evitar siniestros ya que tienen menos margen de maniobra que vehículos más pequeños. Podría pensarse que estos son los que tiene en cuenta cualquier conductor. Sin embargo, aquí se hace referencia sólo a los automóviles “último modelo” o “caros”. Se hace jugar así, en la descripción del conflicto, los contrastes sociales. La clase social se cruza también

⁹⁸ Vanderbilt (2009) retoma esta idea del contacto visual en la negociación del derecho de paso en las encrucijadas de México D.F. La regla informal que rige da derecho de paso a quien llega primero a la encrucijada, pero si no se establece contacto visual esta regla queda en suspenso y tiene derecho de paso el automovilista que no “vio” al otro automóvil.

en los conflictos de tránsito que a su vez tiene su propia jerarquía. Interviene en la interpretación el valor del vehículo y se hace corresponder lo caro de un vehículo con el estatus de sus ocupantes. Una prepotencia de la jerarquía social que se traslada a la ruta. Vanderbilt (2009) retoma investigaciones en las cuales se observó que se suele tocar bocina ante un semáforo que abre el paso a un auto de modelo antiguo o de poco valor más fácilmente que a un auto “caro” o “último modelo”. A su vez, a las conductoras suele tocarse más bocina que a los conductores. Por otro lado, quien maneja un auto moderno y de alta gama tiene respuesta más rápida y segura que un auto viejo y estándar, de modo que se puede permitir maniobras más arriesgadas. Sin embargo, el costo del arreglo de un automóvil de alta gama es mucho mayor, por eso las maniobras desafiantes tienen ciertos límites. La diferencia entre un automóvil último modelo y un camión tendría que ver con el margen de maniobra. Como mostraré, en el caso del transporte, llevar carga o no es una diferencia fundamental para el control del vehículo que debe tenerse en cuenta.

El mismo entrevistado continúa su relato:

Después hay mucha gente que no tiene idea de las ópticas que se usan hoy en día. [...] las luces modernas son todas halógenas y eso te engaña muy mucho la vista. Vos lo ves lejos y cuando vos te abrís para pasar, ¡lo tenés encima! [...] Y vos le hacés señas de luces, le ponés balizas y el tipo no, te hace luces, que él tiene la razón y encima hay casos de que se te queda plantado ahí adelante, mientras vos lo tiraste al costado a otro. Hay falta de conciencia y de viveza. Cuando vos tenés un vehículo chico te tenés que dar cuenta de que yo no tengo los mismos frenos, que yo no vengo vacío. (*Jorge, 49 años, camionero*)

Se produce una negociación para definir el derecho de paso a través de luces, en el fragmento anterior, “aflojar” o no. En esta negociación en la que no se llega necesariamente a un acuerdo se acentúa la falta de consideración hacia el otro y lo que parece importar en esta descripción es avanzar a cualquier precio⁹⁹.

En este testimonio se cruzan diferentes valoraciones:

Yo tengo también una impronta de género. Acá por ejemplo por el CUBA, están las mujeres que manejan sus 4x4, te la pasan por arriba, al punto que una vez íbamos con el Falcon y nos gritaron “negros de mierda”. Y la conductora peligrosa la de la 4x4 de CUBA, esa es peligrosísima, no te deja pasar a costa de lo que sea, es peligrosa, si vos te corrés no. (*Victoria, 49 años*)

⁹⁹ Para la negociación en el derecho de paso en las bocacalles de Buenos Aires Wright, Moreira y Soich establecen una serie de criterios que funcionan en “el juego de la calle”. El derecho de paso se negocia “en el lapso milimétrico del cruce” (2007: 18) y se define por el tamaño del vehículo, la velocidad, el modelo, género, agenda del conductor y si tiene acompañantes o no. Como se mencionó antes, Vanderbilt (2009) también señala que en los cruces sin semáforos de las calles de México D.F. el contacto ocular es crucial en la negociación del derecho de paso.

Por un lado, a la cuestión del género al volante se le incorpora el criterio de status social: manejar una camioneta 4x4 tiene un significado que asocia a su conductor o conductora con un lugar social privilegiado. El CUBA el Club Universitario de Buenos Aires, es un barrio semicerrado en el partido de Malvinas Argentinas en el que viven sectores medios y medios altos. Decir “el CUBA” es asociar a un country, término que a su vez es indisociable de la década del '90 y de las 4x4¹⁰⁰. Se adosa el comportamiento en el tránsito que es prepotente, al lugar en la jerarquía social.

Otro tipo de interacción conflictiva que se produce principalmente en autopista o rutas es “chupar” al vehículo que se tiene adelante. En este fragmento literario que narra la maniobra de un conductor alemán con un auto último modelo se describe vívidamente la situación:

Siegfried von Turpitz lleva ahora guantes negros en ambas manos: Éstas aferran el volante de su cupé negro BMW 635 CSi, con motor de 3.453 cc, carburador Bosch de inyección electrónica y caja de cambios Getrag con cinco marchas sincronizadas. Mantiene regularmente el coche en los ciento ochenta por hora en el carril rápido de la *Autobahn*¹⁰¹ entre Berlín y Hannover, obligando a los vehículos menos rápidos a cederle el paso, pero no encendiendo y apagando sus faros (lo cual está prohibido por la ley), sino situándose detrás de ellos rápida y silenciosamente, y muy cerca, de modo que cuando un conductor mira por el retrovisor, que momentos antes estaba vacío excepto un puntito negro en el horizonte, lo encuentra, para su asombro y terror, totalmente ocupado por la oscura masa y el parabrisas coloreado del BMW, detrás del cual y bajo un casquete de cabellos lisos e incoloros, flota el pálido e impasible rostro de Siegfried von Turpitz... y, con toda la rapidez que la impresión sufrida por sus nervios le permite, el conductor se hace a un lado para dejar pasar al BMW. (David Lodge, *El mundo es un pañuelo*, p. 147)

Ser “chupado” por otro vehículo implica una situación de tensión porque el conductor es obligado a dejar el carril con poco margen para manejar las distancias y controlar la velocidad. Sólo tiene como opción acelerar y exigir más al motor para separarse del vehículo que lo persigue o cambiarse de carril, siempre y cuando haya espacio para un nuevo vehículo. En palabras de un entrevistado:

Te sentís como que estás estorbando porque vas a 80, donde está permitido ir a 80 y viene un tipo y te pega el auto atrás, te hace luces y de alguna manera “o te apurás o correte”. Y bueno te está presionando, te sentís presionado. O te sentís como que te está molestando, están entorpeciendo. Y por otro lado, muchas veces ver que vas manejando y vas tomando determinada distancia, para prevenir cualquier tipo de accidentes. Las distancias correspondientes del que va adelante. Y viene uno y se te mete adelante, se te cuele y vos decís: ‘Si no es que estoy yendo despacio para

¹⁰⁰ El término muchas veces alude de manera genérica a urbanizaciones que se caracterizan por estar delimitadas espacialmente con un cerco perimetral que las separa del entorno. Si bien tienen antigüedad, en la Argentina estas propuestas urbanísticas proliferaron desde mediados de los años '90 cuyos habitantes se incluían entre los sectores medios y medios altos.

¹⁰¹ Es la red de autopistas de Alemania y no tiene límite máximo de velocidad, únicamente una velocidad sugerida oficialmente que es de 130km por hora.

que vos te cueles, estoy dejando este espacio para dejar la distancia necesaria porque si tenés que frenar'. El tipo que está conduciendo mal, yo tengo que volver a tomarme el trabajo de tomar una distancia prudencial porque él me acortó la distancia. (Leandro, conductor particular, citado por Ramos Margarido, 2008)

Se agrega otro tipo de conducta que a los “prudentes” los violenta y es la distancia reglamentaria entre vehículos. Cuando hay muchos autos circulando, esa distancia se acorta en los hechos, quien pretenda mantener una distancia “prudente” con los otros, probablemente se encuentre en la situación de estar tácitamente y de manera constante cediendo lugar a otros vehículos.

En el testimonio que sigue, de un chofer de camioneta que circula sobre todo en la ciudad de Buenos Aires, aparece expresado de un modo similar el conflicto con los conductores de autos particulares.

No sé, la verdad que no lo entiendo porque yo voy con el auto y meta hacerme luces cuando está oscuro y yo lo dejo pasar, yo voy tranquilo. Con la camioneta también. Igual, hay gente que no le interesa nada. Con los colectivos y con los autos particulares también. Sí, y siempre por el lado derecho que es por donde debería ir un lento, ¿no? igual te hacen luces. (*Sergio, 23 años, fletero*)

El conflicto se centra principalmente en la velocidad de circulación los vehículos de tamaño grande, que es inferior a la del resto de los automóviles. Aunque este límite de velocidad inferior es conocido por todos, los autos particulares parecerían comportarse, según el entrevistado, como si no lo supieran. Esta serie de afirmaciones sugiere la idea de tránsito en la que rige una suerte de “ley de la selva”. Allí se niega a los otros, no se tiene en cuenta a los otros vehículos. De alguna manera, lo que describen estos testimonios es la negación de la mutua dependencia que define al tránsito. En esta crítica se reclama entonces el reconocimiento de este aspecto, el respeto por el otro, el tener en cuenta los movimientos de los otros vehículos, que son elementos que hablan del carácter interdependiente y negociado del tránsito. He señalado que el tránsito implica interdependencia y confianza en el otro. Así, para estos entrevistados lo que se imprime en la definición del tránsito es la negación de estos elementos por parte de otros conductores.

Pero esta visión no es la única, en otro extremo, se habla del “respeto” que se tienen los conductores profesionales entre sí, de complicidad, de cooperación y de “códigos” en común. Sin embargo, aparecen matices que permiten pensar en las clasificaciones que los entrevistados realizan sobre los otros actores del tránsito.

Nos respetamos mucho, los que estamos digamos, dentro de la jerga del transporte nos respetamos mucho. Somos conscientes de que a veces no puede ir porque la carga no se lo permite, nos respetamos los pasos, como que hay un poco

de complicidad, más que nada la relación es contra el automóvil particular. [...]El colectivo es un poquito más prepotente en el manejo, creo que comete un poco más de faltas también. Los taxistas pienso que lo único que les interesa es ganar un poco más de plata, robarse al pasajero, hoy en día está un poquito más limitado porque hay muchas más empresas y el taxista particular es como que se ve más limitado. *(Luis Emilio 41 años, fletero)*

En la escala que establece el entrevistado en la cual los transportistas de carga se ubican en el polo positivo, los taxistas son el actor más controvertido ya que, a diferencia de lo que ocurre entre los que trabajan con fletes o con camiones, intentan “robarse” los pasajeros y, por ende, carecen de códigos. Vale la pena señalar que esto se debe en parte, según el entrevistado, a las condiciones de trabajo a las que se ven sometidos y que desarrollaré más adelante.

Desde la perspectiva de los taxistas, los colectiveros son los responsables de entorpecer el tránsito porque tampoco respetarían las normas de tránsito:

El colectivo de por sí, no respeta a nadie, no se respetan ni entre ellos y tiene el tema de que por ejemplo, si vos vas por la ruta en determinados lugares hay paradas, entonces el buen hombre para no perder su lugar en la ruta no estaciona en la dársena, se queda parado en la ruta. Entonces vos venís atrás y esperás a que suban 10 personas, que bajen 15 y te va entorpeciendo el tránsito. Ahora si eso fuera a la inversa y yo me paro para dejarte bajar a vos... y el tipo si puede, me pasa por arriba, porque empieza con los bocinazos, te tira el colectivo, no te llega a chocar, pero te va apurando de atrás, estaciona donde se le canta. *(Mario, taxista)*

Nuevamente vemos aquí señales como bocinazos y “tirar” el vehículo que obligan al conductor a acelerar los ritmos¹⁰². Se trata de una ampliación del lenguaje no verbal que se prolonga del cuerpo a la máquina. A su vez puede advertirse que este tipo de conflictos se ubica en el plano laboral. Taxistas y colectiveros trabajan, literalmente, en la calle. Los lugares de ascenso y descenso de pasajeros a veces se superponen y el “tempo” del taxista cuando está “a la pesca” de algún pasajero también entorpece muchas veces el tránsito. Como alguna vez me comentó un taxista “¿a quién vas a levantar en la bocacalle?”, refiriéndose críticamente a los taxistas que van a marcha lenta sobre el lado derecho de la calzada en busca de pasajeros, incluso en las encrucijadas en donde muy difícilmente alguien los detenga.

Dentro de la escala de actores, para algunos choferes, los camioneros, a diferencia de los colectiveros, “son más gente” porque

¹⁰² Levine (2006) propone un modo para juzgar el ritmo de vida en una ciudad: los “bocinasegundos” son una unidad de medida posible. Consiste en el tiempo que transcurre entre el cambio de luz del semáforo y el momento en que la persona de atrás empieza a tocar bocina.

Hay mucha ruta, es distinto, son solidarios. Depende también que no es lo mismo un camionero que un repartidor o un camionero que va a La Quiaca. Son gente totalmente distinta. [...] Porque para los que hacen reparto es todo una carrera contra un reloj y el otro tiene todo el tiempo del mundo. Entonces si él tiene un inconveniente en la ruta, el otro va a parar o lo va a tratar de ayudar. O si vos tenés un problema y está dentro de sus posibilidades, el tipo te para y te ayuda. Es distinto. *(Mario, taxista)*

Se establece una diferencia entre los colectiveros y los camioneros. En cuanto a estos últimos, la descripción parece coincidir con el respeto y la solidaridad que tienen hacia los otros conductores. La descripción de los colectiveros, en cambio, parece coincidir con la del otro entrevistado que señalaba la prepotencia y, de alguna manera, la “falta de códigos”.

Sin embargo, desde la perspectiva de los conductores particulares no se establece necesariamente una diferencia entre ambos tipos de choferes. En términos generales se les asigna una conducta prepotente que tiene que ver con el porte del vehículo. La principal acusación tiene que ver con que “no les importa nada” y que “ellos se mandan igual” aún en situaciones riesgosas.

Los motociclistas constituyen otro de los actores del tránsito que es cuestionado, sobre todo por aquellos que circulan en zonas urbanas. En general, este cuestionamiento tiene que ver con que parecen circular sin respetar las normas de tránsito, que se cruzan por cualquier lado, que no respetan las luces del semáforo.

[...] y de los que te tenés que cuidar es de los motociclistas [...] Porque con tal de avanzar el motociclista te pasa por la derecha y se te cruza a la izquierda, se pasa la luz roja, no le importa nada. Lo mismo que una persona que anda en bicicleta, se piensan que para ellos el semáforo no existe. *(Mario, taxista)*

Para los conductores particulares la visión acerca de los motociclistas coincide con la de los choferes: que se cruzan sorpresivamente, y en general se les atribuye una conducta imposible de prever. Dado que es fundamental para la seguridad en el manejo la previsión y la anticipación de las maniobras, un motociclista -cuyo vehículo es de porte pequeño, que no se ve con facilidad en el conjunto de los vehículos- al realizar maniobras imprevistas, vuelve más riesgoso el tránsito.

Sin embargo, puede pensarse también que se trata de una crítica que no tiene que ver únicamente con cierto desapego a las normas, que, como mostraré, en algunos momentos casi todos comparten. Los motociclistas son quienes mantienen la movilidad cuando el tránsito está atascado o detenido. Tienen la capacidad del movimiento y la agilidad de la que otros medios de transporte carecen. Por eso es que puede sospecharse que no se trata de una crítica en la que solamente se pone en juego el respeto por la

norma o lo incierto de sus maniobras. Se pone en juego también lo que ellos pueden hacer cuando el propio vehículo no puede cumplir con su misión: avanzar.

Se ve en estos testimonios que se trata de acusaciones cruzadas en torno de la falta de “respeto”, tanto en relación con las normas de tránsito como hacia los otros conductores. Así, los conductores particulares no tienen en cuenta que el transporte de carga o de personas debe circular a una velocidad más reducida que la que rige para el resto de los vehículos. También en estas calificaciones sobre los vehículos particulares, a veces se incorpora la jerarquía social. Los taxistas, a diferencia de otros choferes profesionales, son descalificados porque llegan al punto de “robarse” pasajeros entre sí. Por su parte, los colectiveros con sus maniobras prepotentes entorpecen el tránsito sin tener en cuenta a los otros conductores. Finalmente, los motociclistas (y ciclistas) circulan de manera imprevista y como si las normas de tránsito no rigieran para ellos.

En el momento de describir a los otros actores del tránsito, los conductores particulares, si bien referían igual que los choferes a los actores de acuerdo al vehículo que conducían, hacían alusión a otras clasificaciones. En primer lugar, se mencionó al “cancherito” conductor varón que tiene un coche nuevo y que va rápido, que no mantiene la distancia reglamentaria con los otros automovilistas. En segundo lugar, se refirieron al “dominguero”:

el famoso dominguero, es peligroso porque usa el auto para pasear solamente los domingos. Generalmente está todo bien, pero van a dos por hora, son tipos que no tienen esa dinámica de la calle, entonces se suben a un auto, y creen que están andando en el medio del campo. Generalmente son lerdos para reaccionar, o tenés que tener mucho ojo porque se te cruce, o sea no tienen esa dimensión del mundo que les está pasando alrededor... (*Martín, 29 años*)

Otro personaje que suele complicar el tránsito de acuerdo con estos testimonios es la conductora “prudente” que puede provocar accidentes por ir a una velocidad marcadamente inferior a la sugerida. Las madres que llevan a sus hijos en el auto y que se dan vuelta para atender a sus demandas también constituyen otro personaje en el tránsito metropolitano. Como mostraré más adelante, esta apreciación tiene una marca de género que descalifica a la mujer como conductora.

A esta serie de denuncias cruzadas se podrían agregar imágenes contrapuestas asociadas a los distintos actores. Las motocicletas son ágiles, pueden moverse dentro del tránsito con mayor capacidad de movimientos sobre todo cuando el tráfico de vehículos está atascado. Las motocicletas “están en carrera” cuando el resto de los vehículos “se queda en el camino”. Por su parte, los camiones (y el transporte de pasajeros y de carga

en general) por su tamaño se vuelven pesados, torpes, lentos en relación con los automóviles.

7.3 Los peatones.

Todos los entrevistados se refirieron al peatón. Como he mostrado en capítulos anteriores el peatón es el usuario más vulnerable de la vía pública. La circulación peatonal tiene sus particularidades, Erving Goffman (1979) ofrece un análisis en el cual revisa las diferentes reglas y negociaciones que están presentes en la interacción entre peatones. Sostiene que las calles de las ciudades ofrecen un contexto en el cual “se logra una coordinación voluntaria de la acción en la que ambas partes tienen una idea de cómo deben manejarse las cosas entre ellas, las dos ideas coinciden, cada una de las partes cree que existe un acuerdo y cada una de ellas aprecia que ese reconocimiento del acuerdo es algo que también posee la otra. En resumen, existen los requisitos previos estructurales para que impere la convención. Un ejemplo de todo ello es que se evita el choque” (Goffman, 1979: 36). Esta premisa de evitar el choque vale también para la circulación vehicular. En cuanto a la normativa específica orientada a los peatones, el Director de Estadística Vial del Observatorio Vial señala que en términos de seguridad vial, el peatón es un vehículo:

Es un actor móvil. No es un objeto físico. Es lo mismo una bicicleta, o un carro tirado por caballos. Son objetos móviles. Con el peatón el problema es que las normas, sobre todo aquellas que tienden a la sanción, no están pensadas para sancionarlo.

Venimos trabajando mucho el tema de la asociación entre “vulnerabilidad” e “inocencia”. Los peatones son vulnerables, pero eso no quiere decir que sean siempre inocentes (Director de Estadística Vial del Observatorio Vial).

Por otro lado, se señala que el control y la sanción son difíciles de llevar a cabo ya que los peatones, a diferencia de la circulación de vehículos no están obligados a circular con documentación que los identifique. A nivel nacional es muy incipiente la política orientada al control de las conductas de los peatones. En principio, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se está llevando adelante un relevamiento de comportamientos no sólo de conductores sino también de motociclistas, ciclistas y peatones. A partir de los resultados de esas observaciones se espera contar con material para diseñar políticas de prevención.

Por su parte, desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se ha diseñado una campaña para el segundo semestre de 2012 destinada exclusivamente a peatones bajo el slogan de campaña “Somos todos peatones”. Las campañas diseñadas para peatones

tienen su antecedente en algunas actividades realizadas durante 2011 con intervenciones teatrales de grupos de teatro callejero que están mencionadas en el Capítulo 5.

Una de las dificultades para el diseño de campañas que ponen al peatón como actor central es que no es posible la sanción de sus conductas:

A un motociclista le puedes sacar la moto, asustarlo con eso. A un peatón no tenés manera. No existe el enfoque represivo del peatón. Eso es lo más difícil. Por eso vamos más con esas campañas vinculadas con una convivencia, el registro del otro. (Director de Seguridad Vial, gobierno de la ciudad de Buenos Aires)

Para el diseño de la campaña a implementar se realizaron focus groups con peatones. Para los responsables de la campaña resultó llamativo la baja percepción que tienen estos usuarios vulnerables de la vía con respecto a los riesgos a los que se exponen. “Rechazan la posibilidad de ver siniestros de tránsito, y ponen el eje en la inseguridad.” La campaña está orientada a poner de relieve al peatón como usuario vulnerable. A diferencia de iniciativas anteriores desde la misma gestión en donde los destinatarios eran los mismos peatones (con recomendaciones de autocuidado, por ejemplo), en este caso, en una primera fase los mensajes estarán dirigidos a automovilistas. En una segunda fase de la campaña habrá mensajes destinados a los peatones.

Martínez Estrada en *La cabeza de Goliat* reflexionaba así sobre la particularidad del tráfico en nuestras calles y en donde tanto los conductores como los peatones son centrales “el tránsito en el centro de la ciudad, tal como está trazada, sería prácticamente imposible sin la maravillosa rapidez de concepción y de reflejos, sin el golpe de vista de hombres de cuchillo que tenemos. Ya en la presteza del paso, ya en la lentitud desafiadora al cruzar las calles, hay un reto del jinete desmontado a la máquina. Esquivamos el accidente con la vista tanto como con el cuerpo. [...] Creo que la pericia de los choferes y el coraje de los peatones obedece a un subconsciente -o yo ancestral y colectivo- de esgrimistas de facón y taurómacos. El placer de salir ileso en cada lance confirma al peón en su credulidad de que la embestida de la máquina es una rabia de gringo completamente inútil contra él” (Martínez Estrada, 2001: 39). Posiblemente se pueda encontrar en esta cita de Martínez Estrada cierto esencialismo del ser argentino, ese “yo ancestral” que está conformado por esgrimistas de facón y taurómacos. Aún así, esta mirada sobre el tránsito busca encontrar algo propio y singular del comportamiento de los argentinos en las calles que se distingue de la mayoría de las reflexiones sobre el tema. Como he mostrado, estas últimas refieren a la falta de respeto de las normas o a la falta de consideración que se tiene con respecto a los otros. A diferencia de esos enfoques, aquí se pone el acento en el riesgo y en la búsqueda del riesgo que, una vez

superado, lleva a una pequeña victoria¹⁰³. Pero no todo es guapeza, como señalé, los peatones son el escalón más débil de la jerarquía callejera.

La barrera está baja suena el alerta. ¿Qué sucede? Los autos se detienen. Las bicicletas, algunas motocicletas y varios peatones miran a ambos lados y cruzan. Se repite este comportamiento por unos minutos. Todos los autos están detenidos, algunas motocicletas y también algún que otro peatón esperan a que la barrera se levante para cruzar. El tren llega a la estación (que está ubicada antes de la Avenida Federico Lacroze y espera que los pasajeros del tren desciendan y que los que están en el andén suban. En el tiempo que lleva este intercambio de pasajeros el cruce de peatones, ciclistas y motociclistas con la barrera baja se acelera, saben que queda poco tiempo para que el tren arranque y van a tener que esperar a que pase la formación y recién ahí van a poder cruzar. ¿Cuánto tiempo lleva esa espera? Muy pocos segundos porque en cuanto el tren atraviesa la avenida la barrera comienza a levantarse. ¿Cuál es el riesgo de esa carrera delante del tren cuando está por arrancar? No hace falta el cálculo de una aseguradora de riesgo para afirmar que es altísimo. (Observación Barrera de Federico Lacroze y Cramer, jueves 12 de abril de 2012, 16:30)

Por otra parte, algo de la prepotencia de la máquina se expresa en el gesto de “apurar al peatón” que ocurre cuando el peatón está cruzando y pasa por delante del auto detenido, el automovilista acelera el motor (con el auto detenido) y esto produce una aceleración en la marcha del peatón. A veces esto es resistido por el peatón que mira al automovilista de manera desafiante y con desagrado y en algunos casos puede susurrar un insulto. Una interacción de este tipo fue observada en el curso de la investigación:

Una mujer con una niña de aproximadamente dos años cruza Av. Corrientes, la marcha es lenta porque la niña, que evidentemente aprendió a caminar hace poco, camina lento. Pero el semáforo recién le dio paso, con lo cual parece tener tiempo de cruzar antes de que se habilite el paso para los automóviles. Alguien toca dos veces bocina. Es un auto conducido por un hombre que circulaba por Mario Bravo y quiere doblar en Corrientes, le toca bocina a la mujer con la niña. La escena está cargada de violencia por la desproporción de los actores que intervienen en la interacción. De un lado una mujer con una niña pequeña de la mano, que si bien puede caminar, tiene su movilidad reducida, del otro un auto que acorta cada vez más la distancia y toca bocina para “apurar” a la mujer. La mujer caminaba sin prestar atención al automovilista. Alguien grita “desubicado” y luego otros peatones que están caminando en las esquinas comienzan a insultarlo, eso llama la atención de peatones que no habían advertido la situación. Rápidamente se genera una suerte de solidaridad y protección hacia la mujer que termina de cruzar (Observación esquina de Av. Corrientes y Mario Bravo, sábado 27 de Octubre de 2012, 12hs.)

Puede advertirse en esta escena la violencia de género, es decir, un conductor varón despliega su prepotencia ante una mujer (y su hija) que no se pueden mover con mayor

¹⁰³ Al respecto también es interesante citar el trabajo de Pablo Wright y su equipo en donde se reconoce este aspecto y se lo liga a lo normativo “cruzar una bocacalle es un acto performativo que envuelve tanto destreza, habilidad, como picardía y creatividad; todo por encima del orden legal que disciplinaría de modo plano y general todas estas conductas, normalizándolas en beneficio de un orden común general.” (2007:18).

rapidez para que él pueda tomar la avenida. El abuso de poder por la desproporción entre la capacidad de daño de un lado y la indefensión por el otro es significativa. Pero también vale la pena destacar contra la mirada de “ley de la selva” que suele circular con respecto a las calles de Buenos Aires, que no tardó en llegar se expresó el rechazo al “conductor prepotente” y solidaridad hacia “la madre”.

La mayoría de los entrevistados coincide en reconocer que el peatón debe tener la prioridad de circulación por sobre los otros actores del tránsito. Nuevamente aparece la referencia al “respeto”. En opinión de los entrevistados puede trazarse un abanico que va desde señalar la debilidad del peatón en relación con los conductores, más allá de si aquel cumple o no con las normas, hasta la posición de verlo como un oponente, incluso casi como un enemigo.

Al peatón no se lo respeta mucho, honestamente. Considero que acá al peatón no se lo respeta. No te digo que he viajado, pero por tal vez por televisión, por comentarios... Uruguay, por ejemplo, no te vas muy lejos al peatón no se lo respeta en absoluto, vos vas a cruzar la calle, viene un auto, vos estás en la senda peatonal y el auto paró y te dejó cruzar, o sea, no se mandó. O sea, la prioridad es del peatón y acá la prioridad nunca es del peatón, es del transporte. [...] El peatón no respeta en el sentido de cruzar por donde tiene que cruzar, de hecho terminan habiendo accidentes, yo también lo he hecho... y terminan cruzado por mitad de calle, pero yo sé perfectamente que tengo que cruzar por la senda peatonal, que tengo que ir hasta la esquina y cruzar por la esquina. Pero ya te digo, no se lo respeta, yo considero que acá al peatón no se lo respeta para nada. Yo creo que hay una escala: peatón, bicicleta, auto, camión. *(Luis Emilio, 41 años, fletero)*

En esta entrevista el chofer expresa esta posición, en la cual se sostiene no sólo que el peatón debe tener siempre la prioridad, sino también reconoce que “al peatón no se lo respeta”. En este sentido establece una escala de actores del tránsito comenzando por el peatón de acuerdo al porte del vehículo. Y va un poco más allá al asumir la perspectiva del peatón cuando señala que incluso él en algunas ocasiones cruza a mitad de cuadra en lugar de ir caminando hasta el cruce peatonal.

En otros casos, se plantea cierta disconformidad con la regla que indica que el peatón tiene la prioridad. Esta discrepancia se funda en que los peatones no siempre cumplen con las normas de tránsito. En la medida en que no cruzan por los lugares permitidos y en algunos casos no respetan los semáforos, no tendrían derecho a contar con la prioridad de paso:

Los peatones tienen siempre prioridad y cruzan por cualquier lado, es un problema, cruzan por cualquier lado y... es un tema, muy de acuerdo no estoy. *(Raúl, fletero)*

Y la otra cosa es que no se sanciona a los peatones. Porque vos querés educar a la gente, educala desde chico. Si yo tengo que pagar una infracción por cruzar un

semáforo en rojo, por estacionar en donde no se puede, por correr en donde no podés correr. Porque el peatón también comete infracciones, lo tenés que educar y hay que sancionarlo. ¿Y dónde nos duele a todos? En el bolsillo. (*Mario, taxista*)

Algo similar sostienen los conductores particulares que coinciden con esta visión sobre el comportamiento de los peatones: que cruzan por cualquier lado, que no respetan las normas y que aún así se busca respetar la prioridad que tienen al cruzar. Es interesante al respecto recuperar el testimonio de una conductora particular que describe el contraste entre los peatones del Conurbano bonaerense y los de la Ciudad de Buenos Aires:

...los tipos cruzan por cualquier lado, uno los putea, ellos te contestan y se terminó la discusión. Y nadie tiene razón, muchas veces en bocacalles, en donde no está pintado el cruce, la gente baja y cruza como puede, y uno debería detenerse y uno no se detiene, con los peatones de acá [del Conurbano]. En Capital, se nota que está el sentido de que el peatón sabe que tiene el derecho. Acá, el tipo cruza, no está pensando en sus derechos. El peatón porteño entiende que tiene derecho entonces cruza, sos la única que viene, se te cruza y acá no, acá es la ley del más fuerte, vienen autos, en la estación Villa de Mayo bajan del tren de a cincuenta y viene un auto y te paran. Pensándolo tranquilamente ellos deberían cruzar por la esquina, es una cuestión de poder acá. La ciudadanía en Capital tiene un valor que no tiene acá... (*Victoria, 49 años*)

Casi en un registro macro, esta entrevistada, interpreta los comportamientos de los peatones del Conurbano y de Capital en términos de derechos y ciudadanía.

Esta otra conductora plantea la importancia de ceder el paso a los actores más vulnerables del tránsito, pero a condición de que se cumplan las normas de circulación.

Yo a los peatones los respeto, me parece que hay que respetarlos. A veces los de atrás me matan, pero me paro y los dejo pasar. O sea tengo cosas muy raras, porque voy a altas velocidades que sé que no está bien, pero respeto al peatón como si fuera una perfecta conductora que no soy. Mientras cruce por la raya blanca, mientras respete. El peatón que cruza el semáforo colorado, y vos venís a mil, y lo matas, yo no sé no estoy atenta a respetar al peatón. Estoy atenta a respetarlo en una bocacalle, o en un barrio donde hay senda peatonal, ahí le doy prioridad. (*Patricia, 50 años*)

En términos generales, en coincidencia con la descripción de las conductas viales de los automovilistas, colectiveros y motociclistas, la forma de comportarse de los peatones también se interpreta a partir de la idea de falta de respeto al otro e incumplimiento de las normas. Rosa Geldstein (2008) en su investigación sobre tránsito indica que para los peatones mayores, muchas veces es mejor no cruzar por la esquina, como dice la regla, sino a mitad de cuadra, para dar tiempo a que el conductor que dobla pueda verlos ya que muy pocos conductores se atienen a la norma de, al iniciar el giro, detenerse para dar prioridad de paso al peatón. Con esto no afirmo que se trate siempre de una conducta estratégica para disminuir posibles riesgos, pero al menos sirve para relativizar las lecturas que sólo ponen en acento en la dimensión normativa en su análisis de las conductas viales. Para Wright, “al tener menos condicionamientos en la infraestructura material del

espacio, como sí la tienen los conductores, los peatones realizan itinerarios caprichosos, donde el desconocimiento del orden de la cebra para cruzar las calles, la luz de semáforos correspondiente, y hasta el topamiento abierto o sutil del cuerpo del transeúnte, en una suerte de guerra psicológica corporal, que se mueve con una velocidad menor, es un comportamiento repetido” (Wright et al., 2007: 22).

Por último, este camionero caracteriza la relación con los peatones como de fuerte oposición, ya que tienen prioridad en las distintas situaciones de tránsito:

Y con los peatones, mirá, llevás las de perder, claro vos sos el que anda en una mole. El peatón no, el peatón va a tener siempre la razón. Y acá es... desgraciadamente, yo lo llevo a cabo y me cuido mucho por qué, porque sé que en este país siempre va a triunfar el peatón y yo no, por ser camionero o por ser colectivo. Cualquiera de las dos cosas está mal vista. Pero bueno, estamos mal vistos ya te he dicho, las mismas empresas tienen la culpa de haber creado esta situación de quién tienen arriba de los volantes [...] (*Jorge, 49 años, camionero*)

Vale la pena incorporar a estas observaciones algo que señalan Fraiman y Rossal (2006) acerca de la constitución de identidades en el tránsito en un marco aparente de ausencia de jerarquías. El tránsito así “constituye un sistema relacional y funcional en el cual sus usuarios no profesionales varían de condición constantemente; los profesionales, en cambio, suelen estar más establecidos y desarrollan una identidad profesional (y con ello la posibilidad de esencializar una condición social), en algunos casos, muy fuerte. No hay ciudadanos que se encuentren al margen del tránsito, aunque el uso del mismo varíe de acuerdo a cada situación personal, que es una situación social (implica a la división social del trabajo, principalmente)” (Fraiman y Rossal, 2006: 40). En el testimonio anterior, vemos cómo se plantea la relación en términos de competencia, en donde el peatón “gana” y el camionero o el colectivo llevan “las de perder”. Esto no se debe únicamente a que en ese planteo se compensa la desproporción entre un vehículo grande y una persona sino también al desprestigio con que cuentan ciertos conductores profesionales.

Un dato llamativo es que para referirse a los peatones, los entrevistados muy pocas veces se refirieron a ellos mismos como peatones. En la mayoría de los casos, salvo alusiones al pasar, no se reconocían a sí mismos como peatones. Se mencionaba permanentemente la falta de consideración al otro, pero el hecho de que los mismos conductores son peatones en algún momento de su movilidad prácticamente no formaba parte de la reflexión.

7.4 Manejar trabajando y manejar cuando no se trabaja

Entre los concejos que recibió de un taxista Josefina Licitra, periodista de la *Revista C*, que se publicaba con el diario *Crítica de la Argentina*, escuchó el siguiente:

No es tan importante ser prudente y respetar las reglas como aprender a predecir las cagadas ajenas. Por ejemplo, cuando un taxista arranca después de dejar a un pasajero difícilmente esté mirando hacia adelante o hacia la izquierda. Los taxistas arrancamos mientras miramos cómo cierra la puerta el pasajero que se está bajando. Por eso, antes de pasar o adelantarte a un tipo, no solo tenés que mirarlo: tenés que mirar si te está mirando, si está atento a tu jugada, si te vio, si está al tanto de lo que vas a hacer y si lo comparte. No contemples que el otro va a hacer lo que debería hacer. Desconfiá de todos, siempre. No vayás por el carril de la derecha: es el infierno. Por ahí vamos los taxis y frenamos de golpe cuando hace señas un pasajero. Tampoco te metas en el carril que está inmediatamente a la izquierda del derecho: los colectivos hacen zigzag entre uno y otro, y estás condenada a frenar y arrancar cinco veces por cuadra. Si tenés en cuenta que el inconveniente más frecuente en un principiante es arrancar sin que se le quede el auto, tus nervios van a quedar hechos puré” (Revista C, 13 de julio de 2008, p. 30).

En primer lugar, para los conductores de camiones y camionetas, la diferencia entre manejar cuando trabajan y cuando lo hacen de manera particular, es que el automóvil es más ágil, responde más inmediatamente que un vehículo de mayor tamaño. Para los camioneros, muchas veces, el cambio entre trabajar y manejar de manera particular implica un cambio de vehículo.

Es que no se compara a un auto, un auto con un camión. El auto va más rápido, es más ágil, doblás en cualquier lado, con el camión venís frenando, frenás vos, frena el freno y aparte tenés que venir rezando para que frene. (*Jorge, 49 años, camionero*)

En segundo lugar, señalan que cuando trabajan manejan con mayor tensión, entre otros factores indican que esa tensión es producto de la responsabilidad que implica el transporte. Cuando manejan de manera particular, en cambio, dicen conducir con mayor tranquilidad y menos presiones. Si bien no en todos los casos, ya que algunos dijeron que cuando terminan su jornada laboral el auto queda en el garaje y no vuelven a utilizarlo hasta comenzar un nuevo día de trabajo, algunos señalan que manejan “con gusto” cuando lo hacen los fines de semana o salen de paseo con sus familias.

Y cuando estás trabajando estás tensionado, inclusive los nervios te llevan al ritmo que te lleva el trabajo y cuando salís estás tranquilo ya mirás más de lo mirás cuando estás trabajando. (*Luis, 50 años, camionero*)

En el testimonio de un taxista con muchos años de experiencia, esta diferencia se vincula además con la diferencia entre las primeras experiencias de manejo y las posteriores, cuando comenzó a conducir de manera profesional.

Y bueno, eso pasa por la responsabilidad, si vos vas solo en el auto particular, bueno, vas pensando en cualquier cosa. Acá no, acá no podés hacer eso, tenés otra

responsabilidad, porque vos llevás acá gente, es distinta la cosa. Hay más tensiones, más presiones te diría. A ese nivel también. (*Aníbal, 70 años, taxista*)

Es llamativo que en este testimonio aparece la responsabilidad hacia el pasajero, pero no hacia los otros conductores. Si como señalé para algunos entrevistados la “falta de respeto al otro” expresa la interdependencia propia del tránsito, aquí, de alguna manera se invisibiliza. Mostraré más adelante que esta operación vuelve a aparecer cuando se refieren a las distintas velocidades de circulación.

Están quienes señalan que manejan de la misma manera cuando lo hacen por cuestiones personales y cuando están trabajando.

No, yo ando siempre a la misma velocidad y si no a veces me retan: “si no estás trabajando con el flete”, para ir más rápido. “Pero si estoy tranquilo, ¿cuánto tardamos? ¿Cinco minutos más?” (*Raúl, fletero*)

Para finalizar este apartado me interesa referirme a las modificaciones legales que tuvieron como protagonistas a conductores profesionales en ocasión de impulsarse el sistema de puntaje para las licencias de conducir en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires. Meses antes había salido en el diario *Clarín* una nota sobre la proporción de conductores profesionales reprobados para obtener el registro de conducir profesional¹⁰⁴ que superaba el 35% del total. El texto de la nota informaba sobre las modificaciones sobre el examen para obtener la licencia. Centrada en la proporción de reprobados entre los conductores profesionales (choferes de vehículos de carga y de pasajeros), la nota incorporaba las opiniones de expertos en el tema que sostenían que los exámenes prácticos para obtener el registro debían realizarse en la vía pública (aunque esto por ley no puede implementarse en la actualidad porque está prohibido en la ciudad de Buenos Aires). También se hacía referencia a la resistencia de varias organizaciones sindicales a la implementación de la licencia de conducir por puntos en la ciudad de Buenos Aires¹⁰⁵.

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores fue aprobado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 7 de febrero de 2008 y entró en vigencia el 1 de enero de 2009. En el momento en que se aprobó en la comisión de Tránsito y Transporte ocurrieron una serie de enfrentamientos entre la policía y los sindicalistas del que resultaron 22 policías heridos¹⁰⁶. La aprobación en comisión de la legislatura porteña incluyó negociaciones previas durante 6 meses con representantes de la UTA de acuerdo

¹⁰⁴ Clarín, 23 de septiembre de 2007, Nora Sánchez, “Más del 35% reprueba el examen para sacar el registro profesional”.

¹⁰⁵ Las organizaciones sindicales que se oponían eran las siguientes: Sindicato de Peones de Taxi, Choferes de Camiones, los Trabajadores del Transporte y Unión Tranviarios Automotor.

¹⁰⁶ *Página/12* 13/11/07 “Choque frontal”.

con las cuales se retiró del sistema de puntos las faltas leves como estacionamiento indebido. El proyecto se aprobó en la comisión de Tránsito y Transporte por unanimidad. Los camioneros expresaron su desacuerdo incluso en la reducción del sistema de puntaje a faltas graves o muy graves. En este sentido, Hugo Moyano, titular de la CGT en ese momento calificó a la ley de “cachivache de imposible aplicación”. “No sé si hubo o no Banelco. Esto me hace acordar a cuando decían que la ley de flexibilidad laboral iba a solucionar la desocupación. Esta ley no soluciona el problema del tránsito, sino que lo perjudica aún más”¹⁰⁷. Cabe señalar que el proyecto, que luego se aprobaría, incluía la sanción de faltas graves y muy graves como violación de semáforos en rojo, exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad, violar barreras ferroviarias y utilizar teléfonos celulares mientras se conduce.

Algo de la idiosincrasia del taxista se pone en juego en estos debates que ha sido tematizado en diferentes registros. Por ejemplo en el suplemento *Ni a Palos* del diario *Miradas al Sur* los autores de la nota titulada “Con el volante a la derecha”¹⁰⁸, recorren una serie de prejuicios en relación con la adscripción de los choferes de taxi a las ideas de derecha y antidemocráticas. El recorrido reclama matizar un poco la mirada al considerar al taxista como trabajador para quien el orden en la ciudad es central para la propia subsistencia. El hecho de que el tránsito fluya es fundamental para obtener ingresos. En parte esta necesidad explicaría su rechazo a las movilizaciones que impiden la circulación vehicular. Esto los llevaría a ubicarse ideológicamente del lado del orden.

En un registro ensayístico, Horacio González en su libro *El arte de viajar en taxi* (2009) también realiza un perfil de los taxistas porteños. Con respecto a esta visión sobre el orden social coincide en señalar “para calcular el precio del trayecto, hay que tener en cuenta los grandes modificadores: el estado del tráfico en la ruta y la existencia de bloqueos, entre los cuales, la acción de los piqueteros es la más relevante. Las luchas sociales son el otro extremo del viaje en taxi. En un lado, la protesta en la ciudad, el aire indeterminado y glorioso de un allanamiento en el tiempo lineal de la urbe. En otro lado, la cabina impaciente con el reloj que no se detiene ante el flujo interrumpido de los hechos, midiendo la nada, haciendo inútil lo que parecía una tasación perfecta” (González, 2009: 13). En su interesante ensayo, González despliega su mirada sobre los

¹⁰⁷ *Página/12* 13/11/07 “Choque frontal”.

¹⁰⁸ Rodríguez, Martín; Mengolini, Julia y Scigliano, Federico “Con el volante a la derecha”, Suplemento “Ni a Palos”, *Miradas al Sur*, 17 de mayo 2007.

diferentes aspectos que implican la interacción con los taxistas. Desde los códigos no escritos que reglan qué taxi tiene prioridad sobre el pasajero, las radios que escuchan, las peleas por los pasajeros y el uso de GPS hasta las adulteraciones de reloj que define cuánto se cobra por un determinado viaje.

El hecho de trabajar con el vehículo marca una diferencia sustancial en el acto de conducir. Hay diferencias físicas en la capacidad de maniobra, la inercia de llevar o no llevar carga y el porte del vehículo establecen la división. A ello se suma la responsabilidad, los nervios y el estrés que supone el transporte, el compromiso de llegar a destino resguardando la integridad de aquello que es transportado. Si en algunos casos el vehículo “se guarda” hasta la próxima jornada laboral porque el chofer se resiste a conducir, a hacer lo mismo que hace en el trabajo, en otros casos hay cierto disfrute del paseo distendido en familia. A continuación me referiré a las reflexiones que se suscitan en torno de las normas y de los propios comportamientos a propósito de las infracciones cometidas por ellos mismos.

7.5 Infracciones: las reglas en suspenso

Los entrevistados perciben a las reglas de tránsito como externas. Su cumplimiento, respetarlas o no, “depende de cada uno”. Al respecto, para Goffman “la circulación por carretera tiene rasgos interesantes: relativa uniformidad de normas que traspasan las fronteras regionales y nacionales (ello pese al alcance limitado de cada jurisdicción de la policía); relativa falta de diferenciación de derechos por motivos de sexo, clase edad, raza o riqueza; carácter relativamente explícito y exhaustivo de las normas, junto con un control social estricto y formal; sentido generalizado de que no importa violar una norma con tal de que no lo “pesquen” a uno. Además, las normas de la circulación por carretera sirven como una especie de caso ideal en las discusiones relativas al carácter y el valor de los reglamentos (Goffman, 1979: 26-27). Así, es posible preguntarse por la forma que en que estos conductores perciben las reglas y los modos en que justifican sus propias infracciones¹⁰⁹. ¿Hay alguna situación en la que consideren que las reglas de tránsito son innecesarias? La mayoría asegura que no.

Yo creo que si las reglas están por algo es, depende de uno respetarlas o no, pero si están por algo es. Hubo alguien que se tomó el trabajo y la molestia de estudiarlo y dijo “acá hay que poner tal regla porque si no las cosas no van”. (*Luis Emilio, 41 años, fletero*)

¹⁰⁹ Para un análisis exhaustivo sobre el modo en que las normas son interpretadas por conductores particulares puede consultarse el trabajo de Ramos Margarido (2008)

En casi todas las entrevistas ésta es una afirmación recurrente. Aparece la cuestión de las reglas como algo que debe cumplirse, y de ningún modo su cuestionamiento. Cumplir las reglas no necesariamente implica estar de acuerdo con ellas. Estos conductores podrían cumplir las reglas pero permitirse señalar que en algunos casos son innecesarias, obsoletas o ridículas. Sin embargo, nada de esto aparece. Resulta llamativo dado que en algunos casos se trata de conductores profesionales, de quienes se podría sospechar que están en mejores condiciones para señalar aquellas reglas que no tienen razón de ser.

En este mismo sentido, otro de los entrevistados, taxista con muchos años de experiencia sostiene:

Yo pienso que pasa por la conciencia de cada uno, primero y después veríamos, no sé. A mí me ha contado un muchacho que ha estado en Estados Unidos que ante un cartel que dice “Stop” frenan, y acá no, por ejemplo. [...] Bueno, eso es muy nuestro. Manejar es fundamentalmente un problema de conciencia. Vos te sentás acá y sabés que esto es un revólver. En ese aspecto yo personalmente, toco madera, siempre me cuidé, de pibe, de grande ya cambia, pero siempre me cuidé. (*Aníbal, 70 años, taxista*)

La vigencia de las normas de tránsito dependería de cada conductor, se harían efectivas en la medida en que se tradujeran en autoconciencia. Por eso la referencia a que “depende de cada uno” o bien una negociación interna o con los otros. Por otra parte, quebrantar las reglas de tránsito, como he mostrado, explicaría algo de “cómo somos los argentinos” que funciona como coartada muy frecuente a la hora de explicar las particularidades del tránsito en nuestro país. En efecto, no sólo desde el tratamiento que se da a la cuestión vial desde los medios de comunicación, sino también las reflexiones provenientes de las ciencias sociales, establecen como clave de lectura para el análisis de los comportamientos en el tránsito la relación conflictiva que establecemos los argentinos con las normas (Nino, 1992; Waldmann, 2003). Otro punto a destacar de este testimonio es que para referirse al vehículo se recurre a la metáfora del arma, para realzar la peligrosidad y el riesgo que implica conducir¹¹⁰. En los choferes el vehículo es además una herramienta de trabajo.

Señalé antes que en los testimonios de los conductores no aparecían objeciones a ninguna norma de tránsito en particular. En general, se sostenía que “si la regla está, es

¹¹⁰ La metáfora del arma no es nueva. En una campaña de prevención de la Policía Federal Argentina de principios de los años '80, el spot mostraba un auto circulando a alta velocidad y una voz en off que decía: “no convierta su viaje de placer en el último viaje”, el auto sufría un violento choque contra un guarda rail en una curva pronunciada y quedaba destrozado. Cada golpe del automóvil coincidía con el sonido de un disparo. La gráfica del final mostraba la imagen de un objeto, mitad auto, mitad revólver con una banda de prohibido que lo cruzaba y el slogan que decía: “No dispare” y la voz en off “no dispare contra su familia”. Esa gráfica y el slogan tuvieron mucho eco en la población y todavía hoy se recuerda.

por algo”. Únicamente se hizo referencia -tanto los conductores particulares como los profesionales- a la puesta en suspenso de la regla en la situación de los semáforos ubicados en zonas “peligrosas”, con riesgo de robos.

Si te digo que nunca cometí un error, te mentiría, siempre alguna... siempre algún semáforo... porque normalmente, mirá, yo viajó mucho por ruta 3, normalmente, como voy siempre hay muchos semáforos que son de tierra que están en calles de tierra y no te digo que voy a pasar Agneta o la 9 de Julio, no... a veces, te digo la verdad, te mentiría si te digo que nunca pasé un semáforo en rojo a una determinada hora. Cuando yo voy para aquel lado a cierta hora se complica. [...] Lo que pasa es que a veces allá en Casanova, uno tiene lugares que por ahí vienen y te roban, ése es el gran problema que hay, es la inseguridad que hay algunos que los ponen a titilar, entonces vos agarrás y levantás el pie y vas igual, está titilando, levantás el pie. Pero ése es el problema, que a veces normalmente uno lo hace por el miedo que tiene a la inseguridad de hoy en día. [...] No es que paso a 200, miro y paso. Tenés que parar porque imagináte que por ahí a la noche, yo vuelvo de la casa de mi hermano o de mi cuñado agarro y [no se entiende], pero de día no, ni loco, en Capital ¡ni loco! (*Raúl, fletero*)

Un taxista de Malvinas Argentinas señalaba que en la zona de Don Torcuato en ciertos horarios en donde hay robos, desconectaban los semáforos y los dejaban intermitentes como “medida de seguridad”.

En una época desconectaban los semáforos y entonces quedaban todos en amarillo. Vos sabés que vas a pasar, pero llegás a la bocacalle y disminuís la velocidad, por lógica. Entonces es una ventaja que vos no pares, pero que prestes atención. [...] Hay un problema o evitás el accidente o evitás que te pase algo a vos. Vos tenés que elegir. Y casi siempre elegís “bueno, me salvo yo y los demás que se arreglen”. (*Mario, taxista*)

En estas situaciones se evalúan los riesgos potenciales y se privilegia evitar un posible robo que tan crudamente aparece al final del último testimonio. La referencia a estas situaciones nos permite pasar a otro tema que interesa en relación con las normas: el modo de justificar las propias infracciones. Frente a la pregunta sobre situaciones que recuerden en donde hubieran violado una norma de tránsito, a diferencia de los conductores particulares, los choferes se mostraban bastante esquivos. Esto se comprende teniendo en cuenta que se trata de profesionales para quienes sería mucho más cuestionable el hecho de no obedecer una norma de tránsito. Sin embargo, lo que aquí interesa no es tanto cuáles son las infracciones que cometen sino más bien el modo en que las justifican. En general, la descripción de situaciones en que se cometieron infracciones tiende a describirse como mal menor frente a consecuencias más peligrosas.

La infracción más frecuente en el caso de los choferes es la de adelantarse en los semáforos en rojo para evitar que los vehículos que vienen detrás los choquen. Así, la infracción permite evitar una colisión. En este testimonio que se cita a continuación

incluso se pone en duda la naturaleza de la infracción cometida ya que evitó un daño mayor.

Y, tuve que doblar en contramano y meterme en una avenida, doblar el camión para que ellos [motociclista y acompañante] no se metieran debajo del camión. [...] No pasó nada, pasó que golpearon ellos muy fiero, pero si yo iba andando se metían abajo, así que tuve que doblar en una avenida en contramano. Ellos venían cruzando la calle. El semáforo estaba en verde mío. *(Jorge, 49 años, camionero)*

He mostrado hasta aquí cómo las infracciones cometidas suelen minimizarse sobre todo cuando cumplir con la regla puede llevar a provocar un siniestro. Sin embargo, existe también el quebrantamiento de normas por la propia lógica de trabajo, en el siguiente testimonio lo llaman “vía libre”:

A las dos, tres, cuatro de la mañana no hay nadie entonces vos llegás al semáforo en rojo, parás, mirás y cruzás. [...] Sin respetar... no respetás el semáforo en rojo [...] Es el mismo trabajo que te lleva. No es que no lo respetes, respetás el semáforo en rojo. Llegás a la esquina, parás, mirás que no cruce nadie, si no la prioridad es del semáforo verde. Si no viene nadie, pasás. Pero no es que vos pasás en velocidad así como si nada.

(Luis, 50 años, camionero)

Se despliegan así distintas estrategias para ganar tiempo:

Claro, los semáforos, y tratar de ir contramano, todas las cosas que no se pueden hacer, la hace... [Risas] Sí, pero siempre con cuidado, por eso nosotros tenemos siempre... respetamos más haciendo las cosas que no se tienen que hacer que el que no lo hace. [...] Primero te digo, semáforo en rojo, parás, te fijás, el mismo semáforo en verde te lleva a pararte para que no pase nadie. Después contramano, te fijás si te podés meter o no te podés meter. Estás con los cinco sentidos, automáticamente estás mirando todo observando todo. Ese es el problema de acá en Capital vos vas con el camión y se te cruza un tercero y... no te puso luz de giro, no te puso nada, todo eso va sumando, colectivos, todo. Ya es la forma de manejo de ellos. *(Luis, 50 años, camionero)*

En este testimonio, quebrantar las reglas se justifica por las condiciones de trabajo. La tensión que produce el hecho de cometer la infracción lleva al entrevistado a sostener la paradoja de que en esas circunstancias “respetar” más las normas al no cumplirlas.

En el caso de los conductores particulares, en general tenían una actitud más abierta a la hora de referirse a las infracciones cometidas y destacaban que en ningún caso se consideraban conductores ideales. Se mencionó también no respetar el semáforo en rojo en lugares “inseguros”. También se refirieron al uso del celular como algo que casi no pueden controlar, algo inconsciente, un automatismo. Por otro lado, ante el tránsito atascado tomar atajos que no siempre estaban permitidos como salir por un garaje o ir marcha atrás. En el testimonio que se cita continuación, el entrevistado desarrolla las condiciones que lo llevan a cometer infracciones.

a nivel personal después de pasar tantos años, depende mi día y en donde esté y qué hora sea. Hay días que estoy con toda la paciencia del mundo y freno en cada esquina. Por ejemplo, hasta he frenado para que la gente cruce no estando el semáforo, hasta ese punto, por ahí es un extremo. Y hay días que no, o estoy apurado, o tuve un mal día laboral o nada, donde puedo me meto, o paso, o depende si es muy tarde, si hay un semáforo y no hay nadie por supuesto ni siquiera freno, voy bajando la velocidad y paso. (*Martín, 29 años*)

Son estas situaciones justamente las que llevarían a agudizar la pericia del conductor. Es interesante recuperar aquí la observación que realizan Pablo Wright (et al., 2007). Al respecto, destacan que las señales de tránsito que funcionan como signos con un significado unívoco, en nuestras calles son transformadas en símbolos en donde su sentido es negociado de acuerdo a cada situación. Incluso se describe el hecho dar prioridad de paso al peatón como una excepcionalidad cuando en realidad es la regla.

En la segunda parte analicé las distintas necesidades de regulaciones cuando un nuevo objeto se incorpora a la vida cotidiana. La prohibición del uso del celular en bancos es un ejemplo. El uso no previsto del celular para actividades delictivas llevó a esa prohibición. En el acto de conducir, el uso de celular es un factor de riesgo importante. Sin embargo, este riesgo no se percibe en muchos casos, en donde se privilegia responder a un llamado como por ejemplo en este testimonio de un automovilista particular:

No podés hablar por celular para empezar, pero yo no puedo, trabajo con el celular. Voy manejando y suena, vos no me podés decir "no contestes". Trabajo con eso y voy a contestar, por más que vos me digas "te hago la boleta". Me hiciste tres boletas. Me parece que no tiene que ver con la realidad, la gente que aprobó la ley vive en una burbuja. Vos podés hablar por teléfono y podés manejar, o sea, si no podés masticar chicle y manejar, no manejes. Eso es así por más que vos hagas cientos de boletas, la gente va a seguir usando el teléfono. Así es porque es su medio de trabajo. El 80 % de la gente que está en la calle está trabajando. Y si te llaman por teléfono es para darte un laburo o avisarte que tienen que darte algo. Una urgencia. Y vos decís: "uh, no puedo hablar por teléfono". Y no lo puedo cumplir ni en pedo. Vos me podés hacer cientos de boletas y la persona va a seguir usando el teléfono. (Marcelo, conductor particular, testimonio citado en Ramos Margarido, 2008)

Aquí, a diferencia de los testimonios que suelen justificar las normas aunque no se cumplan, se plantea el carácter "absurdo" de la regla. Se privilegia el uso de celular que se justifica como una necesidad de trabajo. La prohibición del uso de celular durante la conducción se descalifica como si fuera un "invento argentino". Sin embargo, constituye uno de los principales factores de riesgo identificados por la Organización Mundial de la Salud.

Como señalan los autores "es como si las normas fueran percibidas como *fósiles legales* creados para otros tiempos que merecen ser desobedecidas por no adaptarse a la

dinámica de la vida actual, por un lado, y también porque cualquier esquema normativo de coerción despierta nuestra secular resistencia.” (Wright et al., 2007:14)

En el mismo trabajo de Ramos Margarido también aparece cierto cuestionamiento al uso obligatorio de cinturón de seguridad. A diferencia de la regla anterior, el cinturón, en la medida en que se asocia al resguardo de la propia seguridad, se concibe como una decisión personal, un acto de autocuidado discrecional:

Para mí el cinturón de seguridad es personal. Para mí que está mal que sea obligatorio. ¿Si? (...) A vos te tienen que educar para ponértelo o no. Pero el cinturón de seguridad, en muchos casos, te salva en un accidente, de la muerte... Pero en otros casos no. ¿Por qué? Porque el cinturón de seguridad, yo tengo gente conocida, en la cual, en el momento del choque se fue para adelante, por tener el cinturón de seguridad, volvió para atrás, y se rompió la parte de la nuca, o, de la espalda. Entonces el de al lado que se ponga todo lo que quiera. Yo, por lo general, no me lo pongo el cinturón. Pero ahora me lo tengo que poner porque me tocan el bolsillo, si no. Y yo tengo que estar pagando más de 30 mangos de multa por no usar el cinturón en una calle del barrio de mi casa. (Nicolás, conductor particular, testimonio citado en Ramos Margarido, 2008)

Al cuestionamiento de la norma se suma el cuestionamiento de la función del cinturón de seguridad. También están quienes justifican no usar cinturón al hacer referencia a situaciones en las que el cinturón frente a una emergencia no se desabrocha y esto puede provocar situaciones de riesgo. Para los choferes el uso de cinturón de seguridad provoca incomodidad como me dijo una vez un taxista de Capital: “Yo te desafío a que estés acá arriba entre 8 y 14 hs con el cinturón puesto. Es muy incómodo, no lo soportás”. Para las fuerzas de seguridad también el uso del cinturón de seguridad puede interferir en un operativo, el acto de desabrocharlo hace perder tiempo vital en el momento de un operativo.

En estrecha relación con la discusión sobre las normas están las causas que provocan siniestros de tránsito, los entrevistados refieren de manera recurrente a la imprudencia, la inexperiencia, el consumo de alcohol y de drogas. En general estos elementos se ligan a la juventud, lo cual en el caso de los conductores adultos afirman su propia distancia respecto de las causas que provocan siniestros de tránsito. Sostienen que los conductores con experiencia y con más años de manejo tienen menos posibilidades de provocar siniestros.

Te vuelvo a repetir, la inexperiencia de la gente. Mucha inexperiencia, mucha carrera por llegar, una carrera muy alocada, debe ser por la crisis también que estamos viviendo, no sé. Creen que tienen un arma, si yo sé que ando en algo más grande y te hago frente porque ando en algo más grande. Mayoritariamente, no tengo nada contra los jóvenes porque tengo dos hijos, tengo uno de 18 y una nena de 24. Pero hay mucho por parte de ellos. (*Jorge, 49 años, camionero*)

En este fragmento de entrevista vuelve a utilizarse la metáfora del arma a la que refirió otro entrevistado para afirmar el riesgo que implica conducir un vehículo. También aparece la idea de que las personas no sólo compran autos sino también registros de conducir cuando no saben manejar, como una forma más de expresar la imprudencia que está presente entre las causas mencionadas que provocan siniestros.

El hecho de no cumplir con la ley -tan propia de “los argentinos”-, que las calles y rutas sean “una selva”, sumado a que un vehículo automotor es capaz de producir tal daño que se convierte en un “arma” se combinan para dar lugar a los siniestros. La explicación de colisiones en el tránsito se desprende de la representación que se tiene sobre esa parte de nuestra vida cotidiana que transcurre en calles y rutas.

La distracción es otro de los ingredientes que jugaría en la ocurrencia de siniestros de tránsito.

La persona distraída, la que no está pensando en lo que está haciendo. Si una persona está concentrada, si vos vas a hacer un pastel y vas a hacer un puchero al lado, vos tenés que pensar en una sola cosa, lo que estás haciendo en el pastel, estás concentrado en lo que estás manejando. Una persona que maneja, tiene que estar concentrada, viendo esto, viendo atrás, viendo los espejos. Mirando los espejos, saber cuándo vas a frenar de golpe. Vos ponele que vas en la ruta, ¿no? Yo lo primero que hago es mirar al coche que viene atrás mío, o al camión que viene atrás. ¿Por qué? Porque a mí me da la facilidad de poder frenar, esquivarlo o desviarme. Como los otros días yo venía así, como estamos acá, me abrí le hice señas para doblar a la derecha y justo cuando lo voy a pasar, se tiró para la derecha, no me vio a mí. ¿Por qué? Porque no maneja el espejo. Si vos manejas el espejo, vos vas viendo que se abrió el coche y bueno, yo sé lo que está haciendo el de allá. *(Turco, 68 años, taxista)*

En un registro más general se establece la “cultura” como causante de siniestros:

La falta de cultura de la gente, no sabemos respetar las normas, tanto del lado de los conductores como de los peatones. Vos fijate que tanto acá como en la Capital, vos vas caminando por una avenida y decís “uy, justo ahí enfrente tengo lo que necesito” y cruzás por el medio de la calle lo más pancho. Y a vos no te preocupa si viene un tipo en un coche, un colectivo, si tiene que frenar de golpe, vos te mandás, ¿o me equivoco? [...] Con criaturas, no les importa nada, un poco de falta de cultura general. [...] La gente las [las normas] conoce, que las ignore, es otro tema. *(Mario, taxista)*

Aquí aparece nuevamente la vinculación entre el tránsito y la idiosincrasia “argentina” o “porteña”. Las personas no cumplen con las reglas, aún conociéndolas, y esto sería una parte central de nuestra identidad.

En sintonía con algunas de las razones que provocan siniestros, los entrevistados caracterizaron como conductores peligrosos a aquellos que manejan alcoholizados o drogados ya que como se sostenía “una persona que está en sus cabales no tiene por qué cometer errores”.

El que no se respeta a sí mismo. Y mayoritariamente peligrosos son los chicos jóvenes... porque se piensan que a ellos nunca les va a pasar nada. Y son los primeros que salen a bailar, toman alcohol, siguen manejando, son los que corren picadas, a la edad que tenemos nosotros, picadas no corremos. Vos te parás acá a la madrugada y ves de todo. [...] Por los boliches que hay. Vos te parás a la madrugada y el pibe que tiene 20 años o 18 y anda con el coche del padre y se llevan el mundo por delante. (*Mario, taxista*)

Por otra parte, son peligrosos quienes, por inexperiencia, no tienen conciencia de lo que significa conducir a altas velocidades en relación con la distancia de frenado.

Se ve cómo aparece un abanico amplio sobre los distintos aspectos conflictivos con las normas. En la mayoría de los casos se reconoce su necesidad para regular el tránsito y hacerlo más previsible. Sin embargo, también aparecen las distintas disputas y tensiones que implica la presión de tener que cumplir con las normas. En esos momentos es cuando se cuestiona su legitimidad. En algunos testimonios aparece la analogía entre el comportamiento en el tránsito -en la violación de la ley o en su carácter negociado- y una descripción de la sociedad argentina. La lógica del funcionamiento del tránsito replica lo que sucede en el país y esta afirmación coincide con otros discursos como el proveniente de las ciencias sociales y los medios de comunicación. Desde esa visión el tránsito “es un desastre” por nuestra costumbre de quebrantar la ley. Por otro lado, vale destacar que en la mayoría de los testimonios se valora la ley como algo bueno, aunque ellos mismos las quebranten. Permanece, aún con negociación de la norma, cierto apego a un ideal normativo, que es inalcanzable, pero que está presente. Este ideal se expresa también en las discusiones cotidianas que van de la mano de la indignación por como conducen, caminan o cruzan los otros. Una estructura de pensamiento que tiene aire de familia con la manera de pensar la Argentina en relación con una imagen ideal de cómo fue o debería haber sido y lo que es.

7.6 Mujeres al volante

Las relaciones de género, como en otros ámbitos de la vida social, tienen influencia en las interacciones en el tránsito. Estas diferencias se atribuyen a diferencias naturales que en realidad son diferencias socialmente construidas. En *La dominación masculina* (2000), Pierre Bourdieu sostiene que en ese tipo de dominación se expresa la violencia simbólica que es invisible para sus propias víctimas. En el marco de la dominación masculina se transforma la historia en naturaleza, y la arbitrariedad cultural en algo “natural” (Bourdieu, 2000). De este modo se legitima la dominación al inscribirla en una naturaleza biológica que en realidad es una construcción social naturalizada.

El gusto por la velocidad que declararon las conductoras durante el trabajo de campo coincide con el trabajo de Geldstein y Bertoncello (2006). Este disfrute entra un poco en conflicto con la imagen que se les suele asignar como conductoras “prudentes”. El atributo de la prudencia aparece de manera recurrente en los medios de comunicación e incluso de algunos estudios. Por ejemplo, en una nota del diario *Clarín*¹¹¹ titulada “Exceso de velocidad: Multan más a las mujeres que a los hombres por ir rápido” que tiende a contradecir la idea difundida de la prudencia de la mujeres al volante. Afirma que “la velocidad no es sólo cosa de hombres” dado que las estadísticas viales de la provincia de Buenos Aires indicaron que las mujeres excedieron en mayor proporción que los varones los límites de velocidad (17% contra 10%). ¿Las mujeres son más osadas cuando están frente al volante? No. Consultado por el diario un referente de la asociación civil *Luchemos por la vida* sostiene que lo que ocurre es que los varones “son más hábiles para eludir los controles y evitar sanciones”. Las mujeres conducen en forma más segura, usan cinturón de seguridad en un 43% más que los hombres y en un porcentaje similar respetan más los semáforos en ciudades. Además no asumen riesgos en los sobrepasos y respetan la prohibición de conducir con indicadores de alcohol en sangre.

Unos años antes, en 2008, en el mismo diario había salido una nota en la cual se informaba que las mujeres chocaban menos en rutas y autopistas y agregaba, sin embargo, que era necesario tener en cuenta que en ese tipo de vías la mayoría son conductores varones. El artículo intentaba poner en cuestión el prejuicio extendido de que las mujeres conducen peor que los varones. Agrega que pensar esto es una generalización errónea y se pretende dismantelarla a partir de datos estadísticos producidos por el CESVI, Centro de Experimentación y Seguridad Vial. Según el estudio, la participación real de las mujeres en accidentes graves es muy poca comparada con la de los hombres. “La mujer conductora es más respetuosa de las reglas y acepta las consignas sin desafiarlas o intentar transgredirlas. Suele ser paciente. Trata de no abordar velocidades excesivas y delega la conducción, si es necesario”. En cambio, de acuerdo con el relevamiento, el hombre es más arriesgado, no respeta las normas, se maneja en base a la sensibilidad que le transmite el tránsito y es agresivo. Este tipo de interpretación tiende a afirmar estereotipos de femineidad incluso en su intento por combatirlos. Las mujeres son más prudentes y respetuosas. En otro informe del CESVI, de 2004, se compara el comportamiento en el manejo entre hombres y mujeres a través de la observación de los cursos de manejo que

¹¹¹ *Clarín*, 17 de agosto de 2012.

ofrece la misma institución. Allí se afirma que “las mujeres tienen una inclinación natural” a evitar el riesgo, por eso manejan más lento, son menos temerarias y agresivas, y cometen menos infracciones. La naturalización forma parte de la explicación del modo de conducir de las mujeres.

Pongo todos los guiños, eso es una cosa que tenemos las mujeres...no sé si te lo habrán dicho...creo que en términos generales, las mujeres somos bien procedí mentales...vamos a doblar, ponemos guiño, ponemos balizas cuando vamos a estacionar...los hombres en cambio dicen “el otro viene a 200 metros...” esas cosas las mujeres creo en términos generales somos un poco más prudentes... (*Victoria, 49 años*)

La contracara de esta prudencia, tranquilidad y calma es la distracción y la torpeza. En algunas entrevistas estos mismos atributos aparecen asociados a otras cualidades “naturales” de la mujer, la maternidad, la coquetería, etc.

Hay mujeres que manejan muy bien. Ponele el 30 por ciento o el 20 manejan muy bien, yo las veo. Pero son muy distraídas. (*Turco, 68 años, taxista*)

-¿Y qué pensás de las conductoras mujeres? ¿Son peligrosas o no?

-A veces se toman peligrosas porque no sabe reaccionar... se ponen muy nerviosas, como son muy precavidas. Suponete pasó algo ahí, frenó, se le paró el auto y es un desastre, es un quilombo, o no? Porque le tocás un poco de bocina, les tocás bocina y se ponen locas, no le entra el cambio, pero yo pienso que son mucho más precavidas que los hombres (*Raúl, fletero*)

Así, la mujer distraída es un estereotipo fuerte que se aplica en el tránsito. Sobre todo la madre, que por controlar lo que pasa en los asientos traseros del auto, no mira hacia adelante.

Va la madre con los chicos en el coche, y que se dan vuelta y yo no me acuerdo si hacía eso. Las veo y no lo puedo creer ‘bajá los pies del asiento’ [...] Se dan vuelta, no saben qué pasa adelante, puede ser chocada, esa mujer no está mirando... (*Patricia, 50 años*)

Bourdieu (2000) señala que hay un discurso mítico que proclama una serie de operaciones de *diferenciación* que tienden a acentuar en cada agente (varón o mujer) los signos exteriores que se identifican con la definición social de su *diferenciación* sexual o se estimulan las prácticas adecuadas para su sexo. Del mismo modo se impiden o dificultan los comportamientos que se consideran inadecuados, sobre todo en la relación con el otro sexo. Por otra parte, se impone a las mujeres occidentales una actitud sumisa que se basa en unos cuantos imperativos: sonreír, bajar la mirada, aceptar las interrupciones, etc. Algo de esa exigencia está presente en el tránsito. Es corriente escuchar apreciaciones que descalifican a las mujeres como conductoras. El ámbito del tránsito es un espacio que nos suele ser hostil. “Andá a lavar los platos” es la frase ritual

que más resuena entre los descalificativos callejeros para las conductoras. Descalificativo que las regresa a un lugar “natural”, la esfera de lo doméstico.

El Escort es mío, antes el falcón era de los dos, cuando salíamos juntos manejaba él, no era algo que se discutiera. Y bueno, una vez el estaba cansado, me daba el volante, y no podía dormir y miraba y entonces si aumentaba la velocidad miraba, yo noto que cambia mi forma de manejar cuando estoy con mi marido, o cuando estoy sola. Con mi hija es como si estuviera sola. Con mis hijas, con amigas, pero con mi marido en particular...es el censor. (*Victoria, 49 años*)

En este testimonio se advierte algo que no tiene que ver estrictamente con el modo de manejar sino con el hecho de estar al volante, a veces vinculado a la propiedad de auto y en otros casos por necesidad. Hay un lugar subordinado para tomar el volante, siempre cede y sólo asume el lugar de conductora cuando hay una suerte de permiso. Ser observada por su pareja le genera incomodidad, como si no fuera un lugar del que pudiera apropiarse permanentemente.

El conductor varón es más “audaz”, más “arriesgado” y sobre todo más “seguro” en sus movimientos.

No quiero ser ni machista ni antimachista, pero creo que los hombres se sienten más seguros frente al volante, [...] en un hábitat más natural que para la mujer. La mujer, me parece que la mayoría, como yo, es un artefacto que utilizan [...] las señales de tránsito no las conocen tanto como los hombres... [...] Por ejemplo, él aprendió a manejar mucho después que yo, aprendió después de que nos casamos [...]... y maneja tanto mejor que yo, y yo ya tenía unos 20 o 15 años de manejo cuando él empezó [...] La mujer va más así, uh, muy ansiosas cuando manejan. No sé por qué. Será porque es socialmente... a las mujeres las cargan hay tantos chistes [...] Pero es verdad que lavo mejor los platos que lo que manejo [...] y a veces hago más cosas para que me lo digan, así jodo un poco (risas) (*Sabrina, 60, citado en Geldstein, et al., 2009: 12*).

En este testimonio es interesante el juego que plantea la entrevistada sobre su relación con el estereotipo de conductora miedosa que comete errores. En una suerte de desafío, busca molestar o exagerar su comportamiento como “mujer al volante”.

La mujer es mucho más lenta [...] pero pienso yo que es por precaución. Tiene miedo de meter la pata porque le vamos a caer con todo: “Andá a lavar los platos”, “Qué hacés ahí arriba” [...] a veces [...] hay un cierto cuidado y tiene que ser una mujer [...] la mujer es más precavida, [...] creo que lo hacen por una cuestión de no meter la gamba [...] nadie quiere chocar. Y las mujeres menos que menos... (*Facundo, 76, citado en Geldstein, et al., 2009: 13*).

Bourdieu (2000) señala que las divisiones constitutivas del orden social y, más exactamente, las relaciones sociales de dominación y de explotación instituidas entre los sexos se inscriben, de modo progresivo, en dos clases de hábitos diferentes, bajo la forma de disposiciones corporales opuestas y complementarias para clasificar todas las cosas del

mundo y todas las prácticas según la oposición entre lo masculino y lo femenino. En cuanto a las *hexis* corporal, los varones están situados en el campo de lo exterior, de lo oficial, de lo público, del derecho, de lo seco, de lo alto, de lo discontinuo y pueden realizar todos los actos a la vez breves, peligrosos y espectaculares. Por el contrario, a las mujeres, que están en el campo de lo interno, de lo húmedo, de abajo, de la curva y de lo continuo, se les adjudican todos los trabajos domésticos, es decir, privados y ocultos, prácticamente invisibles o vergonzosos. En esta división el espacio del tránsito que es exterior y público se puede concebir como eminentemente masculino y que excluye a la mujer. Las prácticas, en las que se puede incluir el acto de conducir a partir de esta división incluyen audacia, peligro y riesgo de tal modo que quedan relegadas al campo de lo masculino.

En este testimonio del trabajo realizado por Geldstein, Di Leo y Ramos Margarido (2009) se observa cómo se vuelve sentido común la clasificación sobre las formas de manejar distintivas de varón y mujer. Es más, como se verá, la entrevistada dice que conduce bien porque conduce como varón. El estereotipo se incorpora tan acríticamente que la persona se identifica con la masculinidad atribuida al buen manejo.

No tengo muchos problemas yo. Yo manejo como hombre, mi mamá también, que es la que me enseñó [significa] Más seguridad, más confianza... [...] yo manejo con una mano en el volante, nunca agarro con las dos manos, [...] sólo lo agarro cuando voy en la ruta a mucha velocidad [...] Pero sino como voy siempre metiendo cambios, yo voy con una mano y las mujeres van con las dos manos agarraditas y atentas... [...] Aprendí con otra mina que conduce como varón. Y [...]... es una cuestión de personalidad. Yo soy bastante segura en muchas cosas, soy extrovertida... digo, no sólo con el manejo... eso ayuda [...] y también que fui enseñada con este estilo [...] tuve referentes masculinos, entre mi papá y mi mamá que maneja como un hombre [...] (Roxana, 28, citado en Geldstein et al., 2009: 14).

Más allá de si se trata de un conductor varón o una mujer, los manuales de manejo aconsejan sostener el volante, no importa la velocidad de circulación, con ambas manos en la posición de “10 y 10” del reloj. Es interesante cómo en este testimonio el mostrarse segura en la conducción tiene que ver con la postura corporal, sostener el volante con una sola mano. Ir “con las dos manos agarraditas y atentas” transmite una idea de inseguridad de la cual la entrevistada busca distanciarse. Como señala Bourdieu (2000) “los dominados aplican a las relaciones de dominación unas categorías construidas desde el punto de vista de los dominadores haciéndolas aparecer de ese modo como naturales. Eso puede llevar a una especie de autodepredación, o sea de autodenigración” (2000: 15).

Por otra parte, en el informe citado de CESVI también hay una distinción dentro la forma de manejar de las mujeres. Se diferencia entre las conductoras de 20 a 40 años y las de más de 40. Se afirma entonces que “las mujeres más jóvenes (de 20 a 40 años), por sus exigencias laborales y personales similares a los hombres, tienden lamentablemente a adoptar formas de conducción más duras y agresivas, lo que las lleva a aumentar peligrosamente su nivel de riesgo. Cabe destacar que esto, en cambio, no sucede con las mujeres mayores de 40 años, donde además su nivel de destreza y velocidad es totalmente inferior al de las mujeres jóvenes.” El razonamiento funciona de la siguiente manera: como las mujeres están desarrollando tareas asimilables a las de los varones (se asume una división de tareas de acuerdo al género), entonces ellas, lamentablemente, se comportan en el tránsito de manera riesgosa del mismo modo que los varones. ¿Se desvían de su naturaleza y con ello de la prudencia que las caracteriza?

En el trabajo de Geldstein, Di Leo y Ramos Margarido (2009), también se coincide en clasificar la forma de conducir de las mujeres de acuerdo con la edad. Las mujeres jóvenes serían más hábiles en la maniobra que las mayores.

[...] probablemente las más jóvenes sean más hábiles... cuidadosas deben ser [...] las más grandes también... pero a mayor edad más lentitud para reaccionar [...] a veces, por cuidarse mucho demoran un poco el tránsito (Ovidio, 56, citado en Geldstein et al., 2009: 13).

Hay un preconceito sobre la mujer. Hay mujeres que manejan mejor que un hombre. [...] mi hija Paula, maneja perfectamente bien. Maneja mucho mejor que muchos hombres. La edad influye [por] la capacidad, la rapidez (Ramiro, 60, citado en Geldstein et al. 2009: 13).

Son las mujeres más jóvenes las que lograrían apartarse del estereotipo de la mujer torpe, distraída, “demasiado prudente” que interfiere en el correcto fluir del tránsito.

Para las mujeres, el ámbito de la circulación vehicular, en su rol de conductoras parece vedado y por lo tanto esa incomodidad, ese espacio “conquistado” o “prestado” las hace conducir de una manera particular y diferenciada. Como si la mujer pudiera estar sentada al volante a condición de aceptar su lugar subordinado en la jerarquía de la calle. Por los testimonios citados y otros que no se reproducen aquí del mismo trabajo, las nuevas generaciones de conductoras pueden lidiar mejor con el estereotipo.

Señala Bourdieu, además que determinada indumentaria modula los movimientos corporales e impone ciertas posturas. A veces en las descripciones se hace más hincapié en los modales, la forma de ubicar el cuerpo, más que en las maniobras, como si hubiera cierto condicionamiento en el modo de sentarse frente al volante. La observación de que las mujeres acomodamos el asiento muy cerca del volante es recurrente y esa posición

daría cuenta de la inseguridad con la que manejamos y de la cual se desprenden el resto de las maniobras.

Según Vanderbilt “Los conductores, de manera consciente o no, parecen basarse en estereotipos. A decir verdad, los estereotipos parecen prosperar en el tráfico. Un motivo, muy sencillo. Es que en el tráfico tenemos poca información real sobre las personas [...]. Otro motivo es que aplicamos los estereotipos como ‘atajos mentales’ que nos ayudan a comprender entornos complejos en los que hay poco tiempo para desarrollar evaluaciones sutiles” (2009: 55). También ocurre que los estereotipos que funcionan en la calle funcionan como un modo de ordenamiento y de orientación ante la imposibilidad de contar con el tiempo necesario para juntar indicios que permitan interpretar las conductas y prever los comportamientos por fuera de los estereotipos corrientes.

* * *

En este capítulo reconstruí la mirada que los conductores tienen sobre el tránsito. Como he mostrado algunas de las imágenes que se utilizan en las discusiones públicas sobre el problema de la seguridad vial están presentes también en las voces de los actores. Las ideas de caos, anomia y ley de la selva se utilizan para definir un espacio en el que nadie parece sentirse a gusto. Así, el tránsito es imprevisible, carente de normas o en donde la prepotencia del más fuerte se impone sobre los demás. Las descripciones sobre los otros actores del tránsito también están marcadas por lo negativo. Se producen una serie de denuncias cruzadas en las cuales, según quién tenga la palabra, el otro colabora en la conformación de un tránsito hostil en el que nadie parece respetar a nadie. Los camioneros descalifican a los conductores particulares porque no comprenden que manejar un vehículo de gran porte impide maniobrar con rapidez. Los taxistas son individualistas. Los motociclistas son imprevisibles. A esta serie de denuncias cruzadas se incorporan a veces las marcas de clase social, en algunos casos la prepotencia en el tránsito se asocia a las pistas que da el vehículo sobre la pertenencia social de sus ocupantes. El peatón constituye otro actor con peso propio. Se puede trazar un arco en las descripciones que se realizan sobre ellos que va desde identificarlo como el usuario más vulnerable del tránsito y al que es necesario proteger. Esa imagen comienza a ser cuestionada cuando se describen los comportamientos imprevistos y por fuera de lo que las reglas indican.

Para los conductores profesionales, una diferencia significativa en el hecho de conducir es si se realiza durante la jornada laboral o por fuera de ella. Por su parte, los

transportistas de carga señalan que las diferencias físicas en la capacidad de maniobra se dividen entre llevar o no llevar carga, además del porte del vehículo. Para todos los choferes se añade un plus de responsabilidad, nervios y estrés por el compromiso de llegar a destino resguardando la integridad de aquello que es transportado. En cuanto a manejar en las horas libres, están quienes se resisten a conducir por fuera de la jornada laboral y otros para quienes hay cierto disfrute del paseo distendido en familia.

Otro eje de análisis fueron las evaluaciones sobre las infracciones y el modo en que los conductores justifican sus propias faltas. El abanico de los aspectos conflictivos es amplio, aunque la mayoría reconoce que las normas son necesarias para ordenar el tránsito y hacerlo previsible. Sin embargo, también aparecen las distintas tensiones que implica cumplir con las normas de manera permanente. Es justamente en esos momentos en los que se cuestiona la legitimidad de las leyes. Aquí también surge en los testimonios la analogía entre el comportamiento en el tránsito –tanto la ruptura de la norma como en su carácter negociado- y una descripción de la sociedad argentina. Se traslada la lógica del funcionamiento del tránsito al país y esta afirmación coincide con otros discursos como el proveniente de las ciencias sociales y los medios de comunicación. Sin embargo, permanece cierto apego a un ideal normativo, que aunque inalcanzable, que está presente. Este ideal que también se expresa en las discusiones cotidianas da cuenta de una estructura de pensamiento en línea a con la manera de pensar la Argentina

Finalmente, analicé el modo en que se expresan las diferencias de género. Si bien es cierto que hay indicios de que las mujeres se incorporaron tempranamente como conductoras, el tránsito nos es hostil. La idea tradicional que asocia lo femenino con lo doméstico se opone a la imagen de la mujer que gana autonomía y libertad en la calle. La construcción estereotipada de la figura de la mujer al volante contiene diversas características. Entre las más frecuentes ser distraídas, inseguras y “demasiado” prudentes. Hay sin embargo, interpretaciones que establecen una diferencia etaria dentro de la cual a las conductoras más jóvenes se les atribuye mayor pericia al volante.

En el capítulo siguiente analizaré las distintas evaluaciones que tienen tanto conductores particulares como profesionales acerca de la velocidad.

Capítulo 8: La velocidad

8.1 El automóvil y la aceleración de la vida cotidiana

Diversos trabajos que reflexionan sobre las transformaciones recientes en el marco de la modernidad tardía coinciden en señalar la creciente aceleración de la vida social (Beriain, 2008; Levine 2006; Rosa, 2011, Sue, 1994, Tomlinson, 2007). El automóvil jugó un rol importante en este proceso propio de nuestros días, sobre todo a partir de la experiencia de la velocidad. Es que, como mostraré, la velocidad no refiere únicamente a la relación entre espacio y tiempo, sino que también alude, como se señala desde diferentes análisis, a la acumulación de experiencias en un tiempo acotado. Podría decirse que la inmediatez y la aceleración es el signo de nuestro tiempo y que estas transformaciones se condensan en el automóvil. El automóvil no tuvo un rol accesorio en ese proceso. Es justamente la experiencia de la velocidad la que se asocia desde un primer momento con su uso. El automóvil es veloz y su naturaleza moderna se convierte en un símbolo. La mayoría de los analistas coincide además en señalar que esta fuerte aceleración de la vida cotidiana se debe no solamente a los logros tecnológicos en el transporte y la comunicación sino también a cierta percepción, vigente en el pasado, pero acentuada en el presente, de acumulación de acontecimientos, que produce una fuerte sensación de ansiedad (Beriain, 2008). Es necesario, sin embargo, señalar que estos procesos no se dan de la misma manera en todos los lugares, cada cultura tiene su propio conjunto de huellas y estructuras temporales (Beriain, 2008). La interpretación del tiempo y el ritmo de vida varía de cultura en cultura, de ciudad en ciudad y da lugar a un mundo de diversidad (Levine, 2006).

Por su parte, tanto Hermut Rosa (2011) como John Tomlinson (2007) coinciden en señalar que las narrativas acerca de la velocidad y la aceleración no han sido significativamente tratadas por el análisis social y la teoría cultural. Uno de los hechos más curiosos acerca de la velocidad es que, a pesar de ser un hecho central en la experiencia cultural de las sociedades modernas, casi nunca fue tratado por las ciencias sociales de manera central¹¹². Como excepciones pueden mencionarse las reflexiones de Paul Virilio en torno de la velocidad, el poder y la violencia (1996, 1997, 2006). Finalmente, los análisis de la globalización que diagnostican la compresión social de tiempo y espacio

¹¹² Al respecto el autor realiza un rastreo interesante sobre el modo en que la velocidad aparece referida en autores clásicos de la teoría social: Durkheim, Weber, Marx y Simmel. Para un desarrollo sobre la aceleración en Goethe y Simmel ver Beriain (2008). También hay una interesante reflexión sobre la lectura de la aceleración en la modernidad según Marx, Weber y Durkheim en Rosa (2011).

(Giddens, 1993, Lash y Urry, 1998), aunque dan por sentada la velocidad de la dinámica de globalización.

Por su parte, según sostiene Roger Sue (1994), con frecuencia se sostiene que en las sociedades actuales se padece una enfermedad del tiempo y que estamos habituados a considerarnos en un cambio permanente. Por eso señala que la actual obsesión por el tiempo aparece como reveladora de las transformaciones de la sociedad. En este sentido, producto de los avances tecnológicos en el transporte se han reducido notablemente las restricciones de movilidad y de comunicación para muchas personas. Lash y Urry (1998) señalan dos transformaciones del tiempo. Por un lado, la existencia de un tiempo inmensamente largo, con cambios imperceptibles, “un tiempo *evolutivo* o glaciario”. Por otro, la presencia de un tiempo breve, tan *instantáneo* que no se puede experimentar ni observar. En un registro intermedio entre uno y otro se ubica el reloj, que fue el principio organizador de la modernidad.

Como señala John Tomlinson (2007), velocidad es sinónimo de rapidez, si bien la palabra velocidad tiene un doble significado. Por un lado, alude a la relación entre espacio y tiempo, en la cual la velocidad es relativa, es decir que esa razón de espacio sobre tiempo puede calificarse de lenta a rápida. El significado dominante sin embargo es el segundo, el incremento de la velocidad, es decir, la rapidez. Esto es lo interesante para Tomlinson, se podría decir más, que el concepto de velocidad sugiere aceleración, un aumento de la velocidad. Desde la perspectiva del análisis cultural, entonces, se trata de velocidad pensada fundamentalmente a partir de su aumento, ése es el sentido dominante. Esto no quiere decir, por supuesto, que las cosas que transcurren lentamente carecen de interés –el concepto de ‘tiempo glaciario’ al que hice referencia más arriba, ha sido adoptado para expresar el ritmo lento del cambio de las actitudes y valores culturales tradicionales. Pero sin lugar a dudas, es el aumento de la velocidad el que se ha impuesto en la agenda de la modernidad. Realmente, el interés reciente en el ritmo lento en el estilo de vida, como los movimientos ‘slow food’ o ‘slow cities’ son comprensibles solo a partir de una definición más amplia de velocidad.

El segundo tema al que alude el autor es a clarificar la conexión de la velocidad con el movimiento físico. Esto nos trae una comprensión intuitiva de la velocidad –como carrera rápida, autos veloces– así como la más elegante definición matemática: $\text{velocidad} = \frac{\text{distancia}}{\text{tiempo}}$. La relación de movimiento es claramente una importante, y ello tiene sus propias implicaciones culturales para la modernidad –la más notable es la aplicación

de la mecanización de la movilidad humana. Sin embargo, a los efectos de un análisis cultural, hay otra definición que refiere no exclusivamente al movimiento, sino más bien al ritmo de ocurrencia de los acontecimientos. Cuando se dice que la vida deviene veloz, se piensa generalmente en términos de una definición amplia. La experiencia de la 'velocidad de la vida' es la del ritmo en el cual las cosas pasan, o parece que pasan. La frase 'la vida se volvió más rápida' refiere al amontonamiento de acontecimientos en nuestros días y esto produce las demandas sobre nuestros recursos de energía, tiempo y sentidos.

Por supuesto, sostiene Tomlinson, que hay muchas maneras en las cuales la velocidad como movimiento físico entra de nuevo en esta definición amplia. Actualmente, una persona puede desplazar su cuerpo más rápido -por ejemplo al caminar a paso veloz- en respuesta al sentimiento de tener demasiado para hacer y poco tiempo para hacerlo. O la experiencia de la velocidad en el transporte mecánico, que se ha convertido en algo integrado a nuestras rutinas diarias, puede contribuir a la experiencia de un aumento de un ritmo estresante de la vida. Por ejemplo, rutinariamente conducir por largas distancias entre el hogar y el lugar de trabajo generalmente implica la estimación de un tiempo de viaje calculado hasta un número exacto de minutos, típicamente con un pequeño margen de error. Demoras imprevistas de tránsito, obras viales, obstrucción por parte de otros conductores o averías mecánicas pueden producir niveles desproporcionados de estrés para quienes van a trabajar a la ciudad que imaginan el colapso de sus horarios antes de que la jornada de trabajo haya comenzado. Según Tomlinson, para explicar la aceleración de la rutina, la impaciencia en el conducir y el estrés -o el fenómeno más extremo de la 'pelea de tránsito'- hay que mirar más allá de los contextos inmediatos de la psicología del conductor y la interrelación hombre máquina y apreciar cómo eso devino estructuralmente integrado con un moderno estilo de vida de 'alta velocidad' (Tomlinson, 2007).

La velocidad como movimiento físico, entonces, con frecuencia se entreteje con la noción de velocidad como ritmo de acontecimientos. Se puede experimentar la prisa del tiempo y el apuro -todas esas descripciones esencialmente de orden cultural-fenomenológicas más que físicas -sin movernos de nuestro escritorio. Esa experiencia que el autor denomina 'velocidad sedentaria' adquiere un creciente significado cuando se tiene en cuenta la integración de los medios tecnológicos a la vida cotidiana. Entonces, según Tomlinson, para entender la cultura de la velocidad moderna en su sentido más

general es necesario abordarla a partir de un contexto en el cual, en varios modos, los acontecimientos se agolpan en nuestra vida cotidiana. También Levine sostiene algo similar, señala que “la velocidad puede medirse en períodos inmediatos y breves de tiempo, como cuando experimentamos la rapidez del tránsito que se nos viene encima o plazos de entrega inminentes; o en intervalos más largos y sostenidos, tales como los que se relacionan con el tempo acelerado de la vida del siglo XX.” (Levine, 2006: 32)

El tercer grupo de temas fundamental al que refiere Tomlinson es el modo en que la velocidad ha sido considerada culturalmente. El aumento del ritmo de vida tuvo tanto detractores como entusiastas, pero pocas veces fue considerado de manera neutral. La velocidad es siempre materia de valoración cultural. La velocidad exhibe diferentes aspectos, ofrece al mismo tiempo placeres y padecimientos, euforia y estrés, emancipación y dominación. Y frecuentemente estos aspectos nos parecen tan entrelazados que parece imposible, como individuos, decir si el ritmo creciente de la vida es, en esencia, algo bueno o malo. Robert Levine analizó el ritmo de vida en diferentes ciudades del mundo y se ocupó del *tempo* vigente en cada ciudad para mostrar el contraste de la concepción del tiempo entre una sociedad y otra.

Tanto para Beriain (2008) como para Rosa (2011) hay dos formas para medir la aceleración del ritmo de vida. La primera es la ‘subjética’, según la cual la aceleración de la velocidad de la vida tiene efectos sobre la experiencia del tiempo individual. La segunda forma de medir la aceleración es ‘objetiva’ y refiere a la contracción mensurable de tiempo en episodios definidos como comer, dormir, dar un paseo, jugar o hablar con la familia. Beriain señala que lleva menos tiempo desarrollar esas tareas, se pueden comprimir las acciones y las experiencias porque se reducen los intervalos entre una y otra tarea o bien porque se realizan tareas simultáneamente (multitasking).

Debido a la escasez de tiempo la solución es vivir al ‘doble de velocidad’ de modo de poder duplicar lo que puede hacerse en el transcurso de una vida. Surge de este modo la pretensión de poder experimentar más en menor tiempo (Beriain, 2008: 152). Rosa (2011) indica que dado que la aceleración tecnológica implica que es menor el tiempo necesario para determinadas actividades, entonces el tiempo debería volverse abundante. Como, por el contrario el tiempo se vuelve cada vez más escaso nos encontramos frente a un hecho paradójico.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que ninguna de estas transformaciones afectan a todas las sociedades por igual y mucho menos a todos los grupos sociales de la

misma manera. Las posibilidades de economizar y privatizar el tiempo, las posibilidades de “jugar con el tiempo” se traduce en una reducción de las mismas posibilidades para otros (Berain, 2008).

Se puede agregar que junto a un modelo de aceleración corroborable en distintas dimensiones de la vida social como la moda, la comunicación, el trabajo, o el transporte, conviven con fenómenos de desaceleración que son consecuencia no deseada de los mismos procesos de la aceleración. En efecto, se constata una reducción de esa velocidad y los atascamientos en el tránsito son un buen ejemplo de esta situación paradójica. Es que según Berian, la propia aceleración está sujeta a la contingencia, a una posible desaceleración o a una detención imprevista, porque algo queda por fuera de la voluntad del individuo y se ha multiplicado el conjunto de riesgos y peligros. Así afirma que, “el accidente es inseparable de la velocidad con la que inesperadamente hace su aparición” (Beraiain, 2008: 112).

En el curso del siglo XX, sobre todo en las naciones más industrializadas, el uso del automóvil se extendió y para algunas personas se convirtió en un elemento casi indispensable para sobrellevar su vida cotidiana. La necesidad y el deseo de recorrer distancias, de reapropiarse de espacios lejanos y de la forma más rápida posible, "sin perder tiempo" ubica al automóvil y, sobre todo, a la velocidad en un nuevo giro, que vuelve a relacionar de formas complejas espacio y tiempo. El automóvil amplía la libertad de movimientos “cualquiera da una orden y el automóvil obedece, al menos cuando esa persona lo ha mantenido en buenas condiciones. El automóvil da a su ‘señor y maestro’ el poder que ni siquiera en otros tiempos tuvieron personas con un largo séquito de sirvientes a su disposición” (Elias, 1998:475).

Otro aspecto de la experiencia de la velocidad es su costado placentero. Para Beraiain, “hacemos cosas más rápido no porque estemos hiper-ocupados sino porque la velocidad es divertida. La velocidad llama nuestra atención, produce excitación, nos saca del aburrimiento, nada es aburrido si es lo bastante rápido. [...] La velocidad es una nueva forma de éxtasis, una intensificación de la existencia. Todo lo que hacemos lo hacemos más rápido de lo que acostumbrábamos. Amamos la velocidad, ir más rápido hasta el punto de inducir el miedo produce una gran descarga de adrenalina, sin ninguna duda, la velocidad es la diosa de estos tiempos” (Beraiain, 2008: 112-113).

Elias menciona ejemplos relacionados con los dispositivos de aceleración en el transporte de comienzos del siglo XIX. Por ejemplo, el incremento promedio de la

velocidad de los coches tirados por caballos que, de 1814 a 1848 en las carreteras francesas, duplicaron la velocidad que pasó de 4,5 km por hora a 9,5 km por hora. A comienzos del siglo XX, con el modelo Ford T, se batieron todos los récords ya que se logró desplazar a un automóvil a 40 km por hora. La velocidad se confirma así en un valor e incluso en un derecho al cual es difícil renunciar: “con la propiedad privada (y corporativa) del coche, la velocidad alcanzada por el modo de transporte se ha convertido en una expectativa, elevada casi al estatus de derecho humano. Cuando, ante las protestas de los usuarios, se trata de mitigar los efectos contaminantes y los atascos de tráfico originados por el transporte de carretera, resulta casi imposible dismantelar el poder de seducción que ejerce ese cóctel compuesto por la libertad individual, el dinero y la velocidad, simbolizado en la cultura del coche” (Beriain, 2008: 116). El automóvil encarna este valor de la velocidad. Sin embargo, el impacto civilizatorio no se produce en todas las sociedades por igual. Por eso Beriain señala que las sociedades que privilegian el presente, en detrimento del pasado y del futuro, también privilegian los accidentes. Desde que en cualquier momento ocurre todo, la mayor parte de las veces de forma inesperada, una civilización que recurre a la inmediatez, la ubicuidad y la instantaneidad, es propensa a manufacturar accidentes y desastres (Beriain, 2008: 65).

Por su parte, Daniel Miller (2001) discute con cierta literatura acerca de la modernidad en la cual el uso contemporáneo del automóvil se asocia a un incremento del sentido de la movilidad y la velocidad. Pese a que las estadísticas mencionan una y otra vez cuán rápido pueden trasladarse las personas en automóviles o en otros medios de transporte, Miller sostiene que la sensación de velocidad en un automóvil que circula a 130 kilómetros por hora, si cuenta con buenas condiciones de suspensión prácticamente no es percibida como algo peligroso. Allí radica justamente su peligrosidad. Es más, viajar en avión, que sin dudas se traslada mucho más velozmente que un automóvil, el movimiento prácticamente no es percibido e incluso muchas veces se tiene la sensación de estar detenido en el mismo lugar. Viajar en un descapotable a 50 kilómetros por hora puede percibirse como una verdadera experiencia de velocidad.

Para estudiar esta cuestión es sugerente prestar atención a la regulación a la que fue sometida históricamente. Elias señala que, en 1835, el parlamento británico aprobó una ley que pretendía regular el tráfico en las principales carreteras del país. Ésa fue una de las regulaciones precursoras del automóvil moderno. Por aquel entonces el tope de velocidad era de 6,5 Km. por hora para los vehículos con motor. En 1896, una nueva ley

estableció el límite de velocidad en 16 Km/h. Años después, en 1903, el límite de velocidad fue fijado en 32 Km./h. en el Reino Unido. Según la ley 24.449 que regula el tránsito a nivel nacional, en su artículo 50, establece que “el conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así, deberá abandonar la vía o detener la marcha”. Sin embargo, cabe señalar que pese a la antigüedad de las normas que establecen límites a la velocidad, que variaron en el tiempo, Elias sostiene que el cumplimiento máximo del límite velocidad ha sido confiado sobre todo a los mismos conductores. Es por eso que afirma que el nivel de autorregulación que el conductor se impone es decisivo para la seguridad del tráfico. La inscripción de la velocidad en la cuestión vial pone de relieve el problema de la autorregulación de los actores y su tensión con la regulación de la violencia no intencional.

Si las descripciones sobre el tránsito incluyen la relación con los otros, con respecto a la velocidad, que también implica tener en cuenta a los otros, cobra importancia, además, la relación entre el vehículo y su conductor. Wright advierte que la velocidad es un factor común en la conducta vial no sólo de conductores sino también de peatones. La velocidad se reconoce como una variable física, pero sobre todo como un valor con un sentido cultural que se actualiza cotidianamente. Según ese trabajo, la velocidad puede relacionarse con la temporalidad propia de un régimen post-fordista, en el cual el tiempo es una mercancía escasa y se vuelve necesario para realizar la mayor cantidad de cosas en el menor tiempo posible. También puede sumarse a ello la velocidad como un elemento mercantil desarrollado como argumento por las publicidades de automóviles. Sin embargo, lo que interesa allí específicamente es dar cuenta de la velocidad como un elemento de la *etnofísica*. Dado que la inercia de los vehículos es importante, junto con la velocidad, para ganar lugares en disputa en la calle o en la ruta, se advierte en el estudio que ni la lluvia ni la niebla afectan la velocidad de circulación en nuestras calles que parece regirse por el mandato de permanecer constante. Parece haber así un principio de ‘conservación de la velocidad’ que se respeta a pesar de las condiciones climáticas adversas. “Las sinuosidades de los caminos tampoco afectan la marcha. En este mundo, una frenada con el piso mojado es lo mismo que en uno seco, o el mantenimiento de la

distancia entre vehículos en la ruta si no hay buena visibilidad. Nada debe afectar la velocidad, factor aéreo de nuestro juego vial” (2007:20).

Cabe recordar que el exceso de velocidad, tal como analicé en la Segunda Parte, es uno de los ejes de la política de seguridad vial. En 2007, se publicaba en el diario *Clarín* los resultados de un estudio de CESVI que indicaban que el exceso de los límites de velocidad era una de las faltas más frecuentes en las rutas del país¹¹³. El estudio citado analizó el comportamiento de más de 4.000 vehículos en rutas nacionales y provinciales de todo el país. Se concentró en tres puntos: el respeto de las velocidades máximas, el uso del cinturón de seguridad y el cumplimiento de la norma que exige circular durante todo el día con las luces bajas encendidas. Los resultados fueron que "el 52% de los vehículos censados superó los límites máximos de velocidad". Controlaron camiones, colectivos y autos. Entre los primeros se detectó que en algunos casos llegaban a circular a 110 kilómetros por hora y en el caso de los autos, que el 22% superaba los 130 km/h, con picos de 160". En cuanto a los colectivos, se registró que el 73% de los colectivos censados circulaban a una velocidad superior a la permitida (90 km/h) y un 27% circulaba a más de 100". A continuación me referiré a las distintas evaluaciones que realizan los conductores en relación con la velocidad en la que circulan. En segundo lugar, me ocuparé de las diferencias en la rapidez con la que transitan de acuerdo al lugar: la ruta o la ciudad y las razones a partir de las cuales los conductores justifican circular a altas velocidades.

8.2 A qué velocidad conducen y por qué

En quinta velocidad, cuando la aguja indica ciento treinta kilómetros por hora, ese 505 tiene un resto de potencia suficiente para que, pisando apenas el acelerador, se sienta una fuerza que empuja hacia delante.

-Es la segunda boca del carburador, que se abre- piensa Wolf. ¿Por qué les pondrán motores cada vez más potentes? ¿Y los frenos? -se pregunta Wolf y recuerda que, tal como olvidó verificar si ese auto tenía rueda de auxilio, tampoco se dio tiempo para probar los frenos.

Vuelve a mirar el velocímetro: la aguja indica ciento cincuenta kilómetros por hora. Debe ser menos... - piensa siempre exageran para que los que compran esta chatarra de Macri se sientan en el límite del peligro, al filo del poder...

Fogwill, *Vivir afuera*

¹¹³ Clarín, 08 de mayo de 2007, "Velocidad, la falta más común en rutas".

Una primera cuestión, que se relaciona con la aceleración de la vida moderna a la que aludía más arriba, es que en parte algunas justificaciones de las transgresiones a las normas de tránsito se producen justamente a partir de la percepción del ritmo veloz y el estrés que caracteriza a la vida actual.

Porque vivís apurada, yo vivo apurada desde que nací, creo. No sé si es la sociedad, no sé. [...] Yo para venir recién a esta entrevista hice cualquier cosa viste, me metí, pero no avanzaban los coches y la gente se mete así y se hacen nudos y a nadie le importa lo que viene atrás entonces es como que te metes en la locura del tránsito. (*Patricia, 50 años*).

Como uno quiere aprovechar al máximo los minutos, en el día, estar en la casa y se quiere despejar ya del laburo, uno trata de ir rápido. Entonces, te cortás semáforo, de decir “me meto rápido” y así vienen los toques y capaz que - en la mayoría de los casos - uno llega más temprano, diez minutos, veinte minutos o lo que sea. Pero, en algunos de los casos, también, puede haber choques. (Ezequiel, conductor particular, citado en Ramos, 2008)

En este testimonio se expresa, de alguna manera, la aceleración, la acumulación de tareas, el hecho de acortar el tiempo de viaje para destinar más horas al descanso en el hogar.

La mayoría de los conductores profesionales, en términos generales, sostiene que no les atrae la velocidad. En algunos casos llegan a “detestarla”. En cierto sentido porque se relaciona con la ansiedad que provoca la aceleración más general asociada a los tiempos actuales. Para los conductores profesionales, esto trae problemas en la relación con los otros conductores sobre todo cuando transitan por rutas y autopistas porque los otros vehículos circulan a mayor velocidad. Cuando se refirieron a la velocidad en la que circulaban distinguían entre “llevar carga” o no, “ir con pasajero” o no, “llevar a la familia” o ir solos.

Para los camioneros y fleteros, el hecho de llevar carga y conducir transporte de gran tamaño los lleva a conducir a las velocidades estipuladas por las reglamentaciones vigentes, entre otras cosas para dominar la distancia de frenado¹⁴.

A la velocidad que voy yo, más o menos 100 metros, tenés que tener la distancia, con carga ya es un poco más. Tenés que ir con la precaución del que va adelante, tenés que ir viendo las maniobras que van haciendo los que están más adelante todavía. Las frenadas, todo, especulando todo. (*Sergio, 23 años, fletero*)

El hecho de llevar carga y manejar un vehículo grande implica además, y más que en el caso de los autos, anticipar las maniobras que realizan los otros conductores. Como mostraré, en la circulación por las rutas, este cuidado es mayor aún. Hay una suerte de

¹⁴ En uno de los casos el vehículo tenía un tope de velocidad fijado en 100 kilómetros por hora.

tempo particular para realizar la maniobra en vehículos de gran porte que obliga a su conductor a anticipar el movimiento y regular con mucha sutileza la velocidad.

En cambio los taxistas plantean que la regulación de la velocidad no tiene que ver con la carga sino con llevar o no pasajero. Por un lado tiene que ver con “cuidar al pasajero”, pero por otro, en “cuidar el auto” que en algunos casos no es propio, pero que para todos es una “herramienta de trabajo” que hay que preservar.

Primero porque cuido al pasajero, segundo me cuido yo y tercero el auto. Es mi herramienta de trabajo, lo tenés que cuidar. Tiene que andar todos los días. [...] Yo considero que es un problema de conciencia, voy solo, pero pienso en los míos. No corro, no. (*Aníbal, 70 años, taxista*)

En general, quienes respetan las velocidades máximas que imponen las reglas de tránsito señalan que en general los otros vehículos circulan a velocidades muy superiores. Aquí aparece del mismo modo que en el capítulo anterior una acusación hacia los otros por el incumplimiento de las velocidades reglamentarias.

Para todos los conductores tanto en la ruta o autopista como en la ciudad, un factor que tienen en cuenta es la velocidad a la que circulan los otros vehículos. Es decir que la velocidad se define relacionamente y en este punto reaparece el juego de interdependencia dentro del tránsito. Es que la velocidad a la que se puede circular no está vinculada siempre con la norma sino con el ritmo que impone el tránsito. Por eso, si el tránsito está trabado en la ciudad, es imposible circular a mayor velocidad y sucede lo mismo en la ruta. Esta es una de las contracaras de la aceleración propia de nuestros días. En efecto la aceleración que se constata en distintas esferas de la vida social como la moda, la comunicación, el trabajo, o el transporte, conviven con fenómenos de desaceleración. Estos fenómenos constituyen una consecuencia no deseada de los mismos procesos de la aceleración. En este sentido, los atascamientos en el tránsito son un buen ejemplo de esta situación paradójica (Berriain, 2008).

Por otro lado, circular a una velocidad muy lenta puede provocar siniestros.

La otra mujer que puede ser peligrosa es la hiper re contra prudente que provoca accidentes que va a 60 km por hora en vez de 90. Y hay muchas de ellas, en términos generales cuando uno va en un carril que se supone que vas de 90km por hora a 110, 60 es una provocación... (*Victoria, 49 años*)

Las bajas velocidades se interpretan como “exceso” de prudencia, este atributo como he mostrado en el capítulo anterior, tiene una carga de género y es asignado a la mujer. Esta “prudencia excesiva” genera riesgo.

Sólo en una de las entrevistas a choferes surgió explícitamente el componente de libertad, autonomía y placer al que suele asociarse la velocidad. Al respecto, uno de los choferes de taxi sostenía:

Claro, porque a uno manejando de repente se le sube la adrenalina. Vos pisás el acelerador y querés más, querés más, querés más. [...] Porque te da eso, el que maneja tiene eso, es como un placer por dentro, es así. Yo siento placer al manejar, sino no estaría manejando, es porque me gusta, pero cuanto más rápido vas, por ahí de repente pareciera que es mejor, es la adrenalina. (*Luis, taxista*)

Surge de manera recurrente tanto en este testimonio como en las investigaciones sobre conductores particulares la velocidad asociada a la sensación de adrenalina, de volar, de libertad. En este fragmento literario también podemos apreciar ese componente placentero asociado a la velocidad:

Los relojes del tablero vuelven a hipnotizarme igual que cuando era chico.

-Subí los vidrios, vamos a levantarla a ciento diez.

Mis manos sobre el volante también me recuerdan a las de Mauro, él se ponía en pose de corredor.

-¿Levanta la trompa o me parece a mí?- pregunto. No oye.

Cuando los aceleran, los Chevrolet 51 como el de mi viejo producen una sensación diferente. Parecen decir: aquí sobra fuerza para lo que estamos haciendo, dejate llevar. La tenida de los Mercurys 48 desafía cualquier velocidad. La aguja del velocímetro puede acercarse a los ciento veinte y adentro no se escucha un solo ruido, la menor vibración.

-¿No tenés miedo de que choquemos, tío? ¿O que volquemos?

-Gozá, no pensés.

(Juan Carlos Kreimer, *Todos lo sabíamos*)

Como señalan algunos autores, la experiencia de la velocidad tiene un costado placentero. La velocidad es divertida y es una nueva forma de éxtasis de los tiempos actuales, afirma Beriain (2008). En su estudio sobre conductores particulares, Geldstein y Bertoncetto destacan en relación con los sentidos asociados al automóvil “la identificación del automóvil y su control por el hombre con emociones, motivos y valores usualmente asociados al modelo hegemónico de identidad masculina: el gusto por la *competencia* o la *competitividad*, la *sensación de poder*.” (2006: 158). Sin embargo, para las mujeres entrevistadas, quienes relacionaron el manejo del automóvil con la autonomía, la independencia y la libertad, también surgió el gusto por la velocidad. Asociada con sensaciones placenteras como adrenalina, vértigo, placer, volar, o poder; la velocidad aparece valorada tanto por varones como por mujeres. Respecto de estas últimas, los autores concluyen que “estas mujeres parecen conformarse más con fantasear acerca de la velocidad mientras la limitan en sus prácticas concretas, en tanto los varones parecen permitirse más la experimentación” (2006: 162).

Depende en qué momento, por ejemplo cuando voy en una ruta la velocidad es más placentera, por ahí, es no tener a nadie, ir por una ruta sola, desierta, con música en el auto. La velocidad así es linda, en la ciudad la velocidad para mucha gente es llegar más rápido, pero al final... [...] [sensación] De adrenalina, [risa] no sé, me provoca... sí, me gusta, me da placer la velocidad. Me gustan las montañas rusas, el avión cuando despegar y aterriza... me gusta sentir la velocidad (Loli, casada, sin hijos, citado en Geldstein y Bertoncello, 2006: 160)

Por otra parte, hay una especie de contrapeso entre este placer asociado a la velocidad con los riesgos que conlleva. Por eso los investigadores indican que también están aquellos que rechazan la velocidad por el riesgo que trae consigo. Por lo general esos testimonios establecían un contrapunto entre seguridad y riesgo o entre realidad y fantasía.

Yo sé lo que significa para mí: aumentar riesgo disminuyendo tiempo. Nada más que eso. [...] Es más, no sé cuál es la velocidad máxima de mi coche, y te digo que hace siete, ocho años que lo tengo. Y varios coches que tuve nunca los puse a fondo... la velocidad es algo que no me cautiva [...]... veo un acercamiento demasiado peligroso a un problema grave. [...] Mi máxima velocidad depende en dónde [...] habitualmente los lugares que puedo andar, normalmente [...] cien, ciento diez, arriba de la autopista (Ariel, citado en Geldstein y Bertoncello, 2006: 160)

Yo por ejemplo hoy tampoco ando rápido; es más, prefiero irme de acá a San Luis (que voy seguido) a ciento veinte y no parar y voy a llegar más rápido que si paro dos o tres veces y voy a ciento sesenta y voy a ir más seguro... La decisión de decir "voy más lento" es una decisión racional; la decisión de decir "voy más rápido" es emocional. Diez años atrás probablemente hacía el viaje a San Luis a ciento ochenta... A lo que voy es que uno emocionalmente a la velocidad -si no tuviese la parte racional- no podría resistirse, porque ir más rápido significa ganarle al tiempo, ¿entendés? es tener más tiempo, es llegar más rápido a un lugar, ese condimento es una cosa de los seres humanos, tenés una vida acotada en el tiempo, entonces es querer moverse rápido... (Lucho, citado en Geldstein y Bertoncello, 2006: 160)

Según la misma investigación, los conductores en general intentan justificar el exceso de velocidad afirmando que otros lo hacen a mayor velocidad. Además, y como mostraré más adelante, el tipo de vehículo también justifica levantar altas velocidades, además del estado de la ruta, en buenas condiciones y despejada, y sin compañía.

Es lindo... Sí, es lindo, yo...cuando voy ligero, ligero, es en la autovía a Mar del Plata, bueno y el límite de velocidad es ciento treinta, pero yo voy a ciento cuarenta porque me encanta esa velocidad, y el auto va muy bien. Pero yo veo que alguna vez me pasa un tipo con un auto de esos BMW a casi doscientos kilómetros por hora, yo no iría a esa velocidad aunque tuviera un BMW ... debe ser interesante la sensación de hacerlo una vez. Debe ser lindo... pero creo que la velocidad sí, da esa sensación, cosa de adrenalina, ¿no? Algo de coquetear con el peligro, un poquito... [...] (Luis, citado en Geldstein y Bertoncello, 2006: 161)

Sí, sí, claro... la velocidad es algo diferente a lo que yo estoy acostumbrada, que es por ejemplo estar en casa, estar estática [pero] más de eso yo no iría. ¡Qué voy a ir! ¿Adónde? Ciento cuarenta, digamos como mucho, pero en la ruta se va a esa velocidad, porque cuanto más vas, es como que más estático va el auto, entonces es

como que no sentís, porque es como que lo ves sin nadie, entonces no tenés noción de la velocidad. (Lila, citado en Geldstein y Bertoncello, 2006: 161)

El segundo testimonio alude además al acostumbramiento a la velocidad. Llevar una velocidad constante, aún cuando sea alta, con el paso del tiempo distorsiona la percepción de la velocidad a la que se circula y se tiende a aumentarla (Kreimer, 2006). Se establece así una sensación paradójica porque mientras se conduce el cuerpo está prácticamente inmóvil y sin embargo, se circula a altas velocidades, “dentro del automóvil a alta velocidad, nuestro cuerpo está semiinmóvil y eufórico, sintiendo el vértigo del lanzamiento. Somos la flecha sinérgica que corta el espacio de modo convulsivo, generando a su paso una forma de belleza pasajera y fugaz (Giucci, 2007:147). Por otra parte, como señalé en el comienzo de este capítulo la experiencia de la velocidad se modifica como resultado de los avances tecnológicos. En muchos vehículos actuales una persona puede perder registro de la velocidad de circulación en la que se desplaza.

Entre los entrevistados también había alguna preferencia por la velocidad si el automóvil y las condiciones de la ruta lo permiten. Sin embargo, recalcan que esa velocidad de circulación convive con cierta prudencia en dar señales, a través de las luces, a los otros conductores, mantener distancia con los otros vehículos, entre otras.

El arco de valoración en torno de la velocidad se inscribe en el reconocimiento del ritmo veloz y de la aceleración creciente de la vida en nuestra época. Son los mismos actores los que ubican su propia experiencia de la velocidad en el marco de la aceleración de la vida, en el acortamiento de los tiempos dedicados a cada etapa. Los conductores identifican el estrés que produce esa misma aceleración y dan cuenta, de la ansiedad que genera en los automovilistas el hecho de que los vehículos de gran porte desarrollen velocidades inferiores. Algunos de los transportistas de carga la detestan porque en su trabajo se pierde el control del vehículo. De alguna manera, la velocidad es un obstáculo para ellos.

En el otro extremo del arco están quienes disfrutan de la velocidad por el placer y la adrenalina que produce. Tal vez más identificados con ese mandato que plantea Beriaín para nuestra época en donde la velocidad es un ingrediente que nos saca del aburrimiento y produce excitación. Como inevitablemente la velocidad está unida a la idea de riesgo, y como indica Beriaín, a la manufactura de siniestros, los actores también evalúan riesgos en el momento de pisar el acelerador. Tienen que cumplirse una serie de condiciones precisas como el buen estado de la ruta y del auto para disminuir el peligro y experimentar la velocidad.

8.3 Distintos escenarios de la velocidad: la ciudad y la ruta

Tanto los choferes como los conductores particulares se han referido al tema de la velocidad en dos ámbitos diferentes: la ciudad y la ruta. Respecto de la ciudad, se ha hablado muchas veces de su vida febril. Martínez Estrada describía el ritmo de Buenos Aires de la siguiente manera: “Hay un mismo afán de velocidad en el chofer, en el peatón, en el comerciante tras el mostrador, en el que habla por teléfono, en el que espera a la novia y en el que toma café resuelto a no hacer nada. [...] La velocidad es una taquicardia, no una actividad. Nos brota de la circulación interna más bien que de la laboriosidad, porque somos corredores aunque no seamos activos. Puede una ciudad estar muy agitada sin ser dinámica, como un hombre puede estar en cama con ciento cincuenta pulsaciones por minuto. Buenos Aires ama la velocidad, lo que no quiere decir que sea activo” (Martínez Estrada, 2001:38). Este vértigo de la vida urbana está naturalizado por quienes viven en la ciudad.

La circulación por la ciudad no plantea demasiadas particularidades para los camioneros y fleteros en relación con la velocidad. En su mayoría sostienen que transitan a las velocidades permitidas. Sin embargo, el hecho de aumentar la velocidad no trae consigo ventajas, como podría pensarse en términos de mayor cantidad de viajes. Para los que trabajan con transporte de carga, aumentar la velocidad no implica ventajas, en todo caso puede traer ventajas al empleador.

Para el patrón, por que en vez de mandarte con un cierto tiempo... porque yo trabajo por día, trabajo en esta empresa. Y tengo la ventaja de que si vos vas más rápido, metés más viajes y eso vos medianamente lo hacés para ir tranquilo, porque no podés frenar si vas cargado, ir a tanta velocidad. Podés ir medianamente a una velocidad, no podés ir ni a 20, ni a 90 o 100. (*Raúl, fletero*)

Para el transporte de carga transitar a una velocidad alta tiene el riesgo de no poder dominar el vehículo. Esto se acentúa más cuando se lleva carga ya que el peso del vehículo, sumado al peso de lo que se transporta aumenta la distancia de frenado.

A los taxistas, a diferencia de lo que podría esperarse, la circulación a mayor velocidad por la ciudad tampoco les trae demasiadas ventajas. En principio podría pensarse que el hecho de circular más rápidamente por ejemplo, podría permitir tener más clientes. Sin embargo, varios sostenían algo así como “el apuro del pasajero, no es mi apuro”.

Yo te voy a llevar a vos a la misma velocidad a la que voy yo. Para mí que vos vengas del tren porque estás atrasada o porque te quedaste dormida y te subís al auto y me decís “rápido, rápido porque llego tarde” no va. Para mí el apuro de los demás no es mi apuro. Porque lo primero y principal es que yo tengo que cuidar mi herramienta de trabajo, yo tengo que trabajar todos los días, no un día sí y veinte no. Encima yo no tengo apuro para llegar a ningún lado. (*Mario, taxista*)

Como a lo sumo ganan uno o dos viajes más, prefieren no arriesgarse a circular a una velocidad mayor a la permitida. En este punto puede pensarse que hay algún tipo de evaluación de riesgos como sostiene Mario: “prefiero 20 pesos menos, pero trabajar todos los días”¹¹⁵.

Si vos vas con pasajero por acá adentro en la zona San Miguel, todo lo que es Conurbano, vos podés andar, no rápido, a una velocidad de 60 [kilómetros por hora], acá adentro. Mirá, yo vine de José C. Paz y estuve por la zona de los colegios y yo andaba tranquilo, trato de andar tranquilo porque se te cruza un pibe y lo pisás... ¿entendés? Entonces no. Es mejor perder un poco más de tiempo y estar tranquilo. (*Luis, taxista*)

En general, tanto para taxistas como para camioneros circular por la ciudad a las velocidades permitidas tiene como ventaja una mayor “tranquilidad” tanto en lo que tiene que ver con el control del vehículo como la responsabilidad a la hora de trasladar pasajeros. Los conductores particulares también mencionan la tranquilidad de circular a las velocidades permitidas, pero por otro lado, no existe la presión de transportar carga o pasajeros. Como he mostrado la velocidad en estos casos se define en relación con el ritmo del tránsito.

La ruta (y la autopista) es el otro de los escenarios a los que se refirieron los entrevistados. En el transporte de carga, cuando se circula por la ruta, el tamaño del vehículo y la carga obligan a respetar las velocidades reglamentarias. Como se trata de velocidades superiores a las de zonas urbanas, es necesario prestar mayor atención.

No, es un drama ir rápido. A ver si nos entendemos como yo normalmente ando, yo ando generalmente por la Gral. Paz, autopista, por calles tenés que andar más o menos a 50, en los tramos que podés. Pero como me manejo normalmente en autopista, voy a 60, normalmente. Si tengo que ir al centro agarro autopista, voy a la 197 y Panamericana, Gral. Paz, voy a esa velocidad. [...] Es un vehículo grande, yo pienso que dentro de todo, lo podés manejar más con un imprevisto, se puede salir de algún problema más rápido. Yo pienso que a mucha velocidad por ahí, se te va y se te va, porque a veces vas cargado con mil kilos, 1200 kilos y alguna maniobra rara... con mucha velocidad. En cambio a menos velocidad pienso que lo podés manejar mejor. (*Raúl, fletero*)

Circular a una velocidad superior a la permitida implica el riesgo de no tener margen para realizar maniobras frente a algún imprevisto. También circular con un automóvil pesado obliga a controlar la velocidad para mantener el dominio del vehículo.

Yo siento que pierdo el control a veces. Por ejemplo con el Falcon a 110 era un auto inmanejable. Porque era un auto muy pesado, y va para donde quiere, entonces, lo que sentía es que perdía un poco el dominio y no me sentía cómoda. Con este auto que es más dominable voy más tranquila [...] Y una cosa que yo hago

¹¹⁵ Uno de los taxistas también fue colectivo, y allí el tema de la velocidad tiene que ver más con no retrasarse y cumplir los horarios que con adelantarse.

mucho, y excesivamente, es conservar la distancia. El Falcon no frenaba a treinta metros, entonces yo conservo los 50 metros. (*Victoria, 49 años*)

De modo que el autocontrol en relación con la regulación de la velocidad se convierte en clave para manejar transportes de gran envergadura, sobre todo si se tiene en cuenta que la circulación a una velocidad constante produce un acostumbramiento en el cual se pierde referencia y la noción real de la rapidez con la que se transita. Pero esta necesidad de autocontrol no es extensiva a cualquier tipo de vehículo, como sostiene un taxista:

Claro, según como ande uno arriba de la ruta. Según como ande uno arriba de la ruta. Si vos querés andar alocadamente, vas pum. Pero si vos querés andar tranquilo, vas tranquilo, depende de uno, depende del que maneja [...] Yo cuando me fui a Entre Ríos de viaje, no con este auto, sino con un 206, me fui a Entre Ríos. Y yo iba en el aire, pero ¿por qué? Porque podés correr por la ruta esa. Porque es todo campo, no hay nadie y vos podés ir a una gamba y pico. Porque el auto estaba 0 Km, porque el auto respondía en ese momento y yo iba a una gamba y pico y es la adrenalina que te hace ir rápido. Y después vos tenés un segundo que decís “no esperá, vamos a bajar un cambio, vamos más despacio, vamos más tranqui”. (*Luis, taxista*)

Para uno de los camioneros, con amplia experiencia profesional, nuevamente y de modo más crítico y extremo, la velocidad de circulación está ligada a transportar o no carga y al tamaño del camión. En la ruta se presta atención a diferentes aspectos que permiten controlar el camión, y poder regular la velocidad en la que se transita es fundamental.

75, 80 con kilos. Sin kilos, cuando vas vacío podés ir a 90 que es lo que estipula el reglamento. [...] Porque tengo un dicho de los viejos. Por eso como me ves sano y salvo, porque lo cumplo: a más de 100, el vehículo te domina a vos y de menos de 100 para abajo, vos lo podés dominar y más en un transporte pesado. (*Jorge, 49 años, camionero*)

La distancia de frenado es mucho mayor que en un automóvil:

A dos mil metros ya tenés que levantar el pie. A dos mil metros si venís vacío. Con carga ya tres mil. Vos vas viendo, el que tiene la experiencia ya va notando, va viendo la frenada, los autos que frenan adelante es que hay algo. ¿Y quién lleva a cabo todo eso? Es la gente vieja. Toda esa experiencia la tiene la gente mayor. (*Jorge, 49 años, camionero*)

En estos testimonios se aprecia ese componente físico de la velocidad al que aludía al comienzo de este capítulo. Se requiere de un aprendizaje tanto en la capacidad de maniobra como para percibir y anticipar el movimiento y la trayectoria del vehículo. El mismo chofer con experiencia en transporte de pasajeros de larga distancia sostenía que la capacidad para cumplir horarios tiene que ver con identificar los lugares en donde se puede circular a mayor velocidad: saber en dónde “caminar”.

Mirá, en verano siempre pasa lo mismo en Argentina, en cualquier empresa y hoy por hoy todo el mundo anda atrás del mango. Y yo, yo te voy a contar una cosa de Chevalier, por ejemplo. Yo hacía Rosario, iba Rosario a Bariloche, una vuelta

Rosario, una vuelta Bariloche. Si yo no hacía el horario –esto es algo que te pone la empresa- si vos no hacías el horario, vos después ya no vas más a Bariloche y son unos cuantos mangos menos a fin de mes. Entonces vos tenés que hacer el horario, pero lo tenés que hacer sabiendo dónde vas a caminar, cómo vas a caminar. Vamos a suponer si yo sé que vengo de Constitución hasta la Huergo que está toda poceada, no voy a andar a 100 en los pozos, los fierros se rompen [no se entiende] y ahí está que volvemos a lo de antes ¿quién vuelca? El que entra en una curva con micro de doble piso a 100, si no no vuelca. En cambio si vos lo llevás a 90 o a 80, si vos ves el cartel que te dice la curva peligrosa y te bajás [no hay problema]. *(Jorge, 49 años, camionero)*

De modo que si bien se señala la necesidad de la precaución a la hora de circular con un vehículo grande y con carga, cuando se trata de cumplir horarios y aumentar la velocidad habría zonas por las que sería posible acelerar la marcha.

Para los conductores particulares, la ruta es un escenario en el cual la velocidad depende más bien del tipo de automóvil y del estado de la ruta. La ruta debe estar despejada, el automóvil debe estar en condiciones óptimas.

-¿Qué condiciones se tienen que cumplir para llevar el auto a 140?

-Que la ruta esté vacía, que esté muy lindo para manejar, que no sea de noche. Yo hace dos fines de semana lo llevé a mi hijo a jugar al hockey a Rosario, y lo lleve a los 8 de la mañana, y estaba fantástico...[...] y manejé a 140...y llegué rapidísimo...

-¿Y qué auto tenés que te permite hacer eso?

-Un Nissan. En los coches de ahora, no se nota. Vos lo pones a 180 o a 120 es lo mismo, no se nota...

-Pero ¿te gusta, hay un placer? Vos me decías “vivimos apurados”, pero por ahí hay también algo placentero...

-No sé, si me sobrara el tiempo, viviría más despacio, pero como nunca me pasó...

-Vos recién decías “en Rosario estaba la ruta hermosa”

-Estaba bárbaro, si no iba con mi hijo podría haber ido un poco más rápido...
(Patricia, 50 años)

Se menciona de manera tangencial el placer de ir a altas velocidades, “si no fuera con mi hijo en el auto, iría más rápido”, “la ruta estaba bárbara”, “me gusta ir rápido”. Esta sensación placentera que se liga a la experiencia velocidad que no está presente en los testimonios de los conductores profesionales.

Sin embargo, para los taxistas, dado que la ruta no es su ámbito de trabajo, en general referían a situaciones que estaban por fuera de su rutina laboral y coinciden con las percepciones de los conductores particulares. En la ruta, superan ampliamente el límite de velocidad permitido y fueron diferentes los criterios puestos en juego para justificar el hecho de conducir a altas velocidades. Con un “buen auto” y por considerar que tienen buenos reflejos y son buenos conductores, pueden ir a mayor velocidad que la permitida.

Ahora en la ruta, según el coche que ando. Yo anduve con coches que andaban a 180 por Panamericana. Coche nuevo, 0 kilómetro. Pero con un coche como este, más de 80 no lo pongo, en ruta. Este cochecito no lo podés correr mucho porque lo

reventás. [...] Lo que pasa es que vos tenés que tener mucha seguridad en lo que vas. Con este no voy a ir a 180. [...] Yo con este a 180 tengo dos viajes nomás y no hay más coche, ¿te das cuenta? Y en un coche como la gente, aparte no notás la diferencia. En esos coches no notás nada, directamente hacés de cuenta que estás sentado acá, porque es un coche nuevo. Te estoy hablando de coches 0 kilómetro, no te estoy hablando de estos coches que tienen 10 años, 12 que están bien vaqueteados.¹¹⁶ (*Turco, 68 años, taxista*)

En este testimonio, aparece nuevamente la limitación en relación con la velocidad tiene que ver con “cuidar la herramienta de trabajo” porque el automóvil no resiste esa exigencia. Sin embargo, un buen auto permitiría manejar con un límite de velocidad más alto y superando considerablemente los topes que establecen las reglas de tránsito.

En rutas me gusta rápido, 140, 150... [...] pero si me da la ruta para andar a esa velocidad tranquilo, sabiendo en el auto que ando, sí. [...] No sé si puedo [risas], no debo. Pero si el auto me da confianza, y siento que dentro de todo manejo bastante bien y no hay tanto tráfico. [depende de] que no haya tanto tráfico en la autopista y que el auto esté en condiciones. (*Fabián, taxista*)

Se ve en este testimonio que además del “buen auto” y “manejar bien” se tiene en cuenta que no haya tránsito en la ruta, “si la ruta da para andar tranquilo” es lo que permite manejar a velocidades mayores a las permitidas.

Otro elemento que permite circular a mayor velocidad es fundamentalmente “ir solo”, no llevar pasajero, ni a la propia familia.

Bueno, eso puede ser, pero siempre y cuando no haya nadie de frente y no haya animales, que no haya nadie. [...] 120, 130 una velocidad normal que yo lo puedo frenar al auto dada la experiencia que yo tengo, ¿entendés?, y si sé que tengo buenas gomas y si voy vacío, no voy cargado. Esa es otra de las cosas que tiene el argentino, ponelo también si querés, sale en un auto y cree que tiene que llevar todo arriba de la cabina, no sabe, no tiene noción que si lo cargás atrás, arriba, el auto adelante va en el aire, ¿o no lo ve usted? (*Jorge, 49 años, camionero*)

Por otra parte, manejar bien, o tener experiencia de manejo, no garantiza, cuando se circula a altas velocidades, no provocar siniestros de tránsito:

Por más que manejes bien, vos te pegás el palo. Mirá, no es por nada que una señora que yo siempre llevo y me dice “qué calidad que tenés para manejar”. Pero eso depende mucho de cómo te levantas, de cómo descansás a la noche, con el ánimo que te levantás a la mañana, si estás bien. Porque yo sé que manejo bien, no manejo mal, manejo bien, nunca choqué, gracias a dios nunca choqué y espero no chocar. Pero es inconsciente, a veces me gusta andar rápido, pero no por acá

¹¹⁶ El mismo entrevistado, frente a la pregunta ¿Qué conductor puede ir a 180?, respondía “Un tipo que tenga muchos... bueno, pueden ir muchos... un loco [risas], pero un tipo conciente, yo por lo menos me siento conciente de lo que estoy haciendo, ¿viste? Vos me podés saludar, hablar, lo que sea y mientras voy andando pero yo no te doy bolilla. Porque voy concentrado en esto. Estoy mirando, vos lo primero que tenés que manejar cuando subís a un coche son los espejos. Lo primero que tenés que aprender para manejar. Si vos no aprendés a manejar los espejos, mejor dicho no sabés manejar. Y aquel que toca bocina es una persona que no sabe porque vive continuamente tocando bocina, estorbando y jodiendo a los demás. Si yo veo que ese coche no puede salir, yo no voy a cada rato tocando bocina, es una cosa de locos.”

adentro, por acá adentro no. Si tengo digamos, una calle, una ruta libre, sí, ando rápido. Pero por acá adentro, por el centro, no, no porque vas a pegarte el palo. Porque por más que manejes bien, te pegás el palo. Si no mirá el TC del domingo y vas a ver (risas). (*Luis, taxista, 37 años*)

Para otro taxista entrevistado “es mejor manejar más despacio”:

Porque vas más tranquilo, yo te diría que acá trabajando en el tacho, es otro ritmo de laburo. Más tranqui, más pausado, esperás los semáforos, es más tranquilo. Por ejemplo yo estuve trabajando en otra zona y ahí tenés que trabajar muy rápido, con la gente no podés andar rápido. (*Luis, taxista*)

A veces las condiciones de trabajo obligan a aumentar la velocidad en la que transita - “ir a los gomazos”- aquí, a diferencia de otros entrevistados, el apuro del pasajero tiene efectos en la forma de manejar ya que la empresa exige otros ritmos.

En Pilar tenés que andar a los gomazos porque la gente está muy apurada. La agencia para la cual yo trabajaba te exigía que vos andes rápido. [...] Porque para exigir andar rápido, vos los reflejos, vos por ahí te levantaste cansado o no dormiste bien, te levantaste cansado y te pegás un palo y no te sirve. No te sirve eso. (*Luis, taxista*)

En la ciudad la aceleración de la velocidad de circulación puede tener ventajas para los transportistas. Los taxistas hacen un cálculo en donde los beneficios por sumar viajes no justifica el riesgo al que se exponen por circular a altas velocidades. Sin embargo, para la mayoría es fuente de estrés y de ansiedad. Por otro lado, para circular a altas velocidades en la ruta debe estar despejada, el conductor debe viajar solo y el vehículo debe estar en condiciones.

* * *

Como señalan distintos autores un rasgo significativo de la modernidad tardía es la creciente aceleración de la vida social. En esa aceleración, el automóvil tuvo un rol importante, particularmente en la experiencia de la velocidad y se convirtió en un símbolo de modernidad que perdura hasta nuestros días. La aceleración, la compresión de actividades en menos tiempo genera ansiedad. Como contracara, se abren espacios de desaceleración como ocurre con los atascamientos de tránsito. Por otro lado, la velocidad tiene un aspecto seductor y placentero ineludible. En tanto factor de riesgo, el control de la velocidad constituye uno de los ejes más importantes de intervención estatal en seguridad vial.

Con respecto a las distintas evaluaciones que realizan los conductores en relación con la velocidad en la que circulan, la mayoría inscribe su experiencia en el marco de la aceleración creciente de la vida cotidiana. Los conductores, tanto particulares como profesionales, identifican el estrés que produce esa misma aceleración y dan cuenta, de la

ansiedad que genera en el tránsito. Al respecto, se puede trazar una serie de valoraciones desde las más negativas hasta las que asocian la velocidad con el placer. Están quienes detestan la velocidad, sobre todo en el transporte de carga o en vehículos grandes porque se pierde en control de la máquina. En el otro extremo están los que disfrutan de la velocidad por el placer y la adrenalina que produce. En estos casos, los actores evalúan consecuencias en el momento de acelerar, y se tienen que dar una serie de condiciones como el buen estado de la vía y del auto para disminuir riesgos.

En segundo lugar, me referí a los dos escenarios de la velocidad: la ruta y la ciudad. Mientras que en esta última, la velocidad puede ser fuente de estrés, en la ruta, si está despejada, hay más posibilidades para experimentar el vértigo. En todos los casos aparece una evaluación de riesgos y las precauciones necesarias para levantar altas velocidades.

Conclusiones

En la Segunda Parte he analizado las distintas leyes que regulan el tránsito y las distintas iniciativas estatales que abordaron la seguridad vial. Por eso me ocupé de las distintas medidas y campañas de prevención de siniestros de tránsito. Pero para comprender estos procesos es necesario completar el análisis con una mirada sobre los comportamientos y las representaciones que se ponen en juego en la calle. Por eso en esta Tercera Parte me ocupé de analizar las distintas percepciones que tienen los conductores acerca del tránsito, de las jerarquías, de las diferencias de género, de la relación con la normas. He mostrado cómo permanece vigente la idea de tránsito como caos. Por momentos se superponen las jerarquías sociales y las de género que a su vez desembocan en una idea de que en las calles y rutas rige una suerte de “ley de la selva”. En cuanto a la jerarquización de los diferentes actores del tránsito, puede destacarse la figura del peatón que se presenta como la más vulnerable, pero que al mismo tiempo es cuestionada por comportarse de manera azarosa en la calle. En este sentido, es llamativo que en esas evaluaciones los conductores plantearan una distancia en relación con el “otro” como si en ningún momento ellos pudieran haber estado en ese lugar. Los conductores profesionales plantean una diferencia importante en el hecho de conducir dentro de la jornada laboral o por fuera de ella que está marcada por las diferencias físicas entre llevar o no llevar carga, además del porte del vehículo. En las horas libres, por un lado, están quienes se resisten a conducir por fuera de la jornada laboral y otros que disfrutan del paseo distendido. Con respecto a la visión de las normas y las propias conductas los entrevistados también coincidían con mucho del sentido común que circula de manera corriente aunque también aparecen visiones sobre normas poco legítimas o absurdas. Si bien la mayoría coincide en reconocer que las normas son necesarias para ordenar el tránsito y hacerlo previsible, también aparecen tensiones cuando se intenta cumplir con las normas de manera permanente. En esos momentos se cuestiona la legitimidad de las leyes. También se traslada la lógica del funcionamiento anómica del tránsito para pensar el país. En este sentido, afirmaciones de ese tipo coinciden con otros discursos como el de las ciencias sociales, los medios de comunicación o los funcionarios. Sin embargo, permanece cierto apego a un ideal normativo, que aunque inalcanzable, está presente.

Si bien es cierto que hay indicios de que las mujeres se incorporaron tempranamente como conductoras, el tránsito es un espacio hostil. Las diferencias de género plantean

como novedad la distinción entre conductoras adultas y jóvenes. Las primeras coinciden con el estereotipo más frecuente de mujer al volante (insegura o distraída) ya que perdura la idea tradicional de asociar lo femenino con lo doméstico. En cambio, las conductoras más jóvenes se perciben más alejadas de la figura convencional de conductora y se les reconoce mayor pericia en el manejo. Por otro lado, la velocidad no es un valor exclusivamente masculino, aunque a veces quede circunscripto al ámbito de la fantasía, también es un deseo compartido por las mujeres. Como puede verse, el acto de conducir no se agota en el hecho de manipular una máquina, sino que incluye la interacción con los otros y muchas veces la negociación de las normas. En relación con la velocidad también hay, como mostré en el Capítulo 8, acusaciones cruzadas sobre el respeto de las velocidades máximas. Ellos cumplen con la norma, son los otros los que no respetan las velocidades permitidas. La velocidad ligada a la adrenalina, al placer y también al estrés y a la aceleración de la vida moderna, puede llevar a la idea de cierto dominio de las conductas. Como si la velocidad y la aceleración crecientes se apoderaran de los individuos. Sin embargo, los actores son capaces de evaluar, sopesar riesgos, distinguir escenarios para trasladarse a altas velocidades. Se desarrolla cierto aprendizaje, lectura del entorno, del vehículo y de la propia pericia y seguridad para poder pisar el acelerador. El vehículo automotor en general y el automóvil en particular facilitaron la contracción del tiempo y acortaron paulatinamente los tiempos de viaje. De modo que el automóvil no sólo facilitó la movilidad sino que tuvo un papel activo en la compresión de las acciones y en la aceleración de la vida moderna. Otra cara de la creciente aceleración es que en paralelo comienzan a surgir espacios de desaceleración como ocurre con los atascamientos de tránsito. La velocidad constituye un factor de riesgo destacado en las políticas de seguridad vial, al mismo tiempo que tiene un aspecto seductor y placentero.

CONCLUSIONES

Introducción

A lo largo de este trabajo he mostrado los distintos intentos que se dieron en Argentina por regular las conductas en el tránsito. La difusión del automóvil implicó aquí, como en otros lugares, un desafío para los gobiernos. El nuevo objeto que circulaba por las calles y caminos del país produjo cambios profundos en la circulación y en la vida cotidiana de los argentinos. Ello dio lugar a una serie de iniciativas a nivel legal y nuevos aspectos de la vida social comenzaron a ser objeto de control. Las velocidades y sentidos de circulación, los lugares permitidos para estacionar, la identificación de los vehículos, los requerimientos técnicos necesarios de los vehículos así como también la implementación del seguro obligatorio de responsabilidad civil fueron algunas de esas regulaciones. El desafío cobró distintas formas a nivel legal porque las leyes de tránsito se gestaron en distintos momentos históricos. Además de los cambios técnicos de los vehículos, la infraestructura cambiaba y las necesidades a dar respuesta también. Una constante en los diferentes debates legislativos fue la necesidad de dar homogeneidad y coherencia a la normativa de tránsito dentro de nuestro sistema federal. Dimensiones de la circulación en calles y caminos que hasta esos distintos momentos no habían sido controlados y regulados, desde los gobiernos comenzaron a ser objeto de reglamentación. Analicé tanto la legislación a nivel nacional sobre tránsito como las medidas estatales centradas en su ordenamiento y la seguridad vial, desde la perspectiva de la gubernamentalidad. Resulta valioso realizar el análisis a partir este enfoque ya que diversos estudios centrados en esta perspectiva advierten un cambio en las intervenciones estatales que ponen cada vez más el acento en la responsabilidad individual, particularmente en el contexto de la aplicación de políticas neoliberales. Como he mostrado, un rasgo común en las distintas iniciativas estatales en materia de tránsito es la centralidad que asumen las conductas para la mejora de la seguridad vial. En este sentido, desde las distintas medidas de gobierno se busca crear un individuo conocedor de las reglas y responsable de las consecuencias de sus actos. Según Grinberg (2007), el análisis del problema del gobierno de la conducta debe realizarse, desde la gubernamentalidad, a partir de dos dimensiones centrales. La primera es la noción de dirección de la conducta desde el punto de vista del vínculo entre poder y subjetividad. La segunda refiere a las formas de los discursos y prácticas de gobierno en contextos socio-históricos específicos. Para ello hace falta analizar diferentes aspectos de la propuesta de gobierno: su objeto, el

sujeto de la dirección, las instituciones y los saberes implicados en torno de supuestos y fines determinados. Con ese propósito he analizado los materiales elaborados desde las distintas gestiones que me permitieron dar cuenta de los diversos diagnósticos, concepciones acerca del problema del tránsito y justificaciones de las medidas de seguridad vial llevadas adelante.

En estas conclusiones voy a recapitular los ejes trabajados a lo largo de la tesis. En primer lugar, retomaré los temas vinculados con la difusión del uso del automóvil durante las primeras décadas del siglo XX y cómo esto influyó en la vida cotidiana de los argentinos y creó nuevos problemas de gobierno. En segundo lugar, recuperaré los hallazgos vinculados con la legislación sobre tránsito producida en el país. En tercer lugar, retomaré el análisis de las distintas estrategias de gobierno que toman a la seguridad vial y la prevención como objeto de intervención. En cuarto lugar, presento de manera resumida las diferentes descripciones que realizan los conductores sobre el tránsito y sus diferentes actores.

Automóvil y vida cotidiana

Para caracterizar los inicios del coche en nuestro país, en la Primera Parte de este trabajo analicé cómo, en las primeras décadas del siglo XX, el automóvil fue rápidamente aceptado y llegó a exhibir tasas de vehículos por habitante similares a los países europeos. En efecto, el automóvil pasó a formar parte de la vida cotidiana de los argentinos tempranamente y conformó una “cultura del automóvil”. ¿En qué aspectos puede identificarse esta simpatía? En primer lugar, en la conformación de organizaciones de aficionados a los nuevos vehículos, el Touring Club y el Automóvil Club. Estas instituciones tuvieron un rol importante en la difusión de los valores asociados al automóvil así como también presionaron sobre el Estado para el desarrollo de una red vial. Estos mismos clubes organizaban carreras para difundir el uso de los autos. Por otra parte, la presencia de un nuevo vehículo en la ciudad implicó un cambio en la organización, en el ritmo, en la velocidad de circulación. La alteración de los sentidos que trajo consigo la vida urbana y que se acentuó con la presencia del automóvil. Cambiaron los olores, los sonidos, la percepción visual. Se acentuaba la excitación propia del cambio de ritmo de la vida en la ciudad como consecuencia de la presencia de autos en las calles porteñas. La difusión del uso de automóvil instaló el problema de cómo gestionar los riesgos en el tránsito y la puesta en funcionamiento de controles en las calles superó a la capacidad operativa de la policía porteña (Caimari, 2009).

Esta aceptación del automóvil y la expansión de su consumo tuvieron efectos en la industria nacional. Mientras que en los primeros años la mayoría de los automóviles eran principalmente importados, con el tiempo las automotrices comenzaron a instalar sus filiales en el país, en sus inicios como parte de una competencia por el mercado nacional. En la actualidad, la producción automotriz se ha convertido en un indicador central del crecimiento y la actividad económica. Por otro lado, en la vida cotidiana, el uso extendido del automóvil tuvo varias aristas. Una de ellas se vincula con el automóvil como objeto de consumo de lujo que daba lugar a estrategias de distinción. En tal sentido, el poseedor de un vehículo motor se encontraba investido de un prestigio que lo colocaba por sobre los demás. Con el paso del tiempo se convirtió en un bien, sino masivo, al menos accesible para una parte significativa de la población. Asociado con el lujo, el automóvil se constituyó también en una herramienta de seducción. Hay testimonios de la época que dan cuenta de este aspecto que fue explotado a lo largo de los años tanto desde las costumbres como desde sus distintas representaciones en el cine, la publicidad y la literatura. Otro de los aspectos a destacar en esta “cultura del automóvil” es el costado deportivo. Las competencias de Turismo Carretera fueron una “pasión argentina”. Las competencias, además de ser un espectáculo masivo, tenían un componente adicional. En efecto, la cobertura de las carreras que se desarrollaban en el territorio nacional reforzaba el sentimiento de pertenencia local ya que en sus relatos se describía de manera detallada los paisajes, las costumbres del lugar, las vicisitudes por las que atravesaban los pilotos y la ayuda recibida de los lugareños. Los juegos infantiles también formaron parte de esta cultura en gestación. Los distintos modelos y tipos de vehículos implicaron la socialización de las nuevas generaciones en el deseo, el uso y el disfrute del automóvil. Cualquier modelo podía ser replicado en miniatura. Los niños se podían imaginar conduciendo todo tipo de vehículo a la vez que aprendían sobre marcas y modelos. Así, la amplia producción local de modelos a escala de distintos tipos de vehículos contribuyó a la integración de los más pequeños a la cultura del automóvil.

Todas estas caras en las que el automóvil intervino en la vida cotidiana implicaron un desafío para el gobierno de las conductas. Es que este nuevo objeto en la vida social puso en evidencia la necesidad de ordenar las distintas dimensiones sobre las que tuvo efectos. He mostrado en la Segunda Parte que las distintas leyes que regulaban el tránsito en nuestro país surgieron para dar respuesta a problemas diferentes, en contextos históricos distintos. Con el tiempo esas necesidades fueron cambiando, porque se modernizaron los

caminos, por los avances tecnológicos en la fabricación de los vehículos, por las consecuencias que implicó el uso masivo de los vehículos a motor en relación con las muertes y las lesiones en siniestros de tránsito y la emergencia de la “seguridad vial” como valor, entre otros. Así, el primer reglamento de tránsito, aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo en 1936, surge a pocos años de creada la Dirección Nacional de Vialidad en 1932. Es posible interpretar esa iniciativa legal como parte de una serie de intervenciones llevadas adelante por el Estado en la materia. Se apuntaba a modernizar un ámbito, el de los vehículos a motor, dentro del sistema de transporte terrestre, que se sumaba a la red de ferrocarriles ya existente. Hasta ese momento el transporte ferroviario había sido central en la estrategia de acumulación basada en la exportación de productos agrícolas y ganaderos. Para los años ‘30 este modelo económico ya mostraba signos de estancamiento mientras crecían paulatinamente las actividades industriales concentradas en las ciudades. Por su parte, tal como señala García Heras (1985), tiene un lugar importante la embestida de la industria automotriz norteamericana en el mercado argentino de transporte, en detrimento de empresas británicas, vinculadas a los ferrocarriles. La creciente actividad industrial también traía consigo nuevas necesidades de traslado de personas, las migraciones internas y la novedad de los problemas ligados al crecimiento de la población en las ciudades. A su vez, la construcción de caminos se enmarcó en una tendencia internacional que se inició en la primera posguerra y se profundizó a partir de los años ‘30, a partir de las recetas del New Deal. Los sectores exportadores planteaban el malestar por el peso de las tarifas del ferrocarril en los costos de producción. Frente a esto, el sistema automotor se presentaba como una alternativa de transporte ventajosa que estaba unida a la idea de modernización y progreso. Por otro lado, la necesidad de regular distintos aspectos vinculados con el uso del automóvil se imponía en esos primeros años. Como he señalado, las preocupaciones en materia de ordenamiento de las ciudades en las décadas anteriores se centraban principalmente en la necesidad de regular lo que sucedía en la calles más que en el control de la circulación. En efecto, como en las grandes ciudades de Europa durante los siglos XVIII y XIX, en Buenos Aires, la preocupación por el ordenamiento urbano no había tenido que ver con el tránsito en las calles sino con cuestiones de salud pública, prevención de la delincuencia o el control de la prostitución. En ese nuevo ritmo vertiginoso cada bocacalle se convertía en un punto de riesgo (Caimari, 2009). De modo que a partir de la difusión masiva del automóvil se instaló paulatinamente el problema de cómo gestionar el

tránsito. La irrupción del automóvil modificó la vida cotidiana y recortó una serie de problemas vinculados con nuevos aspectos a ser gobernados.

Legislación vial y gubernamentalidad

Hay distintas formas de aproximarse al estudio de la generación de regulaciones. Una de ellas es a partir de la noción de problema público. Ello ocurre cuando una determinada norma surge como respuesta a un fenómeno que necesita solución y cobra relevancia pública. La instalación de un tema, por lo general es el resultado de la acción de grupos en donde también participan los medios de comunicación, los expertos y los funcionarios. En Argentina, mucha de la discusión pública sobre el tránsito se planteó en el terreno de lo normativo. Así, del abanico de posibles formulaciones del problema de la seguridad vial, la lectura centrada en la anomia se impuso por sobre el resto. En el tránsito se expresa, según esta visión, el desapego a las normas que tenemos los argentinos. Su punto de partida común es un ideal normativo del que nos estaríamos alejando porque es externo a las conductas. Ese parámetro normativo es doblemente externo ya que se toma como modelo para la comparación a sociedades industrializadas. El contraste entre lo que debería ser y los comportamientos atribuidos a los actores da por resultado un esquema de lectura de desapego a las reglas, en las diferentes dimensiones de la vida social, incluido el tránsito.

Hay otros trabajos de investigación empírica que se han ocupado del tránsito, pero desde la perspectiva de los actores ya que prestan atención a las motivaciones y justificaciones de los actores sobre sus propias prácticas. Se trata de una mirada que hace foco en situaciones que cuestionan las normas vigentes y producen situaciones de riesgo tanto para los propios actores como para los demás. Se ubica la mirada en los comportamientos o prácticas que se distancian de las reglas y se intenta dar cuenta de las reglas paralelas que efectivamente organizan el tránsito.

He analizado las leyes de tránsito que tuvieron vigencia en nuestro país. A mediados de la década del '30 se registran los primeros intentos de regulación del tránsito a nivel nacional. Así, en 1932, a través de la ley 11.658, se creaba la Dirección Nacional de Vialidad y a partir de su puesta en funcionamiento al año siguiente, se puso en evidencia la necesidad de contar con legislación de tráfico para los caminos nacionales. Si comunicar los distintos puntos del país era una apuesta fuerte en la construcción tanto material como simbólica del territorio, se hacía evidente la necesidad de contar con leyes que ordenaran la circulación por los nuevos caminos. En 1936, por Decreto Nacional N°

75.840, entra en vigencia el Reglamento General de Tránsito en los Caminos Nacionales. Las disposiciones tenían que ver con un ordenamiento general que incluía distintos aspectos como requerimientos técnicos, exigencias para conducir, límites de velocidad, estacionamiento, organización de carreras, regulación del transporte de pasajeros, seguro obligatorio de responsabilidad civil e infracciones. Este Reglamento es el primero que establece normas de tránsito para todo el país, necesarias para los caminos que se construirían en el futuro. Allí se plantean por primera vez necesidades y problemas que volverán a aparecer tanto en los debates legislativos como en discusiones públicas cada vez que se elaboró una nueva ley. Así, de manera recurrente, se refería a la necesidad de dar homogeneidad a las normas de tránsito en el territorio nacional sin avasallar las particularidades de cada jurisdicción.

En 1945, bajo la presidencia de Edelmiro Farrell se reemplaza el reglamento anterior, a través de un decreto presidencial que en 1949, se aprueba con fuerza de ley. Esta vez el contexto es de plena ruptura con Inglaterra y la estatización de los ferrocarriles. El argumento principal de las modificaciones refería a la necesidad de contar con legislación acorde a los cambios tecnológicos y a la modernización de los medios de transporte. Por esos años se consolidaba una estructura productiva centrada en la actividad industrial. En términos políticos, las prioridades estaban organizadas alrededor de la búsqueda de la soberanía política y la independencia económica. En el ámbito del transporte, la nacionalización de los ferrocarriles, la decisión de producir materiales para el transporte y el incentivo de la industria automotriz se inscriben en estas preocupaciones estratégicas. Desde mediados de la década del cuarenta se acentúan las necesidades de transporte tanto de bienes como de personas que el proceso de industrialización incipiente en la década anterior había requerido. A su vez, las políticas de bienestar implementadas durante los gobiernos peronistas relacionados con el consumo masivo y el turismo se sumaron a este proceso. Todos estos elementos se conjugan y dan marco para la elaboración de nueva legislación en materia de tránsito.

En la última dictadura militar, en septiembre del año 1983, el Poder Ejecutivo aprueba una ley de tránsito que es derogada en el Parlamento dos años más tarde. Es significativo cómo al analizar la estructura de la ley, ésta se distingue significativamente de las otras leyes. En su misma estructuración se evidencia el carácter represivo de su concepción, aún bajo el argumento de garantizar libertades. En ella se anteponen las sanciones a la enunciación de reglas. Se plantea la necesidad de instancias de articulación a nivel

nacional y se destaca la importancia de la educación vial. Es en esta ley en la que aparece por primera vez la expresión “seguridad vial”.

En el año 1994, en el marco del proceso de reforma y “modernización” del Estado, durante la presidencia de Carlos Menem, se aprueba la Ley de Tránsito que está vigente en la actualidad. El proceso de “modernización” incluyó la concesión de los principales corredores viales. La discusión sobre la autoridad de aplicación de la ley en las rutas nacionales ocupó gran parte de los debates parlamentarios. En ellos también se reflejaban preocupaciones centradas en dar respuesta al creciente número de muertes en siniestros de tránsito y se ponía de relieve la importancia de mejorar tanto los controles como la toma de conciencia a partir de la educación vial. A través de esa ley se crean una serie de organismos destinados articular acciones a nivel nacional. Se complejizan los criterios para establecer los límites de velocidad y se establecen normas de seguridad nuevas para circular.

Las leyes tienen la marca de los momentos históricos en los que fueron concebidas y creadas. Los primeros años marcados por la irrupción del automóvil que no podía quedar por fuera de regulación. Luego, la necesidad de modernizar la legislación a partir de avances tecnológicos y necesidades productivas. Más tarde, en la misma línea de la necesidad de modernización, pero con una impronta represiva y de avasallamiento de las jurisdicciones locales. Finalmente, una nueva actualización en el contexto de las privatizaciones en el cual el automotor quedó prácticamente como única alternativa de transporte terrestre. Así, las formulaciones legales guardan estrecha relación con las necesidades de cada época. Las leyes de tránsito, además, fueron elaboradas en momentos clave de la historia de nuestro país. De modo que es posible, a partir del seguimiento de la evolución de estas leyes reconstruir los momentos históricos sin los cuales es imposible comprender la historia de nuestro país.

Por otro lado, en este rastreo he mostrado cómo las leyes progresivamente afinan su campo de aplicación, se vuelven más precisas y se ocupan cada vez más de regular aspectos más sutiles. Paulatinamente, comienza a cobrar fuerza la preocupación por disminuir los riesgos. Se complejizan los parámetros de la noción de seguridad. La evolución de los límites de velocidad o el uso obligatorio de nuevos dispositivos de seguridad son ejemplo de ello. El gobierno de las conductas individuales concentra cada vez más atención. Por un lado, se exige la responsabilidad de cumplir con requerimientos técnicos, legales y de seguridad del vehículo. Pero fundamentalmente asumen centralidad

los comportamientos individuales en el tránsito: los derechos de paso, los adelantamientos, las velocidades, son algunos pocos ejemplos. Estas conductas se precisan y se convierten en el eje central de la intervención en seguridad vial. En definitiva, lo que cobra mayor relevancia es la búsqueda de intervenir en el tránsito a través de instrumentos normativos que logren modelar conductas más prudentes y menos peligrosas.

Seguridad vial, prevención y riesgo

Para la década del veinte el crecimiento de la mortalidad en siniestros de tránsito sigue la expansión del parque automotor. En efecto, estos hechos a fines de los años '20 constituían uno de los principales factores de muerte violenta en la ciudad (Caimari, 2009: 395). En la actualidad, si se tienen en cuenta las cifras, la Argentina ocupa un lugar de riesgo intermedio con respecto a otros países de la región. Por otro lado, se registra una tendencia al aumento de muertes en siniestros de tránsito en los últimos años y particularmente en la última década, se detecta un aumento de víctimas fatales de usuarios de motovehículos.

En cuanto a las intervenciones estatales en seguridad vial, diferentes estudios que analizaron experiencias en otros países, han mostrado cómo la responsabilidad individual ocupa el centro de la política en la materia. En ellos, se señala que las acciones se impulsan a partir de una doble vía: la represión y la prevención a través de la educación vial. En nuestro país es posible observar ejes de intervención similares. En efecto, el paquete normativo que enmarca las medidas de seguridad vial a nivel nacional incluye diferentes medidas de control y prevención en la materia en las que el problema de la seguridad vial recae en la responsabilidad de los conductores. Así, la mayor parte de las medidas impulsadas desde la administración nacional se concentran en el control social: la licencia por puntos, los controles de velocidad y la alcoholemia. La aprobación de esta nueva legislación en 2008 instala a la seguridad vial como "política de Estado". En los distintos documentos, el tema se define como un problema urgente sobre el cual hace falta actuar y en cuya resolución el Estado tiene un rol central. Esta centralidad atribuida al Estado se produce en un contexto de revalorización de las capacidades del Estado ocurrido durante los gobiernos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández.

Como el marco legislativo no es la única manera de intervenir desde el gobierno en el tránsito he analizado también las medidas en relación con la seguridad vial, los manuales y las campañas de prevención llevadas adelante desde el Estado. El estudio de las

iniciativas a nivel nacional y a nivel de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires muestra que en ambas gestiones se jerarquizó el rol del Estado en la materia. La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en 2008 y la ampliación de incumbencias de la Dirección de Seguridad Vial del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en 2007 son muestra de ello. Las iniciativas estatales para afrontar el problema de la seguridad vial se enmarcan en las leyes nacionales de Tránsito y Seguridad Vial. Por lo tanto, la comparación de las concepciones y las formas de abordar el tema desde el gobierno nacional y las del gobierno de porteño, en gran medida tiene puntos de coincidencia. También se realizan acciones coordinadas entre ambos niveles. Sin embargo, como he mostrado, es posible a partir de los documentos, de las justificaciones de las medidas diseñadas establecer matices y diferencias de énfasis. Desde el gobierno nacional se destaca de manera explícita que la seguridad vial se ha convertido en una cuestión de Estado, cuya amplitud y complejidad vuelve imprescindible el acompañamiento de la sociedad. Para ello impulsa una serie de acciones de control y concientización desde el momento de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que ponen en evidencia este compromiso, al menos desde sus objetivos declarados. También desde la Dirección de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desde 2007, se impulsan una serie de acciones que expresan la importancia que asume la seguridad vial para la gestión. No me he ocupado en este trabajo sobre las acciones concretas sino que analicé los objetivos que explicitan las dos administraciones en la materia y cómo justifican sus acciones. En este punto no me he referido a los presupuestos asignados a cada organismo, ni analicé el impacto que ha tenido la política llevada adelante por cada uno de los gobiernos.

Tanto el gobierno nacional como el gobierno de la ciudad de Buenos Aires coinciden en ubicar el centro de la intervención en las conductas de los distintos usuarios del tránsito. El problema de la seguridad vial se ataca a partir de una doble estrategia. Por un lado, a través de los controles y la sanción. Por otro lado, estas medidas se complementan con iniciativas de educación y de concientización. Entre los contrastes identificados figura principalmente el rol que se atribuye al Estado y a los actores. Desde el gobierno nacional se afirma de manera recurrente que la seguridad vial es “política de Estado”, expresión con la que se pretende comunicar una voluntad de compromiso fuerte en la prevención. En contraste, el gobierno de la ciudad de Buenos Aires desarrolla acciones que se justifican en una visión que apunta a educar, capacitar y concientizar a los agentes para

que desarrollen conductas de autocuidado. El Estado municipal aparece para ayudar a las personas a cuidarse a sí mismas. Como he mostrado, desde el gobierno porteño parte de la fundamentación de algunas de las medidas está centrada en la prevención a partir del “autocuidado”. Es el caso de los peatones: se detecta que son los actores vulnerables de la vía pública y se desarrollan campañas para concientizarlos de los peligros de llevar conductas riesgosas en el tránsito.

Los manuales de conductor y las campañas de prevención constituyen tecnologías de gobierno destinadas a fortalecer el autogobierno de los actores. En cuanto a los primeros, una diferencia entre el gobierno central y el de la ciudad de Buenos Aires tiene que ver con el marco de sentido en que se inscriben. Desde el gobierno nacional se plantea la educación vial como parte de la formación ciudadana. En contraste, el manual elaborado por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires se limita a brindar información básica para el examen. En línea con la justificación de las medidas de control, por un lado se trata de un Estado que forma ciudadanos responsables, prudentes, y comprometidos con su sociedad y, por otro, un Estado que ayuda a los individuos a cuidar de sí mismos y en ese cuidado colaboran con su entorno.

En cuanto a las campañas, como rasgo general, el problema de los siniestros de tránsito recae en la imprudencia y la falta de responsabilidad de los conductores. En las dos gestiones analizadas se puede identificar un énfasis particular en la conducta de los propios actores. Sin embargo, mientras la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporó en los últimos años información estadística que ayudaría a conformar una conducta responsable, en las campañas del gobierno porteño, se pone el acento en el carácter punitivo.

Se advierte, más allá de estos matices señalados, cómo desde la concepción y las justificaciones, este énfasis en el control de las conductas y en la concientización para abordar la seguridad vial está en línea con lo planteado desde la perspectiva de la gubernamentalidad porque se busca disminuir los riesgos no sólo a través del control y la represión sino también por medio de la concientización. De este modo, se configuran nuevas dimensiones de los comportamientos en el tránsito que son objeto de intervención por parte de los gobiernos. Se controla y se busca modelar los comportamientos en el sentido de la prudencia y la minimización de riesgos.

Conductores y peatones

El análisis de las regulaciones del tránsito y medidas de seguridad vial son incompletas sin una aproximación a la mirada de los agentes objeto de esas iniciativas. ¿Qué ocurre con los conductores? En la Tercera Parte, me centré en el modo en el que describen su manera de actuar y de relacionarse con los otros. A diferencia de lo que ocurre en otros ámbitos de la vida social, el hecho de conducir tiene la particularidad de que siempre en las relaciones media un objeto y que la habilidad en la manipulación de la máquina no nos convierte necesariamente en conductores solventes. Circular por las calles implica inevitablemente relaciones con los otros y en esas relaciones no somos muy distintos de lo que somos en otros ámbitos de la vida social. Así, he mostrado cómo se establecen distintas maneras de concebir el tránsito, como caos o, como una “selva” o como un espacio de colaboración entre quienes trabajan en el transporte. Las diferentes jerarquías entre los distintos actores son bastante móviles de acuerdo con el usuario que tome la palabra. Mientras que para los choferes de camiones y fletes los taxistas son los más controvertidos, los transportistas de carga se ubican como los más solidarios. Hay cierto acuerdo general en criticar el modo de conducir de los motociclistas por imprevisibles y por poner y ponerse en riesgo a partir de maniobras repentinas. Incluso los peatones son objeto de crítica, aún cuando se reconoce su vulnerabilidad, ya que también tienen conductas imprevistas y fuera de lo que marca la norma. Por otra parte, en relación con las infracciones, fue interesante indagar en torno de las justificaciones que hacen los propios actores acerca de sus comportamientos. Allí se hace evidente que mucho del orden en el tránsito está en manos de los mismos usuarios, en sus palabras, “depende de uno”. Dado que es imposible la situación en la que haya un controlador por cada actor es importante para la seguridad en el tránsito que los comportamientos sean prudentes, previsibles y acordes a la normativa. Sin embargo, he mostrado testimonios en donde el hecho de ir en contra de alguna norma se consideraba un comportamiento más prudente. Es que cierto grado de incertidumbre obliga a prestar mayor atención en la conducción. La velocidad en la que se circula también se vincula con las normas. La diferencia principal con el cumplimiento de las velocidades máximas y otras reglas es que la velocidad tiene un atractivo propio: el placer. Los conductores evalúan las condiciones que deben cumplirse para desarrollar altas velocidades. Para algunos se relaciona con el disfrute y para otros se experimenta como una consecuencia de la aceleración de los tiempos que corren. En este proceso, el automóvil tuvo un rol destacado: acortó

distancias y disminuyó tiempos de viaje. La velocidad no es la misma en todos los contextos, varía de sociedad en sociedad, entre un momento histórico y otro. También varía de acuerdo al escenario (ruta o ciudad), momento del día, o el tipo de vehículo que se maneja.

Como he mostrado tanto en la legislación como en las medidas de control, las campañas de prevención y manuales del conductor, el centro de la atención está focalizada en las conductas de los diferentes usuarios de la vía pública. Al respecto, vale la pena señalar lo que advierte Mike Featherstone (2004) acerca de los siniestros de tránsito. De acuerdo con visiones actuales en otras sociedades se produce un desplazamiento de la visión tradicional que atribuía la responsabilidad a los usuarios individuales y que en consecuencia proponía como respuesta alentar a los conductores a adoptar conductas sin errores, hacia una postura que instala el peso de la responsabilidad en el sistema. Esta observación permite repensar el tipo de políticas a implementar así como también es necesario tener en cuenta las particularidades de cada sociedad. En nuestro país, la tematización sobre la seguridad vial viene asociada a la discusión sobre el cumplimiento de normas y a la relación que establecemos los argentinos con la ley. Este cruce de puntos de vista entre los actores permite dar cuenta de la complejidad del tránsito. No se trata sólo de ver en funcionamiento relaciones de poder y de jerarquía social. También influyen otros factores como el porte del vehículo y el estado de la ruta o la señalización. También ocurre que alguien puede ser taxista durante las horas laborales, conductor particular durante los fines de semana y peatón en otro momento. A esta complejidad se suma el hecho de que muchas de las identidades que se ponen en juego en el tránsito son móviles. El resultado es una descripción del tránsito y de los actores que incluye acusaciones cruzadas y una multiplicidad de voces.

* * *

En esta tesis he dado cuenta, a partir de la importancia que asumió el automóvil en distintas dimensiones de la vida social a lo largo del tiempo, de los diferentes intentos por regular las conductas en el tránsito. Esa ley que no siempre se actualiza en la calle, que es discutida o negociada también involucra debates públicos, intereses en pugna y visiones divergentes. Espero que este trabajo sea un aporte para pensar el vínculo entre la emergencia de regulaciones y sus contextos históricos, que ayude también a pensar el tránsito y nuestras prácticas en él como algo más complejo que el puro caos o como una expresión más de nuestra idiosincrasia, que acepta de mala gana las normas vigentes.

BIBLIOGRAFÍA CITADA Y FUENTES

- Aguilar Nery, Jesús (2000) "Las cultura del volante en la ciudad de México. Aproximación etnográfica a los choferes del transporte público", *Revista Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, Vol. VI, Núm. 12, diciembre.
- Archetti, Eduardo (2001) *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*, Buenos Aires: FCE.
- Arizaga, Cecilia (2004) "Espacialización, estilos de vida y clases medias: procesos de suburbanización en la región Metropolitana de Buenos Aires", *Rev. Perfiles Latinoamericanos*, N° 25, Dic.
- Azpiazu, Daniel; Basualdo, Eduardo (2004) *Las privatizaciones en la Argentina. Génesis, desarrollo y principales impactos estructurales*. FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Argentina. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/azpiazu.pdf>
- Azpiazu, Daniel; Pesce, Julieta. (2003) *La privatización del sistema vial en la Argentina: ¿errores de diseño o desmedidos privilegios para una fracción del poder económico local?*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Sede Argentina. Disponible en: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/no_15_DT11_AZPIAZU_PESCE_MAY03.pdf
- Ballent, Anahí (2005) "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta", *Bol. Inst. Hist. Argent. Am. Dr. Emilio Ravignani*, N° 27, ene/jun.
- Ballent, Analía y Gorelik, Adrián (2001): "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis" en (Cattaruzza, Alejandro dir.) *Nueva Historia Argentina*, Tomo IV, Buenos Aires: Sudamericana.
- Barthes, Roland (2008) "Juguetes", en *Mitologías*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- Becker, Howard (2009) *Outsiders*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- Berastegui, R. y Feito, M. (2009) *Turismo carretera. 70 años de una pasión*, Buenos Aires: Planeta.
- Beriain, Josexto (2008) *Aceleración y tiranía del presente*, Barcelona: Anthropos.
- Bonaldi, Pablo (2008) "El problema de los accidentes de tránsito desde un abordaje sociológico", trabajo presentado en la jornada "La inseguridad vial en la Argentina", Fundación OSDE, Buenos Aires.

- Bonham, Jennifer (2006) "Transport: disciplining the body that travels", *Sociological Review*, Vol. 54.
- Bourdieu, Pierre (1998) *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, Taurus: Madrid.
- Bourdieu, Pierre (2000) *La dominación masculina*, Barcelona: Anagrama.
- Brenac, Thierry (2004) "Insécurité routière: un point de vue critique sur les stratégies de prévention", *Espaces et sociétés*, N° 118.
- Caimari, Lila (2009) "Modernidades delictivas. Buenos Aires en la era del 'pistolero'", en *Desarrollo Económico*, N° 195, Vol. 49, Octubre-Diciembre.
- Castellani, Ana (2009) "La difusión de ámbitos privilegiados de acumulación en la Argentina. Un análisis del ámbito conformado en torno a la implementación del Plan Vial Trienal (1968-1970)", Documentos de investigación social, N° 6, IDAES/UNSAM. Disponible en: http://www.idaes.edu.ar/sitio/publicaciones/DocIS_6_AnaCastellani.pdf
- Chignier-Riboulon, Franck (2004) "La sécurité routière au défi de la politique locale: les aléas de la proximité dans la périphérie clermontoise", *Espaces et sociétés*, N° 118.
- Corral, Damián y Gorgoschidse, Analía (2008) "Medios y cuestión vial. Apuntes para una discusión", mimeo.
- Da Matta, Roberto (2002) *Carnavales, Malandros y héroes*, México: FCE.
- Dant, Tim (2004): "The Driver-car", *Theory, Culture & Society*, Vol. 21(4/5), Londres: Sage.
- de Certeau, Michel (1996) *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*, México: Universidad Iberoamericana.
- del Cueto, Carla (2008a) "Percepciones sobre el tránsito y la velocidad en conductores profesionales", VI Jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de General Sarmiento, Universidad Nacional de Gral. Sarmiento.
- del Cueto, Carla (2008b) "Percepciones sobre el tránsito y la velocidad en conductores profesionales", IX Congreso Argentino de Antropología Social, Universidad Nacional de Misiones, 2008.
- del Cueto, Carla (2011) "Tránsito, tiempo y velocidad. Representaciones y comportamientos de conductores en la ciudad de Buenos Aires", en Eduardo Rinesi y Mario Larroca (comps.) *Ensayos de urbanidad. Reconversión urbana, fragmentación social y ciudadanía en Buenos Aires*, Buenos Aires: CNBA/UBA.

de Marinis, Pablo (1999) "Gobierno, gubernamentalidad, Foucault y los anglofoucaultianos(O: un ensayo sobre la racionalidad política del neoliberalismo)", en Fernando García Selgas y Ramón Ramos Torre (comps.), *Globalización, riesgo, reflexividad. Tres temas de la teoría social contemporánea*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.

Douglas, Mary (1996) *La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales*, Barcelona: Paidós.

Elias, Norbert (1989) "Resumen", en *El proceso de la civilización*. México: FCE.

Elias, Norbert (1996) *La sociedad cortesana*, México: FCE.

Elias, Norbert (1998) "Tecnificación y civilización", en *La civilización de los padres y otros ensayos*. Santa Fe de Bogotá: Norma.

Featherstone, Mike (2004): "Automobilities. An introduction" en *Theory, Culture & Society*, Vol. 21 (4/5), Londres: Sage.

Ferreres, Orlando (2005) *Dos Siglos de Economía Argentina 1810 - 2004*, Buenos Aires: Fundación Norte y Sur.

Foucault, Michel (1981): "La gubernamentalidad", en AAVV. *Espacios de poder*, Madrid: La piqueta.

Fraiman, Ricardo y Rossal Marcelo (2007) "Anomia, violencia y accidentalidad en el tránsito", VII Reunión de Antropología del Mercosur, Porto Alegre.

Fraiman, Ricardo y Rossal, Marcelo (2006) "De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y 'realidad' social", en *Antropología Social y Cultural. Anuario 2006*, Unesco Uruguay, disponible en: http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2006/art06_03.pdf

García Heras, Raúl (1985) *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina : 1918-1939*, Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.

Geldstein, R. (coord.) (2008) *Accidentes de tránsito. Oportunidades, recursos y barreras para su ocurrencia, consecuencias, conocimiento y prevención*. Informe final de investigación. Buenos Aires: CENEP/Comisión Nacional Salud Investiga, Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación.

Geldstein, Rosa (2008) "Los hechos del tránsito en los números y en las perspectivas de sus actores sociales. Resultados de investigación y sus implicaciones para la acción", trabajo presentado en la Jornada "La inseguridad vial en la Argentina", Fundación OSDE, Buenos Aires.

- Geldstein, Rosa y Bertonecello, Rodolfo (coords.). (2006) *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la argentina diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Buenos Aires: Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación.
- Geldstein, Rosa; Di Leo, Pablo 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”, ponencia presentada en las VIII Jornadas Nacionales de debate interdisciplinario en Salud y Población, Facultad de Ciencias Económicas, UBA.
- Gentile, María Florencia (2013) *“La niñez en los márgenes, los márgenes de la niñez. Experiencias, negociaciones y territorios en torno a la producción social de la infancia y juventud de los sectores populares del AMBA”*, Doctorado en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (en redacción).
- Giddens, Anthony (1993) *Consecuencias de la modernidad*, Madrid: Alianza.
- Giddens, Anthony (1995) *La constitución de la sociedad*, Buenos Aires: Amorrortu.
- Giucci, Guillermo (2007) *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Buenos Aires: UNQui/Prometeo.
- Goffman, Erving (1979) *Relaciones en público*, Madrid: Alianza.
- Goldar, Ernesto (1992) *Buenos Aires: vida cotidiana en la década del 50*, Buenos Aires: Plus Ultra.
- González, Horacio (2009) *El arte de viajar en taxi*, Buenos Aires: Colihue.
- Grinberg, Silvia (2007) “Gubernamentalidad: estudios y perspectivas” *Revista argentina de sociología*, Vol. 5, N.8, ene./jun. *Versión On-line*.
- Gruschetsky, Valeria (2012) “Saberes sin fronteras. La vialidad Norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940, en Plotkin, M. y Zimmermann, E. *Saberes del Estado*, Buenos Aires: Edhasa.
- Gusfield, Joseph (1981) *The Culture of Social Problems*. Chicago: Chicago Press.
- Hamelin, Fabrice y Spenlehauer, Vincent (2008) “L’action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme”, *Réseaux*, Vol 1, N° 147. Disponible en: http://www.cairn.info/article.php?ID_REVUE=RES&ID_NUMPUBLIE=RES_147&ID_ARTICLE=RES_147_0049
- Hoselitz, Bert (1962): “El desarrollo económico de América latina”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 2, N° 3, Oct-Dic.

- Iramain, Lucas (2010) "Intervención estatal, desempeño empresario y ámbitos privilegiados de acumulación. El caso del sector vial durante la última dictadura militar, Argentina (1976-1981)", en H-industri@. Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina, Año 4- Nro. 6, primer semestre, Disponible en: http://www.hindustria.com.ar/images/client_gallery/HindustriaNro6Iramain.pdf
- Kessler, Gabriel (2008) "Los medios y la cuestión vial en las últimas décadas", VI Jornadas de Sociología de la UNGS, Universidad Nacional de Gral. Sarmiento.
- Kessler, Gabriel (2009) *El sentimiento de inseguridad en la Argentina*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- Kosacoff, Bernardo; Todesca, Jorge y Vispo, Adolfo (1991) La transformación de la industria automotriz en la Argentina y su integración con Brasil. Documento de Trabajo N° 40, Buenos Aires: CEPAL.
- Kreimer, Roxana (2006) *La tiranía del automóvil*. Buenos Aires: Ediciones Anarres.
- Lash, Scott y Urry, John (1998) *Economías de signos y espacio*, Buenos Aires: Amorrortu.
- Lenoir, Remi (1991) "Objeto sociológico y problema social", en Champagne, Lenoir, y otros, *Iniciación a la práctica sociológica*, México: Siglo XXI.
- Levine, Robert (2006) *Una geografía del tiempo*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Luzzi, Mariana (2012) *La monnaie en question. Pratiques et conflits à propos de l'argent lors de la crise de 2001 en Argentine*, Tesis de Doctorado en Sociología, École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Martínez Estrada, Ezequiel (2001) *La cabeza de Goliath*, Barcelona: Losada.
- Merriman, Peter (2006) "'Mirror, Signal, Manoeuvre': assembling and governing the motorway driver in late 1950s Britain", *Sociological Review*, Vol. 54 .
- Merton, Robert (1995): "Estructura social y anomia" y "Continuidades en la teoría de la estructura social y la anomia", en *Teoría y Estructuras sociales*, México: FCE.
- Miller, Daniel (2001) "Driven Societies", en Miller, Daniel (edit.) *Car Cultures*, Oxford: Berg.
- Nino, Carlos (1992) *Un país al margen de la ley*. Buenos Aires: Emecé.
- O'Donnell, Guillermo (1984) "¿Y a mí, qué me importa? Notas sobre sociabilidad y política en Argentina y Brasil", Buenos Aires: CEDES.
- O'Donnell, Guillermo (1989) "Situaciones: Micro-Escenas de la privatización de lo público en São Paulo", con comentarios de Roberto DaMatta y J. Samuel Valenzuela.

- Notre Dame University, Working paper 121. Disponible en: <http://www.nd.edu/~kellogg/publications/workingpapers/WPS/121.pdf>
- O'Malley, Pat (2006) Riesgo, neoliberalismo y justicia penal, Buenos Aires: Ad-Hoc.
- O'Malley, Pat (2007) "Experimentos en gobierno. Analíticas gubernamentales y conocimiento estratégico del riesgo", en *Revista Argentina de Sociología*, Año 5 N° 8.
- Pelegriñelli, Daniela (2010) *Diccionario de juguetes argentinos. Infancia, industria y educación 1880-1965*, Buenos Aires: El juguete ilustrado editor.
- Pereyra, Sebastián (2010) *Critique de la politique, expertise et transparence. La corruption en tant que problème public en Argentine (1989-2001)*, Tesis de Doctorado, Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- Pérez-Díaz, Claudine (2004) "Les acteurs du système de contrôle-sanction de sécurité routière", *Espaces et sociétés*, N° 118.
- Piglia, Melina (2008) "Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Debates. Puesto en línea el 16 septiembre 2008. URL: <http://nuevomundo.revues.org/40923>.
- Piglia, Melina (2009) El Automóvil Club Argentino y la 'cultura del automóvil, ponencia presentada en la VIII Reunión de Antropología del Mercosur, Universidad de San Martín.
- Pirota, Martín Diego (2008) "El plan nacional de seguridad vial 2006/2009: ¿más de lo mismo?" , Disponible en: www.martinpirota.com.ar
- Plotkin, M. y Zimmermann, E. (2012) "Introducción", en Plotkin, M. y Zimmermann, E. *Saberes del Estado*, Buenos Aires: Edhasa.
- Ramos Margarido, Silvina (2008) "La ley estirada. Relación de los sujetos con las normativas de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires", VI Jornadas de Sociología de la UNGS, Universidad Nacional de Gral. Sarmiento.
- Rosa, Hartmut (2011) "Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada", en *Revista Persona y Sociedad*, Vol. XXV, N° 1.
- Rose, Nikolas (2007) "¿La muerte de lo social? Re-configuración del territorio de gobierno", *Revista argentina de sociología*, Vol.5, N 8, ene./jun. *Versión On-line*.
- Salessi, Jorge (2000) *Médicos, maleantes y maricas*, Rosario: Beatriz Viterbo.

- Sarlo, Beatriz (1992) *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Buenos Aires: Nueva Visión.
- Sarrabayrouse Oliveira, María José (2011), *Poder judicial y dictadura: el caso de la morgue*, Buenos Aires: Editores del Puerto.
- Schvarzer, Jorge (1991) “La industria automotriz en la economía argentina”, Documento de Trabajo N° 420, Buenos Aires: CISEA.
- Secretaría de la CEPAL (1963) *El desarrollo social de América latina en la posguerra*, Buenos Aires: Solar-Hachette.
- Simmel, Georg (1977): “El estilo de vida” en *Filosofía del dinero*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Simmel, Georg (1986): “El espacio y la sociedad” en *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*, Madrid: Alianza.
- Simmel, Georg (1998): “De la esencia de la cultura”, “El futuro de nuestra cultura”, “Transformaciones de las formas culturales”, “Las grandes urbes y la vida del espíritu” y “El individuo y la libertad”; en *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, Barcelona: Península.
- Simon, Jonathan (1998) “Driving Governmentality: Automobile, Accidents, Insurance, and the Challenge to Social Order in the Inter-War Years, 1919 to 1941”, *Connecticut Insurance Law Journal*, N° 4.
- Strauss, Anselm (1992) *Miroirs et masques. Une introduction à l'interactionnisme*, Paris: Éditions Métailié.
- Sue, Roger (1994) *Temps et ordre social. Sociologie des temps sociaux*, Paris: Presses Universitaires de France.
- Svampa, Maristella (2001) *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios cerrados*, Buenos Aires: Biblos.
- Tomlinson, John (2007) *The Culture of Speed*, Londres: Sage.
- Torre, Juan C y Pastoriza, Elisa (2002): Cap., V “La democratización del bienestar” en Juan C Torre (comp.) *Los Años Peronistas, 1943-1955*, Tomo VIII de la Nueva Historia Argentina, Buenos Aires: Sudamericana.
- Vanderbilt, Tom (2009) *Tráfico*, Buenos Aires: Debate.
- Vázquez, Ludmila y Palombo Cintia (2008) *De las prácticas viales a las campañas de prevención de accidentes de tránsito*, Tesina de grado, Carrera de Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

- Veblen, Thorstein (1978) *Teoría de la clase ociosa*, México: FCE.
- Virilio, Paul (1996) *El arte del motor. Aceleración y realidad virtual*, Buenos Aires: Manantial.
- Virilio, Paul (1997) *Velocidad de liberación*, Buenos Aires: Manantial.
- Virilio, Paul (2006): *Velocidad y política*, Buenos Aires: La marca.
- Peter Waldman (2003) *El Estado anómico. Derecho, seguridad pública y vida cotidiana en América Latina*, Caracas: Ed. Nueva Sociedad,
- 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”, Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad de San Martín.

Fuentes

Leyes y debates parlamentarios

- Cámara de Diputados de la Nación (1985) Diario de sesiones, 20 de marzo.
- Cámara de Diputados de la Nación (1993) Diario de sesiones, 7 de diciembre.
- Cámara de Diputados de la Nación (1994a) Diario de sesiones, 7 de diciembre.
- Cámara de Diputados de la Nación (1994b) Diario de sesiones, 14 y 15 de diciembre.
- Cámara de Diputados de la Nación (1994c) Diario de sesiones, 22 y 23 de diciembre.
- Cámara de Senadores de la Nación (1946) *Diario de sesiones*, 22 de mayo al 19 de agosto, Tomo I.
- Cámara de Senadores de la Nación (1949a) *Diario de sesiones*, 28 de julio al 21 de septiembre, Tomo II.
- Cámara de Senadores de la Nación (1949b) *Diario de sesiones*, 22 de septiembre al 27 de diciembre, Tomo III.
- Cámara de Senadores de la Nación (1994a) *Diario de sesiones*, 5 de octubre.
- Cámara de Senadores de la Nación (1994b) *Diario de sesiones*, 19 de octubre.
- Cámara de Senadores de la Nación (1994c) *Diario de sesiones*, 26 de octubre.
- Decreto - Ordenanza 12.116 Código de tránsito para la Ciudad de Buenos Aires, *Anales de legislación argentina 1948*, Tomo VIII, Buenos Aires: La Ley, 1968.
- Decreto 1026, Sanción de infracciones a normas de tránsito, cometidas por peatones, *Anales de legislación argentina 1963-A*, Tomo XXIII-A, Buenos Aires: La Ley, 1963.

Decreto 12.689/45, Poder Ejecutivo Nacional, Buenos Aires, junio de 1945, Buenos Aires: Asociación Propietarios de camiones, 1945.

Decreto 22.819, Velocidad máxima de automotores, Ministerio de Transporte, *Anales de legislación argentina 1953*, Tomo XIII-A, Buenos Aires: La Ley, 1960.

Decreto 2352, Código de tránsito para la ciudad de Buenos Aires (Modif de art 20 y 21), *Anales de legislación argentina 1955*, Tomo XV-A, Buenos Aires: La Ley, 1961.

Decreto Ley 835, Sanción de infracciones a normas de tránsito, cometidas por peatones, *Anales de legislación argentina 1963-A*, Tomo XXIII-A, Buenos Aires: La Ley, 1963.

Código Penal de la Nación Argentina, disponible en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16546/texact.htm>

Ley 11.628 Vialidad Nacional, Boletín Oficial, 8 de octubre de 1932.

Ley 13.893, Reglamento general de tránsito para los caminos y calles de la República Argentina, en *Anales de legislación argentina 1949*, Tomo IX-A, Buenos Aires: La Ley, 1955.

Ley 14.224 Modifica la ley 13.893 sobre reglamento general del tránsito, *Anales de legislación argentina 1953*, Tomo XIII-A, Buenos Aires: La Ley, 1960.

Ley de tránsito 22.934, en *Anales de legislación argentina 1983*, Tomo XLIII-D, Buenos Aires: La Ley 1984.

Ley de tránsito 24.449, disponible en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

Ley de tránsito y seguridad vial 26.353, disponible en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138932/norma.htm>

Ley de tránsito y seguridad vial 26.363, disponible en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/norma.htm>

Documentos

ADEFA (2011) *Producción nacional de automotores*, Buenos Aires: ADEFA.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: www.seguridadvial.gov.ar

ANSV (2008) *Plan Nacional de Seguridad Vial. Acciones Estratégicas 2008*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

ANSV (2009a) *Gestión 2009*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

ANSV (2009b) *Seguridad vial en las rutas argentinas 2009*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

ANSV (2011) *Informe de Gestión 2008-2011*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

ANSV (s/f) *Manual del conductor para el curso de seguridad vial*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

Asociación Madres del dolor: <http://www.madresdeldolor.org.ar/>

Cáceres, Adriana (2008) *Seguridad Vial Una problemática para los Jóvenes de la Ciudad*, Unidad de Coordinación de Políticas de Juventud, Subsecretaría de Promoción e Integración Social, Ministerio de Desarrollo Social, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

CESVI (2004) “¿Quién conduce mejor? ♂♀”. Disponible en: http://www.cesvi.com.ar/revistas/r44/anda_lavar.pdf.

Conduciendo a conciencia: <http://www.conduciendoaconciencia.org>

Consejo Federal de la Función Pública, COFEFUP (2010), “Directorio de Consejos Federales de la Republica Argentina”, Unidad de Coordinación General del COFEFUP, Buenos Aires, Disponible en: http://www.sgp.gov.ar/contenidos/cofefup/documentos/docs/Directorio_Consejos_Federales.pdf.

Defensor del Pueblo de la Nación (2005) *Informe especial sobre seguridad vial en Argentina*, disponible en: <http://www.dpn.gob.ar/main.php?cnt=area&id=49&area=1>

Dirección Nacional de Observatorio Vial: www.observatoriovial.seguridadvial.gov.ar

Dirección Nacional de Vialidad (1933) *Memoria, Tomo I*, Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.

Dirección Nacional de Vialidad (1934) “El tráfico en los caminos nacionales. Fundamentos y proyecto de ley básica para la reglamentación”, Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.

Dirección Nacional de Vialidad (1937) “Proyecto de Ley Nacional de Tránsito. Debates y votos producidos sobre este tema y el de la patente única”, Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.

Fogwill (1998), *Vivir afuera*, Buenos Aires: Sudamericana.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires: www.buenosaires.gov.ar

Kreimer, Juan Carlos (2008) *Todos lo sabíamos*, Buenos Aires: Ed. De la Flor.

Lodge, David (1996) *El mundo es un pañuelo*, Anagrama, Barcelona.

Luchemos por la vida: <http://www.luchemos.org.ar>

Ministerio de Desarrollo Urbano (2008) *Manual del conductor*, Subsecretaría de Transporte, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ministerio de Salud de la Nación (2008) *Estadísticas vitales información básica - 2007*. Ministerio de Salud.

Ministerio de Salud de la Nación (2008) *Evolución de la mortalidad según causas República Argentina - Período 1997-2006*, Ministerio de Salud.

Ministerio de Salud de la Nación (2009) *Estadísticas vitales información básica - 2008*. Ministerio de Salud.

Ministerio de Salud de la Nación (2010) *Estadísticas vitales información básica - 2009*. Ministerio de Salud.

Ministerio de Salud de la Nación (2011) *Estadísticas vitales información básica - 2010*. Ministerio de Salud.

OMS (2004) *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, Ginebra: Organización Mundial de la Salud-Banco Mundial.

OMS (2009) *Global Status Report on Road Safety. Time for Action*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.

OPS (2009) *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*, Washington, D.C: Organización Panamericana de la Salud.

Poder Ejecutivo de la Nación (1936), Decreto N° 75.840 “Reglamento general de Tránsito en los Caminos Nacionales”, Buenos Aires.

Subsecretaría de Transporte (2008) *Manual del conductor*, Subsecretaría de transporte, Ministerio de Desarrollo Urbano, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Medios gráficos

Clarín, 08 de mayo de 2007, “Velocidad, la falta más común en rutas”.

Clarín, 17 de agosto, 2012, “Exceso de velocidad: Multan más a las mujeres que a los hombres por ir rápido”

Clarín, 23 de septiembre de 2007, “Más del 35% reprueba el examen para sacar el registro profesional”.

Clarín, 24 junio 2008, “Las mujeres chocan menos que los hombres en rutas y autopistas”.

Licitra, Josefina (2008) 13 de julio, C, Revista del diario *Crítica de la Argentina*, Buenos Aires.

Página/12 13/11/07 “Choque frontal”

Página/12, 23 de diciembre de 1994, p.17. “Diputados aprobó la Ley Nacional de Tránsito. Despacio y con cuidado”.

Página/12, 24 de diciembre de 1994, p.13 “Leyes de tránsito. Con el manual en la guantera”.

Página/12, 28 de diciembre de 1994, p.15 “Ni espejos ni apoyacabezas. Duhalde marcha atrás”

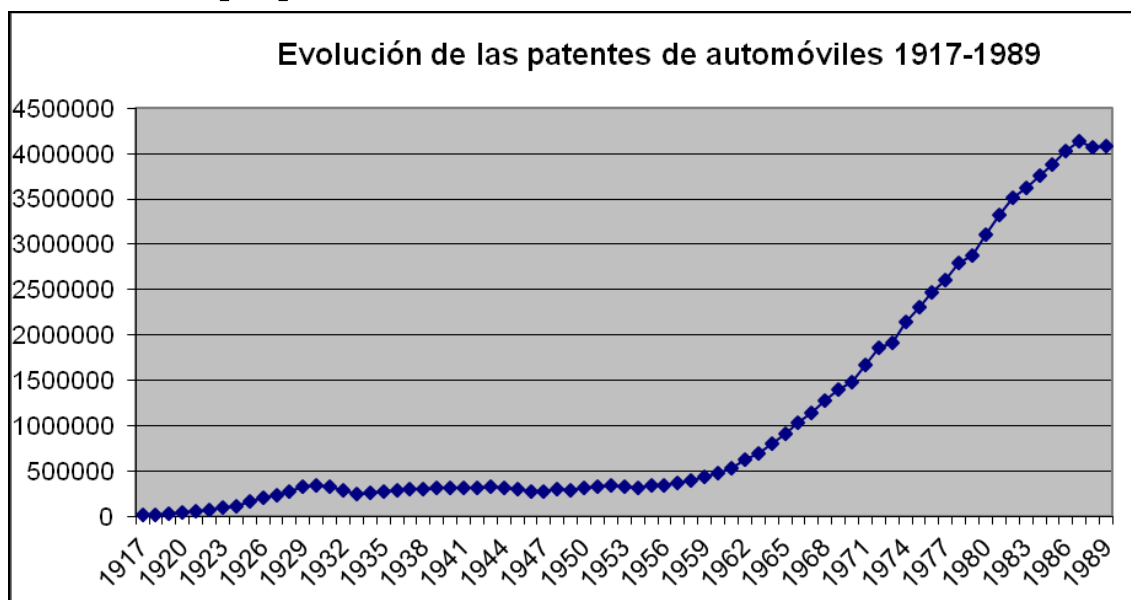
Rodríguez, Martín; Mengolini, Julia y Scigliano, Federico “Con el volante a la derecha”, Suplemento “Ni a Palos”, *Miradas al Sur*, 17 de mayo 2007.

Sarlo, Beatriz, “La violencia a la que nadie le pone nombre”, *Revista Viva*, Clarín. Abril, 2009.

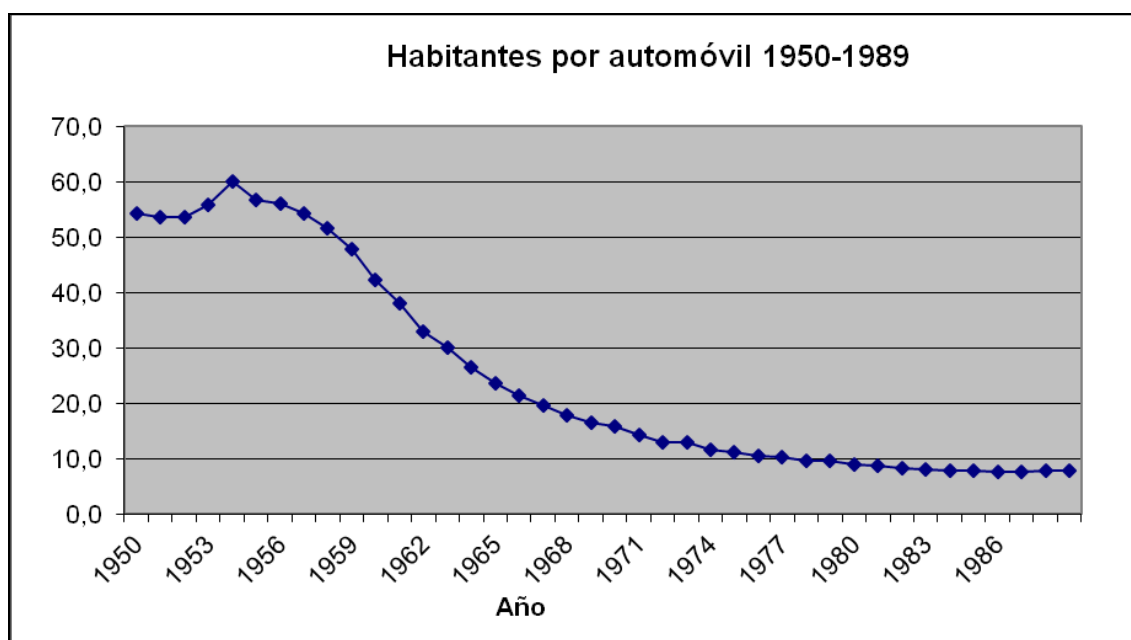
ANEXOS

Primera parte: los primeros años del automóvil en la Argentina

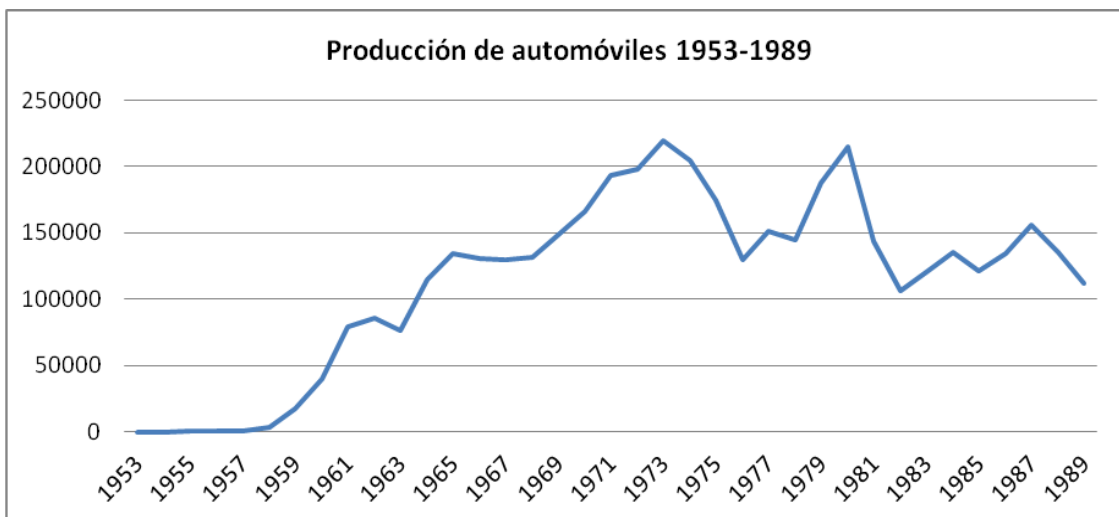
Evolución del parque automotor



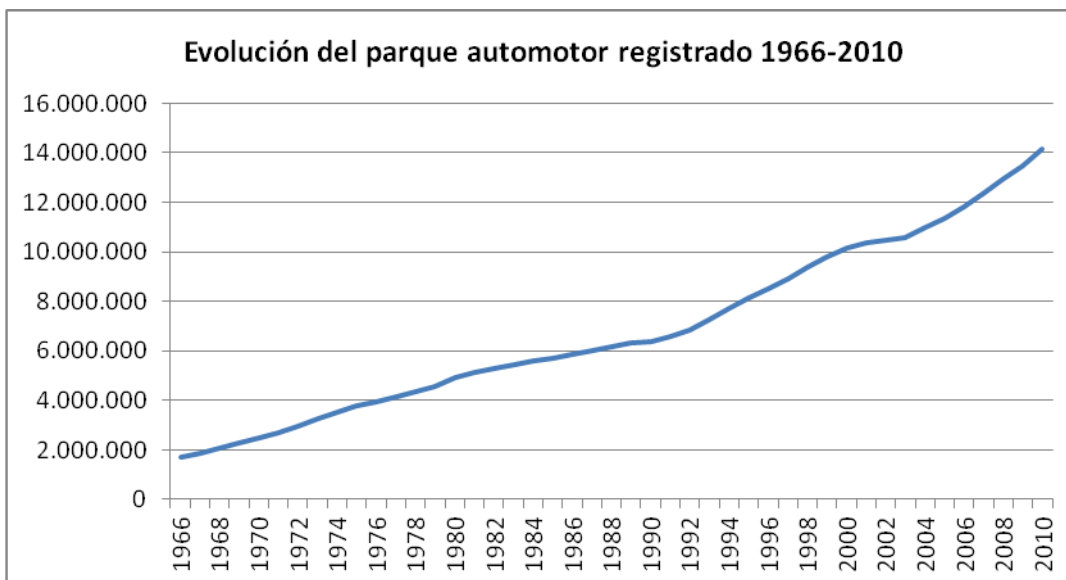
Elaboración propia en base a Kosacoff, Bernardo; Todesca, Jorge y Vispo, Adolfo (1991) La transformación de la industria automotriz en la Argentina y su integración con Brasil. Documento de Trabajo N° 40, CEPAL, Buenos Aires.



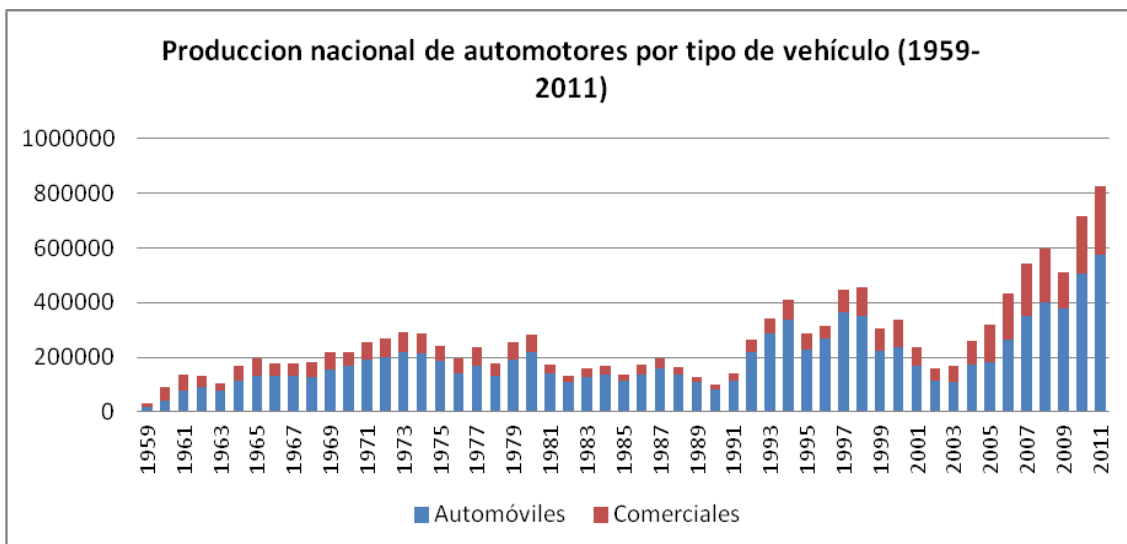
Elaboración propia en base a Kosacoff, Bernardo; Todesca, Jorge y Vispo, Adolfo (1991) La transformación de la industria automotriz en la Argentina y su integración con Brasil. Documento de Trabajo N° 40, CEPAL, Buenos Aires.



Elaboración propia en base a Kosacoff, Bernardo; Todesca, Jorge y Vispo, Adolfo (1991) La transformación de la industria automotriz en la Argentina y su integración con Brasil. Documento de Trabajo N° 40, CEPAL, Buenos Aires.



Elaboración propia en base a datos de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de créditos prendarios publicados en http://observatorioial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/parque-vehicular/serie-historica/Serie_hist_parq_automotor.pdf



Fuente: ADEFA (2011) *Producción nacional de automotores*, ADEFA, Buenos Aires. Para el dato de 2011:

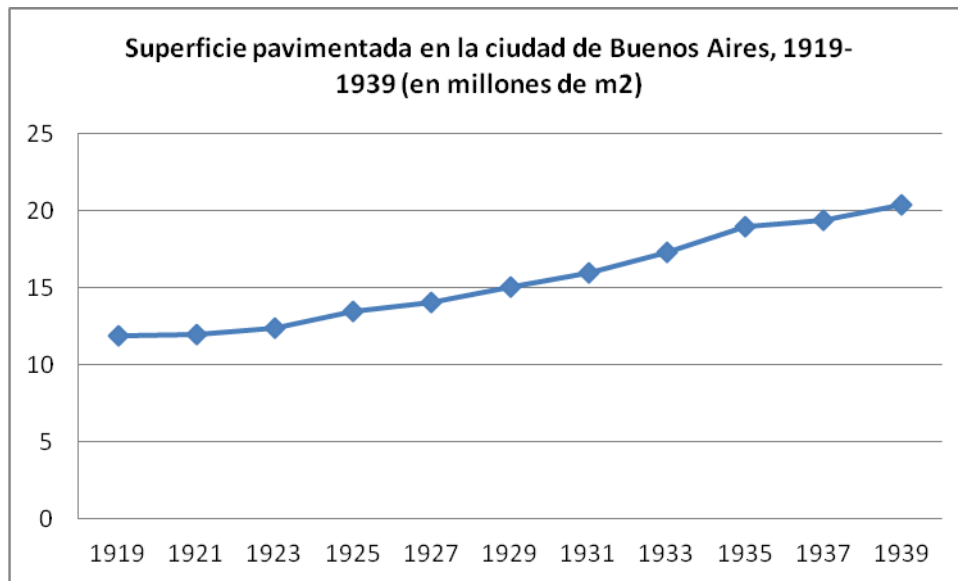
http://www.adefa.com.ar/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=81&Itemid=114&lang=es

Desarrollo vial

Sumas invertidas por el Gobierno Nacional en Obras Viales y Participación en el Presupuesto Nacional (1918-1942)

Año	Sumas invertidas (en millones de \$ m/n)	Porcentaje del Presupuesto Nacional
1918	1,8	0,4
1920	3,2	0,7
1922	6,2	0,9
1924	8	1,2
1926	9,7	1,2
1928	16,6	2
1930	18,2	1,6
1932	23	2,7
1934	28	3
1936	72,7	6,9
1938	82,3	6,4
1940	80,7	6,1
1942	84,4	5,5

Fuente: García Heras, Raúl (1985) *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina : 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires.



Fuente: García Heras, Raúl (1985) *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina : 1918-1939*, Libros de Hispanoamérica, Buenos Aires.

Decreto N° 75.840 Reglamento general de Tránsito en los Caminos Nacionales

REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO
EN LOS CAMINOS NACIONALES

-- --
- T I T U L O - I -

Disposiciones generales

Art. 1º - El tránsito en los caminos nacionales será regulado por las disposiciones del presente reglamento hasta tanto se dicte la ley nacional de la materia.

Art. 2º - La aplicación de este reglamento competirá a la policía caminera donde la hubiere, y a falta de ella a la policía general de cada provincia o de los territorios nacionales, en sus respectivas jurisdicciones.

Art. 3º - En las zonas de jurisdicción provincial, regirá desde la fecha que la Dirección Nacional de Vialidad, de acuerdo con cada provincia, establezca en el convenio que con ese objeto celebre.

Art. 4º - En todos los convenios que la Dirección Nacional de Vialidad celebre con autoridades provinciales o municipales, propenderá a la adopción de este reglamento y en general, a la eliminación de todo obstáculo que entorpezca el libre tránsito de los caminos nacionales al través de las jurisdicciones locales, de acuerdo con lo establecido en el Art. 23 de la ley 11.658.

Art. 5º - La Dirección Nacional de Vialidad procurará la implantación de la patente uniforme por zonas, con viniendo lo pertinente con los gobiernos de provincia y la Municipalidad de la Capital Federal.

Art. 6º - La Dirección Nacional de Vialidad proveerá igualmente lo pertinente en cuanto atañe a las empresas de transporte por caminos por cuenta de terceros.

- T I T U L O - II -

De los vehículos

Art. 7º - Todos los vehículos cualquiera sea su tipo o sistema de tracción, deberá satisfacer los requisitos establecidos en el presente Título.

Dimensiones

Art. 8º - No podrán exceder las dimensiones siguientes, comprendida la carga, medio de tracción, solido o cualquier otro dispositivo que las modifique:

- a) Anchura máxima entre sus partes más salientes: dos metros y cuarenta centímetros.
- b) Altura máxima: tres metros y sesenta y cinco centímetros.
- c) Longitud máxima: diez metros.
- d) Longitud máxima de un tren de vehículos: veinticinco metros.

Art. 9º - Está prohibido llevar cargas que sobresalgan más de un metro de la línea exterior del vehículo en la parte posterior; o que sobresalgan en cualquier extensión por sus costados, fuera de la línea de los guardabarros.

Art. 10º - En casos especiales, la autoridad policial podrá acordar permisos de circulación a vehículos que cargados excedan esas dimensiones. Estos permisos serán válidos para un solo viaje, con el itinerario que en los mismos se indique, y dentro de la jurisdicción de la autoridad que los otorgue. En estos casos, la circulación se hará a marcha precaucional.

Peso máximo de los vehículos cargados

Art. 11º - Queda prohibida la circulación de vehículos cuyo peso transmita al suelo una carga de más de cien kilogramos por centímetro de ancho de llanta.

Art. 12º - Esa carga en vehículos con llanta metálica y con dos ejes no podrá exceder de cinco toneladas.

En los vehículos a propulsión mecánica con llantas neumáticas y dos ejes, doce toneladas, con un máximo de diez toneladas en un eje. Con llantas maciza ocho y seis toneladas respectivamente.

En los vehículos de tres ejes, con llantas neumáticas, quince toneladas, con un máximo de diez en un eje.

Con llanta maciza, doce toneladas y no más de seis en un eje.

Dispositivos en los vehículos

Art. 13º - Todo vehículo automotor deberá estar pro-

visto de los siguientes dispositivos:

- a) De dos sistemas de frenos de acción independiente, y que permitan contralorear sus movimientos y detenerlo, manteniéndolo inmóvil.
Las motocicletas, bicicletas y vehículos de tracción animal, podrán llevar un solo sistema de frenos.
- b) De una corneta, bocina o aparato similar, cuyo sonido pueda oírse por lo menos a cien metros de distancia. El uso innecesario de este dispositivo, será considerado infracción.
- e) De un espejo retroscópico colocado de modo que permita a su conductor ser, por reflexión, la parte de carretera que va dejando atrás,
- d) De un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando la buena visibilidad en caso de lluvia, nieve, etcétera.
- e) De un dispositivo silenciador del escape, que amortigüe las explosiones del motor.
- f) De paragolpes delanteros y traseros colocados de manera que su altura sobre la calzada, medida hasta su eje horizontal, sea idéntica.

Art. 14º- Todos los vehículos deben estar provistos de elásticos adecuados.

Exceso de carga. - Llantas inadecuadas

Art. 15º- Los vehículos que transiten en violación de las disposiciones sobre peso máximo, serán obligados a descargar de inmediato el exceso suspendiendo, hasta tanto, el tránsito por el camino.

Si se hubiese producido daño al pavimento o al camino, el conductor será puesto a disposición de la autoridad competente.

Luces

Art. 16º- La iluminación exterior de los vehículos automotores se efectuará de sol a sol, mediante faros o lámparas dispuestos en la siguiente forma:

- a) En la parte delantera, dos luces, una a cada lado del vehículo.
- b) El uso de faros sólo estará permitido en las zonas rurales, o donde falte o sea deficiente la i

iluminación del camino; pero deberán ser apagados a media luz al cruzar o pasar peatones, otros vehículos o animales. En todos los casos, el uso de faros se permitirá con el único objeto de asegurar la buena visibilidad del conductor hasta una distancia de sesenta metros, y de modo que no encandile o deslumbré a las personas que se encuentren al frente del vehículo.

- c) Una luz roja en la parte posterior, que sea visible, en condiciones atmosféricas normales, por lo menos a cien metros de distancia.
- d) Una luz blanca en la parte posterior que ilumine la chapa del registro.

Art. 17º- En ningún caso, el acondicionamiento de la carga o circunstancia alguna, obstruirá la visibilidad de las luces; debiendo, cuando así fuera, agregarse otras suplementarias que reúnan las condiciones establecidas en el artículo anterior.

Se agregarán, asimismo, luz suplementaria roja, si se transporta carga que exceda la longitud del vehículo en sus extremos posteriores.

Chapas y patentes

Art. 18º- Los vehículos automotores deberán llevar dos chapas o tablillas de registro de forma y tamaño uniforme, en la parte delantera una, y en la posterior otra; chapas que deberán estar precintadas a partes del vehículo, con el sello a plomo de la autoridad expedidora.

Art. 19º- Los vehículos de la Dirección Nacional de Vialidad usarán únicamente una chapa especial de la Dirección.

Art. 20º- Las chapas deberán estar perfectamente limpias y visibles e iluminadas la posterior, de sol a sol con luz blanca; y deberán ser repuestas cuando hayan sido deterioradas, de modo que no sea difícil su identificación.

Art. 21º- Ningún vehículo podrá llevar otras chapas numeradas junto a las de registro; excepción hecha de las de distintivos nacionales o de instituciones, cuyas características deberán ser tales que no dificulten la identificación.

Art. 222- Los vehículos que abonaren patente y obtuvieran su chapa en una municipalidad o Comisión de Fomento de los territorios nacionales podrán circular libremente por todos ellos. El Ministerio del Interior fijará el monto de patentes uniformes que aplicarán todas las municipalidades y comisiones de fomento

Ningún vehículo podrá circular por los territorios federales sin haber abonado la patente respectiva en la municipalidad o comisión de fomento más próxima al lugar de residencia de su propietario.

Acoplados

Art. 232- En los remolques y acoplados, el enganche o unión se hará mediante dos sistemas independientes; uno de los ejes será de tipo rígido, de modo que permita en toda, circunstancia conservar la huella del vehículo motor.

Cargas peligrosas o insalubres

Art. 242- Los vehículos que transporten materias explosivas o inflamables deberán llevar una banderola roja durante el día y una luz roja durante la noche, en su parte superior.

Art. 252- La marcha de estos vehículos será precaucional; deberán salvar la distancia a cumplir en una sola etapa y no estacionarse en lugares poblados, salvo casos de fuerza mayor.

Art. 262- Estos vehículos deberán transitar muni- dos de una licencia especial por la autoridad local competente.

Art. 272- La Dirección Nacional de Vigilancia propondrá -mediante acuerdo con las autoridades provinciales- a la adopción de un reglamento especial, se determine los requisitos a llenar por vehículos destinados al transporte de explosivos o inflamables, uniformando sus características, determinando las materias comprendidas en esa reglamentación, forma y condiciones de transporte, velocidad, etcétera.

Art. 282- El transporte de estiércol, animales muertos, residuos o sustancias análogas, sólo podrá hacerse, en vehículos especialmente destinados a ese objeto

y herméticos.

En las zonas rurales podrá usarse siempre que vayan totalmente cubiertas por las llantas.

Vehículos de tracción a sangre

Art.292- Los vehículos de tracción a sangre podrán circular por caminos mejorados, con más de cuatro caballos, ni más de dos a la par. Todo cadenero o ladero tirará al pecho.

Art.302- En los caminos de tierra podrá usarse hasta seis caballos, pero no más de tres a la par, y tirando en la forma establecida en el artículo anterior.

Art.312- Todo vehículo de tracción a sangre, estará dotado de un freno a mano y farol en la parte superior o inferior, visible en ambas direcciones.

Art.322- Los vehículos de dos ruedas deben llevar, puntal de sosten, anterior y posterior.

Art.332- Las carretas tiradas por bueyes no podrán circular por los caminos pavimentados o mejorados.

Art.342- La Dirección Nacional de Vialidad, después de escuchar a las autoridades provinciales podrá acordar en algunas provincias, por un plazo prudencial ciertas tolerancias para los vehículos de tracción a sangre.

Disposiciones especiales

Art.352- Los vehículos a propulsión mecánica, con llanta metálica maciza, no podrán circular por caminos pavimentados o mejorados.

Art.362- Los vehículos cuyas llantas estén provistas de grampas, tetones, cadenas, uñas o cualquier otro dispositivo metálico de adherencia, no podrán transitar por caminos pavimentados o mejorados.-

Excepciones

Art.372- Quedan exceptuados de las disposiciones de este reglamento los vehículos de sanidad, policía y bomberos, pero deberán ajustarse a ellas en cuanto al servicio público que desempeñan no haga indispensable su travesía.

Art.38º- La maquinaria agrícola que no pueda ajustarse a las condiciones establecidas en este capítulo o podrá circular por los caminos a marcha precaucional, y sin utilizar la zona pavimentada o mejorada.

-T I T U L O III-

De la propiedad, habilitación e identificación de vehículos

Art.39º- En tanto se instituya el título de propiedad de los vehículos automotores, la misma se acreditará en la forma que establecen las leyes generales y reglamentaciones locales y vigentes.

-T I T U L O IV-

De los conductores

Art.40º- Los conductores de vehículos automotores, deberán tener por lo menos diez y ocho años de edad, y estar munidos de documentos, que deberán exhibir cada vez que le sean exigidos por la policía o autoridad competente y que acrediten:

a) Su identidad.

b) Su idoneidad para el manejo del vehículo que conduzcan expedido por la autoridad local correspondiente.

Art.41º- La misma edad, se requerirá a los conductores de vehículos de tracción animal, destinados al transporte de pasajeros o cargas, si se requerirá asimismo documento que acredite su identidad.

Art.42º- Las licencias para la conducción de vehículos automotores caducarán después de tres años de fecha en que hayan sido expedidas.

Art.43º- Está prohibido conducir vehículos automotores sin la licencia respectiva, o con licencia caduca o ceder el manejo o la licencia a terceros; o conducir hallándose en estado de ebriedad o bajo la acción de sustancias tóxicas.

Art.44º- La posesión de licencia de conductor, permite el manejo de cualquier vehículo de igual propul -

sión, aunque no esté anotado en la licencia: siempre que, quien lo conduzca, vaya acompañado de un conductor que esté munida de los documentos respectivos

Art. 45º- La Dirección Nacional de Vialidad podrá acordar licencias especiales para la conducción dentro de las condiciones que la misma establezca, a los idóneos extranjeros que se encuentren de paso por el país.

Art. 46º- Los vehículos de la Dirección Nacional de Vialidad tendrán libre tránsito siempre que lleven certificado y chapa especial otorgada por la misma.

- T I T U L O V -

DEL TRANSITO

Mano, tránsito y cruce

Art. 47º- Todo vehículo que circule por los caminos públicos, deberá hallarse en perfecto estado de funcionamiento, y ser conducido con el máximo de atención y prudencia, dentro de los límites de velocidad y de las normas que regulan la marcha y estacionamiento en la presente reglamentación.

Art. 48º- Todo vehículo detenido o en marcha, en los caminos públicos, lo hará conservando su mano izquierda; Y cuando el ancho de la calzada lo permita, dentro de la mitad izquierda de la misma.

Art. 49º- En los caminos pavimentados, los vehículos no saldrán de la calzada, ni entrarán a ella, sino por los lugares destinados a esos objetos; ni utilizarán las banquetas ni el espacio de peligro; o para el estacionamiento.

Art. 50º- Los vehículos que circulen a marcha reducida, lo harán ocupando, en todo lo posible, el costado izquierdo del camino.

Art. 51º- Al pasar un vehículo a otro que marcha en la misma dirección, lo hará por la derecha de éste, y con las debidas precauciones.

El vehículo alcanzado, facilitará el paso al primer toque de bocina del que va a tomar la delantera, desviándose en todo lo posible sobre su izquierda.

Art. 51º - Al pasar un vehículo a otro que marcha en la misma dirección, lo hará por la derecha de éste, y con las debidas precauciones.

El vehículo alcanzado, facilitará el paso al primer toque de bocina del que va a tomar la delantera, desviándose en todo lo posible sobre su izquierda.

Art.52º- Queda prohibido yasar a otro vehiculo en las curvas, cruces ferroviarios y carreteros, accesos o entradas a puentes, túneles o todo otro lugar donde se encuentre limitada la visibilidad, o esté indicada la marcha precaucional.

Art.53º- En los cruces de caminos de diferente importancia, pasará primero el vehiculo que vaya por el camino principal. Si ambos caminos fueran de igual importancia, pasará primero el vehiculo cuyo conductor vea al otro por su izquierda, y detendrá la marcha el que vea al otro por su derecha; pero, en todo cruce, la marcha será precaucional.

Art.54º- Los cruces de pasos a nivel se harán también a marcha precaucional, y previa comprobación por el conductor del vehiculo de que no se aproxima ningún tren.

En los casos de vehiculos destinados al transporte colectivo, esa comprobación se hará previa detención de vehiculo; y por el guarda - cuando lo hubiere - quien deberá descender con ese objeto.

Art.55º- Todo conductor que vaya a detener su vehiculo o modificar el sentido de su marcha, deberá haber previamente las indicaciones usuales con la mano o mediante indicadores mecánicos.

Art.56º- En los caminos de tierra, en los que exista una sola huella, cuando se crucen dos vehiculos que marchen en sentido opuesto, o vaya a pasar un vehiculo a otro que marche en la misma dirección, cada conductor está obligado a ceder al otro por lo menos la mitad de la huella.

De los peatones

Art.57º- Los peatones deberán circular, siempre que las circunstancias lo permitan, por las aceras o banquetas, evitando el uso de la calzada, y en sentido contrario al del tránsito de vehiculos, es decir, conservando su derecha.

Art.58º- Cuando no existieran aceras, o las banquetas fueran intransitables podrán usar de la calzada, debiendo transitar por el costado de la misma y en la dirección indicada en el artículo anterior.

Art.59º- El cruce del camino lo harán en forma

perpendicular al eje de éste, y al paso vivo, verificando previamente si la proximidad de vehículos en marcha no lo impiden o hacen peligroso.

Art.60º- Los peatones pasarán los puentes carreteros por las zonas que se les haya reservado, por las que hagan más seguro el tránsito, y en que su presencia sea más visible para los conductores de vehículos.

Art.61º- Toda persona, al subir o descender de un vehículo debe hacerlo por el lado más próximo a la acera o banquina.

Cierre de Caminos - Tránsito durante la construcción

Art.62º- Durante el arreglo y construcción de caminos, los constructores estarán obligados a dejar paso, al menos por uno de los lados, y en forma que la circulación de vehículos pueda hacerse en forma ~ ~ ~ a 1

Art.63º- El paso o camino que se habilite durante la construcción será perfectamente transitable y sin baches dentro de las condiciones atmosféricas reinantes.

Art.64º- Si por insuficiencia del ancho, o por cualquier otro motivo, la habilitación de paso a que se refieren los artículos anteriores debe hacerse por otros caminos o por desviación del camino en construcción por callejones especiales, será obligatorio para el constructor una señalización adecuada que encauce el tránsito de modo que éste pueda hacerse sin tropiezos.

De los jinetes y cabalgaduras

Art.65º- Todos los animales de tiro o silla que circulen por los caminos pavimentados o mejorados, deben estar provistos de herraduras.

Art.66º- Los jinetes estarán obligados a respetar las disposiciones que el presente reglamento establece sobre mano, velocidad y estacionamiento.

De los arreos

Art.67º- No podrán circular tropas de haciendas por

caminos mejorados. En casos especiales, la autoridad policial del lugar podrá conceder permiso para hacer lo, debiendo utilizar esos arreos la franja de camino no mejorada.

Art. 68º- En los caminos de tierra abovedados, no se permitirá el paso de arreos de haciendas hasta tres días después de las lluvias.

Art. 69º- Siempre que las circunstancias lo permitan, los arreos utilizarán la franja de camino no abovedada. Los animales sueltos que en contravención a las disposiciones del Código Rural se encuentren en los caminos serán retirados por las policías locales con cargo a sus propietarios de los daños y gastos ocasionados.

- T I T U L O VI -

Límites de velocidad

Art. 70º- Todo conductor de vehículo debe guiarlo en forma que tenga pleno dominio sobre él, de acuerdo con el ancho del camino, densidad del tránsito, señalización, estado del tiempo, visibilidad y demás condiciones del camino.

Art. 71º- La velocidad máxima de circulación para los vehículos automotores en general, se establece en ochenta (80) kilómetros por hora en la zona rural, y sin cruces próximos. Tratándose de camiones cargados esa velocidad no deberá exceder de cincuenta kilómetros por hora.

Art. 72º- En proximidad de cruces, curvas, puentes, cementerios, pasos a nivel, caseríos, escuelas, iglesias; proximidad de peatones o ciclistas, y, en general, cuando la mala visibilidad o la señalización indiquen la necesidad de aminorar la marcha, ésta no excederá de cuarenta kilómetros por hora, y de veinte para camiones cargados.

Art. 73º- Los vehículos de tracción a sangre no podrán marchar a una velocidad mayor que la del trote normal de los caballos. En los cruces, curvas, pasos a nivel y puentes, lo harán al paso de aquellos.

Art. 74º- Los jinetes, podrán circular, como máximo, al galope moderado de sus cabalgaduras.

Art.75º- Queda prohibido competir en velocidad con otro vehículo ocupando contramano.

Art.76º- La Dirección Nacional de Vialidad queda autorizada para modificar las velocidades máximas preestablecidas o para fijar velocidades mínimas en las zonas que la misma determine. En esos casos la señalación caminera deberá indicar adecuadamente esos límites de velocidad.

Art.77º- Las autoridades municipales, en aquellas calles que son parte de una carretera nacional, deberán establecer los límites de velocidad de acuerdo con la Dirección Nacional de Vialidad.

Art.78º- Está prohibida la circulación de vehículos a velocidades tan reducidas que importen una obstrucción para el normal desenvolvimiento del tránsito, salvo los casos en que la marcha precaucional es%& indicada en este reglamento, o sea exigida por la seguridad de las maniobras.

Art.79º- Los límites de velocidad establecidos en este reglamento no rigen para los vehículos que conduzcan personal de policía en desempeño de sus funciones; de bomberos que acudan a un llamado de incendio; o los que vayan a prestar auxilio en caso de accidentes, o para las ambulancias públicas o privadas que concurren con urgencia a prestar servicios a los que están destinadas, o funcionarios públicos, en diligencias oficiales de urgencia.

En estos casos, los conductores de tales vehículos deberán hacer funcionar sus bocinas o aparatos sonoros de advertencia, los que serán especiales para que pueda distinguírseles inconfundiblemente.

Art.80º- Los conductores de otros vehículos, al oír el aviso de los indicados en el artículo anterior, los desviarán de inmediato lo más próximo posible al cordón de la acera o al borde de la banquina y detendrán la marcha hasta que aquellos pasen.

- T I T U L O VII -

Estacionamiento

Art.81º- En los caminos pavimentados o mejora-

dos - fuera de las zonas urbanas, queda prohibido el estacionamiento de vehículos dentro de la franja del camino pavimentada o mejorada; debiendo hacerse - salvo de fuerza mayor - en la zona adyacente a la misma.

En los caminos de tierra, el estacionamiento se hará siempre fuera de la huella.

En todos los casos el estacionamiento deberá hacerse sobre la izquierda.

Art. 82g- Queda prohibido, en los caminos afirmados, el estacionamiento de convoyes, para pernoctar o descansar; pudiendo hacerlo en los caminos de tierra, fuera de la zona mejorada, y fuera de la huella en los demás.

Art. 83g- Queda igualmente prohibido el estacionamiento para pernoctar o hacer descansar hacienda, en los caminos con arboleda en formación; prohibición que podrá ser dejada sin efecto, cuando los árboles no puedan ser dañados.

Art. 84g- Está prohibido:

- a) Atar animales a los árboles o aparatos que los resguarden, o a cualquier columna o poste en clavado en el camino.
- b) Descargar materiales pesados, - viscosos o grandes bultos, sin que previamente se coloquen paraguas sobre el pavimento (bolsas de asfalto, etc.).
- c) El estacionamiento de vendedores ambulantes para ofrecer su mercancía salvo en aquellos puntos en que la existencia de bocacalles, plazas o partes no transitadas del camino, permita el estacionamiento de vehículos sin entorpecer en forma alguna el tránsito.

- T I T U L O VIII -

Carreras en los caminos

Art. 85g- La realización de carreras de automóviles o motocicletas en los caminos nacionales, quedará sujeta a las siguientes disposiciones:

Art. 86g- Toda institución organizadora de una competencia de esa naturaleza, deberá solicitar, por lo

menos con un mes de anticipación, el permiso correspondiente a la Dirección Nacional de Vialidad, expresando:

- a) Que una compañía de seguros o en su defecto los miembros de la comisión directiva de la entidad solicitante se hagan responsables de los daños que puedan causar en los caminos.
- b) Fecha de la carrera, recorrido proyectado para la misma y horas de comienzo y terminación.

Art. 87º- La institución organizadora o patrocinadora, deberá acreditar que ha obtenido el permiso previo de la autoridad provincial o federal respectiva, con las garantías de la necesaria y amplia vigilancia policial.

Este permiso es condición indispensable para que la Dirección Nacional de Vialidad pueda autorizarla realización de la carrera.

Art. 88º- La Dirección Nacional de Vialidad, no concederá permiso para carreras en las que se persiga fines de lucro.

Art. 89º- La realización de una carrera no implicará en ningún modo; el cierre del camino al tránsito normal del mismo; y sólo podrá autorizarse el encauzamiento del mismo para mayor seguridad de los corredores y del público en general.

Art. 90º- La Dirección Nacional de Vialidad prestará su apoyo a las competencias de turismo de larga distancia que tienden a difundir el conocimiento de las distintas regiones del país, y a la práctica y seguridad del recorrido de caminos con coches de serie.

- T I T U L O IX -

Accidentes en los caminos

Art. 91º- En casos de accidentes es obligación de los conductores y ocupantes de vehículos que los hayan ocasionado o que hayan sido afectados por los mismos:

- a) Detenerse de inmediato
- b) Dar aviso a la policía del lugar.

- c) Ofrecer ayuda y proporcionar socorros a las víctimas y conducir las hasta el punto de auxilio, hospital o domicilio del médico más próximo en caso necesario.

Art.929- Los propietarios o encargados de garages, talleres de reparaciones o estaciones de servicios que reciban o donde se lleven vehículos con desperfectos o señales que evidencien haber sido afectados por un accidente, darán noticia al puesto policial más próximo, dentro de las veinticuatro horas y con las características del vehículo y los datos necesarios para individualizar al conductor.

-T I T U L O X-

Uso del camino por concesionarios de servicios públicos

Art.932- Los vehículos destinados al servicio privado de transporte de pasajeros y cargas, gozan de libre circulación en los caminos, con sujeción a las normas del presente reglamento.

Art.942- Los vehículos destinados a explotar servicios públicos de transportes de pasajeros o de cargas, sólo podrán circular previo permiso especial otorgado por la Dirección Nacional de Vialidad, o por las autoridades locales competentes en su caso.

Art.952- Cuando los servicios hayan de prestarse en caminos nacionales y entre dos o más provincias, o entre éstas y la Capital Federal, o entre una provincia y un territorio nacional, o en los territorios nacionales de modo que el recorrido haya de cumplirse dentro de dos o más jurisdicciones, el permiso será otorgado por la Dirección Nacional de Vialidad, a título precario y hasta tanto se dicte la Ley Nacional de Tránsito, y dentro de las condiciones del reglamento que proyecta y se meta a la aprobación del Poder Ejecutivo.

La Dirección Nacional de Vialidad no otorgará permisos sin escuchar previamente a las autoridades provinciales y se dará, siempre que sea posible, preferencia a los servicios regulares existentes con permisos de autoridad competente que funcionen en condiciones satisfactorias.

Art.962- Al preparar esa reglamentación, la Direc-

N. de Vialidad incluirá en ella las disposiciones necesarias para la seguridad de las personas, para el uso adecuado del camino y el establecimiento de servicios regulares y capaces de satisfacer las necesidades de la zona comprendida en el trayecto; así como para que las tarifas se implanten para el transporte de pasajeros y cargas sean razonables y justas.

Art. 97º- Cuando los servicios hayan de prestarse dentro de la jurisdicción de una sola provincia, competirá a las autoridades locales respectivas el otorgamiento de la concesión, pero, en cada caso, deberá ser pida previamente la Dirección Nacional de Vialidad, con el objeto de que formule las objeciones que aconseje la necesidad de asegurar el uso adecuado del camino, de que no afecten las concesiones nacionales, y de que sean tenidos en cuenta los principios del artículo anterior.

Art. 98º- El otorgamiento de una concesión nacional supone, para la empresa respectiva, la eliminación de trabas de orden local para el uso del camino de acuerdo con la concesión misma.

- T I T U L O XI -

Señalización

Art. 99º- La señalización existente en los caminos nacionales subsistirá hasta tanto se la reemplace por la que implante la Dirección Nacional de Vialidad, en virtud del Art. 35. de la Ley 11.658.

Art. 100º- Las provincias que adopten el presente reglamento uniformarán sus señales con las de la Nación, dentro del plazo que convengan con la Dirección Nacional de Vialidad.

Art. 101º- Las señales existentes o las que se levanten en adelante serán especialmente respetadas y sus indicaciones cumplidas por el tránsito que se desarrolle en el camino, correspondiendo las más altas penalidades establecidas en el respectivo capítulo a los usuarios que atenten contra las señales o desobedezcan sus indicaciones.

-T I T U L O XII-

Publicidad en los caminos

Art.102º.- Los carteles, avisos de propaganda o cualquier otra forma de anuncios, sobre o con vistas a los caminos nacionales y al tránsito de los mismos, deberán sujetarse a la reglamentación especial que dicte la Dirección Nacional de Vialidad, sin perjuicio de que las concesiones para la colocación de los mismos sean otorgadas por las autoridades provinciales o municipales de la respectiva jurisdicción.

La publicidad, colocación de carteles y avisos en los caminos nacionales sin previa autorización de autoridad competente, hará responsable al avisador de los gastos que su retiro ocasione.

Art. 103º.- La Dirección Nacional de Vialidad promoverá al establecimiento de convenios con las provincias o municipios, a objeto de asegurar la adopción de los principios que establezca la reglamentación prevista en el artículo anterior, en cuyos convenios deberán contemplarse:

- a) La necesidad de propender al embellecimiento del camino y de evitar la instalación de carteles que constituyan un entorpecimiento de cualquier naturaleza para la buena visibilidad en el camino para el tránsito en general.
- b) Las situaciones existentes a favor de actuales concesionarios, y su adaptación a los principios del reglamento.
- c) El destino de los recursos que produzcan las concesiones, al fondo de vialidad provincial.

Servicios auxiliares, abastecimiento de automotores, pasadores, etcétera

Art.104º.- La Dirección Nacional de Vialidad reglamentará asimismo la forma y condiciones en que puedan establecerse estos servicios por concesionarios particulares, en los caminos de la red nacional y propenderá a la adopción de estos principios en toda la red caminera del país mediante convenios con las provincias interesadas.

- T I T U L O XIII -

Seguro obligatorio

Art. 1052- La Dirección Nacional de Vialidad propondrá a que las provincias adopten y gestionará del P.E. Nacional se implante el seguro obligatorio sobre daños a terceros para todos los vehículos en circulación.

- T I T U L O XIV -

Destrucción de pavimentos, señales, obras de arte en los caminos

Art. 1062- La destrucción intencional de las señales, chapas indicadoras, pavimentos, obras de arte, arbolado, desagües o cualquier parte de los caminos nacionales, será severamente controlada y sus autores puestos de oficio por la policía a disposición del Juez competente por daño intencional.

- T I T U L O XV -

INFRACCIONES

Disposiciones generales

Art. 1072- Toda infracción a las disposiciones de este reglamento que no importe la comisión de delitos previstos y penados en el Código Penal de la Nación, será sancionada en la forma establecida en el presente capítulo.

Art. 1082- Serán competentes para la aplicación de estas penalidades, las autoridades locales respectivas y regirá para ese fin, el procedimiento, que se encuentre establecido en las respectivas jurisdicciones.

Art. 1092- Las infracciones serán penadas en jurisdicción nacional:

- a) Con las sanciones de faltas del Código de Policía.
- b) Con las sanciones del Código Rural en los territorios nacionales.
- c) Con apercibimiento anotado por la policía en el carnet del conductor.
- d) Con retiro temporario o definitivo, si es reincidente, del carnet del conductor.
- e) Con multas establecidas por leyes provinciales.

Segunda parte: ordenar el tránsito

Legislación de tránsito nacional 1852-1998

Leyes

- 1.- Ley 13.893 -Aprueba el Reglamento general de tránsito para los caminos y calles de la República (IXA, 411).
2. - Ley 14.224 - Modifica la ley 13.893, sobre regl. 158, sobre reglamento general del tránsito (XIII-A, 162).
3. - Ley 16.979 - Competencia exclusiva de la Policía Federal en la ordenación y dirección del tránsito en la ciudad de Buenos Aires (XXVI-C, 1485).
4. - Ley 17.059 - Competencia exclusiva de la Policía Federal en la ordenación y dirección del tránsito en la ciudad de Buenos Aires; modificación de la ley 16.979 (XXVI-C, 1637).
5. - Ley 17.232 - Autorización al Automóvil Club Argentino y al Touring Club Argentino para la emisión del Certificado de Matricula del Automóvil y del Permiso Internacional para conducir (XXVII-A, 166).
6. - Ley 20.799 - Tránsito; edad mínima para obtener la licencia de conductor; licencias expedidas por autoridades militares; sustitución del hc. b) del art. 36 del reglamento general aprobado por ley 13.893 (XXXIV-D, 3326).
7. - Ley 20.959 -Tránsito: credencial de libre circulación y estacionamiento en todo el país para legisladores, secretarios y prosecretarios de las Cámaras (XXXV-B, 1392).

Decretos

8. - D. ley 835/63 - Sanción de infracciones a normas de tránsito cometidas por peatones (XXIII-A, 66).
9. - D. 1026/63 - Sanción de infracciones a normas de tránsito cometidas por peatones (XXIII-A, 74)
- 10- 1127/74 - Veto del proyecto de ley 20.799 (XXXIV-D, 3326).
11. - D. 1842/73 - Comisión Nacional para la Prevención de los Accidentes de Tránsito: creación: integración y funciones (B. O. 19/X/73).
12. - D. 3203/55 (1. y J.) - Estacionamiento de motocicletas, motonetas y similares, en la Capital Federal (XV-A, 90).
13. - D. 3836/44 - Aclara el decreto 17.537/43, admitiendo aumento en la capacidad portante de los vehículos por modificaciones introducidas por técnicos responsables (IV, 124).
14. - D. 5333/67 - Policía Federal; monto de las tasas por servicios a abonar por los infractores a las normas de tránsito (XXVII-E, 1813).
15. - D. 5722/48 - Registro de conductores militares (VIII, 457).
16. - D. 6167/69 - Tránsito; vigilancia y prevención de emanaciones de gases tóxicos; modificación del dec. 10.987/68, reglamentario de la ord. 24.119 (XXIXC, 3201).
17. - D. 6187/67 - Representantes nacionales para colaborar con el Ente Coordinador Permanente del Tránsito creado en la provincia de Buenos Aires por decreto provincial 5421/66 (B. O 27/IX/67).
18. - D. 6626/52 - Circulación por el camino de acceso al Aeropuerto Ministro Pistarini (XII-A, 622)
19. - D. ley 6821/63 - Edicto sobre circulación por las zonas portuarias de vehículos utilizados en el transporte de canto rodado y otros materiales (XXIII-B ,1046).

- 20. - D. 7471/55 (Tr.) -Modificación del reglamento general de tránsito (XV-A, 288).
- 21. - D 8432/43- Deja sin efecto el uso de limitador de potencia y velocidad (III, 343).
- 22. - D. 9861/55 - Ubicación de las chapas patentes en las motocicletas (XV-A, 374)
- 23. - D. 14 155/63 - Manual de tránsito (entrega de un ejemplar a los aspirantes a conductores de vehículos en la ciudad de Buenos Aires) (XXIII-A, 11)
- 24. - D ley 15 786/56 (Ej.) - Tránsito de columnas militares (XVI-A. 904)
- 25. - D. 17(531/43 -Ordena que no se permita circular por 10s caminos, vehículos automotores cuyo peso bruto sea mayor al especificado en el chasis (IV. 24)
- 26. - D 17 771/50 - Modifica el reglamento de tránsito para los caminos y calles de la Republica (X-A. 580)
- 27: - D 18 991/48 -Registro de conductor de vehículo motorizado expedido por el Ministerio de Marina (VIII, 5911).
- 28. - D 22.819/53 - Velocidad máxima de automotores (XIII-A, 702).
- 29. - D. 26.965/44 (ratificado por ley 13.895) - Dispone que el 10 de junio de 1945 a las 6 horas se cambie en todas las calles y caminos del país, la mano izquierda vigente para el tránsito por la mano derecha (IV, 559).
- 30. - D. 47.686/34 - Identificación de vehículos que transporten combustibles (1920.1940. 988).
- 31 - D 124582/42 -Declara obligatorio para los automotores el uso del limitador de potencia y velocidad (II, 236)

Resoluciones

- 32 - R 66/68 - Normas para el otorgamiento de licencias habilitantes para el personal de empresas de transporte controladas por el Estado (XXVIII-C, 3788).
- [Anales de legislación argentina, Repertorio, años 1852-1976, Tomo V, La Ley, 1979]

Decretos

- 1.- D. 746/80- Depósito de vehículos, animales, objetos o materiales imperecederos por infracciones a las norma de tránsito; pago diario de las tasas; modificación del art. 1 inc. B) del dec. 5333/67 (KL-B, 1089)
- 2.- D2658/79- Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial; nueva denominación de la comisión creada por dec. 1843/73; integrantes; funciones (XXXIX-D, 3740).

Resoluciones

- 3.- R. 98/79 (Tr. Y O.P.) - Tránsito; delegación en la Dirección Nacional de Vialidad de las facultades de otorgar los permisos de tránsito por caminos nacionales para cargas excepcionales y la de contratar seguros (B. O. 9/III/79).
 - 4.- R. 1955/80 (C. y N. Ec. I.) - Playas, garajes y lugares de estacionamiento; obligación de exhibir las tarifas y modalidades del servicio en la entrada o lugar de acceso (XL-B, 1235).
- [Anales de legislación argentina, Repertorio, años 1977-1981, Tomo II, La Ley, 1983]

Nacional

Leyes

- 1.- Ley 22.934 - Ley de tránsito; derogación de las leyes 13.983 y 14.224 (XLIII-D, 3853)

2.- Ley 23.064 - Ley de tránsito; suspensión transitoria de la norma de facto 22.934 (XLIV-B, 1280)

3.- Ley 23.181 - Ley de tránsito; vigencia de las leyes 13.983 y 14.224; derogación de la leyes 22.934 y 23.064 (XLV-B, 1095)

Decretos

4. - D. 1985/83 - Motocicletas, motonetas y similares; derogación del dec. 3203/55 que autorizaba su estacionamiento sobre las aceras en Capital Federa (XLIII-C, 2807).

[Anales de legislación argentina, Repertorio, años 1982-1987, Tomo II, La Ley, 1990]

1.- 602/92.Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte; normas sobre condiciones de trabajo, medicina, higiene y seguridad de los conductores del transporte público de pasajeros por camino; aprobación: LII-B, 1725.

2. -D. 773/92. Tránsito; normas reglamentarias y de procedimiento para poner en ejecución, disposiciones del dec. 692792; LII-B, 1753.

3. -D. 2254/92. -Reglamento nacional de tránsito y transporte; texto ordenado; aprobación; normas sobre condiciones de trabajo, medicina, higiene y seguridad de los conductores del autotransporte público de pasajeros por camino; sustitución de los arts. 5º, 8º y del anexo II del dec. 692/92; LII-D, 4173.

4. -R. 14193 (S.A.R.).-Tránsito; norma S.A.R..93 de aplicación al Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito; aprobación; LIII-C, 3322.

5. -Ley 24.319. -Tránsito; estado de emergencia; declaración en la Ciudad de Buenos Aires por 180 días; LIII-C, 2773.

6. - D. 1312/94. Tránsito; estado de emergencia; declaración de la Ciudad de Buenos Aires por 180 días; reglamentación de la ley 24.319; aprobación; LIV-C, 3372.

7. -D 875/94 -Reglamento nacional de tránsito y transporte, normas reglamentarias y complementarias, aprobación LIV-C, 2888.

8. -R. 35/33 (S.A.R.). -Formulario Único-Registro de Antecedentes-Licencia de Conductor del Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito; modelo; aprobación; LIV-A, 253.

9. -R. 135194 (S. Transporte). - Tránsito; protocolo de especificaciones técnicas para el dispositivo de registro de operaciones y modelo de informe; aprobación; LIV-B, 1650.

10. -Ley 24.449. - Ley de tránsito; modificación del Código Procesal Penal y del dec. 692/92 (t.o. 1992); derogación de las leyes 13.893 y 14.224; LV-A, 327.

11. - D. 179195. -Veto parcial de la ley 24.449; LV-A, 327.

12. -D. 233195. - Comisión Especial para el análisis de la normativa vigente en materia de tránsito y la educación vial; creación en el ámbito del Ministerio del Interior; LV-B, 1573.

13.- D.646/95 - Tránsito; reglamentación de la ley 24.449; LV-B, 1573.

14. - D. 724/95. - Tránsito, edades mínimas para conducir, reglamentación del art. 11 de la ley 24.449; LV-C, 3031.

15.-D.A. 12/95 (J.G.M.).-Comisión especial para el análisis de la normativa en materia de tránsito y educación vial , prórroga del plazo establecido en el art. 8º del dec 233/95; L.V.-E, 6001.

16. -D. 714196. -Tránsito y seguridad vial; modificación del dec. 779195; LVI-C, 3578.

17. -D. 779195. -Ley de tránsito y seguridad vial; reglamentación; LVI-A, 75.

18. -R.29/96 (A.P.N.).-Tránsito de vehículos motorizados del tipo "todo terreno" en áreas de la Administración de Parques Nacionales; prohibición; LV-B. 2066.

19. -Disp. 1195 (D.N.R.N.A.T.).-Tránsito; revisión técnica obligatoria (R.T.O.) de los vehículos integrantes del parque vehicular; formulario quedearán integrar los talleres o entidades habilitadas; LVI-A, 1140.
20. -D. 316197. - Tránsito y seguridad vial; parque usado; revisión técnica obligatoria; modificación de la reglamentación de la ley 24.449 aprobada por dec. 779/95; LVII-E, 1428.
21. -D. 730197. -Tránsito; vehículos; licencia para la configuración de modelo: obtención de prórroga del plazo establecido en el art. 28 del dec. Reglamentario 779/95;LVII-D, 4319.
22. -R. 195/97 (S.O.P. y T.). - Reglamento general para el transporte de mercancías peligrosas por carretera; modificación del dec. 779/95; derogación de la res. 233/96 (S.T.); LVII-E, 5741.
23. -R. 110197 (S. Transporte).-Programa del curso de Capacitación Básico Obligatorio para Conductores de vehículos Empleados en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera; incorporación al reglamento aprobado por dec. 779/95; Registro de los Prestadores de los Servicios de Formación Profesional; creación; LVII-E, 5953.
24. - Disp. 245197 (D.N.R.N.P.A.y C.P.). -Tránsito; siniestros; modelos de formularios de uso obligatorio; vigencia de la disp. 1/97; prórroga; LVII-C, 3726.
25. - Disp. 1197 (D.N.R.N.A.T.). -Tránsito; siniestros; modelos de formularios de uso obligatorio; vigencia; LVII-A, 711.

[Anales de legislación argentina, Repertorio, años 1988-1997, Tomo II, La Ley, 1999]

Decretos

-D.79/98 -Tránsito y seguridad vial; exigencias comunes; pesos y dimensiones; modificación del dec. 714/96; A-171.

-D. 632/98 - Tránsito y seguridad vial; vehículos de transporte; normas, modificación del art. 53 del anexo 1 del dec. 779/95; B-1776.

Resoluciones

-R. 638/98 (M.J.) -Convenio de compatibilización y complementación suscripto por la Provincia de Buenos Aires con el objeto de prestar colaboración recíproca y coordinar acciones para el cumplimiento de las leyes de tránsito nacional y provincial, aprobación; D-4038.

-R. 13/98 (S. Transporte) -Programa del Curso de Capacitación Básico Obligatorio para Conductores de Vehículos Empleados en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera; sustitución del art. 11 de la res. 110/97; A-361.

-R. 221/98 (S. Transporte)- Tránsito; reglas para vehículos de transporte de carga (arts. 53 y 57, ley 24.449); autoridad de aplicación; C-3192.

[Anales de legislación argentina, 1998, La Ley, 1999]

Ley Nº 24.449 Tránsito

Principios Básicos. Coordinación Federal. Consejo Federal de Seguridad Vial Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Usuario de la Vía Pública. Capacitación. Licencia de Conductor. Vía Pública. Vehículo. Modelos Nuevos. Parque Usado. Circulación. Reglas Generales. Reglas de Velocidad. Reglas para Vehículos de Transporte. Reglas para Casos Especiales. Accidentes. Bases para el Procedimiento. Principios Procesales. Medidas Cautelares. Recursos Judiciales. Régimen de Sanciones. Principios Generales. Sanciones. Extinción de Acciones y Sanciones. Norma supletoria. Disposiciones Transitorias y Complementarias.

Sancionada: Diciembre 23 de 1994.

Promulgada Parcialmente: Febrero 6 de 1995.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley

TITULO I

PRINCIPIOS BASICOS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 1º – AMBITO DE LA APLICACION. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

ARTICULO 2º – COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnase a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

(Artículo sustituido por art. 20 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 3º – GARANTIA DE LIBERTAD DE TRANSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente.

ARTICULO 4º – CONVENIOS INTERNACIONALES. Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

ARTICULO 5º – DEFINICIONES. A los efectos de esta ley se entiende por:

- a) Automóvil: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;
- b) Autopista: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;
- d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
- e) Baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retrorrefletores de luz, que se pone como marca de advertencia;
- f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
- g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;
- h) Calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- i) Camino: una vía rural de circulación;
- j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total;
- k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;
- l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;

- ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
- ll bis) Ciclovías: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes. *(Inciso incorporado por art. 1° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*
- m) Concesionario vial; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;
- n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h;
- o) Omnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
- p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;
- s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
- t) Senda peatonal: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
- u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
- v) Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;
- w) Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;
- x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
- y) Vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;
- z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
- z) Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

CAPITULO UNICO

ARTICULO 6º – CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional. Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría. El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico. *(Artículo sustituido por art. 21 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

ARTICULO 7º – FUNCIONES. El Consejo tendrá por funciones:

- a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c) Alentar y desarrollar la educación vial;
- d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e) *(Inciso derogado por art. 22 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- f) *(Inciso derogado por art. 22 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.

- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

ARTICULO 8º – REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación. A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo. Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación. Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado.

(Artículo sustituido por art. 23 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO I

Capacitación

ARTICULO 9º – EDUCACION VIAL. Ampliáanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.
- f) Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones. *(Inciso incorporado por art. 2º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

ARTICULO 10. – CURSOS DE CAPACITACION. A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

ARTICULO 11. – EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E.
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero;
- d) *(Inciso vetado por art. 1º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

ARTICULO 12. – ESCUELA DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación de la autoridad local;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II

Licencia Nacional de Conducir

(Denominación del Capítulo sustituida por art. 24 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 13. – CARACTERISTICAS. Todo conductor será titular de una Licencia Nacional de Conducir ajustada a lo siguiente:

- a) La Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio, previa intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme lo establezca la reglamentación;
- b) La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se individualizará por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente;
- c) Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta CINCO (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar el titular antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;
- e) A partir de la edad de SESENTA y CINCO (65) años se reducirá la vigencia de la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación;
- f) La emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación;
- g) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- h) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, permitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por intermedio de la Autoridad de Aplicación y Comprobación correspondiente, restringir la circulación en jurisdicción nacional del titular de la licencia otorgada en infracción, y a la vez, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

(Artículo sustituido por art. 25 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 14. – REQUISITOS:

- a) La autoridad emisora debe requerir del solicitante: 1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir. 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación. 3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica. 5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación. 6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental. 7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de DOS (2) años. 8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.
- b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate. Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

(Artículo sustituido por art. 26 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 15. – CONTENIDO. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- a) Número en coincidencia con el de la matrícula de identidad del titular;
- b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;
- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f) Grupo y factor sanguíneo del titular; (*Exposición "acreditado por profesional competente" vetada por art. 5° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)
- g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

ARTICULO 16. – CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante;

Clase C) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B;

Clase D) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso;

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

ARTICULO 17. – MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al artículo 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

ARTICULO 18. – MODIFICACION DE DATOS. El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia.

La licencia caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.

ARTICULO 19. – SUSPENSION POR INEPTITUD. La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente. El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

ARTICULO 20. – CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente. Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije. Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina. A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes. No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular. En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

TITULO IV

LA VIA PUBLICA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21. – ESTRUCTURA VIAL. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica. Cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales. En autopistas, semiautopistas y demás caminos que establezca la reglamentación, se instalarán en las condiciones que la misma determina, sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia. En los cruces ferro-viales a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas reglamentarias de la Nación, cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 metros de cada lado de las respectivas líneas de detención. El organismo o entidad que autorice o introduzca modificaciones en las condiciones de seguridad de un cruce ferro-vial, debe implementar simultáneamente las medidas de prevención exigidas por la reglamentación para las nuevas condiciones.

ARTICULO 21 bis: Estructura Vial Complementaria. En el estudio previo a la construcción de ciclovías en las obras viales existentes o a construirse, deberá analizarse la demanda del tránsito en la zona de influencia, a fin de determinar la necesidad, razonabilidad de su ejecución, la capacidad y la densidad de la vía. *(Artículo incorporado por art. 3° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

ARTICULO 22. – SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO. La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes. Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial. La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella. A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

ARTICULO 23. – OBSTACULOS. Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito. Toda obra en la vía pública destinada a reconstruir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento. Cuando por razones de urgencia en la reparación del servicio no pueda efectuarse el pedido de autorización correspondiente, la empresa que realiza las obras, también deberá instalar los dispositivos indicados en el Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, conforme a la obra que se lleve a cabo. Durante la ejecución de obras en la vía pública debe preverse paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas y no presente perjuicio o riesgo. Igualmente se deberá asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la zona en obra. El señalamiento necesario, los desvíos y las reparaciones no efectuadas en los plazos convenidos por los responsables, serán llevados a cabo por el organismo con competencia sobre la vía pública o la empresa que éste designe, con cargo a aquéllos, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.

ARTICULO 24. – PLANIFICACIÓN URBANA La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo:

- a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga.
- b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes;
- c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

ARTICULO 25. – RESTRICCIONES AL DOMINIO. Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

- a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;

f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:

1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;
2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;

g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

ARTICULO 26. – PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;

b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario;

c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial.

Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo. *(Último párrafo incorporado por art. 27 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

ARTICULO 26 bis. – VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PUBLICA. Limitase el expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo, en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación. Las violaciones a esta limitación serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la Ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

(Artículo incorporado por art. 28 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 27. – CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente.

Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:

- a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;
- b) Obras básicas para la infraestructura vial;
- c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito. A efectos de no entorpecer la circulación, el ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a ejecutar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de las zonas de caminos.

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario.

No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

TITULO V

EL VEHICULO

CAPITULO I

Modelos nuevos

ARTICULO 28. – RESPONSABILIDAD SOBRE SU SEGURIDAD. Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los

cuales contiene un tema del presente título. Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajusta a ellas. Cuando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga, debe acreditar tales extremos, a los mismos fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con autorización, en cuyo caso quedarán comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente. En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezca a un modelo homologado o certificado. Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de su falsificación o la violación del envase. Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original. A esos efectos, son competentes las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte, quienes fiscalizan el cumplimiento de los fines de esta ley en la fabricación e importación de vehículos y partes, aplicando las medidas necesarias para ello.

Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados, deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para poder comercializar sus productos. Las entidades privadas vinculadas con la materia tendrán participación y colaborarán en la implementación de los distintos aspectos contemplados en esta ley.

ARTICULO 29. – CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

a) En general:

1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.
2. Sistema de dirección de iguales características;
3. Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;
4. Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;
5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el artículo 28 párrafo 4;
6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;
7. Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen;

b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley;

c) Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con:

1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;
2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;
3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;
4. Dirección asistida;
5. Los del servicio urbano; caja automática para cambios de marcha;
6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;
7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia;
8. Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce;

d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior;

e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente;

f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa;

g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias;

h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes;

i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación;

j) Los de los restantes tipos se fabricarán según este título en lo pertinente.

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación. *(Último párrafo incorporado por art. 29 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

ARTICULO 30. – REQUISITOS PARA AUTOMOTORES. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

- a) Correaes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila;
- b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes;
- c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;
- d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;
- e) Bocina de sonoridad reglamentada;
- f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados;
- g) Protección contra encandilamiento solar;
- h) Dispositivo para corte rápido de energía;
- i) Sistema motriz de retroceso;
- j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y trasero;
- k) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidad de ingreso de emanaciones del propio vehículo;
- l) Sendos sistemas que impidan la apertura inesperada de sus puertas, baúl y capó;
- m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;
- n) Sistema de mandos e instrumental dispuesto del lado izquierdo de modo que el conductor no deba desplazarse ni desatender el manejo para accionarlos. Contendrá:
 1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados;
 2. Velocímetro y cuentakilómetros;
 3. Indicadores de luz de giro;
 4. Testigos de luces alta y de posición;
- n) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;
- o) Estar diseñados, contruidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.

ARTICULO 31. – SISTEMA DE ILUMINACION. Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;
- b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:
 1. Delanteras de color blanco o amarillo;
 2. Traseras de color rojo;
 3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;
 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;
- c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;
- d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;
- e) Luz para la patente trasera;
- f) Luz de retroceso blanca;
- g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;
- h) Sistema de destello de luces frontales;
- i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:
 1. Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;
 2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.

3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a) al e) y g);
4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g);
5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el artículo 62 y la reglamentación correspondiente.

Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompeniebla y, sólo en vías de tierra, el uso de faros buscahuellas.

ARTICULO 32. – LUCES ADICIONALES. Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

- a) Los camiones articulados o con acoplado: tres luces en la parte central superior, verdes adelante y rojas atrás;
- b) Las grúas para remolque: luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado;
- c) Los vehículos de transporte de pasajeros: cuatro luces de color excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera;
- d) Los vehículos para transporte de menores de catorce (14) años: cuatro luces amarillas en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia;
- e) Los vehículos policiales y de seguridad: balizas azules intermitentes;
- f) Los vehículos de bomberos y servicios de apuntalamiento, explosivos u otros de urgencia: balizas rojas intermitentes;
- g) Las ambulancias y similares: balizas verdes intermitentes;
- h) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deban ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.

ARTICULO 33. – OTROS REQUERIMIENTOS. Respecto a los vehículos se debe, además:

- a) Los automotores ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia;
- b) Dotarlos de por lo menos un dispositivo o cierre de seguridad antirrobo;
- c) Implementar acciones o propaganda tendiente a disminuir el consumo excesivo de combustible;
- d) Otorgar la Cédula de Identificación del Automotor a todo vehículo destinado a circular por la vía pública, con excepción de los de tracción a sangre. Dicho documento detallará, sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias a los fines de su control;
- e) Dichos vehículos además deben tener grabados indeleblemente los caracteres identificatorios que determina la reglamentación en los lugares que la misma establece. El motor y otros elementos podrán tener numeración propia;
- f) *(Inciso vetado por art. 6° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

CAPITULO II

Parque usado

ARTICULO 34. – REVISION TECNICA OBLIGATORIA. Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. La exigencia de incorporar a los automotores en uso elementos o requisitos de seguridad contemplados en el capítulo anterior y que no los hayan traído originalmente, será excepcional y siempre que no implique una modificación importante de otro componente o parte del vehículo, dando previamente amplia difusión a la nueva exigencia.

Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 72, inciso c), punto 1.

ARTICULO 35. – TALLERES DE REPARACION. Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características.

Cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación.

TITULO VI

LA CIRCULACION

CAPITULO I

Reglas Generales

ARTICULO 36. – PRIORIDAD NORMATIVA. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

ARTICULO 37. – EXHIBICION DE DOCUMENTOS. Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

ARTICULO 38. – PEATONES Y DICAPACITADOS. Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

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;

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación; (*Expresión "rodados propulsados por menores de 10 años" vetada por art. 7° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)

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 retrorreflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

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

ARTICULO 39. – CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

ARTICULO 40. – REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con 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; (*Expresión "vencida o no, o documento" vetada por art. 8° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)

c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68;

d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;

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 ladocumentación especial prevista sólo en la presente ley;

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 y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;

i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1;

- j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, 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.

ARTICULO 40 bis) Requisitos para circular con bicicletas. 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.

(Artículo incorporado por art. 7° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

ARTICULO 41. – PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

- a) La señalización específica en contrario;
- b) Los vehículos ferroviarios;
- c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión;
- d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;
- e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón;
- f) Las reglas especiales para rotondas;
- g) Cualquier circunstancia cuando:
 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;
 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;
 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;
 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que descende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

ARTICULO 42. – ADELANTAMIENTO. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;
- d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;
- e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;
- f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;
- g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
 2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

ARTICULO 43. – GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

- a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;
- b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;
- d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;
- e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

ARTICULO 44. – VIAS SEMAFORIZADAS. En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

- 1. Con luz verde a su frente, avanzar;
- 2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento;
- 3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja;
- 4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución;
- 5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno;
- 6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo;

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

- 1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante;
- 2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;
- 3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido.

No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

ARTICULO 45. – VIA MULTICARRILES. En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

- a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;
- b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.
- c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;
- d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;
- e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepasos;
- f) Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente;
- g) Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha.

ARTICULO 46. – AUTOPISTAS. En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

- a) El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento;
- b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial;
- c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere;
- d) Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los incisos b), c) y d).

ARTICULO 46 bis: Ciclovías. Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

(Artículo incorporado por art. 4° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

ARTICULO 47. – USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas:

- a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;
- b) Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame;
- c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas;
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas;
- f) Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios.
- g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente;
- h) A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha;
- i) En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que establezca la reglamentación, incorporar el dispositivo referido en el inciso anterior.

(Artículo sustituido por art. 1° de la Ley N° 25.456 B.O. 10/09/2001)

ARTICULO 48. – PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

- a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido hacer cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario. *(Inciso sustituido por art. 17 de la Ley N° 24.788 B.O. 03/04/1997)*
- b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello;
- c) A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;
- d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas;
- e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas;
- f) Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;
- g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;
- h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida;
- i) La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;
- j) En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse;
- k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiese obstaculizar el libre movimiento de las barreras;
- l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;
- m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;
- n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento;
- ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;
- o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;

- p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;
- q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
- r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;
- s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;
- t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;
- u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía;
- v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;
- w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;
- x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;
- y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

ARTICULO 49. – ESTACIONAMIENTO. En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

- a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas;
- b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:

1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;
2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;
3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros.

Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante se puede autorizar, señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda cuando su ancho sea mayor a 2,00 metros y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita. *(Apartado sustituido por art. 5° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;
5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento;
6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción;
7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local;
8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente;

- c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

- d) La autoridad de tránsito en sus disposiciones de ordenamiento urbano deberá incluir normas que tornen obligatoria la delimitación de espacios para el estacionamiento o guarda de bicicletas y similares en todos los establecimientos con gran concurrencia de público.

Igualmente se deberán tomar las provisiones antes indicadas en los garajes, parques y playas destinados al estacionamiento de vehículos automotores. *(Inciso incorporado por art. 6° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

CAPITULO II

Reglas de velocidad

ARTICULO 50. – VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las

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

De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

(Último párrafo vetado por art. 9° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)

ARTICULO 51. – VELOCIDAD MAXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;
2. En avenidas: 60 km/h;
3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

ARTICULO 52. – LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;
2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;

b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;

c) Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

CAPITULO III

Reglas para vehículos de transporte

ARTICULO 53. – EXIGENCIAS COMUNES. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte;

b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1. De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros;
2. De veinte años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera;

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.
2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros.
3. LARGO:

3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts.;

3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;

3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 mts.;

3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 cmts.;

3.5. Omnibus: 14 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:

1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;

1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas;

2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;

2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;

3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas;

4. En total para una formación normal de vehículos: 45 toneladas;

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: 30 toneladas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas superanchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí.

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea desde la vigencia de esta ley, igual o superior a 3,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años, la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso;

f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;

g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;

h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar;

i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;

j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;

k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibido en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

ARTICULO 54. – TRANSPORTE PUBLICO. En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas:

a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;

b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;

c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.), que además tendrán preferencia para el uso de asientos;

d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;

e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

ARTICULO 55. – TRANSPORTE DE ESCOLARES. En el transporte de escolares o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturón de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo. *(Párrafo sustituido por art. 1° de la Ley N° 25.857 B.O. 8/1/2004).*

Los transportistas escolares, tendrán que adecuar sus vehículos en consecuencia con las disposiciones de la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. *(Párrafo incorporado por art. 2° de la Ley N° 25.857 B.O. 8/1/2004).*

ARTICULO 56. – TRANSPORTE DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente;
- b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias;
- c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación;
- d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;
- e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el artículo 57;
- f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24.051.

ARTICULO 57. – EXCESO DE CARGA. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía. Podrá delegarse a una entidad federal o nacional el otorgamiento de permisos. El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responden solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga, caso contrario incurre en infracción.

ARTICULO 58. – REVISORES DE CARGA. Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias de la presente y su reglamentación. La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ello. No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados.

CAPITULO IV

Reglas para casos especiales

ARTICULO 59. – OBSTACULOS. La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias. La autoridad presente debe remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo. Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación, cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

ARTICULO 60. – USO ESPECIAL DE LA VIA. El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

- a) El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo;

b) Los organizadores acrediten que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas o cosas;

c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

ARTICULO 61. – VEHICULOS DE EMERGENCIAS. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver. Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad. Sólo en tal circunstancia deben circular, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia. Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos. La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible.

ARTICULO 62. – MAQUINARIA ESPECIAL. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento. Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector. La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del artículo 57. Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan. Si el exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento. A la maquinaria especial agrícola podrá agregársele además de una casa rodante hasta dos acoplados con sus accesorios y elementos desmontables, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

ARTICULO 63. – FRANQUICIAS ESPECIALES. Los siguientes beneficiarios gozarán de las franquicias que la reglamentación les otorga a cada uno, en virtud de sus necesidades, en cuyo caso deben llevar adelante y atrás del vehículo que utilicen, en forma visible, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la placa patentecorrespondiente:

a) Los lisiados, conductores o no;

b) Los diplomáticos extranjeros acreditados en el país;

c) Los profesionales en prestación de un servicio (público o privado) de carácter urgente y bien común;

d) Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para vehículos, pueden solicitar de la autoridad local, las franquicias que los exceptúe de ciertos requisitos para circular en los lugares, ocasiones y lapsos determinados;

e) Los chasis o vehículos incompletos en traslado para su complementación gozan de autorización general, con el itinerario que les fije la autoridad;

f) Los acoplados especiales para traslado de material deportivo no comercial;

g) Los vehículos para transporte postal y de valores bancarios.

Queda prohibida toda otra forma de franquicia en esta materia y el libre tránsito o estacionamiento.

CAPITULO V

Accidentes

ARTICULO 64. – PRESUNCIONES. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

ARTICULO 65. – OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

a) Detenerse inmediatamente;

b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;

c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;

d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

ARTICULO 66. – INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. Los accidentes del tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención.

Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos:

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia, a los fines del artículo 68, párrafo 4º;
- b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;
- c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

ARTICULO 67. – SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

ARTICULO 68. – SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo. Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística. Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes. Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago. La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

Principios Procesales

ARTICULO 69. – PRINCIPIOS BASICOS. El procedimiento para aplicar esta ley es el que establece en cada jurisdicción la autoridad competente. El mismo debe:

- a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;
- b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena;
- c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad;
- d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor;
- e) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario;
- f) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación;
- g) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones, sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen;
- h) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor, cuando éste se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción, a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

ARTICULO 70. – DEBERES DE LAS AUTORIDADES. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

- a) En materia de comprobación de faltas:
 1. Actuar de oficio o por denuncia;
 2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito;
 3. Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece;

4. Utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identifique o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella;

b) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia;
2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada;
3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en los artículos 69, inciso h), y 71;
4. Atender todos los días durante ocho horas, por lo menos.

ARTICULO 71. – INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado, que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de fehaciente constatación. Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor, está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar. Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de SESENTA (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor. Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juzgamiento al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la Licencia Nacional de Conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la Licencia de Conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor. Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales. La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción. El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

(Artículo sustituido por art. 30 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

CAPITULO II

Medidas Cautelares

ARTICULO 72. – RETENCION PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

1. Sean sorprendidos in-fraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados, se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas;
2. Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descriptas en el artículo 86, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder el tiempo establecido en el apartado anterior.

b) A las licencias habilitantes, cuando:

1. Estuvieren vencidas;
2. Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;
3. No se ajusten a los límites de edad correspondientes;
4. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley;
5. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme el artículo 19;
6. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

c) A los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva. La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga, establece la autoridad competente. En tales

casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

2. Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo. En tal caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

3. Cuando se compruebe que estuviere o circulare excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

5. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia, fijando la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.

6. Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido. *(Apartado incorporado por art. 31 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

8. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso r) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado. *(Apartado incorporado por art. 31 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

d) Las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas. Si se trata de vehículos u otros elementos que pudieran tener valor, serán remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido;

e) La documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:

1. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

2. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.

ARTICULO 72 bis – RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACION DEL INculpADO - AUTORIZACION PROVISIONAL. En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculcado. Dicho documento habilitará al inculcado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

De inmediato, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al juez o funcionario que corresponda. Dentro del referido plazo de TREINTA (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su

derecho de defensa. En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el juez o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de SESENTA (60) días corridos desde la vigencia de la Boleta de Citación del Inculpado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibiliten emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los TREINTA (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la Boleta de Citación. La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de NOVENTA (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la Boleta de Citación. En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de TREINTA (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad. La licencia de conducir será restituida por el juez o funcionario competente, si correspondiere, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

a) Pago de la multa;

b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente, Si el infractor no se presentara pasados los NOVENTA (90) días corridos desde la fecha de confección de la Boleta de Citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el procedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del juez o funcionario competente. En el supuesto del inciso x) del artículo 77, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Revisión Técnica Obligatoria. Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 71.

(Artículo incorporado por art. 32 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 73. – CONTROL PREVENTIVO. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del artículo 48. En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación. Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

CAPITULO III

Recursos Judiciales

ARTICULO 74. – CLASES. Sin perjuicio de las instancias que se dispongan para el procedimiento contravencional de faltas en cada jurisdicción, pueden interponerse los siguientes recursos ante los tribunales del Poder Judicial competente, contra las sentencias condenatorias. El recurso interpuesto tendrá efecto suspensivo sobre las mismas:

a) De apelación, que se planteará y fundamentará dentro de los cinco (5) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en tres (3) días. Son inapelables las sanciones por falta leve, impuestas por jueces letrados. Podrán deducirse junto con los recursos de nulidad;

b) De queja, cuando se encuentran vencidos los plazos para dictar sentencia, o para elevar los recursos interpuestos o cuando ellos sean denegados.

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I

Principios Generales

ARTICULO 75. – RESPONSABILIDAD. Son responsables para esta ley:

a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad;

b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen;

c) Cuando no se identifica al conductor infractor, recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

ARTICULO 76. – ENTES. También son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación. No obstante deben individualizar a éstos a pedido de la autoridad.

ARTICULO 77. – CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito;

b) Las que:

1. Obstruyan la circulación.

2. Dificulten o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados.
3. Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad.
- c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente;
- d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo;
- e) La falta de documentación exigible;
- f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente;
- g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo;
- h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente;
- i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente ley y su reglamentación;
- j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V;
- k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido;
- l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.
- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- n) 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%); *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- q) 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; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- w) La conducción de vehículos a contramano; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria; *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*
- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley. *(Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

ARTICULO 78. – EXIMENTES. La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

- a) Una necesidad debidamente acreditada;
- b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

ARTICULO 79. – ATENUANTES. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta intrascendente.

ARTICULO 80. – AGRAVANTES. La sanción podrá aumentarse hasta el triple, cuando:

- a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;
- b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía;
- c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;
- d) Se entorpezca la prestación de un servicio público;
- e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

ARTICULO 81. – CONCURSO DE FALTAS. En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aun cuando sean de distinta especie.

ARTICULO 82. – REINCIDENCIA. Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de dos años en faltas graves. En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación impuesta en una condena.

La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves y sólo en éstas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

- a) La sanción de multa se aumenta:
 - 1. Para la primera, en un cuarto;
 - 2. Para la segunda, en un medio;
 - 3. Para la tercera, en tres cuartos;
 - 4. Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria, por la cantidad de reincidencia menos dos;
- b) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves:
 - 1. Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del Juez;
 - 2. Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del Juez;
 - 3. Para la tercera, hasta dieciocho meses, obligatoriamente;
 - 4. Para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

CAPITULO II

SANCIONES

ARTICULO 83. – CLASES. Las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

- 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. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa. En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa;
- e) Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

La reglamentación establecerá las sanciones para cada infracción, dentro de los límites impuestos por los artículos siguientes.

ARTICULO 84. – MULTAS. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial. En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago. Las multas serán determinadas en la reglamentación desde un mínimo de CINCUENTA (50) UF hasta un máximo de CINCO MIL (5000) UF. Se considerarán como agravantes los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios. Para las comprendidas en el inciso 1 del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en función de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de VEINTE MIL (20.000) UF. Accesoriamente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

(Artículo sustituido por art. 34 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 85. – PAGO DE MULTAS. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;
- c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos, la cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento. La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta Ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 86. – ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

- a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;
- b) Por conducir un automotor sin habilitación;
- c) Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida;
- d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores;
- e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia;
- f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;
- g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

ARTICULO 87. – APLICACIONES DEL ARRESTO. La sanción de arresto se ajustará a las siguientes reglas:

- a) No debe exceder de treinta días por falta ni de sesenta días en los casos de concurso o reincidencia;
- b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por:
 1. Mayores de sesenta y cinco años.
 2. Las personas enfermas o lisiadas, que a criterio del juez corresponda.
 3. Las mujeres embarazadas o en período de lactancia.

El quebrantamiento obliga a cumplir el doble del tiempo restante de arresto;

- c) Será cumplida en lugares especiales, separado de encausados o condenados penales, y a no más de sesenta kilómetros del domicilio del infractor;
- d) Su cumplimiento podrá ser diferido por el juez cuando el contraventor acredite una necesidad que lo justifique o reemplazado por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta ley. Su incumplimiento tornará efectivo el arresto quedando revocada la opción.

CAPITULO III

Extinción de acciones y sanciones

Norma supletoria

ARTICULO 88. – CAUSAS. La extinción de acciones y sanciones se opera:

- a) Por muerte del imputado o sancionado;
- b) Por indulto o conmutación de sanciones;
- c) Por prescripción.

ARTICULO 89. – PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

- a) A los DOS (2) años para la acción por falta leve;
- b) A los CINCO (5) años para la acción por falta grave y para sanciones;

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

(Artículo sustituido por art. 36 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTICULO 90. – LEGISLACION SUPLETORIA. En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 91. – ADHESION. Se invita a las provincias a:

1. Adherir íntegramente a esta ley (Títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad;
2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la Autoridad del Tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes;
3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomento y desarrolle la investigación accidentalológica y asegure la participación de la actividad privada;
4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales;
5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia;
6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el Título II de la ley;
7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el artículo 9 de la ley;
8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

ARTICULO 92. – ASIGNACION DE COMETIDO. Se encomienda al Poder Ejecutivo:

1. Elaborar la reglamentación de la ley en consulta con las provincias y organismos federales relacionados a la materia, dando participación a la actividad privada;
2. Sancionar la reglamentación dentro de los ciento ochenta días de publicada la presente, propiciando la adopción por las provincias en forma íntegra, bajo idéntico principio de uniformidad normativa y descentralización ejecutiva que animan esta ley y sus antecedentes;
3. Concurrir a la integración del Consejo Federal de Seguridad Vial;
4. Dar amplia difusión a las normas de seguridad vial antes de entrar en vigencia y mantener una difusión permanente.

ARTICULO 93. – AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL. Agréguese el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación:

"Artículo 311 Bis. – En las causas por infracción a los arts. 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el acto de procesamiento inhabilitar provisoriamente al procesado para conducir, reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Esta medida cautelar durará como mínimo tres meses y puede ser prorrogada por períodos no inferiores al mes, hasta el dictado de la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser revocadas o apeladas.

El período efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el artículo 83, inciso d) de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial".

ARTICULO 94. – VIGENCIA. Esta ley entrará en vigencia a partir de que lo haga su reglamentación, la que determinará las fechas en que, escalonadamente, las autoridades irán exigiendo el cumplimiento de las disposiciones. (*Expresión "nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta ley" vetada por art. 10° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)

La reglamentación existente antes de la entrada en vigencia de la presente continuará aplicándose hasta su reemplazo, siempre y cuando no se oponga a esta ley.

ARTICULO 95. – DEROGACIONES. Deróganse las leyes 13.893 y 14.224 y del decreto 692/92, texto ordenado por decreto 2254/92, los artículos 3° a 7°, 10 y 12 y el anexo I así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

ARTICULO 96. – COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL. La Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial, creada por los decretos 1842/73 y N° 2658/79, mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

ARTICULO 97. – Comuníquese al Poder Ejecutivo. – ALBERTO PIERRI. – ORALDO BRITOS. – Enrique Horacio Picado. – Juan José Canals. DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTITRES DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.

Antecedentes Normativos

- Artículo 13, inciso c) vetado por art. 2° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;
- Artículo 14, inciso a), pto. 3, expresión "otorgada por profesional médico habilitado" vetada por art. 3° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;
- Artículo 14, inciso a), pto. 6.3, vetado por art. 4° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;
- Artículo 14, inciso a), pto. 6.4, vetado por art. 4° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995;

Ley Nº 26.353 Tránsito y Seguridad Vial

Ratificase, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial", suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 1232 del 11 de septiembre de 2007.

Sancionada: Febrero 28 de 2008

Promulgada de Hecho: Marzo 25 de 2008

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc.

sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1º – Ratificase, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial", suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo nacional Nº 1232 del 11 de septiembre de 2007, y que como Anexo forma parte integrante de la presente.

ARTICULO 2º – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTIOCHO DIAS DEL MES DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL OCHO.

– REGISTRADO BAJO EL Nº 26.353 –

EDUARDO A. FELLNER. – JULIO CESAR C. COBOS. – Enrique Hidalgo. – Juan H. Estrada.

CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES EN MATERIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
Entre el ESTADO NACIONAL, representado en este acto por el Señor Ministro del Interior de la Nación, Cdor. Aníbal Domingo Fernández, en adelante "LA NACION", y las provincias de BUENOS AIRES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Felipe Solá, de CATAMARCA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Eduardo Brizuela del Moral, de CORDOBA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Francisco Fortuna, de CORRIENTES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Arturo Colombi, del CHACO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Abelardo Roy Nikisch, de CHUBUT, representada en este acto por el Señor Gobernador, Mario Das Neves, de ENTRE RIOS, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Jorge Busti, de FORMOSA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Gildo Insfran, de JUJUY, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Eduardo Fellner, de LA PAMPA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Verna, de LA RIOJA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Sergio Casas, de MENDOZA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Juan Carlos Jalif, de MISIONES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Rovira, de NEUQUEN, de RIO NEGRO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Miguel Angel Saiz, de SALTA, de SAN JUAN, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. José Luis Gioja, de SAN LUIS, representada en este acto por la Señora Asesora Legislativa del Ministerio de Seguridad, Dra. Susana María del Carmen Placidi, de SANTA CRUZ, representada en este acto por la Señora Subdirectora de la Casa de Santa Cruz, Dra. Patricia Alsua, de SANTA FE, representada en este acto por el Señor Gobernador, Jorge Obei, de SANTIAGO DEL ESTERO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Gerardo Zamora, de TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA e ISLAS DEL ATLANTICO SUR, representada en este acto por el Señor Gobernador, Hugo Coccaro, de TUCUMAN, representada en este acto por el Señor Gobernador, Cdor. José Alperovich y la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, representada en este caso por el Señor Jefe de Gobierno, Jorge Telerman, en adelante "LAS PROVINCIAS", acuerdan en celebrar el presente Convenio cuyo objeto es constituir el Registro Nacional de Licencias de Conductor, regidos de conformidad a las siguientes cláusulas:

ANTECEDENTES:

Que LA NACION y LAS PROVINCIAS han abordado distintas acciones destinadas a paliar las graves secuelas personales, familiares y sociales que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en la República.

Que las estadísticas recavadas fijan que alrededor de seis mil personas mueren anualmente como consecuencia de siniestros de tránsito, cifra que representa un 2.5% de la totalidad de los decesos ocurridos en igual período, siendo la cuarta causa de mortalidad en la Argentina.

Que a este de por sí luctuoso panorama respecto del infortunio de miles de habitantes, se añaden los intensos efectos económicos que la siniestralidad vial produce sobre distintos ámbitos de las actividades productivas y los extra costos que se añaden por impacto de esta problemática.

Que en este sentido, los costos que se afrontan por las circunstancias derivadas de los accidentes de tránsito son iguales a un rango entre el 1 -2% del PBI.

Que existe la coincidencia generalizada acerca de la necesidad de proveer las medidas que, fundadas en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, permitan homogeneizar y dar consistencia a los múltiples esfuerzos realizados en cada jurisdicción en pos de revertir la situación descripta, aunando las tareas en pos de una eficaz y eficiente gestión de las materias involucradas.

Que en primer término, resulta imprescindible establecer mecanismos que garanticen la aplicación de criterios unívocos respecto de la emisión de Licencias de Conductor en todo el territorio nacional, sobre pautas de uniformidad y seguridad documental, así como concentrar la registración de las mencionadas licencias en un solo ente, permitiendo el acceso de todas las jurisdicciones emisoras a fin de dar certeza sobre el carácter único de la habilitación, su autenticidad y vigencia.

Que en el marco del "Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009", elaborado por las entidades Jueves 27 de marzo de 2008 integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial –Consejo Federal de la Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito – se prevé la implementación de mecanismos de control del otorgamiento de licencias de conductor, mediante la creación del Registro Único de Emisión de Licencias de Conductor, sugiriendo su funcionamiento en ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Que la constitución del mencionado registro permitirá un eficiente control de Licencias de Conductor a la vez que optimizará el Sistema de Antecedentes de Tránsito en el país, con acceso de todas las jurisdicciones, así como el intercambio electrónico de los datos y asientos referentes a la autenticidad y vigencia de las habilitaciones, siguiendo la orientación del artículo 13 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas reglamentarias.

Que vinculado al tema recién expuesto, resulta imprescindible modificar los criterios de vigencia de las Licencias de Conductor, ajustando la misma a la conducta de su titular.

Que a tal fin el método de Licencias por Puntaje se ha evidenciado en la experiencia internacional como idóneo para alertar en forma permanente sobre el comportamiento en la vía pública, restringiendo de las habilitaciones a aquellas personas que han demostrado su desapego a las normas de tránsito y seguridad vial.

Que en consecuencia se procura el establecimiento de dicho sistema, detallando los criterios a seguir para su consagración.

Que una de las realidades más graves que se verifican en la conducción de vehículos automotores es su práctica en condiciones de intoxicación alcohólica, debiendo acordarse acciones concretas a fin de erradicar esa conducta.

Que en tal sentido resulta preliminar fijar en forma homogénea los parámetros de medición de alcohol en sangre que impiden la conducción.

Que asimismo, la gravedad de dicha conducta infractora, obliga a implementar, además de las pautas de retención del conductor alcoholizado, los requisitos previstos por la propia Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial con el objeto de imponer en esos casos la pena de arresto por ella prevista.

Que sumado a lo recién expuesto, debe disuadirse la ingesta de alcohol por parte de los conductores, coadyuvando, a lograr ese efecto la prohibición de expendio de ese tipo de bebidas en ámbitos directamente vinculados a las rutas y caminos de la República.

Que uno de los factores que coadyuvan al alto grado de siniestralidad que se verifica en el país es la inobservancia generalizada de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación.

Que a fin de neutralizar esta realidad deben intensificarse los controles, utilizando todos los medios disponibles, especialmente aquellos de carácter automatizado, que garantizan un control eficiente y el respaldo documental indubitable respecto de la comisión de esas infracciones.

Que con el mismo objetivo se requiere aunar criterios y acciones respecto de la fiscalización del cumplimiento de los principales requisitos de circulación emergentes de la normativa de tránsito.

Que resulta conveniente que las funciones de prevención y control del tránsito en el Sistema Vial Nacional sean asignadas a un solo organismo responsable, con el objetivo de consolidar dichas tareas en un marco de consistencia que evite criterios operativos dispares en la ejecución de ese cometido.

Que deben acordarse los medios de carácter institucional y las acciones de implementación instrumental referentes a las medidas que LA NACION y LAS PROVINCIAS determinan en este acto.

Que LAS PROVINCIAS han participado en forma preponderante en el diseño de las acciones que son materia del presente Convenio a través de la actuación de sus representantes en el Consejo Federal de la Seguridad Vial.

Que además de los entes integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial, múltiples organizaciones no gubernamentales vinculadas en forma constante a los esfuerzos por mitigar la siniestralidad vial, así como reconocidos especialistas en la materia, han aconsejado y solicitado, entre otras medidas, las que conforman los acuerdos que se adoptan en el marco de este acto.

Que asimismo, como fuera expuesto, las medidas a concertar se encuentran previstas con carácter programático en el "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL –2006 / 2009–", aprobado por la XXXI Asamblea del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Que en consecuencia y sobre la base de sus determinaciones, deben establecerse las bases para la interacción de LA NACION y LAS PROVINCIAS, adoptando, con la celeridad que exige la situación analizada, concretos cursos de actuación que permitan mitigar el flagelo de la inseguridad en las vías de circulación de la República, por lo cual las partes convienen:

CAPITULO I.-

LICENCIAS DE CONDUCTOR

PRIMERA: CONSTITUCION DEL REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.-

Las partes acuerdan que LA NACION procederá a crear el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR, que funcionará en ámbito del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, organismo dependiente de la DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS de la SUBSECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARIA de JUSTICIA del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. El Registro a crearse tendrá alcance nacional y operará como sistema organizativo federal.

SEGUNDA.- FUNCIONES A ASIGNAR: El REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR tendrá las siguientes funciones:

a) Coordinar con las jurisdicciones provinciales, las pautas referentes a sus características, sobre la base de las determinaciones fijadas por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas reglamentarias y las respectivas leyes provinciales.

b) Establecer el modelo unificado de las Licencias de Conductor que expedirán todas las jurisdicciones emisoras de licencias, fijando las normas técnicas para su diseño y confección, cuya única diferencia será la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad municipal o provincial que lo emita.

c) Determinar los dispositivos de seguridad que deberán contener las Licencias de Conductor a registrar, determinando los estándares técnicos a seguirse a esos efectos.

d) Certificar la Licencia de Conductor tipo emitida por cada una de las jurisdicciones expedidoras, respecto de su adecuación a las normas y estándares determinados por el propio Registro para el documento, teniendo esa certificación carácter homologatorio.

e) Registrar la totalidad de las Licencias de Conductor expedidas por las autoridades municipalidades o provinciales, conteniendo el detalle documental de su emisión, renovación o cancelación, determinando los medios de comunicación a tal fin, con preponderancia de la utilización de la Red Informática de Antecedentes de Tránsito, a través de su implementación definitiva y futura expansión.

f) Fijar los principios generales y las pautas de procedimiento, comunicación permanente y registro, correspondientes al Sistema de Puntos para las Licencias de Conductor, de conformidad a lo acordado en la cláusula cuarta del presente Convenio.

g) Recibir, a través de LAS PROVINCIAS, la información correspondiente a la totalidad de las actas de constatación por infracciones de tránsito levantadas por las autoridades jurisdiccionales correspondientes y de las penalidades aplicadas en su consecuencia, llevando su registro permanente y actualizado.

h) Establecer, conjuntamente con LAS PROVINCIAS, los medios técnico-informáticos que permitan en forma instantánea el acceso de todas las jurisdicciones a los asientos registrales, así como su intercambio y actualización permanente.

TERCERA.- IMPLEMENTACION: Con el objeto de implementar el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR, las partes acuerdan suscribir Convenios Específicos con el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO fijando las bases técnico-operativas y económicas destinadas a regir su funcionamiento.

En lo procedente, será de aplicación el Sistema de Cooperación Técnica y Financiera contemplado por las Leyes 23.283 y 23.412.

Asimismo convienen, que una vez implementado el Registro, será condición indispensable, tanto para la emisión de nuevas Licencias de Conductor, como para la renovación de las actualmente vigentes, su consulta respecto a la existencia de otras habilitaciones vigentes a nombre del solicitante, clase o tipo de las mismas y jurisdicción emisora, así como en lo referente a sus antecedentes en la materia, comprendiendo el informe a recabarse la enumeración de las actas de infracción en trámite, su fecha, motivo y clasificación de la infracción atribuida, y el detalle de aquellas penalidades impuestas, su fecha, causa, sanción determinada, y si la misma ha tenido efectivo cumplimiento por parte del infractor o si se encuentra pendiente. Las partes acuerdan que no darán curso a las solicitudes de Licencias de Conductor efectuadas a las autoridades emisoras de su jurisdicción, sean de carácter originario o por renovación, en los siguientes casos:

- a) Encontrarse vigente otra licencia de la misma clase a nombre del solicitante, o hallarse aquella suspendida, inhabilitada o revocada, dentro de su período de vigencia.
- b) Encontrarse pendientes de conclusión los procedimientos para la aplicación de sanciones instruidos en cualquier jurisdicción, cuando éstos, singularmente, o en forma acumulada, involucren tres o más infracciones de carácter "grave" o "muy grave", o cinco "leves".
- c) Encontrarse pendientes de íntegro cumplimiento las penalidades firmes aplicadas en cualquier jurisdicción, independientemente del carácter, naturaleza o cantidad de las sanciones impuestas.

Las tramitaciones de las solicitudes de Licencias afectadas por las situaciones descritas en los literales precedentes, serán suspendidas preventivamente hasta tanto el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR reciba la comunicación de la autoridad jurisdiccional ante la cual tramitan los procedimientos allí indicados, mediante la cual se notifique la extinción de las causas que motivaron dicha suspensión. El Registro tomará asiento de la mencionada comunicación, notificando la circunstancia apuntada a la autoridad emisora ante la cual se tramita la Licencia en cuestión.

CUARTA.- ADOPCION DEL SISTEMA UNIFICADO DE PUNTAJE PARA LAS LICENCIAS DE CONDUCTOR: Las partes convienen establecer en el ámbito de cada una de sus jurisdicciones, que la emisión de Licencias de Conductor y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. La comisión de infracciones calificadas por la normativa de tránsito como "graves" o "muy graves", o la reiteración de infracciones "leves", generará la deducción de puntos del total inicial otorgado. En caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, la licencia caducará de pleno derecho, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ninguna jurisdicción, por el plazo de un (1) año, como mínimo, computado a partir de la notificación de la caducidad, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades específicas correspondientes, o de las inhabilitaciones que se hubieran decretado en sede judicial. Las partes manifiestan la necesidad de unificar en todas las jurisdicciones los parámetros del sistema de puntaje para las Licencias de Conductor, a cuyo efecto acuerdan que en un plazo de 120 días quedarán definidos dichos parámetros. Asimismo, las partes acuerdan que comunicarán la caducidad de las Licencias que tenga lugar en virtud de la aplicación de la presente cláusula, dentro de los cinco (5) días de dispuesta, 'al REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.

CAPITULO II.-

ALCOHOLEMIA

QUINTA.- UNIFICACION DE CRITERIOS DE DETERMINACION Y CONTROL:

Las partes acuerdan extender e intensificar los controles de alcoholemia que realizan en sus respectivas jurisdicciones, adoptando las pautas establecidas por la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788 respecto a la determinación de los porcentajes de alcohol en sangre que inhabilitan para la conducción de vehículos automotores. En consecuencia no será admisible conducir con los siguientes grados de alcoholemia en ninguna de las jurisdicciones:

- a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre.
- b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre.
- c) vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

Las partes convienen establecer métodos unificados para la realización de los controles de alcoholemia, tomando como base las determinaciones de procedimiento fijadas por el artículo 72 inciso a) numeral 1 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y su reglamentación.

Asimismo acuerdan que los dispositivos de medición de alcohol en sangre de los conductores, serán homologados por la autoridad competente en la materia.

SEXTA.- IMPLEMENTACION DE LA SANCION DE ARRESTO: Las partes acuerdan dictar, o promover, según corresponda, las medidas necesarias para establecer la efectiva aplicación de la sanción de arresto a quienes conduzcan en estado de intoxicación alcohólica, de acuerdo a lo prevenido por el artículo 86 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, garantizando que dicha penalidad se ajuste a las reglas contenidas en el artículo 87 del mencionado cuerpo legal.

El mismo temperamento se conviene aplicar a la organización o participación, en la vía pública, en competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

SEPTIMA.- PROHIBICION DE EXPENDIO Y PUBLICIDAD DE BEBIDAS ALCOHOLICAS A LA VERA DE LAS VIAS DE CIRCULACION: Las partes acuerdan establecer en ámbito de sus respectivas jurisdicciones, mediante el dictado las normas que resulten pertinentes, la prohibición absoluta de expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, en estaciones de servicio, paradores u otro tipo de establecimiento, que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las Provincias o sus Municipios.

Asimismo, las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad relativa a bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar

localizadas en las indicadas áreas puedan ser visualizadas desde las mismas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las Provincias o sus Municipios.

Una vez establecidas, la violación de las prohibiciones indicadas en la presente cláusula, será sancionada con las multas y clausuras establecidas por la Ley N° 24.788.

CAPITULO III.-

CONTROL DE VELOCIDADES

OCTAVA.- INTENSIFICACION: Las partes convienen intensificar en todas las vías de circulación sometidas a sus respectivas jurisdicciones el control de las velocidades máximas, límites especiales y velocidades precautorias, establecidas por la normativa de tránsito.

NOVENA.- SISTEMA DE REGISTRO RADARIZADO Y FOTOGRAFICO: Las partes coinciden que a pesar de los cuestionamientos que sufrieran por razones relativas a los criterios con que fueron implementados y operados en algunas jurisdicciones municipales, los sistemas de control de velocidades máximas mediante la utilización de instrumental y dispositivos radarizados con respaldo fotográfico resultan medios idóneos para una eficaz fiscalización de esas reglas de circulación. Por ello entienden que se encuentran dadas las condiciones para el restablecimiento de ese tipo de equipamiento en forma tal que garantice su apego a las normas metroológicas vigentes para toda la República, y en consecuencia acuerdan:

a) La Nación y las Provincias aplicarán para el control de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación, sistemas de foto radar que se ajusten a las determinaciones de la Resolución N° 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la Nación reglamentaria de la Ley de Metrología Legal N° 19.511, según lo establecido por la Ley N° 25.650.

b) Los sistemas a ser implementados deberán ser autorizados, con carácter previo a su utilización, por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, de conformidad a lo previsto por el apartado 9.5 del Anexo T del Decreto N° 779/ 95, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

c) En ningún caso la implementación de los sistemas tratados tendrá como finalidad principal la recaudación proveniente de la aplicación de las sanciones pecuniarias que resulten de las infracciones constatadas por dicho medio. A tal fin, el señalamiento relativo a los límites de velocidades máximas y mínimas, por tramos de la vía, se ajustará a las determinaciones del "Sistema de Señalización Vial Uniforme" aprobado por el Anexo L del Decreto N° 779/95, adecuándose las variaciones de las velocidades señaladas, descendentes o ascendentes, a las distancias necesarias para permitir su segura observancia.

d) Cuando las autoridades jurisdiccionales no operen en forma directa los sistemas de registro fotográfico, contratando con empresas privadas ese servicio, la contraprestación a cargo de los entes públicos contratantes no podrá consistir, total o parcialmente, en porcentajes del producido de las multas aplicadas ni en ningún otro parámetro vinculado al rendimiento económico del equipamiento aportado.

DECIMA.- SISTEMA DE CONTROL DE VELOCIDAD PROMEDIO ENTRE ESTACIONES DE PEAJE: La Nación implementará un sistema de control de velocidades máximas consistente en el cálculo automático del tiempo irrogado a los vehículos que circulen por autopistas y rutas concesionadas para cubrir la distancia existente entre estaciones de peaje, del que se obtendrá la velocidad promedio aplicada por el conductor para ese recorrido. El equipamiento permitirá la lectura de los tickets o de los dispositivos de pago electrónico, en cada una de las cabinas de cobro, emitiendo el reporte de la velocidad promedio alcanzada, sirviendo éste de respaldo para la inmediata constatación de las infracciones, en aquellos casos de haberse superado la velocidad máxima promedio correspondiente al tramo recorrido. En la etapa de desarrollo experimental e implementación, el sistema será aplicado a la circulación de los servicios de transporte público de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional y al transporte de carga sometido a dicha jurisdicción. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, a través de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, y la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, del mismo Ministerio, a través del ORGANISMO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES VIALES, elaborarán las bases y protocolos técnicos del equipamiento a ser introducido por los concesionarios viales, sus pautas de operación y el programa de control del transporte de pasajeros y cargas mediante el sistema promovido. Una vez generalizado el sistema, las Provincias implementarán en los caminos y autopistas concesionados por sus respectivas jurisdicciones, sistemas de las mismas características, recibiendo de LA NACION la colaboración que a tales fines aquéllas estimen.

UNDECIMA.- PROHIBICION DE PUBLICIDAD LAUDATORIA: Las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad a través de la cual se fomente, incite o pondere la conducción a velocidad excesiva, primordialmente aquella emplazada en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, estableciendo las penalidades para el caso de inobservancia de dicha prohibición.

CAPITULO IV.-

CONTROL DE LOS REQUISITOS PARA LA CIRCULACION DE LOS VEHICULOS.

DUODECIMA.- ALCANCE PRIORITARIO: Las partes coinciden y acuerdan en dar prioridad al control de los siguientes requisitos correspondientes a la documentación y equipamiento de los vehículos automotores:

Documentales: Licencia de Conducir, Cédula de Identificación del Vehículo, Comprobante de Seguro vigente, Placas de identificación de Dominio.

Dispositivos de Seguridad: Luces Reglamentarias, según el tipo de vehículo de que se trate, Matafuego y balizas portátiles normalizadas.

Utilización de: Cinturones de Seguridad por todos los ocupantes de los vehículos que reglamentariamente estén dotados de ellos, Casco normalizados y anteojos o antiparras por todos los tripulantes de motocicletas.

Observación de la obligación de transportar los menores de diez (10) años en los asientos posteriores del vehículo.

Control de la jornada laboral y cumplimiento de los descansos obligatorios del personal de conducción de los servicios de transporte público de pasajeros y de cargas, en forma conjunta con los entes públicos con competencia específica en la materia.

DECIMOTERCERA.- CONCENTRACION DE LOS CONTROLES: A los efectos de hacer más eficientes los controles sobre el cumplimiento de los requisitos de circulación de cualquier otra directiva emergente de la normativa de tránsito, se habilitarán como centros unificados de control espacios correspondientes a Estaciones de Peaje, localización de básculas de pesaje, intersecciones de rutas, acceso a puentes y túneles, cualquier otro lugar que por su carácter de atractor de tránsito facilite las tareas de prevención y control, debiéndose aplicar los métodos de operación y control del tránsito que garanticen el menor riesgo de accidentes durante dichos controles.

DECIMOCUARTA.- APLICACION DE LOS PRINCIPIOS DE RETENCION DE VEHICULOS EN INFRACCION: Las partes declaran que las determinaciones indicadas en la cláusula precedente, permitirán la aplicación material de las medidas de retención preventiva, de conductores, licencias y vehículos, previstas por el artículo 72 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, en las condiciones fijadas para su ejercicio por su reglamentación, Decreto N° 779/95.

CAPITULO V.-

CONTROL Y FISCALIZACION DEL TRANSITO EN RUTAS NACIONALES

DECIMOQUINTA.- ASIGNACION DE FUNCIONES A GENDARMERIA NACIONAL: El PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del Decreto N° 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo "in fine", de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, ha asignado a GENDARMERIA NACIONAL, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional o sometidos a su jurisdicción.

DECIMOSEXTA.- COMPETENCIA Y JUZGAMIENTO LOCAL: Reconociendo que la atribución del juzgamiento de las infracciones que GENDARMERIA NACIONAL constate en ejercicio de las funciones asignadas, es inherente a las autoridades locales, LA NACION, a través de GENDARMERIA NACIONAL y LAS PROVINCIAS, suscribirán, con los alcances determinados por el artículo 2º del mencionado Decreto N° 516/07 y por el artículo 2º del Decreto N° 779/95, los respectivos Convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los ámbitos correspondientes a tramos, corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de LAS PROVINCIAS para realizar actuaciones sobre esos espacios. Las constataciones volcadas en actas de infracción confeccionadas por GENDARMERIA NACIONAL, se labrarán en formularios preimpresos y numerados provistos por LAS PROVINCIAS, acordándose que aquélla los remitirá en forma inmediata a la autoridad de juzgamiento local y al Registro a crearse, esto último de acuerdo a lo establecido en la cláusula primera, en virtud de las misiones asignadas por la cláusula segunda inc. g), ambas del presente convenio. Los convenios a suscribir contemplarán los porcentajes de participación a favor de GENDARMERIA NACIONAL respecto de los montos efectivamente percibidos por las autoridades locales como consecuencia de la instrucción de las actas de infracción labradas por la fuerza. Asimismo preverán otros aspectos que permitan la coordinación de las tareas asignadas por el artículo anterior con las autoridades locales.

CAPITULO VII.-

IMPLEMENTACION DEL PRESENTE CONVENIO

DECIMO SEPTIMA.- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: Las partes reconocen la importante tarea que cumplen los organismos que componen el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, y especialmente la formulación, a través de ellos, del "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL –2006 / 2009–", aprobado por la XXXI Asamblea del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005. Con el objeto de consolidar, ampliar y coordinar la ejecución de las acciones que se desprenden del indicado Plan, las partes

coinciden en la necesidad de conformar un ámbito de carácter permanente a cargo de su seguimiento y concreción en aquellas temáticas que hacen a la aplicación de las normas de tránsito en función de prevención, control y fiscalización. Por ello acuerdan crear la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que funcionará en ámbito del PODER EJECUTIVO NACIONAL - MINISTERIO DEL INTERIOR, y tendrá como principal misión coordinar los esfuerzos nacionales y provinciales para el control y fiscalización de la circulación vehicular en los caminos y rutas del país, sin que las funciones a asignar impliquen alteración o mengua de las jurisdicciones locales. La Agencia a crearse circunscribirá su accionar a las precitadas acciones, sin que su funcionamiento importe superposición de tareas con las asignadas a los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Anexo T del Decreto N° 779/95).

DECIMOCTAVA.- EMISION DE ACTOS Y SUSCRIPCION DE CONVENIOS: Las partes acuerdan emitir, o propiciar, según el caso, la totalidad de los actos administrativos o reformas normativas, que resulten necesarias dentro del ámbito de cada una de sus jurisdicciones, a fin de poner en ejecución los acuerdos alcanzados por el presente convenio, suscribiendo asimismo, los acuerdos específicos de carácter complementario destinados a tal objetivo.

DECIMONOVENA.- PLAZOS: Las partes acuerdan que la emisión de los actos internos indicados en la cláusula precedente, así como la suscripción de los convenios específicos por ambas partes, se concluirán dentro del plazo de NOVENTA (90) días computados a partir de la fecha en que se suscribe el presente convenio.

VIGESIMA.- INSTRUCCIONES: Las partes acuerdan que impartirán a los entes u organismos con incumbencia específica de sus respectivas jurisdicciones que cada una designe, las instrucciones destinadas a coordinar las tareas necesarias para dar cumplimiento, dentro del plazo estipulado por la cláusula precedente, a los acuerdos alcanzados por el presente Convenio. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 15 días del mes de agosto de 2007.

Ley N° 26.363 Tránsito y Seguridad Vial

Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley N° 24.449.

Disposiciones Transitorias.

Sancionada: Abril 9 de 2008

Promulgada: Abril 29 de 2008

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

CAPITULO I

DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 1° – Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

ARTICULO 2° – La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá su domicilio en la Capital de la República y podrá constituir delegaciones en el interior del país que dependerán en forma directa de la misma.

ARTICULO 3° – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia.

ARTICULO 4° – Serán funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
- c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;
- d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;
- e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;
- f) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de

Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;

g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;

h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación;

i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial;

j) Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;

k) Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;

l) Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;

m) Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario

n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;

ñ) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650;

o) Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;

p) Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;

q) Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;

r) Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;

s) Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;

t) Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;

u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;

- v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;
- w) Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;
- x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;
- y) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.

ARTICULO 5º – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será presidida por el Ministro del Interior, quien se encuentra facultado para:

- a) Presidir las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, con voz y voto;
- b) Solicitar sesiones extraordinarias de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo;
- c) Designar y convocar al Comité Consultivo.

ARTICULO 6º – La Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de un Director Ejecutivo con rango y jerarquía de Subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo nacional.

ARTICULO 7º – El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá los siguientes deberes y funciones:

- a) Ejercer la representación y dirección general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actuar en juicio como actora y demandada en temas de su exclusiva competencia, quedando facultado para absolver posiciones en juicio pudiendo hacerlo por escrito;
- b) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;
- c) Elaborar el plan operativo anual;
- d) Convocar las sesiones de los Comités de Políticas, Ejecutivo y Consultivo, y participar en ellas con voz y voto;
- e) Convocar al Comité Consultivo por lo menos UNA (1) vez cada TRES (3) meses y someter a su consulta las políticas planificadas y las que se encuentran en ejecución;
- f) Convocar al Comité de Políticas y al Comité Ejecutivo y someter a su consideración las políticas planificadas y las que se encuentren en ejecución;
- g) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- h) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;
- i) Poner a consideración del Comité de Políticas el plan estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- j) Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento Operativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- k) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros;
- l) Requerir a los distintos organismos de la administración pública nacional la comisión transitoria de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento de la Autoridad.

ARTICULO 8º – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, ratificado por el Poder Ejecutivo nacional a través del decreto 1232 del 11 de septiembre de 2007 y la Ley 26.353.

ARTICULO 9º – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité de Políticas, que tendrá como función proponer lineamientos de armonización federal en materia de Seguridad Vial, respetando las autonomías provinciales, y estará integrado, con carácter ad

honorem, por representantes de las siguientes jurisdicciones ministeriales, con rango no inferior a Secretario: Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, Ministerio de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Ministerio de Economía y Producción y el representante de mayor jerarquía del Consejo Federal de Seguridad Vial.

ARTICULO 10. – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Ejecutivo, que tendrá como función coordinar la implementación de las políticas nacionales en materia de Seguridad Vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de la Secretaría de Transporte, de la Policía Federal Argentina, de la Gendarmería Nacional, de la Prefectura Naval Argentina, del Organismo de Control de Concesiones Viales, de la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo Federal de Seguridad Vial.

ARTICULO 11. – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática de la Seguridad Vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de todo otro ámbito comprometido con la seguridad vial, que serán invitadas a integrarlo por el Presidente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

ARTICULO 12. – Los recursos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial serán los siguientes:

- a) Las partidas presupuestarias asignadas por la Ley de Presupuesto o leyes especiales;
- b) Los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros y de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en acuerdo con las autoridades locales en materia del sistema único de infracciones, licencias de conducir y otros servicios administrativos;
- c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;
- d) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;
- e) Todo otro ingreso no previsto en los incisos anteriores, provenientes de la gestión del organismo.
- f) La contribución obligatoria del UNO POR CIENTO (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de DIEZ (10) años.

ARTICULO 13. – Los ingresos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como sus bienes y operaciones, tendrán el mismo tratamiento impositivo que corresponde y se aplica a la Administración Pública Nacional. Los referidos ingresos tampoco estarán gravados con el impuesto al valor agregado.

ARTICULO 14. – Derógase el inciso 37 del artículo 22 del Título V de la Ley de Ministerios (t.o. por decreto 438/92) y sus modificatorias.

ARTICULO 15. – Incorpórase al artículo 17 del Título V de la Ley de Ministerios (t.o. decreto 438/92) y sus modificatorias, como inciso 26 el siguiente:

26. Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

ARTICULO 16. – **REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR.** Créase el Registro Nacional de Licencias de Conducir en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cual deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación.

ARTICULO 17. – **REGISTRO NACIONAL de ESTADISTICAS EN SEGURIDAD VIAL.** Créase el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá como misión recabar la información relativa a

infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, de conformidad a lo que prevea la reglamentación.

ARTICULO 18. – OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Observatorio de Seguridad vial, en el ámbito, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período.

ARTICULO 19. – Transfiérese el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito de la órbita del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CAPITULO II

DE LAS MODIFICACIONES A LA LEY 24.449

ARTICULO 20. – Modifícase el artículo 2º de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 2º: **COMPETENCIA.** Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta. El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnase a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios. La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente. Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley. Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

ARTICULO 21. – Modifícase el artículo 6º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 6º: **CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL.** Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional. Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría. El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico.

ARTICULO 22. – Deróganse los incisos e) y f) del artículo 7º de la Ley 24.449.

ARTICULO 23. – Modifícase el artículo 8º de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 8º: **REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO.** Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación. A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo. Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación. Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado.

ARTICULO 24. – Modifícase la denominación del Capítulo II del Título III de la Ley 24.449, por la siguiente:

"Licencia Nacional de Conducir"

ARTICULO 25. – Modifícase el artículo 13 de la Ley 24.449 el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 13: **CARACTERISTICAS.** Todo conductor será titular de una Licencia Nacional de Conducir ajustada a lo siguiente:

a) La Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio, previa intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme lo establezca la reglamentación;

b) La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se individualizará por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente;

c) Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta CINCO (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar el titular antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;

d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;

e) A partir de la edad de SESENTA y CINCO (65) años se reducirá la vigencia de la Licencia Nacional de Conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación;

f) La emisión de la Licencia Nacional de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación;

g) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;

h) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, permitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por intermedio de la Autoridad de Aplicación y Comprobación correspondiente, restringir la circulación en jurisdicción nacional del titular de la licencia otorgada en infracción, y a la vez, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

ARTICULO 26. – Modifícase el artículo 14 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 14: REQUISITOS:

a) La autoridad emisora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de DOS (2) años.
8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

ARTICULO 27. – Incorpórase como último párrafo del artículo 26 de la Ley 24.449, el siguiente:

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial. Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

ARTICULO 28. – Incorpórase como artículo 26 bis de la Ley 24.449, el siguiente:

Artículo 26 bis: VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PUBLICA. Limitase el expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo, en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación. Las violaciones a esta limitación serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la Ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo.

ARTICULO 29. – Incorpórase como último párrafo del artículo 29 de la Ley 24.449 - Condiciones de Seguridad, el siguiente:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.

ARTICULO 30. – Modifícase el artículo 71 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 71: INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado, que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un

correo postal de fehaciente constatación. Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor, está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar. Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de SESENTA (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor. Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juzgamiento al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la Licencia Nacional de Conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la Licencia de Conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor. Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales. La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción. El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

ARTICULO 31. – Incorpóranse como apartados 7 y 8 del inciso c) del artículo 72 de la Ley 24.449, los siguientes:

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

8. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso r) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

ARTICULO 32. – Incorpórase como artículo 72 bis de la Ley 24.449, el siguiente: **Artículo 72 bis: RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACION DEL INculpADO - AUTORIZACION PROVISIONAL.** En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado. Dicho documento habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección. De inmediato, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al juez o funcionario que corresponda. Dentro del referido plazo de TREINTA (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa. En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el juez o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de SESENTA (60) días corridos desde la vigencia de la Boleta de Citación del Inculpado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibiliten emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los TREINTA (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la Boleta de Citación. La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de NOVENTA (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la Boleta de Citación. En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de TREINTA (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad. La licencia de conducir será restituida por el juez o funcionario competente, si correspondiere, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

a) Pago de la multa;

b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente, Si el infractor no se presentara pasados los NOVENTA (90) días corridos desde la fecha de confección de la Boleta de Citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el procedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del juez o funcionario competente. En el supuesto del inciso x) del artículo 77, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Revisión Técnica Obligatoria. Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 71.

ARTICULO 33. – Incorpóranse como incisos m) a y) del artículo 77 de la Ley 24.449, los siguientes

- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;
- n) 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%);
- ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación;
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos;
- p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo;
- q) 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;
- r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;
- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;
- t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad;
- u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera;
- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley;
- w) La conducción de vehículos a contramano;
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria;
- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

ARTICULO 34. – Modifícase el artículo 84 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 84: **MULTAS.** El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial. En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago. Las multas serán determinadas en la reglamentación desde un mínimo de CINCUENTA (50) UF hasta un máximo de CINCO MIL (5000) UF. Se considerarán como agravantes los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios. Para las comprendidas en el inciso 1 del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en función de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de VEINTE MIL (20.000) UF. Accesoriamente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

ARTICULO 35. – Modifícase el artículo 85 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 85: PAGO DE MULTAS. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los casos tendrá los efectos de una sanción firme;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;
- c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos, la cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta Ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

ARTICULO 36. – Modifícase el artículo 89 de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 89: PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

- a) A los DOS (2) años para la acción por falta leve;
- b) A los CINCO (5) años para la acción por falta grave y para sanciones;

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

ARTICULO 37. – Vigencia. Esta ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial, las reglamentaciones existentes antes de la entrada en vigencia de la presente ley continuarán aplicándose hasta su reemplazo, en tanto no se opongan a lo previsto en la presente.

ARTICULO 38. – Adhesiones. Se invita a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios de la República a adherir a la presente ley.

CAPITULO III

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 39. – El Poder Ejecutivo nacional en el plazo de SESENTA (60) días a partir de la entrada en vigencia de la presente deberá proceder a su reglamentación.

ARTICULO 40. – La Agencia Nacional de Seguridad Vial fijará las pautas de control y fiscalización del período transitorio en el que se mantendrán vigentes las Licencias de Conducir emitidas conforme la normativa anterior a la entrada en vigencia de la presente ley, el cual no podrá exceder el plazo máximo de CINCO años

ARTICULO 41. – Comuníquese al Poder Ejecutivo. **DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS NUEVE DIAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL OCHO.**

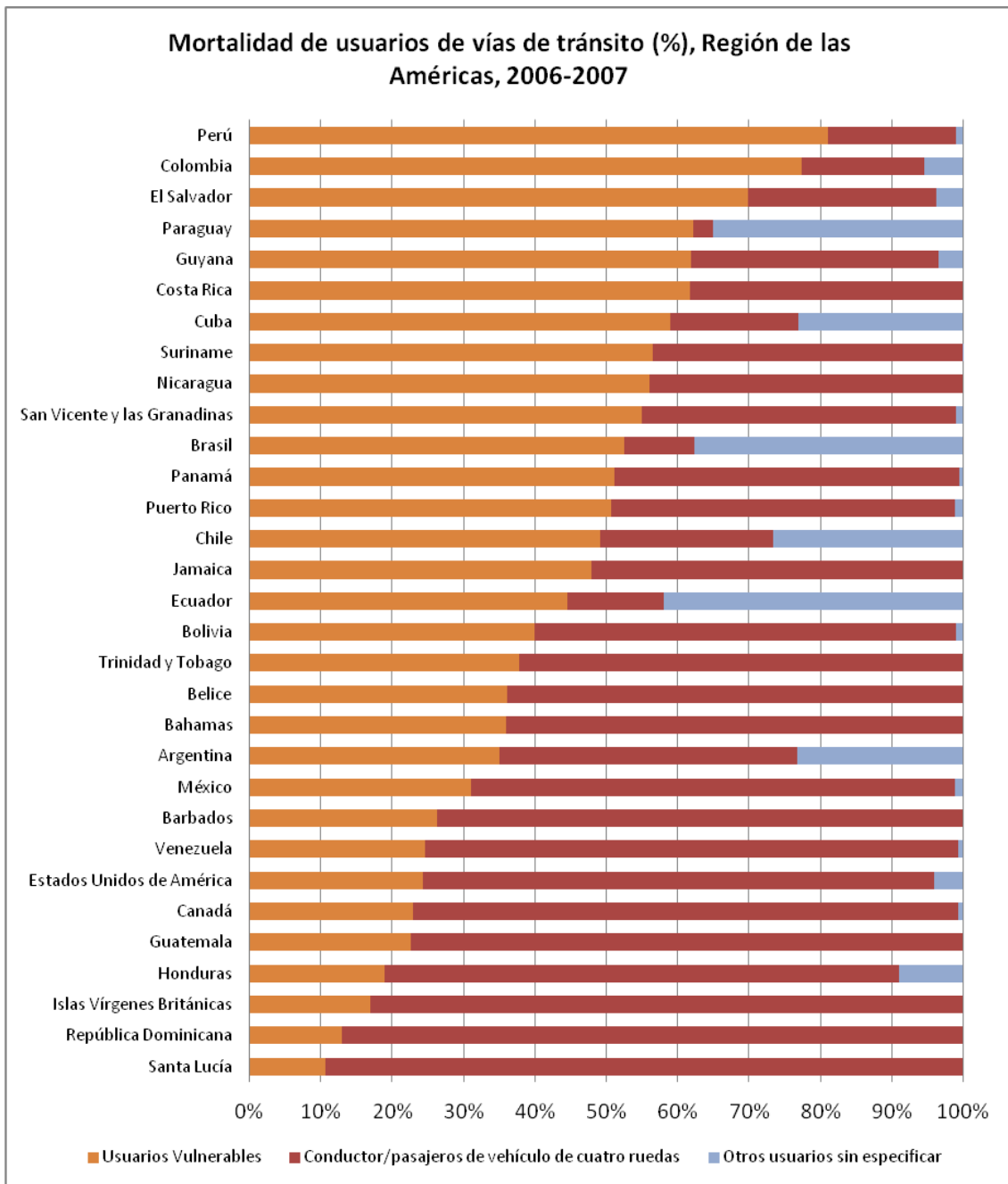
–REGISTRADA BAJO EL N° 26.363–**EDUARDO A. FELLNER.** – **JULIO CESAR C. COBOS.** – Marta A. Luchetta. –Juan J. Canals.

Datos de mortalidad en siniestros de tránsito

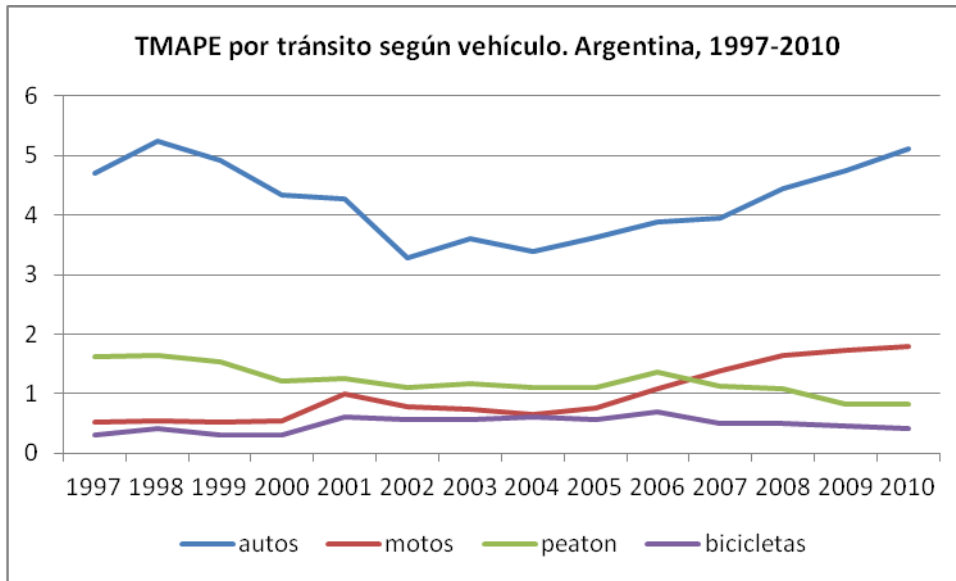
Vehículos, mortalidad por colisiones de tránsito y proporción de muertes, según usuarios de vías de tránsito por país, Región de las Américas, 2006-2007.

País	Nivel de ingresos	Mortalidad estimada por colisiones de tránsito por 100.000 habitantes	Mortalidad de usuarios de vías de tránsito (%)				
			Conductor/pasajeros de vehículo de cuatro ruedas	Conductor/pasajeros de vehículos de dos ruedas	Ciclistas	Peatones	Otros usuarios sin especificar
Argentina	Mediano	13,7	41,7	9,5	6,2	19,4	23,2
Bahamas	Alto	14,5	64	14	22	0	
Barbados	Mediano	12,2	73,7	7,9	0	18,4	
Belice	Mediano	15,6	63,8	0	12,8	23,4	
Bolivia	Mediano	16,7	59	4	1	35	1
Brasil	Mediano	18,3	9,8	20	4,6	27,9	37,7
Canadá	Alto	8,8	76,3	7,3	2,5	13,2	0,7
Chile	Mediano	13,7	24,3	2,6	6,5	40,1	26,6
Colombia	Mediano	11,7	17,2	36,1	7,7	33,6	5,5
Costa Rica	Mediano	15,4	38,3	20	8,6	33,1	
Cuba	Mediano	8,6	18	12	14	33	23
Ecuador	Mediano	11,7	13,5	0,8	0,5	43,2	42
El Salvador	Mediano	12,6	26,4	2,5	4,2	63,1	3,8
Estados Unidos de América	Alto	13,9	71,6	11,3	1,8	11,2	4,1
Guatemala	Mediano	14,7	77,5			22,6	
Guyana	Mediano	19,9	34,7	15,9	15,9	30	3,4
Honduras	Mediano	13,5	72	5	5	9	9
Islas Vírgenes Británicas	Alto	21,7	83	17	0	0	
Jamaica	Mediano	12,3	52	9	8	31	
México	Mediano	20,7	67,9	5,5	4,4	21,2	1,1
Nicaragua	Mediano	14,2	44	13	8	35	
Panamá	Mediano	12,7	48,3	1,2	3,9	46,1	0,5
Paraguay	Mediano	19,7	2,8	24,2	1,1	36,9	3,5
Perú	Mediano	21,5	18		3	78	1
Puerto Rico	Alto	12,8	48,2	17,3	1,6	31,9	1,1
República Dominicana	Mediano	17,3	87	8		5	
San Vicente y las Granadinas	Mediano	6,6	44	0	22	33	1
Santa Lucía	Mediano	17,6	89,3			10,7	
Suriname	Mediano	18,3	43,3	31,1	3,3	22,2	0,1
Trinidad y Tobago	Alto	15,5	62,2	1,9	3,7	32,2	
Uruguay	Mediano	4,3					
Venezuela	Mediano	21,8	74,7			24,6	0,7

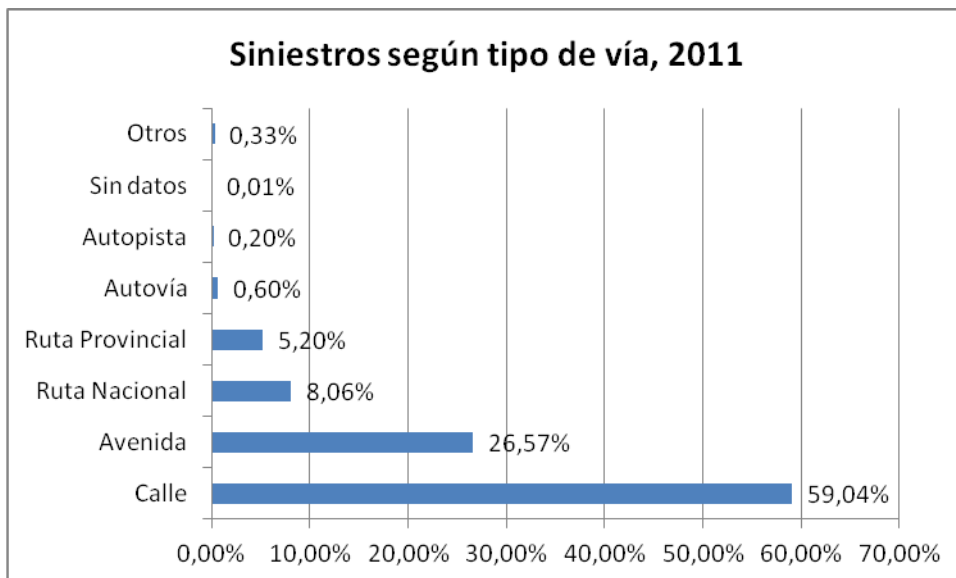
Fuente: OPS (2009) *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, Washington, D.C.



Fuente: OPS (2009) *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*, Organización Panamericana de la Salud, Washington, D.C.



Fuente: Ministerio de Salud



Fuente: Dirección Observatorio Seguridad Vial, Ministerio de Transporte y Seguridad Vial.

Listado de funcionarios entrevistados

- Director de Infraestructura Vial y Seguridad Automotriz, Pedro Centeno
- Director de Estadísticas, Pablo Rojas
- Director de Seguridad Vial, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Pablo Martínez Carignano

Tabla comparativa de la estructura de los manuales del conductor.

Ministerio de Desarrollo Urbano-Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Agencia Nacional de Seguridad Vial-Gobierno Nacional
Prólogo e Introducción	Introducción
7 capítulos	9 capítulos y anexos
1) Conducir un vehículo	1) Educación ética y ciudadana
2) Seguridad en la conducción	2) Los elementos de seguridad del vehículo
3) Conducción preventiva	3) Mantenimiento del vehículo
4) Alcohol, drogas y fumar	4) La conducción
5) Señalización	5) Conceptos asociados y principales reglas para la conducción eficiente
6) Situación de emergencia	6) Condiciones psicofísicas del conductor
7) Información útil en caso de emergencia (datos a registrar en caso de siniestros)	7) Señales viales
	8) Reglas y régimen de sanciones
	9) Licencia nacional de conducir
	Anexos: Motovehículos Peatones y bicicletas

Carteles de campañas que forman parte de las series analizadas.
2008- Agencia Nacional de Seguridad Vial



<p>CUMPLIR LA LEY, SALVA VIDAS.</p>  <p>CONTROL. Algo para aumentar en estas vacaciones.</p> <p>Si manejas en la nieve, USÁ cadenas.</p> <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>Ministerio del Interior Presidencia de la Nación</p>	
--	--

2008- Agencia Nacional de Seguridad Vial

<p>ESE LLAMADO CERRO EL NEGOCIO DE TU VIDA</p>  <p>No uses el celular cuando manejes. <i>Si se puede evitar, no es un accidente. Disfrutá de las vacaciones.</i></p> <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>Ministerio del Interior Presidencia de la Nación</p>	<p>QUE UN LLAMADO NO CIERRE EL ÚLTIMO NEGOCIO DE TU VIDA</p>  <p>No uses el celular cuando manejes. <i>Si se puede evitar, no es un accidente. Disfrutá de las vacaciones.</i></p> <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>Ministerio del Interior Presidencia de la Nación</p>
<p>LOS CHICOS SIEMPRE ATRÁS Y CON CINTURÓN</p>  <p><i>Si se puede evitar, no es un accidente. Disfrutá de las vacaciones.</i></p> <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>Ministerio del Interior Presidencia de la Nación</p>	<p>LOS CHICOS SIEMPRE ATRÁS Y CON CINTURÓN</p>  <p><i>Si se puede evitar, no es un accidente. Disfrutá de las vacaciones.</i></p> <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>Ministerio del Interior Presidencia de la Nación</p>

2010- Agencia Nacional de Seguridad Vial

AHORA USA CINTURÓN CUANDO MANEJA

Si se puede evitar, no es un accidente.

Agencia Nacional de Seguridad Vial
 MINISTERIO DEL INTERIOR

 200 AÑOS BICENTENARIO ARGENTINO

 Presidencia de la Nación

El alcohol cambia tu punto de vista

Si tomás, no manejes.
Si tomó, no lo dejes manejar.
Designá un conductor responsable.

Si se puede evitar, no es un accidente.

[www.seguridadvial.gov.ar]

Agencia Nacional de Seguridad Vial
 MINISTERIO DEL INTERIOR

 200 AÑOS BICENTENARIO ARGENTINO

 Presidencia de la Nación

Si se puede evitar, no es un accidente.

LOS CHICOS SIEMPRE ATRÁS Y CON CINTURÓN

Agencia Nacional de Seguridad Vial
 MINISTERIO DEL INTERIOR

 200 AÑOS BICENTENARIO ARGENTINO

 Presidencia de la Nación

Usar el celular, reduce tus reflejos.
Si vas a conducir, apágalo.

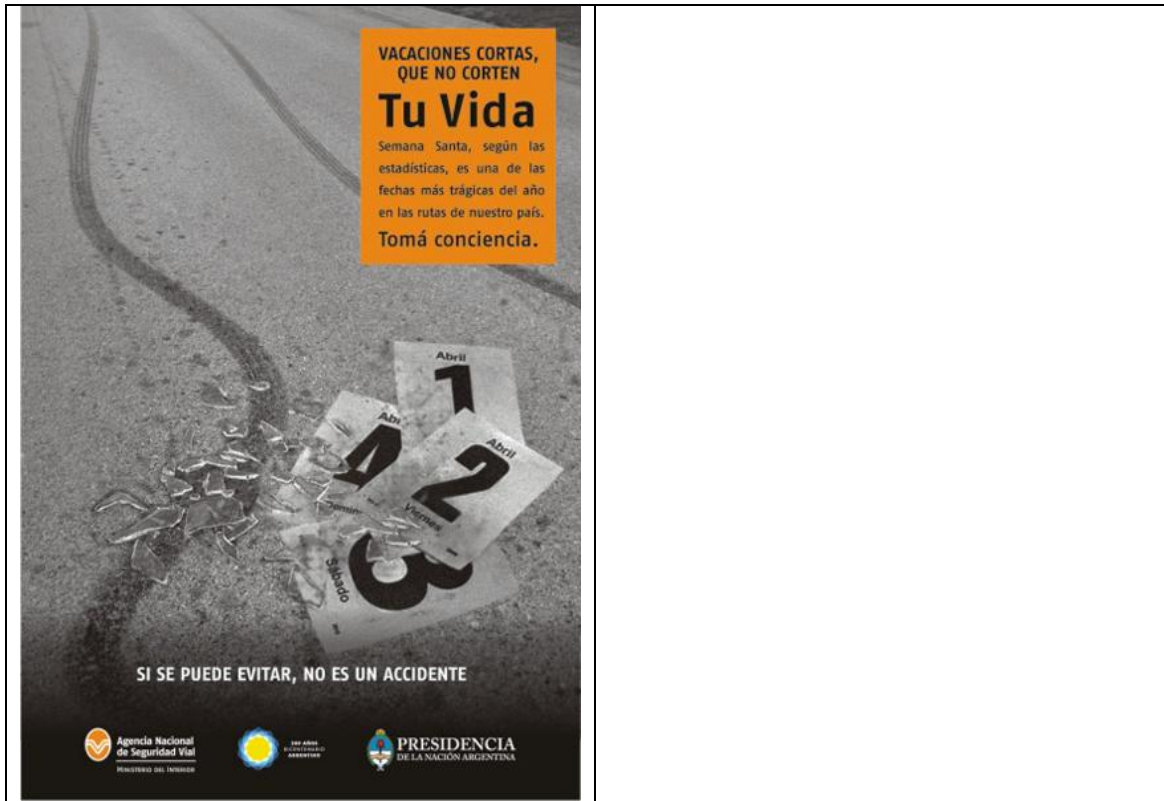
Si se puede evitar, no es un accidente.

[www.seguridadvial.gov.ar]

Agencia Nacional de Seguridad Vial
 MINISTERIO DEL INTERIOR

 200 AÑOS BICENTENARIO ARGENTINO

 Presidencia de la Nación



2011- Agencia Nacional de Seguridad Vial



2012- Agencia Nacional de Seguridad Vial



2009- Ciudad de Buenos Aires



Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir

Infracciones	Puntos
Circular sin el cinturón de seguridad No acatar las indicaciones de la autoridad	2 (dos)

Circular sin el caso protector (motos)	
Circular con licencia vencida No cumplir con las condiciones de la licencia (uso de anteojos o lentes de contacto) Conducir con licencia de categoría distinta a la correspondiente Conducir con menores sin el dispositivo de retención infantil correspondiente Girar en lugar prohibido (hacia una transversal en forma no reglamentaria o giro en U en una misma arteria) Circular marcha atrás en forma indebida Obstrucción de vía No ceder el paso a bomberos, ambulancias, policía de servicios públicos o de urgencia. No dar prioridad de paso a los peatones	4 (cuatro)
Circular con cualquier elemento que permita evadir los controles de tránsito y/o de velocidad Conducir utilizando celular, mp3 o auriculares Circular en sentido contrario No respetar la prioridad de paso de una bocacalle y/o un indicador de "PARE" Interrumpir el paso de las filas escolares Circular por calles a más de 10 km y hasta 20km de la velocidad permitida y, en avenidas, a más de 20 km y hasta 40km en exceso de la velocidad permitida Cruzar barreras férreas bajas (contravención) Violación de luz roja identificada (contravención)	5 (cinco)
Negativa al control de alcoholemia, estupefacientes u otras sustancias Circular por las calles a más de 20km de la velocidad permitida y, en avenidas, a más de 40km en exceso de la velocidad permitida Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes No cumplir las obligaciones legales a cargo, en caso de participar en un accidente de tránsito.	10 (diez)
Participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza en la vía pública (picadas)	20 (veinte)

El Sistema Nacional de Quita de Puntos - conocido como Scoring- aplicable a la Licencia Nacional de Conducir fue instrumentado a través del Decreto 437/2011. El mismo se complementa con su principal antecesor que es el Código Único de Infracciones de Tránsito, aprobado por el Consejo Federal de Seguridad Vial. De esta forma, el "Scoring" nacional prevé que los conductores contarán inicialmente con 20 puntos, los cuales se irán descontando cada vez que se cometa una infracción de tránsito. A su vez, el Sistema Nacional de Quita de Puntos entrará en vigencia en cuanto las jurisdicciones que implementaron la Licencia Nacional de Conducir adhieran a él.

Por otro lado, el Código Único de Infracciones de Tránsito homogeniza y unifica las categorías y descripciones de infracciones, así como también los criterios de aplicación en el procedimiento sancionatorio, propiciando un tratamiento igualitario en todo el territorio.

En el cuadro de arriba, se detallan las medidas contempladas en el Código Único de Infracciones de Tránsito.

Por otro lado, el Código estipula períodos de inhabilitación en caso de perder la totalidad de los puntos de la Licencia:

Por primera vez: el conductor quedará inhabilitado para conducir por 60 días.

Por segunda vez: el conductor quedará inhabilitado por 120 días.

Por tercera vez: el conductor quedará inhabilitado por 180 días.

Por cuarta vez y en adelante, se irá duplicando el plazo sucesivamente.

Todos estos plazos se reducen a la mitad cuando se trata de choferes profesionales.

Fuente: ANSV (2011) *Informe de Gestión 2008-2011*, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

Tercera parte: conducir

Listado de entrevistados

Camioneros:

(Jorge, 49 años, camionero)

(Sergio, 23 años, fletero)

(Raúl, fletero)

(Luis Emilio, 41 años, fletero)

(Luis, 50 años, camionero)

(Rafael, fletero)

Taxistas:

(Aníbal, 70 años, taxista)

(Mario, taxista)

(Luis, taxista)

(Fabián, taxista)

(Turco, 68 años, taxista)

Particulares:

Victoria (49 años)

Patricia (50 años)

Martín (29 años)