



Universidad Nacional del Litoral

MAESTRÍA EN POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA EDUCACIÓN

Las dimensiones de las políticas públicas en torno al
espacio social para la formación de los ciudadanos

Directora de Maestría: Graciela Frigerio

Director de Tesis: Pablo Wright

Maestranda: Laura Lobo

Santa Fe Mayo 2016

Agradecimientos

La única forma de comenzar a escribir este apartado tan sentido para mí es agradeciendo a Graciela Frigerio, sin ella nada de esto hubiera sido posible. Aprendí que los conocimientos no son tales si no se modifica la fibra más interna de nuestras estructuras, logrando realmente una transformación en la lógica y el sentir de las cosas. Una verdadera maestra que en toda la organización y modalidad de la maestría nos transmitió ideales sobre la vida y el hacer de nuestras profesiones.

No puedo dejar de mencionar a Milagros Sosa Salico quien fue nuestro pilar en el desarrollo de la estructura organizativa, conceptual y anímica, marcando los pasos del camino por recorrer, con las palabras y miradas justas en cada momento. Particularmente sus sugerencias y materiales de lectura fueron muy productivos en mi trayectoria.

A Pablo Wright, mi director de tesis, porque es una invitación constante a pensar e imaginar que las cosas pueden ser diferentes, además de la humildad con la cual comparte todos sus conocimientos.

A mi compañera Andrea Della Siega con quien que me encontré en circunstancias de la convivencia durante estos dos años y de allí surgió una profunda y sincera amistad, compartiendo mucho más que la maestría y transformando la cursada en momentos de mucha alegría y diversión.

A la Universidad Nacional del Litoral, que tiene una clara convicción del rol que quiere desempeñar en la sociedad generando espacios de formación que promuevan nuevas miradas, brindando todos los recursos necesarios para tal fin.

Al Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe, que confió en mi desempeño profesional y personal dándome la posibilidad de realizar esta maestría a través de una beca, sin la cual hubiera sido imposible realizarla.

A la Agencia Provincial de Seguridad Vial, por recomendarme para la participación de la misma y facilitarme los tiempos y los espacios para poder transitarla con libertad y tranquilidad, confiando en la capacitación de sus trabajadores como una mejor forma de gestionar.

Al Instituto Santa Rosa de Viterbo por apoyarme, brindarme los espacios y valorar mis nuevos conocimientos.

A mis compañeros de trabajo, por ser un sostén incondicional y acompañarme en mi recorrido pedagógico ayudándome a reflexionar y aprender. Especialmente a Mariana Grasso y Celina Ruiz con las que compartí todas mis vivencias profesionales.

A mis colegas de maestría, porque todo lo hicimos siempre juntos.

A mi compañero de vida, el “Tumy”, no sólo por sostenerme en todo el proceso sino por hacerme sentir que era posible y motivarme a concretarlo.

A mis padres porque siempre tendré que agradecerles lo que soy y lo que hago para hacerlo, por enseñarme a ser libre y defender eso ante todo.

Y por último a Juanjo, que quiso venir en medio del cursado acompañándome en la panza y después muy chiquito, porque su llegada le dio sentido a todo.

Índice

Agradecimientos.....	2
Índice.....	4
Prólogo.....	6
Introducción.....	8
<u>Capítulo 1: El espacio como construcción social.....</u>	<u>13</u>
- El espacio del capitalismo.....	14
- El espacio vial argentino.....	18
- La revolución urbana y el lugar de la ciudad.....	23
<u>Capítulo 2: El espacio como configuración del binomio público – privado.....</u>	<u>27</u>
- Definiciones de lo público.....	28
- El espacio como participación: ciudad y ciudadanía.....	32
<u>Capítulo 3: El cuerpo en el espacio público y los sujetos que lo habitan.....</u>	<u>36</u>
- El cuerpo en el espacio.....	36
- La subjetivación del cuerpo en el espacio público.....	40
- El sujeto colectivo en el espacio público.....	41
- Sujetos a las leyes de la pulsión en el espacio.....	47
<u>Capítulo 4: La ley y la cultura de la ilegalidad.....</u>	<u>53</u>
- La ley en el espacio público.....	54
- Las normas de tránsito.....	58
- La cultura vial.....	60
<u>Capítulo 5: Educación vial o educación del ciudadano.....</u>	<u>66</u>
- Construyendo una perspectiva crítica de la educación vial.....	67
- La enseñanza y aprendizaje de las prácticas en el espacio público.....	69
- ¿Por qué formar en educación vial?.....	71

- ¿Qué conocimientos enseñar? Las normas de tránsito “fósiles legales” de la educación vial.....	72
- Entre el mito y la filosofía para pensar la educación vial.....	73
- La educación vial en la escuela formal.....	74
<u>Capítulo 6: Un tránsito Particular.....</u>	<u>78</u>
- Empezando a andar.....	78
- Nuevos espacios con sedimentos del pasado.....	84
- La transformación de la mano de los lenguajes artísticos.....	89
- Un paso en otras proporciones.....	92
- Transversalidad vs materia de educación vial.....	94
<u>Reflexiones.....</u>	<u>97</u>
<u>Bibliografía.....</u>	<u>102</u>

Prólogo

“Con cada nacimiento algo singular nuevo entra en el mundo” H. Arendt. Y con esa singularidad todo permanece y se transforma, ese nacimiento refleja la perpetuidad de la especie humana, la inmortalidad de nuestra especie que perdura inscrita en la misma, y contiene el germen de la transformación, de que nada ya será igual con una nueva vida humana.

El motivo de la elección del tema se relaciona con mi trayectoria laboral en organismos gubernamentales que abordan la problemática de la seguridad vial, siendo responsable de los aspectos relacionados con la educación vial. A lo largo de estos años he ido configurando con mi equipo de trabajo un diagnóstico del problema y definiendo políticas educativas destinadas al abordaje de esta temática.

En la actualidad, las propuestas intentan directamente accionar sobre la cultura vial, sobre las representaciones de los ciudadanos en relación al espacio público. A lo largo de estas reflexiones entiendo que la problemática excede las representaciones sociales, en realidad que las representaciones van más allá del problema del tránsito, incluye la representación que tenemos del mundo y de nuestra condición en el mismo, de la vida como un valor a cuidar o preservar, incluso de la muerte y las significaciones que existen de la misma, porque los hechos viales son hechos sociales.

Mi anhelo es que el desarrollo de este proyecto pueda ayudarnos a pensar políticas destinadas a la transformación del espacio, desde una perspectiva democrática con sujetos que accionen en el mismo de forma tal que sean creadores de los espacios en los cuales habitan, espacios de la cultura, espacios creadores de ciudadanos comprometidos con la sociedad y conscientes de lo colectivo.

La Maestría en Políticas Públicas cursada en la Universidad Nacional del Litoral me

permitió un contacto muy enriquecedor con conceptos y teorías para repensar las políticas públicas en torno al espacio, incluyendo otras dimensiones en las miradas sobre la problemática de la seguridad vial, como una de las expresiones que este espacio público nos refleja de la sociedad argentina en la cual vivimos.

La presente tesis se diseñó en el transcurso del trayecto de formación como un ensayo político que invita a la reflexión sobre el tema, incluye teorías más abstractas para repensar conceptos que se utilizan comúnmente, así como definiciones más concretas para repensar la sociedad argentina y sus particularidades.

El intercambio constante con mis compañeros y director de tesis me permitió lograr un documento que sea disparador del debate hacia la necesidad de dar respuesta a aspectos y contradicciones sobre el espacio público para el diseño de políticas públicas que sean exitosas en los objetivos que se propongan.

Asimismo, entiendo que a los efectos del conociendo sobre la problemática y de mi recorrido personal este trabajo no aparece como la conclusión de un trayecto, sino como la apertura de nuevos interrogantes o contradicciones que invitan a repensar formas de pensar y de hacer en los ámbitos laborales y de definiciones políticas.

También es importante poder agregar al análisis otros aspectos que lo determinan, la infraestructura e ingeniería de los espacios, aspectos tecnológicos de los vehículos, y todos los debates que de los mismos se desprende, o la profundización sobre los gobiernos, sus construcciones ideológicas y las manifestaciones de éstas en el espacio concreto.

Este ensayo intenta concluir un modo de hacer política pública, un proceso de análisis y reflexión que comprenda los actores e intereses involucrados en la temática, tomando la herramienta del diseño y ejecución de políticas como el recurso que una sociedad dispone para proyectarse y definirse en forma autónoma y consciente para lograr el cuidado y bienestar común del colectivo.

—

Introducción

El tema desarrollado en este ensayo se basa en las políticas públicas en relación a los espacios comunes, un modo de definir sus dimensiones y de tomar decisiones en torno a problemáticas sociales como los siniestros viales. Los mismos serán un analizador en todo el recorrido de este escrito.

Las acciones políticas que las sociedades realizan sobre el espacio tienen consecuencias instituyentes en los sujetos que lo habitan, son una apuesta a repensar los sedimentos que construyen imaginarios sociales, para así transformar la realidad, hacer surgir desde los sujetos nuevas formas de interacción, de valores, de principios que determinen nuevos espacios y sujetos. Principios de autonomía de los ciudadanos de una sociedad, ya que donde reina la heteronomía instituida, la necesidad imperiosa de un control externo para respetar los límites, las únicas vías de manifestación reparable de la psique singular son la transgresión y la patología, como lo reflejan los siniestros viales.

Motiva la elección de este tema la problemática concreta de la convivencia en los espacios públicos, las relaciones de los sujetos y la alarmante tasa de muertes y discapacidad que de estos vínculos se generan.

Sin entrar en las frías estadísticas, el objetivo de esta propuesta es poder comprender la situación para pensar acciones que permitan desconstruir los procesos que dan como resultado esta realidad.

Las estadísticas existentes se remiten a las consecuencias de hechos viales, una vez producido el desenlace. Como dice Daniel Pennac, “estadísticamente todo se explica, personalmente todo se complica”, los que viven las tragedias viales no podrían conformarse con ser un número en las estadísticas que preocupan a los gobiernos.

Estas problemáticas atentan contra el valor más supremo de la humanidad, la vida

misma. Y son los propios seres humanos los que construyen las condiciones específicas para tales sucesos.

En el desarrollo de esta propuesta hay conceptos e ideas que merecen ser analizadas y profundizadas para desnaturalizar la situación.

Me propongo recopilar miradas y argumentos que permitan sustentar las acciones políticas de los Estados que pretenden intervenir en la problemática, entendiendo la ideología que subyace a cada una de las concepciones del mismo.

“La argumentación es el proceso fundamental que siguen los ciudadanos y los gobernantes para llegar a juicios morales y a la elección de políticas. La discusión pública moviliza el conocimiento, la experiencia, el interés de muchas personas que centran su atención en un número limitado de problemas” (Majone G. 1997 p.36).

Con respecto a los siniestros viales como nuestro analizador de las problemáticas en el espacio público, tendríamos que decir que no aparecen como una problemática social fuerte en la sociedad civil que no reclama por mayores políticas de prevención y cuidado. Los imaginarios construidos en relación a esta temática lo asocian al destino, al azar o la casualidad.

Las conductas culturalmente aprendidas en la historia de nuestra sociedad, en la relación ciudadano – Estado, en la formación de los sujetos que utilizan este espacio público reproducen la naturalidad de los hechos como inevitables, de allí que no existan demandas puntuales a los gobiernos, más que reacciones espasmódicas cuando se produce algún siniestro particular.

En los últimos años comienza a incrementarse la movilización de la sociedad frente a esta problemática, mayoritariamente familiares de víctimas que se organizan en asociaciones no gubernamentales para hacer visible lo sucedido y exigir al Estado que cumpla con su rol controlador y protector de los ciudadanos.

“El punto de partida de un argumento dialéctico no es un conjunto de supuestos abstractos, sino de puntos de vista ya existentes en la comunidad; su conclusión no es una prueba formal, sino el entendimiento compartido del asunto en discusión; y mientras que las disciplinas científicas son formas especializadas del conocimiento sólo al alcance de expertos, todos pueden utilizar la dialéctica porque – como dijera Aristóteles – todos tenemos ocasión de criticar o defender argumentos”. (Majone G. 1997 p. 40)

Las páginas de este trabajo reflejan los conceptos teóricos, procesos históricos, debates y contradicciones en relación al espacio público, a las problemáticas que se reflejan en el mismo y los argumentos que deberían sustentar las políticas públicas.

Podríamos preguntarnos qué relación tienen sucesos como los siniestros viales con el modo de producción capitalista y con el espacio público que él mismo produce, una categoría a tener en cuenta a la hora de abordar esta problemática. De esta interrogación se desprenden otras, por qué público, por ejemplo, y qué particularidad tiene este adjetivo en el desarrollo del problema.

El modo de producción capitalista se expresa en Estados que imprimen modelos a sus políticas, las concepciones de estos Estados en relación al espacio y a los ciudadanos que lo habitan es crucial para interpretar las problemáticas en el mismo. En Argentina existieron diversos modelos estatales que fueron modelando el espacio público, así como una relación muy particular con la ley y la autoridad del Estado, y construcciones culturales de un sentido común espacial.

El espacio es público en relación y por oposición al espacio privado, privado de participación y de relaciones públicas, privado de sujetos políticos que tomen decisiones y responsabilidades sociales. Repensar estos conceptos en la sociedad Argentina es clave para poder diseñar políticas públicas exitosas en la transformación de las problemáticas planteadas.

Asimismo, partimos de los siniestros como un síntoma¹, un emergente de un estado de situación conformado en procesos históricos que no tienen relación directa con los mismos pero son determinantes a la hora de abordar este síntoma.

Por lo tanto, acercarse a repensar este tema exige necesariamente interrogarnos desde una mirada política y cultural, sobre las configuraciones de sentido y representaciones de los sujetos que conforman una sociedad determinada, el espacio pensado ya no como categoría sino como construcción social².

Este espacio determina los cuerpos disciplinados por un modo de producción que

1

Síntoma desde una concepción psicoanalítica, como la expresión de procesos no conscientes.

² El espacio es, en sí mismo, la construcción de estos procesos históricos, no el papel donde se escriben, porque antes de la construcción del mismo no existía el espacio social.

produce humanos con valores y principios particulares, cuerpos que ocupan ese espacio, lo fabrican y se relacionan en el mismo. Es imposible pensar la particularidad de un espacio sin pensar los procesos que lo configuran, del espacio se desprenden los modelos de Estado, las significaciones sociales, los sujetos políticos que accionan sobre el mismo, los discursos, etc.

Cuerpos disciplinados por el modo de producción capitalista, cuerpos laborales, cuerpos deseantes, cuerpos sufrientes. Las actividades sociales y productivas son las que condicionan los desplazamientos de los sujetos en el espacio, al decir de Lefebvre “Habitar es el rasgo fundamental en virtud del cual los mortales son”.

La ley social determina y regula este espacio, sujetos sujetos a las leyes, marcos jurídicos que cumplen o no el objetivo de ordenar las conductas de los ciudadanos que circulan y configuran ese espacio. Las costumbres son más fuertes que la ley, costumbres que tienen sus raíces en procesos de pujas de poder y en relaciones particulares de los sujetos con el Estado, hablando propiamente de la relación de los ciudadanos con el Estado.

La construcción de autonomía, como Castoriadis la define, se trata de alterar el comportamiento de los individuos, que este deje de ser puro producto de la psique, de su historia, y de la institución que lo ha formado, para dar lugar a la instancia reflexiva y deliberativa de la verdadera subjetividad.

En el espacio persisten los sedimentos sobre los cuales se configuran nuevos significantes y procesos, en él se refleja el tiempo, se reflejan valores e ideales sociales de distintas épocas, los ferrocarriles ingleses del siglo XIX, con su centralidad en el puerto reflejan un modelo de Estado agroexportador en relación a la economía mundial, persisten en el espacio a pesar de su debacle en la década de los '90, junto con rutas trazadas por el ACA para la incipiente incorporación del automóvil en el turismo argentino de la década del '20. También las fragmentaciones espaciales reflejan valores y concepciones sociales como las villas de emergencia surgidas en los grandes centros urbanos en las últimas décadas del siglo XX con precarias instalaciones y servicios, realizando una marca en distintos tipos de ciudadanos. Son ejemplos de estos procesos las plazas públicas en toda América Latina, su función politizante y expresiva, así como el acceso y el cuidado que los ciudadanos tienen de las mismas. Un espacio diversificado, dominante y dominado, el espacio está ocupado con la corporeidad.

En el espacio se despliegan signos encadenados que dan sentido a las construcciones

sociales, se despliegan procesos significantes que se interrelacionan con los sujetos que lo determinan, repensar estos significantes es parte del proceso de las transformaciones sociales pretendidas.

Sobre las respuestas de estos interrogantes deberemos pensar el rol de la educación, donde se aprenden estos usos y prácticas, y qué herramientas pedagógicas pueden ayudar a transformar la realidad existente.

Asimismo, como aporte a la reflexión, se desarrollan experiencias personales en torno a la definición de políticas públicas en organismos responsables de la seguridad vial en distintos niveles del Estado en los últimos doce años.

Lo que se intenta desarrollar en estas páginas es demostrar que hay política en el espacio porque el espacio es político, por lo tanto debe ser un tema de investigación para las políticas públicas.

En este sentido, la ideología que orienta hoy muchas de las acciones políticas en el espacio gestionada por arquitectos y urbanistas, sirve a la legitimación y reproducción del orden social existente, con conocimientos técnicos que parecen neutrales a esta situación, pero que contribuyen a instaurar una hegemonía en el espacio, formas de vida, comportamientos aceptables.

Esta investigación concierne al espacio lógico - epistemológico, al espacio de la práctica social, al espacio ocupado y modelado por imaginarios construidos históricamente.

Capítulo 1

El espacio como construcción social

El primer capítulo de este escrito cumple la función de contextualizar al lector sobre definiciones relacionadas con el espacio, concepto estructurador de las políticas que intentan regularlo, o intervenir en las problemáticas que presenta.

Tomando siempre como hilo conductor de este ensayo los siniestros viales, analizadores de las diversas dimensiones que atraviesan y determinan el espacio público, se analizarán aspectos tales como el espacio en el modo de producción capitalista, diferenciando las particularidades de este modo de producción económico, social e histórico, en las diversas expresiones de los Estados argentinos a través del tiempo, y las consecuencias en la configuración de los espacios viales, así como las relaciones entre tres dimensiones que conforman el espacio: lo percibido, lo concebido y lo vivido, como diversos aspectos de la práctica espacial, que reflejan claras tensiones, y sus consecuencias.

Asimismo, el espacio social se caracteriza por estar atravesado por lo local y lo global, superpuestos en el mismo espacio, con contradicciones que no encuentran síntesis en muchas de las políticas propuestas en estos ámbitos.

Por último, y tomando en cuenta los ámbitos en los cuales se produce un mayor impacto de nuestro analizador natural, se desarrolla el espacio urbano con sus expresiones y configuraciones, la ciudad como una institución digna de análisis a la hora de pensar el uso de los espacios y la organización social de las mismas, así como el potencial transformador de vínculos y relaciones.

El espacio del capitalismo

El espacio es mucho más que una dimensión, refleja procesos históricos y su utilización es producto de un modo de producción. Esta perspectiva de análisis permite significar las particularidades de los sujetos, de sus desplazamientos, de las vías por las cuales realizan esos desplazamientos y las representaciones que tienen de los mismos, para lograr una comprensión más profunda de problemáticas relacionadas con su utilización. Es decir, las prácticas espaciales tendrán relación con la productividad de ese espacio en coherencia con el beneficio capitalista.

H. Lefebvre (1974) plantea como un paso necesario analizar la producción del espacio en la reivindicación de una teoría unitaria, dado que no es un receptáculo vacío e inerte, como un espacio geométrico que luego es llenado con objetos y cuerpos. El espacio debe considerarse un producto que a su vez interviene en el proceso de producción, organiza la propiedad, el trabajo, las redes de cambio, los flujos de materias primas, etc. cada sociedad produce su espacio particular.

“El espacio dominante del capitalismo es el espacio abstracto, el espacio instrumental. El mismo transita entre un espacio previo (histórico-religioso-político) que actúa como sustrato y que no habría desaparecido, y un espacio otro, nuevo (espacio diferencial) que está engendrándose en su interior y que no termina de desplegarse. Este espacio abstracto se aleja de la complejidad de la realidad social y se presenta, bajo discursos pretendidamente clarificadores y coherentes, como producto acabado y aislado, lo que hace que se muestre desgajado de los procesos de producción”. (Lefebvre H. 1974 p.15)

Existen tres dimensiones para pensar el espacio, el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido. El primero es el espacio de la experiencia material, redes urbanas, de los desplazamientos de mercancías, etc. El segundo, el espacio de la planificación de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción. El tercero, el espacio de la imaginación, de lo simbólico dentro de una existencia material.

La existencia de estas tres dimensiones contiene contradicciones difíciles de sintetizar en las acciones concretas de los sujetos ciudadanos que conforman el espacio. Por dar un ejemplo, en la región del cordón industrial santafesino, la prioridad de la exportación de cereales para el sistema capitalista (con el sedimento de la disolución de los ferrocarriles por intereses de determinados grupos de poder) se contradice con la realidad material de las redes

viales y los desplazamientos de estos cereales, otras materias y sujetos, también producto de las exigencias del modo de producción capitalista. Sometido a las reglas de la coherencia que el ordenamiento del espacio pretende imponer; estas normas de tránsito están cargadas de las representaciones que los ciudadanos tienen de las mismas en relación al Estado y sus incumplimientos, y con procesos que dieron como resultado costumbres mucho más fuertes que la ley. Es decir, el espacio social contiene objetos muy diversos, tanto naturales como sociales, incluyendo redes y ramificaciones que facilitan el intercambio de artículos e informaciones, o no, ya que no se reducen a los objetos que contiene porque ellos son también relaciones.

La movilización del capital en el espacio conduce a la destrucción de viejos y nuevos espacios, a la autodestrucción del espacio, a la destrucción creativa. Esta espiral de construcción y destrucción es la que permite mantener los niveles necesarios de circulación del capital, es un requerimiento imprescindible para que el capitalismo no colapse. Aunque genera el inevitable colapso de otros sistemas sociales.

Se ha extendido a través del espacio, un proceso que da como resultado la profundización de las contradicciones sociales y la degradación de la naturaleza sometida a las leyes del mercado. Dentro de este escenario también se encuentra la tensión entre lo global y lo local.

La historia del espacio podría verse a grandes rasgos como la sucesión dialéctica de tres grandes eras: la agrícola, la industrial y la urbana.

En la instancia urbana hemos llegado a una situación donde el mismo espacio opera como ideología manipuladora, disimulando bajo conceptos racionales la alienante realidad de un espacio homogéneo, fragmentado y jerarquizado, reduciendo toda existencia a la mera función.

Este espacio se convierte en inhabitable, perdiendo en un punto la condición humana misma de habitar, se convierte en un producto del mercado, vacío de los sentidos propios de la humanidad de los criterios y construcciones políticas.

Este aspecto del espacio como producto y no como creación humana puede ser un aspecto revelador del problema planteado inicialmente, la muerte en el espacio público, como uno de los tantos analizadores que pueden indicar el diseño de un espacio inhabitable, vacío de sentido y creación, trae como consecuencia que los sujetos que lo transiten se enfrentan

con esta contradicción en su propio accionar. En este punto hay una privación sensorial, una desconexión entre el cuerpo y sus creaciones en el espacio.

Frente a la producción (economicista y racionalizadora) del espacio, Lefebvre (1974) afirma la potencia creadora y subversiva del mismo desde la cotidianeidad, desde la poética de habitar como hecho social. Lo urbano se perfila así como la ocasión para acceder al rango de ciudadanía y a la apropiación del espacio como etapa de superación de la alienación social. Dado que no hay una relación directa entre el modo de producción y su espacio, hay desfases entre ideologías que se intercalan, intereses en puja, ilusiones, luchas, victorias y derrotas.

El espacio (social) es un producto (social), una de las consecuencias de esto es el que el espacio – naturaleza desaparece irreversiblemente.

El espacio social contiene y asigna los lugares a: 1) las relaciones sociales de producción; 2) las relaciones de producción, a la división del trabajo y su organización.

Con el advenimiento del neocapitalismo la situación se complica más aun, en el espacio se relacionan tres niveles: 1) el de la reproducción biológica (la familia), 2) el de la reproducción de la fuerza de trabajo (la clase obrera), y 3) la reproducción de las relaciones sociales de producción, las relaciones constitutivas de la sociedad capitalista.

Las representaciones simbólicas sirven para mantener las relaciones sociales en estado de coexistencia y de cohesión.

Otro de los conceptos importantes para pensar la problemática planteada es la triada conceptual conformada por la práctica espacial, las representaciones del espacio y los espacios de representación:

a) La práctica espacial, que engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad en el seno de una relativa cohesión. Por lo que concierne al espacio social y a la relación con el espacio de cada miembro de una sociedad determinada, esta cohesión implica a la vez un nivel de competencia y un grado específico de performance.

b) Las representaciones del espacio, que se vinculan a las relaciones de producción, al orden que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones frontales.

c) Los espacios de representación que expresan simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también el arte como código de los espacios

de representación.

Las relaciones entre los tres no son simples y estables, las relaciones entre lo percibido, lo concebido y lo vivido están sujetas a la práctica espacial.

La primacía especulativa de lo concebido sobre lo vivido hace desaparecer la misma práctica, debilitando la experiencia vivida per se y su potencial como instancia de construcción de conocimiento en relación al espacio y las prácticas sobre el mismo.

Por lo tanto, la identificación de estos tres conceptos aporta herramientas para repensar nuestro analizador sobre las políticas públicas en relación al espacio social, los siniestros viales, las concepciones culturales y representaciones que se construyen en relación al espacio. La vivencia de tragedias directas producto de ciertas prácticas sociales no logra modificar las concepciones preexistentes que generan esas prácticas. Las conductas culturalmente aprendidas son más fuertes que la experiencia concreta, sujetos que viven siniestros por sus acciones vuelven a repetir las mismas prácticas sin reparar en las consecuencias, porque es lo que hacen todos en la sociedad.

Si entendemos que el espacio es una construcción social, conformando una textura particular que condiciona a los sujetos que lo habitan, debemos concluir que cualquier espacio es siempre anterior a la aparición del actor, sujeto principal y colectivo, miembro de un grupo o de una clase que intenta apropiarse del espacio. Esta textura del espacio que mencionamos no da lugar a actos sociales sin lugar y sin vínculo con ella, sino a una práctica espacial determinada por ella. “En el curso de esos actos la vida y la muerte no se piensa, no se simulan o no se dicen, únicamente se hacen”.

“La producción del espacio sustituye o más bien se superpone a la producción de cosas en el espacio (...) por la presión del mercado mundial y la reproducción de las relaciones de producción capitalistas. (...) El resultado combinado de una dominación política muy potente, de un impulso de las fuerzas productivas y de un control insuficiente de los mercados no es otro que un caos espacial en todas las escalas, desde el ámbito local al planetario. De aquí en adelante la burguesía y el capitalismo tienen numerosas dificultades para dominar su producto y su medio de dominación: el espacio. No pueden reducir la práctica (lo práctico-sensible, el cuerpo y la práctica socio espacial) a su espacio abstracto. En consecuencia, surgen y se manifiestan nuevas contradicciones del espacio”. (Lefebvre H. 1974 p. 20)

El espacio vial argentino

El espacio vial argentino es un apartado necesario que se agrega en los finales de la construcción de este escrito con la necesidad de dar cuenta de la influencia de los modelos de Estados que se sucedieron en la Argentina en la definición del espacio público y la problemática de los siniestros viales.

El Estado es una relación social, una forma de vincular a los sujetos individuales con el colectivo social. El mismo tiene una dimensión simbólica que garantiza una visión proyectiva sobre qué sociedad queremos.

Las construcciones simbólicas que el Estado argentino tuvo a través del tiempo se reflejan en el espacio, en los cuerpos de los ciudadanos y en un modo de relacionarse con las normas. Es decir, determina un sentido común colectivo de la sociedad.

Las influencias de las políticas en el espacio y en la relación de los ciudadanos con éste pueden remontarse a tiempos anteriores a los de la existencia de la Argentina como país. Por dar un ejemplo, la influencia de la ocupación española en el espacio y su moral católica deja los sedimentos de una relación heterónoma con el accionar ético de los sujetos, también la relación de la colonia con España y el contrabando establecen desde la configuración más inicial de este Estado una relación laxa con la ley.

Sin ir tan lejos en el tiempo desde que la Argentina existe como país se pueden visualizar modelos de Estado que dejaron sus huellas en la configuración espacial.

El modelo agroexportador es el primero que se configura a partir de la Constitución Nacional del '30. Este modelo de Estado se caracteriza por un espacio público con grandes extensiones campesinas y centros urbanos de intercambio y administración más reducidos, las vías de comunicación eran escasas y con una fuerte centralidad en el puerto de Buenos Aires a través de los ferrocarriles, creados por Inglaterra modificando el espacio para garantizar la comercialización y la venta de materias primas.

Una sociedad dividida en clases sociales que se desplazan por el espacio de manera muy diferente, sólo los grupos de poder adquisitivo más alto pueden realizar viajes más largos y tener intercambio con otras sociedades.

Asimismo, hay que reconocer que existen diversas procedencias culturales, es una época de inmigraciones donde se visualizan marcadas dificultades para construir una idea de nación, de un sentido común de pertenencia. Esto también se refleja en diversas formas de

transitar y de configurar el espacio.

Antes de la primera crisis de este modelo que se produce en la década del '30, en la Argentina comienza a instalarse un nuevo fenómeno: el del automóvil.

En nuestro país el automóvil se instala de la mano de ACA³ y el TCA⁴ que surgieron a principios del siglo XX cuyos miembros fundadores estaban interesados en el deporte y los modernos medios de transportes, siguiendo el modelo de los clubes europeos. Así, la Argentina llegó a ser, entre las décadas de 1920 y 1930, el país latinoamericano con más cantidad de automóviles, un fuerte significativo en el espacio vial argentino trasladado a la actualidad que se ha dado en denominar la “modernidad cinética”.

“El fortalecimiento de la sociedad civil se acentuó en los años '30. Durante esa década, el Estado emprendió de manera decidida la construcción de la red vial nacional y, al mismo tiempo, el turismo comenzó a ser objeto de políticas estatales. Ambas políticas se canalizaron a través de una creciente articulación entre el Estado y los intereses particulares, entre ellos, los de los clubes antes mencionados, que tuvieron representación formal o informal en nuevos organismos estatales, como la Dirección Nacional de Vialidad o la Dirección de Parques Nacionales”. (M. Piglia 2014 p. 18)

La difusión del automóvil convirtió el consumo de estos bienes en el centro de una red de actividades económicas muy redituables, y los intereses particulares procuraron sus negocios desde diferentes bases, institucionales, corporativas y no corporativas. Esto tuvo directa vinculación con los cambios técnicos y culturales que impulsaron la transformación del auto como una lujosa pieza de recreación en un medio de transporte y de producción.

“El ACA contribuyó de manera decisiva a producir un cambio en las actitudes sociales frente al avance tecnológico, un camino que supuso pasar de la apreciación del automóvil como artículo de lujo a considerarlo una máquina integrada a la vida diaria de los sectores medios, apta para facilitar traslados cómodos y seguros, y habría funcionado en ese sentido como vocero de los importadores entre 1920 y 1940. Sin embargo es necesario no cargar en exceso las tintas en este punto: la resistencia a los automóviles en Argentina giró centralmente en torno al problema de los accidentes ocasionados y sólo parece haber tenido alguna relevancia antes de 1922 o 1923. Por otro lado, esta resistencia fue mucho menos

³ Automóvil Club Argentino.

⁴ Touring Club Argentino.

intensa que en el caso de Estados Unidos- donde a principios del siglo XX la disputa por el uso de la vía pública dio lugar a episodios de violencia abierta, y el automóvil recibió la condena socialista-, o en Chile donde hubo activas protestas contra la pavimentación y la motorización por parte de grupos agricultores”. (M. Piglia 2014 p. 30)

En este período el ACA procuraba construir los problemas que afectaban la difusión del automóvil como asuntos de interés público, de manera de presionar sobre el Estado para lograr solución. Asimismo, en relación al rechazo de los automóviles por los accidentes ocasionados, el ACA, a través de su revista mensual, hacía llegar a sus asociados mensajes que persuadían este imaginario, el de pensar que podrían tener un siniestro con el automóvil. Sin forzar interpretaciones, en las revistas se promovía la misma visión de los automóviles existente hoy en día “a mí no me va a pasar”, uno de los rasgos culturales viales de la Argentina que no encuentra una explicación lógica, cuando las prácticas viales desconocen las leyes de la física y sus posibles consecuencias.

El automóvil se asocia al progreso nacional, propone una identidad colectiva y comienza a tener un lugar de privilegio en el espacio público nacional.

Luego de la crisis del '30, con el advenimiento del gobierno peronista aparece la figura del keynesianismo como modelo de Estado, que impulsaba políticas de intervención en relación a los mercados, el crecimiento del consumo que genera mayor posesión de vehículos particulares, se construyen caminos y se agilizan los desplazamientos.

Durante los años del Estado de Bienestar, entre 1940 y 1980, se produce una gran reconfiguración del espacio público, ya que muchas personas emigran del campo a la ciudad y se intenta desarrollar una incipiente industria.

Este período también se caracteriza por las interrupciones de los períodos democráticos producidas por la puja de dos grupos de poder con diversos intereses: el agropecuario y el industrial. Estos golpes de Estado erosionan la democracia y la construcción simbólica del vínculo Estado – Ciudadano, donde la ley comienza a perder fuerza en los imaginarios sociales, otro aspecto claramente visible en la actualidad.

En la crisis del '70 que se produce en nuestro país aparece el Estado como un problema central. Comienzan a construirse imaginarios en relación a las limitaciones que posee el Estado para regular al mercado y la necesidad de liberarlo para garantizar mayor prosperidad.

En este período de la Argentina aparece una nueva idea de ciudadanía asociada al

ciudadano consumidor y al libre mercado. El espacio vial argentino es considerado un bien de consumo y un medio para el mismo fin, los valores relacionados con lo colectivo y la ciudadanía comienzan un proceso de notable erosión.

En la década de los '90 se termina de instalar el neoliberalismo en nuestro país, en este proceso se producen cambios de fuerte impacto para la configuración del espacio vial. Aparece un marco normativo más claro y ordenado para el país, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, una herramienta jurídica de avanzada que se encuentra entre las mejores del mundo. Sin embargo, esto va de la mano de un fuerte achicamiento del Estado que se aleja del espacio público sin que existan mecanismos para sancionar el no respeto las normas.

Asimismo, se produce una revolución tecnológica que en pocos años cambia la dimensión del espacio, de las comunicaciones y de la circulación, si bien la infraestructura vial no acompaña estos cambios y cada vez se hace más profunda la brecha entre los autos y el diseño espacial para su uso.

Es en estos años donde comienzan a configurarse los siniestros viales como una problemática social, si bien hasta la actualidad no existe una clara conciencia de las consecuencias de los mismos, ni se implementa la prevención como política de Estado. Personalidades reconocidas de la farándula y el deporte protagonizan siniestros viales aunque el tratamiento de los medios de comunicación los relaciona siempre con la fatalidad y la desgracia, sin aclarar las responsabilidades de las víctimas en los hechos, y que incluso son presentados con mayores atributos después de su muerte tales como el caso de Gilda, Carlos Monzón, el cantante Rodrigo, entre tantos otros, donde el exceso de velocidad y la falta de dispositivos de seguridad fue la causa de sus decesos.

En la crisis de fin de siglo se comprende que el mercado no es el mejor asignador de recursos a la vez que se acrecienta la necesidad de un Estado presente para garantizar derechos. Ejemplo de ello son los grupos de familiares de víctimas de siniestros de tránsito de la sociedad civil organizada que plantean con mucha claridad la necesidad de un Estado que controle y cuide. En estos años se producen fuertes institucionalizaciones en relación a la seguridad vial, tales como la creación de organismos relacionados con la seguridad y educación vial. Se instala la idea de planificar y se impulsan políticas públicas en relación a la problemática. En el plano cultural se consolida la presencia de dispositivos de seguridad y un gran incremento de su uso como el casco o el cinturón de seguridad, la mirada negativa

hacia el consumo de alcohol y la conducción, se instala con mayor presencia la licencia de conducir y se comienzan a legitimar los controles como instrumentos para la prevención. Estos cambios no lograron universalizarse en la sociedad, las políticas de prevención no son sistémicas y continuadas, pero aparecen nuevas representaciones en los discursos.

Los procesos de transformaciones estatales son un aporte estructural al diagnóstico de nuestra situación, existe una contracción que se sintetizaría en los hechos viales entre el espacio abstracto construido en el imaginario social y el espacio real, propio de lo vivido concretamente en el espacio, estas experiencias vividas se desdibujan y pierden potencial educativo sobre los sujetos para poder lograr el ideal del espacio abstracto. Es decir, si bien se viven u observan situaciones de riesgo o de siniestros pierden el potencial de enseñar otro modo de circular, los imaginarios y mitos culturales son más fuertes.

La conformación de una nación según Lefebvre H. (1974) comprende dos condiciones inherentes: la creación de un mercado, el cual se vincula con el mercado global, y la violencia. La nación supone un poder político que utiliza todos los recursos del mercado o el crecimiento de las fuerzas productivas, adueñándose de ellos con el fin de mantener y reforzar su poder.

Las actividades sociales y mentales imponen sus redes sobre el espacio natural⁵, sobre ese caos que precede al advenimiento del cuerpo. Esa actividad establece un orden que puede o no coincidir con el orden de las palabras. Es decir, el espacio natural se modifica dejando marcas e indicios que representan valores que se fijan a los trayectos recorridos: peligro, seguridad, espera, promesa. Pero los imaginarios construidos por los sujetos pueden no corresponderse unívocamente con estas palabras.

“El tiempo y el espacio no se disocian en las contexturas: el espacio implica un tiempo y viceversa. En ninguna parte esas redes se muestran cerradas. Por todos lados encuentran al extraño y al extranjero, la amenaza y el favor, al enemigo o al amigo. La distinción abstracta entre lo abierto y lo cerrado no les es propia”. (Lefebvre H. 1974 p. 172)

En términos culturales, lo local y los lugares se convierten cada vez más en trincheras de identidad. Frente a la disolución general de las identidades en el mundo instrumental del espacio de los flujos, el espacio de los lugares se constituye como expresión de identidad, de lo que yo soy, de lo que yo vivo, de lo que yo sé y de cómo organizo mi vida en torno a ello.

⁵ La naturaleza original y única es la base inicial de la historia del espacio, con sus climas, relieve, etc.

La revolución urbana y el lugar de la ciudad

Lefebvre H. (1974) nos permite pensar que “La Revolución Urbana” puede ser un espacio de transformación y de lucha de poder, recuperar el derecho a la ciudad como espacio urbano supone recuperar la simultaneidad, los encuentros, la convergencia de comunicaciones e información, el conocimiento y reconocimiento, la confrontación de las diferencias. Es el lugar de deseo, del desequilibrio permanente, momento de lo lúdico y de lo imprevisible.

Desde las políticas públicas no se puede negar la formación de los sujetos que producen las acciones políticas en el espacio, la construcción de representaciones y sentidos que con ellas se producen.

La producción del espacio, vaciando al mismo de creación y arte, pretende reducir lo vivido a lo visible, los usos posibles del mismo ya están definidos y los cuerpos sólo deben adaptarse a las formas establecidas.

La vivencia cotidiana de la ciudad y en la ciudad genera en el ciudadano un vínculo con el espacio de una conciencia ingenua, práctica y pre-reflexiva. Es decir, es un saber “mecánico”.

El espacio urbano puede ser el espacio de encuentro con el extranjero, que me interpela y me enriquece, allí podríamos encontrar un punto de transformación social clave. Sin embargo, el espacio productivo se diseña para el individualismo y reducidos a nosotros mismos nos reducimos a nada, hasta el punto de que a veces nos matamos.

El espacio es significativo del poder, ya que en el mismo se prohíbe. Pero la consigna no es el signo, en el espacio social, sino la acción que se despliega en este espacio en el marco de las decisiones limitadas que el mismo espacio prescribe.

El espacio fue producido antes de ser leído, y fue producido para ser vivido por gentes con cuerpos y vidas en su propio contexto urbano.

El espacio social se relaciona metodológica y teóricamente con los conceptos de forma, estructura y función.

En esta concepción dinámica del espacio, su constitución y reconstitución constante no puede dejarse fuera la idea de energía, la energía individual y colectiva producida por los sujetos y su almacenamiento se relacionan directamente con el concepto de espacio trabajado.

El espacio público es el territorio donde se manifiesta con más fuerza la crisis de la

vida en la ciudad. Es uno de los ámbitos en que convergen y se expresan posturas y contradicciones sociales, culturales y políticas de una sociedad y de una época determinada. Por tanto, vuelve a tomar impulso nuestra problemática inicial entendiendo la necesidad del debate actual acerca de las tendencias urbanas y su efecto en la calidad de vida.

La segregación social y funcional, la creación de centros especializados, áreas fragmentadas, son desafíos presentes en la ciudad a los que hay que agregar dos cuya resolución es básica como son el tránsito y la seguridad.

Las zonas de baja densidad y las pautas sociales de las clases medias, que dan prioridad al automóvil y las autovías urbanas, acentúan la segmentación urbana, promueven desarrollos urbanos que funcionan como guetos, aumentan las distancias y multiplican la congestión.

La movilidad es un derecho de ciudadanía que supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática.

“El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo”. (Borja J. & Muxí Z. 2000 p. 28)

El espacio urbano se caracteriza por la particular potencialidad de reivindicar la lucha en la calle por los derechos ciudadanos, pudiendo ser un verdadero espacio de representación para los mismos, que refleje el resultado de demandas sociales, negociación y conquista, adaptándose a diferentes públicos congregando reacciones de carácter social, cultural y político.

El espacio público es un desafío global a la política urbana: un desafío urbanístico, político y cultural, referido a toda la ciudad.

Urbanístico: el espacio público no es el espacio residual entre lo que se ha construido y el espacio viario. Hay que considerarlo el elemento ordenador del urbanismo. Es el espacio público el que puede organizar un territorio que sea capaz de soportar diversos usos y funciones y el que tiene más capacidad de crear lugares.

Político: el espacio público es el espacio de expresión colectiva, de la vida comunitaria, del encuentro y del intercambio cotidiano. Todas estas realizaciones son susceptibles de un tratamiento urbanístico que genere espacios de transición, que contribuyan a crear espacios de uso colectivo. Es una cuestión de voluntad política y de respeto al derecho a la ciudadanía, el sentido que se quiera dar a la cotidianidad ciudadana.

Cultural: la monumentalidad del espacio público expresa y cumple diversas funciones; referente urbanístico, manifestaciones de la historia y de la voluntad del poder, símbolo de identidad colectiva.

Hacer ciudad hoy es en primer lugar hacer ciudad sobre la ciudad, crear las nuevas centralidades y ejes articuladores que den la continuidad física y simbólica, estableciendo buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo, favoreciendo la mezcla social y funcional en lotes. El hecho más relevante para garantizar el uso del espacio público por parte de todos es la diversidad; diversidad de funciones y de usuarios. La misma seguridad queda así garantizada.

“La paradoja de las políticas urbanísticas: el urbanismo de seguridad es el que crea inseguridad. El urbanismo difuso, creador de áreas protegidas y especializadas y áreas excluidas y desconectadas, aparentemente garantiza la seguridad de unos frente a la violencia de otros. Pero en realidad este urbanismo es fuente de violencia. El proceso de metropolización difusa fragmenta la ciudad en zonas in y zonas out, se especializan o se degradan las áreas centrales y se acentúa la zonificación funcional y la segregación social. La ciudad se disuelve, pierde su capacidad integradora. Es una tendencia, no la única. El peso de la historia, la acción social ciudadana y las políticas urbanas pueden desarrollar dinámicas de signo contrario. Pero la tendencia disolvente es, muchas veces, la dominante.” (Borja J. & Muxí Z. 2000 p. 59)

En síntesis, el concepto de espacio público es indispensable para retomar las políticas pensadas en el mismo, el espacio público puede cumplir distintas funciones en la ciudad, al extremo de que es factible encontrar posiciones extremas y contradictorias que lo conciben

como un espacio de aprendizaje (Joseph, Isaac), ámbito de libertad (Habermas) o lugar de control (Foucault). En otras palabras, el espacio público es un ámbito o escenario de la conflictividad social que puede tener una función u otra, dependiendo de la perspectiva política con la cual se piensen las acciones sobre el mismo.

Capítulo 2

El espacio desde la configuración del binomio público - privado

Dentro y fuera constituyen una dialéctica de descuartizamiento y la geometría evidente de dicha dialéctica nos ciega en cuanto la aplicamos a terrenos metafóricos. Tiene la claridad afilada de la dialéctica del sí y del no que lo decide todo. Se hace de ella, sin que nos demos cuenta, una base de imágenes que dominan todos los pensamientos de lo positivo y de lo negativo. Los lógicos trazan círculos que se encabalgan o se excluyen y enseguida todas sus normas se aclaran. El filósofo piensa con lo de dentro y lo de fuera el ser y el no ser. La metafísica más profunda se ha enraizado así en una geometría implícita, en una geometría que —se quiera o no— espacializa el pensamiento; ¿si el metafísico no dibujara, pensaría? Lo abierto y lo cerrado son para él pensamientos.

Gastón Bachelard “La poética del espacio”

La ley del espacio reside en el mismo espacio y no puede resolverse en una relación falsamente clara “dentro-fuera” que, como nos muestra Bachelard en la cita, es una mera representación del espacio.

En la introducción de este trabajo se menciona al espacio público como parte de mi objeto de estudio, es decir la construcción que del mismo se produce en nuestra sociedad y la forma de habitarlo para poder analizar los síntomas que reflejan emergentes de “patologías” sociales sobre las que debemos reflexionar para la formación de sujetos y sociedades autónomas.

Es menester adentrarnos en el concepto de lo público, separado del espacio privado,

propio de la familia y del hogar que en principio no sufre regulaciones de las políticas públicas.

Para definir este concepto tomaré algunos pasajes del libro “La condición humana” de Hannah Arendt y de Jürgen Habermas.

Definiciones de lo público

Según el pensamiento griego, la capacidad del hombre para organizarse políticamente se encuentra en oposición a la vida natural del hogar y la familia. La vida política representa una segunda vida, este pensamiento se encuentra en la tradición presocrática también.

“La distinción entre la esfera privada y pública de la vida corresponde al campo familiar y político, que han existido como entidades diferenciadas al menos desde el surgimiento de la antigua ciudad-estado; la aparición de la esfera social, que rigurosamente hablando no es pública ni privada, es un fenómeno relativamente nuevo cuyo origen coincidió con la llegada de la Edad Moderna, que su forma política la encontró en la nación-estado”. (Arendt H. 1958 p. 41)

Según la autora esta diferenciación ha quedado desdibujada completamente en nuestros días, dado que vemos a las comunidades políticas como una inmensa familia con una administración doméstica que la organiza y ordena. Es decir, se ha perdido la esfera de la polis⁶ que era la esfera de la libertad, si bien existía una relación recíproca entre dichas esferas porque el dominio de las necesidades vitales de la familia es la condición primordial para la libertad de la polis.

En el Mundo Moderno estas dos esferas no se diferencian una de la otra, se influyen y determinan mutuamente.

En el mundo antiguo la denominación privada acentuaba el rasgo privativo de lo privado, con el crecimiento de esta esfera se dejó de pensar en la privación cuando se utilizaba esa palabra, debido al enriquecimiento de la misma en el mundo del individualismo moderno. Lo privado se diferenció como lo opuesto a lo social, no a la esfera política.

En la última etapa del gobierno de la nación-estado, la burocracia, es decisivo que la sociedad, en todos sus niveles, excluya la posibilidad de acción, como anteriormente lo fue de

⁶ La necesidad es un fenómeno prepolítico, la violencia sobre otros para librarse de esa necesidad también representa un fenómeno prepolítico. Ser libre era liberarse de esa necesidad sin ejercer la violencia sobre otros, sin gobernar, ni ser gobernado.

la esfera familiar. En su lugar, la sociedad espera de cada uno de sus miembros una cierta clase de conducta, mediante la imposición de innumerables y variadas normas, las cuales tienden a “normalizar” a sus miembros, a hacerlos actuar, a excluir la acción espontánea o el logro sobresaliente.

Es decir, con el ascenso de la sociedad de masas, la esfera social abarca y controla a todos los miembros de una sociedad determinada, igualmente y con idéntica fuerza. La conducta ha reemplazado a la acción como principal forma de relación humana.

En relación a esto podríamos interpretar que los sujetos que habitan el espacio público, social, han perdido la capacidad como sujetos políticos de responsabilizarse⁷ por sus acciones, transitando ese espacio a través de conductas preestablecidas por sociedades heterónomas que perdieron la capacidad de reflexionar sobre las mismas. Todo lo que no es comportamiento cotidiano o tendencias automáticas se ha excluido como falta de importancia dentro de la aplicación de la ley.

El mercado y la economía avanzan sobre esferas propias de las política que se relacionan con la definición de sentidos sociales a las acciones, creando sociedades cada vez más heterónomas, con sujetos que actúan la realidad, se da por sentado que existe un interés común de la sociedad como un todo que guía la conducta de los hombres, sustituyendo el gobierno personal por el de nadie.

“La esfera social, donde el proceso de la vida ha establecido su propio dominio de lo público, ha desatado un crecimiento no natural, por decirlo de alguna manera; y contra este constante crecimiento de la esfera social, no contra la sociedad, lo privado y lo íntimo, por un lado, y lo político (en el más reducido sentido de la palabra), por otro, se han mostrado incapaces de defenderse”⁸. (Arendt H. 1958 p. 57)

La palabra “público” significa en primer lugar que todo lo que acontece puede verlo y oírlo todo el mundo y tiene la más amplia publicidad posible. En segundo lugar, significa el propio mundo, en cuanto es común a todos nosotros y diferenciado de nuestro lugar poseído privadamente en él. Es decir, vivimos juntos en el mundo, en un espacio que es de todos.

“Sólo la existencia de una esfera pública y la consiguiente transformación del mundo

⁷ Colocar el riesgo fuera y no hacerse cargo de la idea de asumir un riesgo.

⁸ En la modernidad los miembros de una comunidad consideran lo que hacen fundamentalmente como medio de mantener su propia vida y la fe de sus familias, debido al rápido proceso social que dividió a la sociedad entre empleados y empleadores. Con un posible cambio de psicología de los seres humanos.

en una comunidad de cosas que agrupa y relaciona a los hombres entre sí, depende por entero de la permanencia. Si el mundo ha de incluir un espacio público, no se puede establecerlo para una generación y planearlo sólo para los vivos, sino que debe superar el tiempo vital de los hombres mortales”. (Arendt H. 1958 p. 64)

Un testimonio de esto es la desaparición en la esfera pública de la búsqueda de inmortalidad, la misma queda al margen de las consideraciones sociales de lo común. Aquí nos adentramos en uno de los aspectos que puede dar explicación a la problemática abordada, tal vez las políticas públicas de seguridad vial intentan construirse sobre la base de un valor vida, de un fundamento absoluto de la humanidad, pero este hombre occidental como lo denomina Pierre Legendre no tiene tan claro ese fundamento de la humanidad. El Estado en nuestro país se achica en el neoliberalismo dejando al mercado como vendedor de otros valores, principios y prioridades, establece y adoctrina en conductas automáticas cargadas de sentidos estériles generados para el consumo de objetos, en donde lo que la esfera pública considera inapropiado puede tener un encanto tan extraordinario y contagioso que puede adoptarlo todo el mundo, sin perder su carácter esencialmente privado, el de la decisión individual, el de lo oculto. En este contexto ni siquiera el dolor puede asumir una apariencia en absoluto.

“Los hombres se han convertido en completamente privados, es decir, han sido desposeídos de ver y oír a los demás, de ser vistos y oídos por ellos. Todos están encerrados en la subjetividad de su propia experiencia singular, que no deja de ser singular si la misma experiencia se multiplica innumerables veces. El fin del mundo común ha llegado cuando se ve sólo bajo un aspecto y se le permite presentarse únicamente bajo una perspectiva”. (Arendt H. 1958 p. 67)

Lo antes dicho significa estar privados de una verdadera vida humana, de una relación “objetiva” que proviene de hallarse relacionado y separado de ellos a través del intermediario de un mundo común de cosas. Esto se ha convertido en un fenómeno de masa donde adquiere su forma más extrema y antihumana.

“Lo que es imposible captar es que el “marchitamiento del estado” había sido precedido por el debilitamiento de la esfera pública, o más bien por su transformación en una esfera de gobierno muy restringida; en la época de Marx, este gobierno ya había comenzado a marchitarse, es decir, a transformarse en una “organización doméstica” de alcance nacional,

hasta que en nuestros días ha empezado a desaparecer por completo en la aún más restringida e impersonal esfera de la administración”. (Arendt H. 1958 p. 69)

En el proceso de modernización el fenómeno que se produjo es la relación de la vida privada con el de propiedad privada, en oposición a la esfera pública en general.

“Lo que llamábamos antes el auge de lo social coincidió históricamente con la transformación del interés privado por la propiedad privada en un interés público. La sociedad, cuando entró por primera vez en la esfera pública, adoptó el disfraz de una organización de propietarios que, en lugar de exigir el acceso a la esfera pública debido a su riqueza, pidió protección para acumular más riqueza”. (Arendt H. 1958 p. 73)

La casa en este marco ofrece el único lugar seguro y oculto del mundo común público, acentuando las actividades privadas de los propietarios y su necesidad de protección por parte del gobierno. Solo en la modernidad se ha descubierto lo rica que puede ser la esfera de lo oculto bajo las condiciones de la intimidad.⁹

Para un estudio fenomenológico de los valores de intimidad del espacio interior, la casa es, sin duda alguna, un ser privilegiado, siempre y cuando se considere la casa a la vez en su unidad y su complejidad, tratando de integrar todos sus valores particulares en un valor fundamental. La casa nos brindará a un tiempo imágenes dispersas y un cuerpo de imágenes. En ambos casos, demostraremos que la imaginación aumenta los valores de la realidad.

La época moderna fue el intento de excluir al hombre político, que actúa y habla en la esfera pública.

Habermas J. (1973) en su obra “Problemas de legitimación en el capitalismo tardío” nos aporta algunos sucesos históricos significativos para pensar lo público en la actualidad, para él la esfera pública burguesa surge a principios del siglo XVIII en Inglaterra. El contexto en el que se desarrolla está atravesado por dos grandes hechos:

La aparición de la prensa periódica: en un principio se publicaban diarios dedicados a la crítica literaria y cultural, y con el tiempo las publicaciones abarcaban otros temas, de carácter político y social.

La creación de centros de sociabilidad: los salones literarios eran frecuentados por mujeres de élite que discutían sobre literatura; y las salas de café, donde se concentraban las

⁹ Roxana Kraimer: En “La tiranía del automóvil”, plantea que el auto es vivido como una extensión de la casa, correspondiente al ámbito privado, por lo cual se regiría por las normas domésticas.

élites instruidas y la nobleza para debatir temas políticos y económicos.

En este contexto, lo público tenía que ver con el acceso que ciertos grupos tenían a asuntos de Estado: economía y política. Lo privado era el espacio doméstico: la casa y la familia.

La esfera pública burguesa sufrió una transformación porque la política, con el tiempo, se convirtió en un espectáculo dirigido en el que los líderes y los partidos pretendían la aclamación plebiscitaria de una población despolitizada. La mayoría de la población está excluida de la discusión pública y de los procesos de toma de decisiones, y es manejada como un recurso que permite a los líderes políticos obtener, con la ayuda de las técnicas mass mediáticas, asentimiento suficiente para legitimar sus programas políticos.

Los mass media y su influencia en el espacio público y en la determinación de conductas, es una instancia necesaria de profundización, en sus mensajes residen muchas de las conductas que suplantaron a la acción social antes mencionada.

La esfera pública¹⁰ es una bisagra entre todo lo público y lo privado, y como ambos se relacionan, es el espacio donde ambos se juntan e interactúan.

Con el desarrollo del capitalismo y con ello del poder de las grandes corporaciones, así como la influencia de las industrias culturales, la esfera pública está dominada por el Estado y por los intereses económicos de las instituciones capitalistas (bancos, empresas de energía, empresas de tecnología), dejando al público el papel de espectador y consumidor.

El espacio como participación: ciudad y ciudadanía

El desarrollo teórico del apartado anterior permite reflexionar sobre los procesos políticos que tuvieron lugar en las sociedades capitalistas y la influencia de estos en el uso del espacio.

En este apartado intentaremos desarrollar las implicancias que tienen las políticas públicas sobre el espacio en la formación de los ciudadanos en el pleno desempeño de sus derechos de ciudadanía y participación. Así como, nuestro analizador natural los siniestros viales que se producen en el espacio nos obliga a detenernos en las particularidades del uso

¹⁰ El concepto de esfera pública de Habermas se refiere al lugar de nuestra vida social donde se puede conformar la opinión pública. Es decir, las funciones de la crítica y del control de la autoridad organizada Estado que el público ejerce informalmente, aunque también formalmente a través de elecciones periódicas. La esfera pública se forma por la conversación de las personas privadas en espacios públicos, sobre diversos conceptos públicos, interactuando como individuos únicos, libres y dueños de sus propias decisiones.

del espacio público en América Latina, más aún cuando hablamos de participación y de expresiones cívicas, entendiendo que las movilizaciones cívicas en los espacios públicos son motores de acciones políticas para las poblaciones de la región.

El sistema de espacios públicos permite la expresión colectiva, las manifestaciones cívicas, la visibilidad de los diferentes grupos sociales, tanto a escala de barrio como de centralidad urbana.

El espacio público como lugar de ejercicio de los derechos es un medio para el acceso a la ciudadanía para todos aquellos que sufren algún tipo de marginación o relegación.

“Hay una violencia urbana aparentemente gratuita, que si bien es inaceptable conviene entender para desarrollar políticas adecuadas. Es la violencia que expresa una reivindicación de ciudadanía. La rebelión del no ciudadano, su contradicción entre el hecho de estar y el no derecho de usar la ciudad formal y ostentosa. Es necesario, por tanto, asumir esta contradicción para reprimir o prevenir las conductas violentas que excluyen a los ciudadanos más o menos integrados a la vida y culturas urbanas. Y hacer lo necesario para garantizar la acumulación de usos colectivos diferentes, es decir hacer de los espacios públicos lugares de inclusión para los excluidos”. (Borja J. & Muxí Z. 2000 p. 67)

Pero hay otra dimensión política del espacio público, la de afirmación o de confrontación, el de las grandes manifestaciones ciudadanas o sociales, en las cuales puedan tener lugar grandes concentraciones urbanas. Estos actos de expresión política tienen su lugar preferente frente a los edificios o de los monumentos que simbolizan el poder. En consecuencia, es esencialmente antidemocrático cuando por medio de la prohibición de acceso o del diseño urbano se impide este tipo de manifestaciones.

La participación ciudadana es un debate político y cultural en el cual han de poder intervenir muchos actores, residentes presentes y futuros, usuarios de trabajo, de ocio y ocasionales o de paso. Los espacios públicos requieren un debate público, la participación ciudadana, a lo largo del proceso de concepción, producción y gestión.

La ciudad es el espacio público por excelencia ya que hace posible el encuentro de voluntades y expresiones diversas, porque en ella la población converge y convive, y porque es el espacio de representación y de intercambio. La ciudad es un conjunto de puntos de encuentro, un sistema de lugares significativos que cumple una importante función pedagógica, la pedagogía de la alteridad del encuentro con otros diferentes, sentido y forma

de la vida colectiva mediante el tipo particular de urbanismo que se promueva políticamente.

En la actualidad la globalización y la revolución tecnológica tienen efectos en los lugares formativos de la ciudad, reduce las distancias, acelera y multiplica la historia y transformaciones sobre el espacio, circunscribe el espacio de intercambio y socialización a las nuevas tecnologías de la comunicación.

La globalización del espacio público afecta en lo económico, cultural y político, un aumento acelerado de la urbanización de la pobreza, incremento de la exclusión social y la precarización del empleo. Se produce un proceso de fragmentación social que ha dado lugar a la pérdida del sentido de pertenencia, como consecuencia de esto la segmentación social con diversos espacios diferenciales para ricos y para pobres. Esto lleva a otro factor importante, la inseguridad que impacta en el tiempo de la urbe, porque se restringe la circulación en determinados horarios, en el espacio de la urbe porque se crean lugares prohibidos o a los que no se puede ir y reduce las posibilidades de la ciudad porque crea desconfianza y pérdida del colectivo.

Así se promueve un proceso de privatización, una cultura del domicilio, se cierran barrios, parques, se instalan peajes en los caminos, etc.

En otras palabras, el espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva y la representación de la sociedad, que hace su razón de ser en la ciudad y es uno de los derechos fundamentales a la ciudad el derecho al espacio público, como derecho a la inclusión.

“De allí surge la necesidad de entenderlo como uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía frente a la ciudad: el derecho al espacio público, porque permite reconstruir el derecho a la asociación, a la identidad y a la polis. Este derecho al espacio público se inscribe en el respeto a la existencia del derecho del otro al mismo espacio, porque no sólo necesitamos un espacio donde encontrarnos, sino un espacio donde construyamos tolerancia, que no es otra cosa que una pedagogía de la alteridad. O sea, la posibilidad de aprender a convivir con otros de manera pacífica y tolerante”. (Carrión F. 2002 p. 9)

El espacio público es el espacio de la pedagogía de la alteridad por posibilitar el encuentro de las manifestaciones heterogéneas, de potenciar el contacto social y de generar identidad.

La ciudad en América Latina ha cambiado notablemente este último tiempo al extremo

de que se podría decir que estamos viviendo en otra ciudad o en otra coyuntura urbana. En América Latina el patrón de urbanización ha entrado en un franco proceso de transformación. Si desde la década del cuarenta la lógica de la urbanización se dirigió hacia la expansión periférica, en la actualidad lo hace hacia la ciudad existente, produciendo una mutación en la tradicional tendencia del desarrollo urbano, exógeno y centrífugo, hacia uno endógeno y centrípeta, desde una perspectiva internacional. En otras palabras, una de las características del proceso de urbanización y de globalización en América Latina es que está introspección o el regreso a la ciudad construida, tiene como contraparte una cosmopolización e internacionalización de la ciudad.

En la actualidad el espacio público se encuentra acosado por las nuevas modalidades del urbanismo. Hay una especie de “agorafobia”, asedio, rechazo o desprecio por el espacio público, al extremo de que la población los considera peligrosos y les tiene miedo porque no protegen ni son protegidos. Es un territorio abandonado, incluso, de la disputa social. Su mantenimiento prácticamente no existe o es escaso. Se ha convertido en guarida y no en hábitat.

La centralidad urbana se ha convertido en el lugar privilegiado de la tensión que se vive en la ciudad respecto de las relaciones Estado-sociedad y público-privado. Lo es, porque se trata del lugar que más cambia en la ciudad -es decir el más proclive para adoptar mutaciones- y porque es, a nivel urbano, el espacio público por excelencia. (Carrión F. 2002 p. 23)

Las políticas públicas en relación al espacio social deben hacer que el espacio público recobre el lugar que le corresponde dentro de las estructuras urbanas. Desde una perspectiva simbólica, simbiótica en relación con otros, de intercambios institucionales y de civismo como expresión social y de ciudadanía. Entendiendo la relación positiva que existe entre la democracia urbana y la calidad del espacio público, dado que todas las personas que conviven en el mismo territorio y están sometidas a las mismas leyes deben tener los mismos derechos y deberes.

Capítulo 3

El cuerpo en el espacio público y los sujetos que lo habitan

“El cuerpo puede volverse hablante, pensante, soñante, imaginante. Todo el tiempo siente algo. Siente todo lo que es corporal. Siente las pieles y piedras, los metales, las hierbas, las aguas y las llamas. No para de sentir.

Jean-Luc Nancy

(58 indicios sobre el cuerpo)

El Cuerpo en el Espacio

En el espacio el cuerpo sufre una metamorfosis, más allá del cuerpo y en sus sensaciones se encuentran los condicionantes arquitectónicos y estructurales del espacio, confeccionado según determinadas ideologías y principios.

Pensar la relación del espacio con el cuerpo es una propuesta movilizadora desde las lógicas tradicionalmente racionalistas del espacio que lo consideran absoluto y abstracto de vida y necesidad biológicas de los sujetos concretos. Tomando a Foucault, ha habido todo un descubrimiento del cuerpo como objeto y blanco de poder.

“Es dócil un cuerpo que puede ser sometido, que puede ser utilizado, que puede ser transformado y perfeccionado.”(Foucault M. 1975 p. 140)

Richard Sennett es un autor que trabajó gran parte de su vida con Michel Foucault y tiene un trabajo denominado “Carne y Piedra”, en el mismo el autor realiza un paralelismo entre necesidades del cuerpo y proyecciones espaciales ¿Cómo estos problemas relacionados con el cuerpo han encontrado expresión en la arquitectura, en la planificación urbana y en la

práctica de la misma? así como las proyecciones espaciales han adoctrinado a los cuerpos. Algunos de los ejemplos históricos recuperados por él pueden ser pautas muy enriquecedoras para pensar las políticas públicas formativas en el espacio público.

Es evidente que las relaciones espaciales de los cuerpos humanos determinan en buena medida la manera en que las personas reaccionan unas respecto de otras, la forma en que se ven y escuchan, si se tocan o están distantes.

En el espacio se reflejan métodos que permiten el control de las operaciones del cuerpo, que garantizan la sujeción constante de sus fuerzas y les imponen una relación de docilidad-utilidad, es lo que Foucault denomina “Disciplina”.

“El cuerpo, al que se le pide ser dócil hasta en sus menores operaciones, opone y muestra las condiciones de funcionamiento propias de un organismo. El poder disciplinario tiene como correlato una individualidad no sólo analítica y “celular”, sino natural y “orgánica” (Foucault M. 1975 p. 160).

El espacio ordena los cuerpos, prescribe y proscribte los gestos, los trayectos y los recorridos.

En los comienzos de las civilizaciones humanas el espacio, la manera de medirlo y hablar de él, representaba para los miembros de la sociedad una imagen, un espejo viviente de sus cuerpos.

En la actualidad vivimos un debilitamiento de nuestros sentidos en el espacio público, apaciguando las sensaciones de la realidad táctil, en parte gracias a la experiencia física de la velocidad que nos abrió una nueva percepción de la geografía.

“El sistema nervioso digital se incorpora progresivamente al sistema nervioso orgánico, al circuito de la comunicación humana. Lo recodifica según sus líneas operativas y su velocidad. Pero para que este cambio pueda realizarse, el cuerpo-mente tiene que atravesar un cambio infernal, que estamos presenciando en la historia del mundo.(...) El proceso de producción se semiotiza y la formación del sistema nervioso digital implica y conecta la mente, el psiquismo social, los deseos y las esperanzas, los miedos y la imaginación. Ese cambio pasa por la difusión de patologías” (Bernardi F. 2003 p. 18)

La condición física del cuerpo que viaja refuerza esta sensación de desconexión respecto al espacio. La propia velocidad dificulta que se preste atención al contexto por el que circulamos. Es decir, navegar por la geografía de la sociedad contemporánea exige muy poco

esfuerzo físico, y su correlato político “participación”.

“La evolución de la infosfera¹¹ en la época video electrónica, la activación de redes cada vez más complejas de distribución de la información, ha producido un salto en la potencia, en la velocidad y en el propio formato de la infosfera. Pero a este salto no le corresponde un salto en la potencia y en el formato de la recepción. El universo de los receptores, es decir, los cerebros humanos, las personas de carne y hueso, de órganos frágiles y sensuales, no está formateado según los mismos patrones que el sistema de los emisores digitales”. (Bernardi F. 2003 p. 21)

La ilusión que se genera consiste en el hecho de situar fuera de nuestro alcance el espacio social, minimizando su carácter práctico y transformándolo en una especie de absoluto a la manera de los filósofos. Ante esta abstracción fetichizada, el “usuario” lleva a cabo espontáneamente una abstracción de sí, de su presencia, de su “experiencia vivida” y de su cuerpo.

El viajero, dice Sennett, como el espectador de televisión, experimenta el mundo en términos narcóticos. El cuerpo se mueve pasivamente, desensibilizado en el espacio, hacia destinos situados en una geografía urbana fragmentada y discontinua. Aunque en la Argentina podríamos aclarar o incluso contradecir el decir del autor en relación al cuerpo. Los cuerpos viales argentinos son cuerpos metálicos, el auto es el cuerpo y se sensibiliza a la máquina con atributos humanos, de cuidado, placer, etc. Asimismo, estos cuerpos en el espacio compiten con otros cuerpos, en esta libertad absoluta y omnipotente de movimiento los demás claramente estorban e irritan.

Este deseo de liberar el cuerpo de resistencias lleva aparejado el temor al roce, un temor evidenciado en la planificación urbana contemporánea y las nuevas tecnologías nos permiten evitar ese riesgo. Hoy en día el orden significa falta de contacto.

Si una vez existió una masa de cuerpo estrechamente unido en los centros de las ciudades, la muchedumbre hoy en día se ha dispersado. Se reúnen en los centros comerciales solo para el consumo en lugar de reunirse para los objetivos más complejos de la comunidad

¹¹ El mediascape es el sistema mediático en continua evolución, el universo de los emisores que envían a nuestro cerebro señales en los más variados formatos. La infosfera es el interfaz entre el sistema de los medios y la mente que recibe sus señales; es la ecosfera mental, esa esfera inmaterial en la que los flujos semióticos interactúan con las antenas receptoras de las mentes diseminadas por el planeta. La mente es el universo de los receptores, que no se limitan, como es natural, a recibir, sino que elaboran, crean y a su vez ponen en movimiento nuevos procesos de emisión y producen la continua evolución del mediascape.

o del poder político.

El triunfo del movimiento individualizado en la formación de las grandes ciudades del siglo XIX nos trae el dilema de que el cuerpo individual que se mueve libremente carece de conciencia física de los demás seres humanos.

En el mundo pagano, el sufrimiento corporal rara vez apareció como una oportunidad humana. Los hombres y mujeres podían afrontarlo, e incluso aprender algo de él, pero no lo buscaban. Con el advenimiento del cristianismo, el sufrimiento corporal adquirió un nuevo valor espiritual. Superar el dolor quizá tenía más relevancia que rechazar el placer. El dolor era más difícil de trascender, según la lección que Cristo enseñó con sus propios sufrimientos. El viaje cristiano por la vida cobraba forma trascendiendo todos los estímulos físicos; un cristiano tenía la esperanza de acercarse más a Dios en la medida en que se hacía indiferente respecto al cuerpo.

El espacio de participación cobra existencia siempre que los hombres se agrupan por el discurso y la acción, y por lo tanto precede a toda formal constitución de la esfera pública y de las varias formas de gobierno que puedan organizarse. Esto se refleja en el ciudadano medieval que atraviesa el proceso de constitución de un hombre económico frente al hombre político que lo precede de la antigüedad.

Las nuevas ideas sobre el cuerpo coincidieron con el nacimiento del capitalismo moderno y contribuyeron a la transformación social del individualismo. En esta idea la velocidad aparece como una experiencia frenética y el hombre urbano al borde la histeria.

La velocidad fue adquiriendo un carácter distinto durante el siglo XIX, gracias a las innovaciones técnicas introducidas en el transporte. Estas proporcionaron comodidad al cuerpo que viajaba. La comodidad es un estado que asociamos con el descanso y la pasividad, podría deberse a esto la construcción de un imaginario seguro y protegido sobre los desplazamientos, producidos con los nuevos medios de transporte modernos.

La tecnología del siglo XIX fue extendiendo esta clase de experiencia corporal pasiva. Cuánto más cómodo se encuentra el cuerpo en movimiento, más se aísla socialmente, viajando solo en silencio. La comodidad reduce la cantidad e intensidad del estímulo.

“Durante el desarrollo del individualismo moderno y urbano, el individuo se sumió en el silencio en la ciudad. La calle, el café, el almacén, el ferrocarril, el autobús y el metro se convirtieron en lugares donde prevaleció la mirada sobre el discurso”. (Sennett R. 1997 p.

394)

Estos procesos de determinaciones corporales son quizá procedimientos de vida y de salvación colectivos que han constituido métodos destinados a producir aptitudes individuales caracterizadas como colectivamente útiles.

La subjetivación del cuerpo en el espacio público

La historia y subjetivación de los cuerpos en el espacio público representan principios ideológicos de las sociedades, y esto da como resultado una particular forma de accionar en los mismos.

El desarrollo de este capítulo intenta transmitir que las políticas públicas sobre el espacio representan una concepción de cuerpo y sujeto en el mismo, las cuales promueven un determinado uso del espacio, y las problemáticas sociales que refleja no están ajenas a las mismas.

Los siniestros viales, como el analizador elegido para repensar las dimensiones de las políticas sobre el espacio público, dan cuenta de un cuerpo que se encuentra con nuevas tecnologías que superan su capacidad natural para controlarlas, lógicas del capitalismo que por primera vez en la historia disciplinan al cuerpo más allá de su fisiología para mecanizarlo, aislarlo, individualizarlo y deshumanizarlo. Así, muchas de las acciones de los sujetos en el espacio público ignoran la propia humanidad que los caracteriza sin poder evaluar las consecuencias de la vulnerabilidad de los cuerpos.

Las concepciones del cuerpo y sus vivencias en el espacio público se expresan a través de la contracara que son las subjetividades de los sujetos que se constituyen a través de estas experiencias corporales.

Numerosos factores personales, subjetivos y situacionales influyen sobre la conducta de los conductores, pero estos factores no son independientes de los factores sociales. Percepción, procesamiento, previsión y acción son los pasos clave en la secuencia de la conducción y todo ello puede verse afectado por la intervención de diversas variables personales y situacionales.

Los vehículos se desplazan a velocidades variables por un entorno que va cambiando incesantemente y que comparte con otros muchos usuarios, por lo tanto, los conductores necesariamente están obligados a prever cambios que pueden modificar su dirección y

velocidad y que pueden proceder de cualquiera de los elementos que integran el sistema del tránsito, especialmente de los otros conductores que interaccionan constantemente entre sí dentro de las calzadas.

Nuestras percepciones de los demás en una situación de interacción concreta son cruciales para lograr una buena adaptación entre las posibles reacciones de unos y otros. La percepción de los demás es la base de cualquier tipo de interacción, pues nos ayuda a prever sus reacciones frente a nuestras respuestas.

Los siniestros interpretados psicoanalíticamente son una variedad dentro de los actos fallidos, es decir, son errores, equivocaciones u olvidos que parecen ser accidentales y que sin embargo, parecieran estar dotados de un sentido que se halla oculto.

También podemos homologar los accidentes con los sueños, mensajeros del inconsciente, mensajes simbólicos conformados por emociones, pensamientos y conocimientos escondidos en el inconsciente.

Podríamos decir que los accidentes representan los aspectos oscuros de la personalidad, lo inconsciente, lo no dicho, hasta lo no pensado que aparece como un abrupto retorno de lo reprimido, exigiendo su reconocimiento.

El accidente aparece como implicando subjetivamente a quien lo padece, se trata de un conflicto interno, el hombre es el autor y actor del guión de su vida y de los acontecimientos que en ella se van desarrollando.

Hay siniestros que expresan un doloroso sentimiento inconsciente de culpabilidad. Muchos hombres son perseguidos por una instancia crítica (súper- yo), son víctimas de terribles castigos “buscados” por supuesto de manera no intencional.

Algunos siniestros nos sugieren, la idea de un intento involuntario de suicidio. En estos casos las personas suelen pensar que se han conducido de modo indigno y que merecen ser castigados.

El psicoanálisis puede aportarnos herramientas a nuestro análisis general para tratar de comprender acciones individuales de los sujetos que muchas veces encuentran en los accidentes un intento de resolución de un conflicto que no puede procesarse conscientemente, o como auto castigo o bien como un intento de suicidio enmascarado. Se hace evidente la dificultad del ser humano para aceptar en su conciencia situaciones ambiguas, conflictivas, frustrantes o dolorosas. El inconsciente se expresa con un mensaje que pocas veces es

escuchado.

El aporte psicológico conforma el mundo de los argumentos para pensar políticas públicas en torno al espacio y la problemática de los siniestros, si bien es pertinente aclarar que en la mayoría de los casos el siniestro se produce por un accionar riesgoso aprendido culturalmente, donde los sujetos no perciben ese peligro, ya que las explicaciones culturales existentes justifican determinado accionar, aunque se sustenten en mitos y no en las leyes de la física.

El Sujeto colectivo del espacio público

La psicología individual se concreta analizando al hombre aislado, pero sólo muy pocas veces y bajo determinadas condiciones, ese hombre puede prescindir de las relaciones del individuo con sus semejantes. En la vida anímica individual aparece integrado siempre, efectivamente, «el otro», como modelo, objeto, auxiliar o adversario, y de este modo, la psicología individual es al mismo tiempo y desde un principio, psicología social.

En el espacio público se produce el fenómeno de la aparición del sujeto ante los otros, como planteaba Hannah Arendt en la diferenciación del ámbito público y el privado, también se produce el encuentro del sujeto con otros sujetos que aparecen ante él. Es por eso que surge la necesidad de dedicar un apartado a las particularidades de este sujeto que habita el espacio público.

Los aspectos culturales hablan de una masificación de los sujetos, de estereotipos que nos pueden servir para pensar al colectivo, pero es menester desarrollar los procesos que dan nacimiento a cada sujeto particular en sí mismo, y los espacios sociales habilitados para tal fin.

Freud S. (1921) en “Psicología de las masas y análisis del yo” analiza las particularidades del colectivo humano al cual él denomina masa, incluso retomando concepciones sobre “las masas” de otros autores muy reconocidos.

Este disparador parece sumamente enriquecedor para pensar las lógicas psíquicas que sustentan nuestras conductas en el espacio público, y en relación al tránsito y los desplazamientos en particular, agregando como objeto de la investigación la influencia simultánea ejercida sobre el individuo por un gran número de personas a las que le unen ciertos lazos, pero que fuera de esto, pueden serle ajenas desde otros muchos puntos de vista.

Como se mencionó, Freud cita a autores que van a aportar miradas particulares a los conceptos de psicología colectiva tales como Gustavo Le Bon que afirma que «El más singular de los fenómenos presentados por una masa psicológica, es el siguiente: cualesquiera que sean los individuos que la componen y por diversos o semejantes que puedan ser su género de vida, sus ocupaciones, su carácter o su inteligencia, el simple hecho de hallarse transformados en una multitud le dota de una especie de alma colectiva. Este alma les hace sentir, pensar y obrar de una manera por completo distinta de como sentiría, pensaría y obraría cada uno de ellos aisladamente».

Esto tendría coherencia con un modo de actuar, un sentimiento común que estaría determinado por el colectivo y no por el individuo en particular, lo cual explicaría nuestra transformación según la masa de la que circunstancialmente formemos parte, conformando por su reunión un nuevo ser, que muestra caracteres muy diferentes de los que cada sujeto posee.

Si aceptamos la idea de inconsciente y de la constitución psíquica como lo establece el psicoanálisis, debemos pensar la posibilidad de que detrás de las causas confesadas de nuestros actos en el espacio público en particular, existen causas ignoradas por nosotros mismos y que tendrían su origen en pulsiones inconscientes.

Cuando hablamos de un colectivo social hay causas que no podemos negar producidas por dicha masa.

“La primera de ellas es que el individuo integrado en una multitud, adquiere, por el simple hecho del número, un sentimiento de potencia invencible, merced al cual puede permitirse ceder a instintos que, antes, como individuo aislado, hubiera refrenado forzosamente. Y se abandonará tanto más gustoso a tales instintos cuanto que por ser la multitud anónima, y en consecuencia, irresponsable, desaparecerá para él el sentimiento de la responsabilidad, poderoso y constante freno de los impulsos individuales. Una segunda causa, el contagio mental, interviene igualmente para determinar en las multitudes la manifestación de caracteres especiales, y al mismo tiempo, su orientación. El contagio es un fenómeno fácilmente comprobable, pero inexplicado aún y que ha de ser enlazado a los fenómenos de orden hipnótico¹². Dentro de una multitud, todo sentimiento y todo acto son contagiosos,

¹² Un sujeto en el seno de una multitud activa cae pronto en un estado particular, muy semejante al estado de fascinación del hipnotizado entre las manos de su hipnotizador.

hasta el punto de que el individuo sacrifica muy fácilmente su interés personal al interés colectivo, actitud contraria a su naturaleza y de la que el hombre sólo se hace susceptible cuando forma parte de una multitud. Una tercera causa, la más importante, determina en los individuos integrados en una masa, caracteres especiales, a veces muy opuestos a los del individuo aislado. Me refiero a la sugestibilidad, de la que el contagio antes indicado no es sino un efecto”. (Freud S. 1921 p. 8)

Aquí, es importante detenernos a pensar si los sujetos aislados que se desplazan por el espacio público sin ninguna conexión entre ellos pueden ser caracterizados como una masa, tal cual Freud describe en su desarrollo como el ejército y la religión.

Tal vez en este punto sólo podamos hipotetizar sobre los aportes que el psicoanálisis podría otorgarnos al análisis del tema, como un primer paso para posteriores desarrollos. Pero avanzamos con esta metáfora tomando como puntos en común el desarrollo de Habermas. En La Crisis de legitimación del capitalismo tardío el autor dice que el sujeto político de participación democrática en el capitalismo se ve expresado a través de una masa homogénea que conforma la opinión pública. También Carlos Nino cuando habla de la sociedad argentina habla de la conformación de una masa social que a partir de su historia se comporta de una manera particular ante las normas de tránsito.

“...Así, pues, la desaparición de la personalidad consciente, el predominio de la personalidad inconsciente, la orientación de los sentimientos y de las ideas en igual sentido, por sugestión¹³ y contagio, y la tendencia a transformar inmediatamente en actos las ideas sugeridas, son los principales caracteres del individuo integrado en una multitud. Perdidos todos sus rasgos personales, pasa a convertirse en un autómatas sin voluntad” (Freud S. 1921 p. 11).

Le Bon considera que por el sólo hecho de formar parte de una multitud el hombre “desciende varios escalones en la escala de la civilización”. Aislado, era quizás un individuo culto; en multitud, es un instintivo, y por consiguiente, un bárbaro. Luego Freud va a explicar esto realizando una analogía entre la horda primitiva y el sujeto en una multitud o colectivo.

El hecho de que los siniestros de tránsito se deban a conductas realizadas por todos los individuos de la sociedad, sin distinción de nivel académico, estatus o poder adquisitivo,

¹³ La influencia de una sugestión le lanzará con ímpetu irresistible, a la ejecución de ciertos actos. Ímpetu más irresistible aún en las multitudes que en el sujeto hipnotizado, pues siendo la sugestión la misma para todos los individuos, se intensificará al hacerse recíproca.

puede ser un argumento para justificar dicha afirmación, ya que las conductas propuestas por la masa vial invitan a todos los integrantes de la misma a proyectar su libido. Es decir, la multitud es impulsiva, versátil e irritable y se deja guiar casi exclusivamente, por lo inconsciente. Los impulsos a los que obedece pueden ser, según las circunstancias, nobles o crueles, heroicos o cobardes, pero son siempre tan imperiosos que la personalidad e incluso el instinto de conservación desaparecen ante ellos, provocando las tragedias viales existentes, sin que la misma masa sea consciente o tenga registro de las responsabilidades en las mismas.

Si queremos formarnos una idea exacta de la moralidad de las multitudes, habremos de tener en cuenta que en la reunión de los individuos integrados en una masa, desaparecen todas las inhibiciones individuales, mientras que todos los instintos crueles, brutales y destructores, residuos de épocas primitivas, latentes en el individuo, despiertan y buscan su libre satisfacción.

En las masas, las ideas más opuestas pueden coexistir sin estorbarse unas a otras y sin que surja de su contradicción lógica conflicto alguno. Ahora bien, el psicoanálisis ha demostrado que este mismo fenómeno se da también en la vida anímica individual; así, en el niño y en el neurótico”.

Otra de las afirmaciones sobre las masas que pueden invitarnos a pensar las construcciones que se producen de los sujetos que comparten el espacio común, es que “las multitudes no han conocido jamás la sed de la verdad¹⁴, demandando ilusiones dan preferencia a lo irreal sobre lo real, y lo irreal actúa sobre ellas con la misma fuerza que lo real”. Esto nos lleva a pensar, inevitablemente, en los mitos y fantasías que se producen en relación al tránsito, los mismos son contrarios a las leyes de la física, una y otra vez demostradas por las noticias periodísticas de tragedias viales, pero justificadas en pensamientos fantásticos que determinan el accionar del colectivo. Esta situación existe en los sujetos individuales, el neurótico no presenta valor alguno a la realidad objetiva y sí, únicamente, a la realidad psíquica.

Como sucede en el sueño y en la hipnosis, la prueba por la realidad sucumbe a la energía de los deseos cargados de afectividad en la actividad anímica de las masas.

¹⁴ Retomar la idea de verdad es primordial a la hora de pensar políticas públicas en relación a este tema, si el objetivo es construir una nueva verdad debemos entender como dice Alan Badiou que: el proceso de una verdad es la construcción de un cuerpo nuevo que aparece en el mundo a medida que se agrupan en torno a un enunciado primordial todos los múltiples que mantienen con ese enunciado una auténtica afinidad.

“El prestigio es una especie de fascinación que un individuo, una obra o una idea, ejercen sobre nuestro espíritu. Esta fascinación paraliza todas nuestras facultades críticas y llena nuestra alma de asombro y de respeto. Los sentimientos entonces provocados son inexplicables, como todos los sentimientos, pero probablemente del mismo orden que la sugestión experimentada por un sujeto magnetizado”. (Freud S. 1921 p. 14)¹⁵

Actúa aquí, innegablemente, algo como una obsesión, que impulsa al individuo a imitar a los demás y a conservarse a tono con ellos. Cuanto más groseras y elementales son las emociones, más probabilidades presentan de propagarse de este modo en una masa.

“Este mecanismo de la intensificación afectiva queda favorecido por varias otras influencias emanadas de la multitud. La masa da al individuo la impresión de un poder ilimitado y de un peligro invencible. Sustituye, por el momento, a la entera sociedad humana, encarnación de la autoridad, cuyos castigos se han temido y por la que nos imponemos tantas restricciones. Es evidentemente peligroso situarse enfrente de ella, y para garantizar la propia seguridad, deberá cada uno seguir el ejemplo que observa en derredor suyo, e incluso, si es preciso, llegar a «aullar con los lobos¹⁶». Obedientes a la nueva autoridad, habremos de hacer callar a nuestra consciencia anterior y ceder así a la atracción del placer que seguramente alcanzaremos por la cesación de nuestras inhibiciones” (Freud S. 1921 p. 16).

Freud realiza una interpretación en relación al proceso de identificación que se produce entre el sujeto y la masa, la cual aspira a conformar el propio Yo análogamente al otro tomado como modelo.

En el espacio público asistimos al mecanismo de la identificación, hecho posible por la actitud o la voluntad de colocarse en la misma situación. Una identificación que se produce con los transeúntes infractores y transgresores de las normas pero no con las víctimas de siniestros, ya que despierta el mecanismo de pensar “a mí no me va a pasar”, “nos hallamos ante el proceso denominado «proyección simpática» (Einfühlung) por la psicología, proceso del que depende, en su mayor parte, nuestra comprensión del Yo de otras personas”.

Experimentamos así, la impresión de hallarnos ante una situación en la que el sentimiento individual y el acto intelectual personal son demasiado débiles para afirmarse por

¹⁵ Freud Sigmund: “Psicología de las masas y análisis del yo”. «El interés personal, que constituye casi el único móvil de acción del individuo aislado, no se muestra en las masas como elemento dominante sino en muy contadas ocasiones».

¹⁶ Saltar semáforos rojos, exceder la velocidad, no respetar sendas peatonales, etc.

sí solos, sin el apoyo de manifestaciones afectivas e intelectuales, análogas, de los demás individuos. Esto indica, hasta qué punto se encuentra dominado el individuo por las influencias de un alma colectiva, tales como las propiedades raciales, los prejuicios de clase, la opinión pública, etcétera.

La psicología de dichas masas viales se guía por la desaparición de la personalidad individual consciente que, según Freud, corresponde a un estado de regresión a una actividad anímica primitiva, tal como en la horda prehistórica. La masa se nos muestra como una resurrección de la horda primitiva.

Por lo tanto, la psicología colectiva es la más antigua. El conjunto de elementos que hemos aislado de todo lo referente a la masa, para constituir la psicología individual, no se ha diferenciado de la antigua psicología colectiva sino más tarde y sólo parcialmente.

La masa multiplica este proceso, coincide con la hipnosis en la naturaleza de los instintos que mantienen su cohesión y en la sustitución del ideal del Yo por el objeto, pero agrega a ello la identificación con otros individuos, facilitada primitivamente, por la igualdad de la actitud con respecto al objeto.

Sujetos a las leyes de la pulsión en el espacio

La masa humana en el espacio social, que ha de ser vinculada libidinalmente, pues ni la necesidad por sí sola ni las ventajas de la comunidad de trabajo bastarían para mantenerla unida, representa el natural instinto humano de agresión, la hostilidad de uno contra todos y de todos contra uno, se opone al designio de la cultura (respetar la ley). Dicho instinto de agresión es el descendiente y principal representante del instinto de muerte, hallado junto al Eros y que con él comparte la dominación del mundo.

Aquí nos adentramos en otro concepto aportado por el psicoanálisis que es innegable a la hora de pensar los siniestros viales, las conductas que se expresan cotidianamente en el transitar del espacio son difíciles de comprender en un plano consciente, nuestro interrogante es: ¿por qué los sujetos conscientes de las consecuencias fatídicas de ciertas acciones eligen seguir realizándolas?. La existencia de pulsiones de muerte en nuestra psiquis y en nuestra sociedad, pueden ayudarnos a pensar la situación y a reflexionar sobre políticas públicas que apunten a reconstruir la trama cultural que debe cumplir la función de sublimar estos impulsos.

La cultura no se conforma con los vínculos de unión que hasta ahora le hemos concedido, sino que también pretende ligar mutuamente a los miembros de la comunidad con lazos libidinales, sirviéndose a tal fin de cualquier recurso, favoreciendo cualquier camino que pueda llegar a establecer potentes identificaciones entre aquéllos, poniendo en juego la máxima cantidad posible de libido con fin inhibido, para reforzar los vínculos de comunidad mediante los lazos amistosos¹⁷.

La verdad oculta es la de que el hombre no es una criatura tierna y necesitada de amor, que sólo osaría defenderse si se le atacara, sino, por el contrario, un ser entre cuyas disposiciones instintivas también debe incluirse una buena porción de agresividad. Por consiguiente, el prójimo no le representa solo un posible colaborador y objeto sexual, sino también un motivo de tentación para satisfacer su agresividad. El hombre como una bestia salvaje que no conoce el menor respeto por los seres de su propia especie.

Muchas de las producciones cinematográficas, así como las publicidades, utilizan este recurso para homologar el uso de un automotor con la vía más directa para canalizar estos impulsos violentos, de poder, virilidad y transgresión. Los discursos de los conductores están plagados de interpretaciones despectivas hacia el resto de la comunidad que les estorba en la plena realización de sus deseos, Para ellos el problema son los ciclistas o peatones que se cruzan en el camino de su “onanismo” vehicular. Sumado a las constantes conductas de intolerancia explícita al no respetar lo que la cultura intenta mediar con la ley, al Otro.

“Debido a esta primordial hostilidad entre los hombres, la sociedad civilizada se ve constantemente al borde de la desintegración. El interés que ofrece la comunidad de trabajo no bastaría para mantener su cohesión, pues las pasiones instintivas son más poderosas que los intereses racionales. La cultura se ve obligada a realizar múltiples esfuerzos para poner barreras a las tendencias agresivas del hombre, para dominar sus manifestaciones mediante formaciones reactivas psíquicas” (Freud S. 1929 p. 5)

Sin embargo, todos los esfuerzos de la cultura destinados a imponerlo aún no lo han logrado. Evidentemente, al hombre no le resulta fácil renunciar a la satisfacción de estas tendencias agresivas suyas y se ven expresadas claramente en el tránsito como canal para

¹⁷ La noción de cultura del psicoanálisis se utiliza a los efectos de poder aportar argumentos desde los procesos individuales que se producen en la circulación en el espacio, la noción de cultura vial se desarrolla en un capítulo posterior, desde una perspectiva antropológica más coherente con la problemática general planteada en el desarrollo.

satisfacer la agresividad. Por otra parte, un núcleo cultural más restringido ofrece la muy apreciable ventaja de permitir la satisfacción de este instinto mediante la hostilidad frente a los seres que han quedado excluidos de aquél. Mecanismo que mencionábamos antes en las interpretaciones de los automovilistas, por ejemplo, cuando se refieren a los peatones o motociclistas, los cuales son blanco fácil de su ira, y el Otro diferente al que quiero exterminar.

Siempre se podrá vincular amorosamente entre sí a mayor número de hombres, con la condición de que sobren otros en quienes descargar los golpes.

Si la cultura impone tan pesados sacrificios, no sólo a la sexualidad, sino también a las tendencias agresivas, comprenderemos mejor por qué al hombre le resulta tan difícil alcanzar en ella su felicidad.¹⁸ El hombre civilizado ha trocado una parte de posible felicidad por una parte de seguridad; pero no olvidemos que en la familia primitiva sólo el jefe gozaba de semejante libertad de los instintos, mientras que los demás vivían oprimidos como esclavos.

Si con toda justificación reprochamos al actual estado de nuestra cultura cuán insuficientemente realiza nuestra pretensión de un sistema de vida que nos haga felices; si le echamos en cara la magnitud de los sufrimientos, quizá evitables, a que nos expone; si tratamos de desenmascarar con implacable crítica las raíces de su imperfección, seguramente ejercemos nuestro legítimo derecho, y no por ello demostramos ser enemigos de la cultura. Cabe esperar que poco a poco se logre imponer a nuestra cultura modificaciones que satisfagan mejor nuestras necesidades y que escapen a aquellas críticas. Pero quizá convenga que nos familiaricemos también con la idea de que existen dificultades inherentes a la esencia misma de la cultura e inaccesibles a cualquier intento de reforma. Además de la necesaria limitación instintiva que ya estamos dispuestos a aceptar, nos amenaza el peligro de un estado que podríamos denominar «miseria psicológica de las masas». Este peligro es más inminente cuando las fuerzas sociales de cohesión consisten primordialmente en identificaciones mutuas entre los individuos de un grupo, mientras que los personajes dirigentes no asumen el papel importante que deberían desempeñar en la formación de la masa”. (Freud S. 1929 p. 8).

Por lo tanto, tomamos de Freud la idea de que la tendencia agresiva es una disposición instintiva innata y autónoma del ser humano; además de que constituye el mayor

¹⁸ En efecto, el hombre primitivo estaba menos agobiado en este sentido, pues no conocía restricción alguna de sus instintos. En cambio eran muy escasas sus perspectivas de poder gozar largo tiempo de tal felicidad.

obstáculo con que tropieza la cultura. La agresión es introyectada, internalizada, devuelta en realidad al lugar de donde procede: es dirigida contra el propio yo, incorporándose a una parte de éste, que en calidad de súper-yo se opone a la parte restante, y asumiendo la función de «conciencia», despliega frente al Yo la misma dura agresividad que el Yo, de buen grado, habría satisfecho en individuos extraños. Aunque es pertinente aclarar que en cada sociedad se modulan las conductas agresivas y las amables, es un código social colectivo.

La tensión creada entre el severo súper-yo y el Yo subordinado al mismo la calificamos de sentimiento de culpabilidad; se manifiesta bajo la forma de necesidad de castigo. Por consiguiente, la cultura domina la peligrosa inclinación agresiva del individuo, debilitando a éste, desarmándolo y haciéndolo vigilar por una instancia alojada en su interior.

Volviendo al tema del tránsito, sólo se produce un cambio fundamental cuando la autoridad es internalizada al establecerse un súper-yo, elevando la conciencia moral al sentimiento de culpabilidad. En esta fase también deja de actuar el temor de ser descubierto y la diferencia entre hacer y querer el mal, pues nada puede ocultarse ante el súper-yo, ni siquiera los pensamientos. La influencia de su génesis hace perdurar lo pasado y lo superado, se manifiesta por el hecho de que en el fondo todo queda como era al principio. El súper-yo tortura al pecaminoso Yo con las mismas sensaciones de angustia y está al acecho de oportunidades para hacerlo castigar por el mundo exterior.

Mucho se deberá analizar para poder interpretar la construcción del súper-yo en la problemática vial, tal vez al no existir un registro de culpabilidad de ciertos delitos viales a nivel cultural en nuestro país no se incorpora como una limitación omnipresente en el súper-yo. Por estar asociados a explicaciones mágicas como antes mencionamos se pierde conciencia de la responsabilidad del propio yo en los mismos.

Cuando se producen siniestros viales es común que los sujetos responsables de los mismos no encuentren una explicación alguna de lo sucedido, incluso cuando no se respetan las leyes de tránsito y se tienen conductas temerarias frente al volante, es más fuerte la fantasía de pensar que se controla la situación. Tampoco cumple ese rol la justicia en relación a las sanciones que sufren estos infractores frente a los siniestros viales ya que en la mayoría de los casos no hay consecuencia alguna.

Por consiguiente, conocemos dos orígenes del sentimiento de culpabilidad: uno es el miedo a la autoridad poco presente en la escena vial Argentina; el segundo, es el temor al

súper-yo, se puede pensar que si no está presente en la cultura como un delito no se internaliza en el súper-yo como tal. El primero obliga a renunciar a la satisfacción de los instintos; el segundo impulsa, además, al castigo, dado que no es posible ocultar ante el súper-yo la persistencia de los deseos prohibidos.

“El sentimiento de culpabilidad -la severidad del súper-yo- equivale, pues, al rigor de la conciencia; es la percepción que tiene el yo de esta vigilancia que se le impone, es su apreciación de las tensiones entre sus propias tendencias y las exigencias del súper-yo; por fin, la angustia subyacente a todas estas relaciones, el miedo a esta instancia crítica, o sea, la necesidad de castigo, es una manifestación instintiva del yo que se ha tornado masoquista bajo la influencia del súper-yo sádico; en otros términos, es una parte del impulso a la destrucción interna que posee el yo y que utiliza para establecer un vínculo erótico con el súper-yo. Jamás se debería hablar de conciencia mientras no se haya demostrado la existencia de un súper-yo; del sentimiento o de la consciencia de culpabilidad, en cambio, cabe aceptar que existe antes que el súper-yo y, en consecuencia, también antes que la conciencia (moral)”. (Freud S. 1929 p. 14).

Es entonces la expresión directa e inmediata del temor ante la autoridad exterior, el reconocimiento de la tensión entre el yo y esta última; las pautas del conflicto cultural existente ante esta autoridad exterior que debería reflejarse como límite en el espacio social y la falta de instancias reales en las cuales se ejecuten los límites pautados.

Pero esta lucha entre individuo y sociedad no es hija del antagonismo, entre Eros y Muerte, sino que responde a un conflicto en la propia economía de la libido, conflicto comparable a la disputa por el reparto de la libido entre el yo y los objetos. No obstante las penurias que actualmente impone la existencia del individuo, la contienda, puede llegar en éste a un equilibrio definitivo que también alcanzará en el futuro de la cultura.

Aún puede llevarse mucho más lejos la analogía entre el proceso cultural y la evolución del individuo, pues cabe sostener que también la comunidad desarrolla un súper-yo bajo cuya influencia se produce la evolución cultural.

“El súper-yo cultural ha elaborado sus ideales y erigido sus normas. Entre éstas, las que se refieren a las relaciones de los seres humanos entre sí están comprendidas en el concepto de la ética. En todas las épocas se dio el mayor valor a estos sistemas éticos, como si precisamente ellos hubieran de colmar las máximas esperanzas. En efecto, la ética aborda

aquel prurito que es fácil reconocer como el más vulnerable de toda cultura. Por consiguiente, debe ser concebida como una tentativa terapéutica, como un ensayo destinado a lograr mediante un imperativo del súper-yo lo que antes no pudo alcanzar la restante labor cultural.” (Freud S. 1929 p. 17).

Aquí se nos abren infinidad de preguntas que debemos tratar de responder a la hora de pensar políticas públicas que intenten accionar a favor de evitar los siniestros viales. Las mismas no pueden negar la existencia de sujetos concretos, con historias particulares que interactúan en el espacio social con su “novela familiar” propia, las políticas deben habilitar espacios para tramitar estas autonomías individuales, para reflexionar y distanciarse de la masa, si pretendemos modificar los imaginarios existentes.

La aceleración de los intercambios informativos ha producido y está produciendo un efecto patológico en la mente humana individual y, con mayor razón, en la colectiva. Los individuos no están en condiciones de elaborar conscientemente la inmensa y creciente masa de información que entra en sus ordenadores, en sus teléfonos portátiles, en sus pantallas de televisión, en sus agendas electrónicas y en sus cabezas. Sin embargo, parece que es indispensable seguir, conocer, valorar, asimilar y elaborar toda esta información si se quiere ser eficiente, competitivo, ganador.

Los sujetos atravesados por estos imaginarios conforman la institución del espacio social.

Capítulo 4

La Ley y cultura de la ilegalidad

Es la ley como la lluvia:
Nunca puede ser pareja
El que la aguanta se queja,
Pero el asunto es sencillo:
La ley es como el cuchillo:
No ofiende al que la maneja.

Le suelen llamar espada,
Y el nombre le viene bien:
Los que gobiernan ven
Adónde han de dar el tajo;
Le caí al que se halla abajo;
Y corta sin ver a quién.

Hay mucho que son doctores
Y de su ciencia no dudo
Mas yo soy un negro rudo,
Y aunque de esto poco entiendo,
Estoy diariamente viendo
Que aplican la del embudo.

Martín Fierro

El poema nacional argentino por excelencia, el “Martín Fierro”, escrito por José Hernández en las últimas décadas del Siglo XIX, refleja con claridad hasta qué punto esos valores identifican la supervivencia cotidiana en un medio social hostil, con la asunción plena de la cultura de la ilegalidad como medio de vida. El héroe de ese relato épico es un gaucho perseguido por quienes ejercen el poder de la ley en beneficio propio con tanta arbitrariedad como impunidad.

Los individuos devienen en lo que son socialmente, absorbiendo e interiorizando las instituciones, los modos de pensamiento y acción, las normas y valores, la identidad misma del individuo. Según Castoriadis C. (1997) en una sociedad heterónoma, la interiorización de las leyes carece de efecto si no está acompañada por la interiorización de la ley suprema: no cuestionarás las leyes, imposible de lograr en una sociedad humana.

La cita de Martín Fierro es un claro ejemplo de los imaginarios sociales naturalizados en nuestra cultura en relación a las leyes y su función.

“Esto significa que la única posibilidad de pensar una ley efectiva es la que se puede crear en el marco de una sociedad autónoma. Es decir, “el momento del nacimiento de la democracia y de la política no es el reino de la ley o el derecho, ni el de los “derechos del hombre”, ni siquiera en la igualdad como tal de los ciudadanos: sino el de la aparición en el hacer efectivo de la colectividad en su puesta en tela de juicio de la ley. ¿Qué leyes debemos hacer? Es en este momento cuando nace la política y la libertad como social-histórica efectiva”. (Castoriadis C., 1997, p 124)

“La elasticidad de las estructuras normativas (o sea, el campo de variaciones posibles sin ruptura de la tradición) no depende por cierto solo, ni en primer lugar, de los requisitos de congruencia de las estructuras normativas mismas. En efecto, los patrones de normalidad de los sistemas sociales son el producto de los valores culturales de la tradición constitutiva, por un lado, pero, por el otro, de exigencias no-normativas de la integración sistémica: en los patrones de normalidad” (Habermas J. 1973 p. 29).

Ahora bien, es interesante en relación al problema planteado inicialmente desarrollar la construcción de la ley en el ámbito del espacio público. El decir, tratar de encontrar las particularidades de este cuerpo reglado, de sus imaginarios y costumbres en relación a los

ciudadanos que las utilizan.

Dos trabajos son muy valiosos para pensar este estado de situación, el del antropólogo Pablo Wright de la Universidad de la UBA, que desarrolló con el grupo Culturalia, desde una perspectiva antropológica, el cual retomaremos a lo largo de todo el desarrollo, y el de Carlos Nino un jurista argentino que en su libro “Un país al margen de la ley” desarrolla muchas de las lógicas que se utilizan en la interpretación de las normas.

La ley en el espacio público

La práctica de desplazarse por espacios específicos, definidos y aceptados, como ya desarrollamos en el primer apartado, requiere de la interiorización de pautas y normas, de una socialización que transmita las reglas que permiten llevar adelante ese “juego social”¹⁹. Al ser compartidas, estas reglas posibilitan la comunicación inteligible entre los actores para que los hechos viales puedan ocurrir.

Estas reglas parecen ser la actualización performativa de las normas viales, que lleva verdaderamente a la generación de un sistema paralelo práctico de normas, las normas nativas, a partir de las cuales sabemos qué hacer en cada situación que puede procesar nuestro saber vial.

Esto quiere decir que los ciudadanos sujetos de una sociedad realizan prácticas viales de las que no son completamente conscientes, por un lado, se promueve el “respeto” a ciertas normas para conducirse en la calle y, por el otro, en otros niveles de la vida pública no hay ejemplos reales de respeto a esas normas y falta de coherencia.

Los límites de las prácticas viales, en lo que hace a su normativa, están determinados por 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. Si el Estado es garante del dictado y la obediencia a las normas es, por eso mismo, el primer ejemplo a seguir.

En la negociación se observa que los cuerpos de normas, al momento de decidir una conducta particular, se tornan abstractos, carentes de validez. Este hecho es el efecto de la acumulación de prácticas de negociación en el pasado, que desembocaron en la cristalización de habitus²⁰, específicos para el catálogo culturalmente pautado de las situaciones de la

¹⁹ El autor denomina “juego de la calle” a la negociación vial, retomando el concepto del antropólogo Clifford Geertz de “juegos profundos” en la cultura.

²⁰ Concepto de Pierre Bourdieu: Por tal podemos entender esquemas de obrar, pensar y sentir asociados a la

realidad vial.

El contexto mayor de crisis de legalidad²¹ llevan a la anomia y a la alienación, debilitan la aceptación de legalidades abstractas, producidas en el pasado por funcionarios, legisladores y políticos. Es lo que Habermas J. (1973) denomina la crisis de legitimación.

Factores que coadyuvan, entre otras cosas, a profundizar la brecha entre las normas y las prácticas. 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 resistencia, una tradición cultural propia de nuestra sociedad.

La negociación de las normas en cada práctica es el micro ejercicio de la rebeldía ciudadana frente a la historia de las crisis y al carácter “otro” de aquellas, creadas para sujetos ideales, desde marcos legales ideales, y producidos para prácticas sociales de otros contextos socio-culturales.

Nino C. (2005) entiende que la tendencia a la ilegalidad de nuestra sociedad está dada por principios éticos²² y valores que se fueron desarrollando a través del tiempo por procesos políticos de gobiernos en interacción con la sociedad civil, que desde su entender son factores significativos para dar cuenta del subdesarrollo existente. Es decir, el autor no cuestiona el instrumento legal conformado por el capitalismo, como modo de producción, y su efectividad a la hora de construir autonomía política en una sociedad, pero realiza aportes sobre procesos históricos en nuestro país que dieron como resultado nuestra particular relación con las normas, llamada “anomia boba” por él mismo.

Podríamos decir que la “anomia boba” caracterizada por el mencionado autor es un sistema que se resiste a la legalidad escrita, pero es lógico y coherente, es un juego con sus reglas y los jugadores las llevan a la práctica.

“El tipo de ilegalidad generalizada implica situaciones sociales en las que todos resultan perjudicados por la ilegalidad en cuestión. Se trata de una ilegalidad o anomia

clase social. El habitus hace que personas de un entorno social homogéneo tiendan a compartir estilos de vida parecidos.

²¹ Roy Godson (Georgetown University) define la cultura de la legalidad como " el conjunto de valores, creencias, costumbres y conductas colectivas que permiten al promedio de una sociedad percibir que la vida bajo un sistema que garantice la igualdad de los ciudadanos ante la ley es conveniente para sus intereses, para su progreso y para el mejoramiento de su calidad de vida".

²² Si no hay ética en general es que falta el sujeto abstracto que debería armarse con ella. Alan Badiou “Ser, acontecimiento, verdad, sujeto”.

“boba”, puesto que no es el resultado de intereses o valoraciones que la ley no pudo satisfacer y que busca satisfacer al margen de ella. Este concepto de “anomia boba” no se refiere a una mera inobservancia de normas, aún cuando esa inobservancia no implique de por sí la inexistencia de la norma, sino que se produce una cierta disfuncionalidad en la sociedad de acuerdo con ciertos objetivos, intereses o preferencias”. (Nino C. 2005 p. 34)

Lo planteado por el autor nos hace pensar la relación de la sociedad con las leyes, cuando en la conformación de una sociedad autónoma Castoriadis C. (1997) expresa la necesidad de reflexionar sobre las mismas, de pensar sus beneficios subyacentes para determinados grupos, la justicia o no que representan las mismas; lo propone en el marco de una postura plenamente consciente y responsable de los sujetos que accionan políticamente en una sociedad. En este punto la transgresión de las normas en sí mismas como una conducta antisocial, parece un síntoma asociado más con la heteronomía política que vivimos en nuestro país, la necesidad de un control disciplinador externo para realizar conductas que de otra forma ponen nuestra propia vida en riesgo.

Recurrimos al concepto de anomia boba para representar la situación ya que no existe beneficio alguno de accionar colectivamente en desconocimiento de las normas de tránsito, específicamente, dado que el cumplimiento de las mismas prometería una circulación mucho más eficiente y segura.

En el sentido general el estado de derecho se caracteriza por tener ciertas propiedades:

1- Las normas jurídicas que se observan deben ser de índole general, las propiedades de la aplicación de la norma deben ser genéricas y no por nombres propios o descripciones definidas.

2- Las normas jurídicas deben tender a la universalidad, deben ser aplicables a todos sin hacer diferencias.

3- Las normas jurídicas deben ser irretroactivas, se aplican a partir de la sanción de la norma.

4- Las normas jurídicas deben ser estables.

5- Las normas jurídicas deben ser públicas, conocidas por todos.

6- Las normas jurídicas deben ser lo más definidas que sea posible.

7- Los hechos condicionales previstos en las normas jurídicas deben ser empíricamente verificables, ofreciéndole el derecho a la defensa de las personas.

8- Las normas jurídicas deben ser aplicadas estricta e imparcialmente a los casos particulares.

9- Las normas jurídicas deben ser aplicadas por órganos independientes a quienes las han dictado.

Las particularidades de las normas jurídicas nos hace pensar el funcionamiento de las mismas en el sistema de tránsito de nuestro país, muchos de estos principios legales se encuentran “contrabandeados” en los hechos viales por tráfico de influencias, situaciones de cohecho, entre otras manipulaciones propias de los poderes reales producidos por el sistema. Esta corrupción naturalizada, por llamarla de alguna manera, tiene sus bases en la historia de nuestro país.

Un aporte esclarecedor del libro de Nino es la historia de la anomia en Argentina. En el mismo menciona acontecimientos socio-culturales como el contrabando en la época colonial, en el cual los funcionarios locales de la metrópolis habilitaron un sistema legal paralelo que benefició a un grupo de poder a partir de la transgresión a la norma, y esto antes de la constitución de nuestro país como tal, “se acata pero no se cumple”. Con esta frase se iniciaba la institución de la “desobediencia legal” que refleja el alma de la colonización hispánica.

Esta misma actitud reflejan las guerras civiles que se sucedieron luego de lograr la independencia del país, donde se encontraban diversos intereses entre el poder logrado por la ciudad de Buenos Aires y el resto del país.

Sucesión de gobiernos fraudulentos en el período de consolidación del sistema democrático, con la inmediata reacción de los gobiernos de facto en el siglo XX, a través de los cuales se instituían y destituían leyes y cuerpos jurídicos.

“El reemplazo de Perón a su muerte en 1974 por su esposa Isabel Martínez coincidió con un agravamiento de la tendencia hacia la ilegalidad de la sociedad argentina: la violencia de los grupos de izquierda y de la organización de extrema derecha vinculada al ministro de Bienestar Social, José López Rega, fue en aumento; las denuncias de corrupción se extendieron. Frente a estos hechos comenzaron a tomarse desde el gobierno medidas antagónicas con el estado de derecho: se dictaron normas penales represivas de la subversión con tipos excesivamente vagos y penas draconianas; se aplicó con enorme discrecionalidad el estado de sitio; se autorizó a las Fuerzas Armadas a “aniquilar a la subversión”; se intervino

la Universidad”. (Nino C. 2005 p. 67).

Es muy interesante este párrafo en el que el autor refleja cómo aún en democracia los mecanismos de la ilegalidad y atentados sistemáticos a las leyes se naturalizaban, haciendo uso del aparato estatal para ejercer políticas antidemocráticas por doquier.

La dictadura que sucedió a este gobierno es quizá el capítulo más oscuro de ilegalidad en la historia reciente de nuestro país y la causa más directa del descreimiento a las instituciones estatales por parte de los ciudadanos. Este período superó a todos los anteriores en la violación al estado de derecho en el país, la Junta de Comandantes ejerció un control absoluto.

“Pero ni siquiera el marco jurídico extremadamente represivo fue suficiente, ya que, como es sabido, la mayor parte de la actividad persecutoria de reales y presuntos subversivos o de personas a las que se involucró en forma casi azarosa siguiendo una política de terror, fue conducida en forma ilegal y clandestina. La ajuridicidad que nos viene persiguiendo desde la época de la colonia llegó a su apogeo con el genocidio sin precedente en el continente y con pocos en el mundo. Los miles de desaparecidos, ejecutados y torturados lo fueron en forma absolutamente clandestina, y, a pesar de las comprobaciones fehacientes por la justicia y organismos nacionales e internacionales, aún hoy los sectores cercanos a la comisión y aprobación de estos hechos niegan su ocurrencia”. (Nino C. 2005 p. 67)²³.

Carlos Nino analiza como una de las causas de estos desequilibrios institucionales el hiperpresidencialismo de nuestro país, acusando que el presidente de la nación absorbe funciones que deberían corresponder al Congreso de la Nación. Sumado a la complicidad y extrema complacencia del Poder Judicial, hacía la arbitrariedad y ligereza con que el poder político trata las libertades públicas.

“Los desbordes normativos en la estructuración institucional de nuestro país demuestran que sigue persistiendo en sectores importantes de la sociedad, sobre todo en los que tienen acceso al poder público, las actitudes finalistas, que conducen a justificar la violación de las normas sobre la base del carácter imperativo de fines loables, o las actitudes formalistas, complementarias con las anteriores, que llevan a aplicar e interpretar las normas

²³ Nino Carlos: Un país al margen de la ley. “La anomia en la vida institucional argentina”. La redacción del libro es anterior a los juicios iniciados a la junta en 2003, asimismo los 20 años que sucedieron al regreso de la democracia y el juzgamiento de estas atrocidades son sucesos que determinan la construcción de imaginarios en relación al rol del Estado y su legitimidad en el cumplimiento de las normas.

con absoluta prescindencia de los fines que ellas procuran satisfacer. (...) Todo esto muestra que la tendencia a la ilegalidad, o a la anomia en general, en el resto de la sociedad, tiene ejemplo e inspiración en el manejo del poder público”. (Nino C. 2005 p. 76).

Las normas de tránsito

Con respecto a las normas de tránsito, específicamente, una de las problemáticas es la falta de intervención efectiva de la justicia frente a los delitos y contravenciones de tránsito. Es decir, la eficacia punitiva a la comprobación de delitos de tránsito en nuestro país es muy baja. Por lo cual puede pensarse que la consecuencia es una no asimilación o registro cociente de las consecuencias que los actos pueden generar.

Esto sumado a que el temor a la reprobación social parece tener un efecto contrario, en relación a no cumplir las normas nativas del juego de la calle, muchas veces el que respeta es sancionado socialmente.

La disposición a la ilegalidad es muy significativa y argumentada con justificaciones míticas construidas socialmente que justifican el accionar en marcos morales aceptables, sin ningún registro de las consecuencias que puede tener.

El que todos los argentinos estemos al margen de la ley nos debilita como ciudadanos frente al poder público y nos hace pasibles de sufrir actitudes arbitrarias o autoritarias de las autoridades, las cuales fomentan la tendencia a la ilegalidad, con su propio comportamiento y convalidando regularmente el comportamiento ilegal de los ciudadanos.

Lefebvre H. (1974) plantea que el espacio del civismo niega precisamente aquello mismo que proclama y ensalza, ser un espacio de apropiaciones, diferencias y participación.

“Efecto de acciones pasadas, el espacio social permite que tengan lugar determinadas acciones, sugiere unas y prohíbe otras. Entre esas acciones, unas remiten al universo de la producción, otras al del consumo. El espacio social implica múltiples conocimientos” (Lefebvre H. 1974 p. 129).

La justicia pone en equilibrio al hombre con la naturaleza, al hombre con la tradición, pone en equilibrio las palabras que pertenecen a la especie y las protege del precipicio.

La cultura vial

Este apartado se denomina “Cultura Vial” para tomar aportes de diversos antropólogos

que han desarrollado este concepto como una parte constitutiva de la cultura general de una sociedad pero con las peculiaridades propias de los desplazamientos en el espacio público y sus significaciones.

José Olives define a la “antropología vial” como una rama de la antropología. El autor plantea que este término nos permite situar a la persona en el centro de la problemática y no ya al ambiente, o los vehículos como parte del problema vial.

El concepto de campo²⁴ sirve a la antropología vial como delimitación analítica para poder, dentro de un espacio conceptual identificado, investigar los componentes sociales que lo integran. Es decir, el conjunto de actores en sus interacciones, dinámicas y competencias recíprocas por los capitales específicos del campo.

En el mismo, se llevan adelante juegos particulares que representan el intercambio comunicativo y de capitales que dan forma al mantenimiento simbólico del campo. Los límites objetivos del campo se componen de todos aquellos espacios transformados por la práctica en lugares. En esos espacios se producen diferentes prácticas que dan vida a la ontología de los espacios viales; allí se los llena de ser, un ser que es social y que expresa la cultura de los actores.

“No es posible un modo de existencia no simbólico y aún menos un tipo no simbólico de acción. Por eso, cualquier conducta humana a ser interpretada etnográficamente debe conocer el mundo de sentido que tiene para los actores. No hay sentidos obvios, ni siquiera aquellos asociados con lo más rotundamente biológico. Incluso éstos ya son construcciones culturales y, por ello, productos de la historia de los hechos viales como hechos sociales”. (Wright P. 2007 p.15)

Es importante tomar como tema de investigación los hechos viales incluidos en un campo mucho mayor, los hechos sociales, y los procesos que dan origen a los mismos.

Las prácticas viales, aunque tienen un grado de especificidad y espacio de legitimación propios, deben comprenderse dentro del universo total de las prácticas sociales. Estas prácticas tienen una historia fáctica cuya acumulación efectiva a lo largo del tiempo

²⁴ Campo: concepto de Pierre Bourdieu, es un espacio social de acción y de influencia en el que confluyen relaciones sociales determinadas. Estas relaciones quedan definidas por la posesión o producción de una forma específica de capital, propia del campo en cuestión. Cada campo es —en mayor o menor medida— autónomo; la posición dominante o dominada de los participantes en el interior del campo depende en algún grado de las reglas específicas del mismo. El conjunto estructurado de los campos, que incluye sus influencias recíprocas y las relaciones de dominación entre ellos, define la estructura social.

produce una serie de reglas ad hoc que se hacen parte del sentido común vial. El sentido común vial es parte del sentido común general, en especial en lo que hace al sentido y prestigio que tienen esas prácticas que en el imaginario colectivo se vinculan con la cultura²⁵.

“Una idea interesante para la etnografía, derivada del clásico trabajo de Clifford Geertz sobre la riña de gallos en Bali (1973), es que hay lugares viales que pueden definirse como sitios de “juegos profundos”, o mejor dicho, encuentros profundos, complejos en su significado y susceptibles de varios niveles de análisis”. (Wright P. 2007 p. 13)

Un aspecto de estos juegos profundos es la interpretación que realizamos de los signos viales que parecen sujetarse a un proceso de transformación, los conductores los leen como símbolos. “Si pensamos que los signos, por su propia definición, son unívocos en su significado, al transformarlos en símbolos, les dan una cuota de ambigüedad que necesita de una interpretación. Esta interpretación surge de la negociación pragmática que establece el conductor en una escena vial determinada, en donde asigna a los “símbolos viales” un sentido adecuado para el momento. Esta rebeldía parece tener su origen en que para la gente esos signos devenidos símbolos son inscripciones de poder originadas en el Estado.

En relación al déficit del Estado Habermas J. (1973) plantea la relación entre las dificultades observadas en la racionalidad de la administración pública: significa que el aparato del Estado, en determinadas condiciones, no puede aportar al sistema económico suficientes rendimientos positivos de autogobierno. El déficit de legitimación significa que con medios administrativos no pueden producir, o conservar en la medida requerida, estructuras normativas pertinentes para la legitimación.

Otro aspecto estructural de la problemática, a mi entender, es el que se conforma con los elementos de la “etnofísica”, que cargan de valores y juicios de la física a aspectos que tienen que ver con significantes sociales, a esto se le suman las contracciones entre las construcciones culturales míticas sobre la realidad vial, y sus causalidades. Las leyes de la física que sustentan muchas de las restricciones viales existentes se contradice con nuestra creencia, que puede más que la ley de la física, pensar que no me va a pasar o que puedo maniobrar a cierta velocidad, o hablando por teléfono, son aspectos de las estructuras de pensamiento que se construyen socialmente.

²⁵ Esta acumulación, al decir de Bourdieu (1979), produce habitus específicos que estructuran nuevos comportamientos, reproduciendo, aunque con cambios, un modo de ser.

“Como observamos en nuestros análisis preliminares el etnomundo vial argentino tiene características muy peculiares; ellas nos permiten entender mejor lo inentendible de los accidentes, la violencia, la agresividad, y nuestra impermeabilidad aparente a las leyes de la física” (Wright P. 2007 p. 16)²⁶.

Las valoraciones establecidas por los imaginarios culturales tienen una fuerza de verdad que impide a los sujetos que transitan posicionarse en forma crítica y construir ideas autónomas. Un claro ejemplo de ello es percepción de la velocidad y el uso que se realiza de la misma.

“La cultura neoliberal ha inyectado en el cerebro social un estímulo constante hacia la competencia y el sistema técnico de la red digital ha hecho posible una intensificación de los estímulos informativos enviados por el cerebro social a los cerebros individuales. Esta aceleración de los estímulos es un factor patógeno que alcanza al conjunto de la sociedad. La combinación de competencia económica e intensificación digital de los estímulos informativos lleva a un estado de electrocución permanente que se traduce en una patología difusa, que se manifiesta, por ejemplo, en el síndrome de pánico y en los trastornos de la atención”. (Bernardi F. 2003 p.18)

Heidegger plantea que uno siente que “el tiempo se ha convertido en rapidez”. La división de trabajo por un lado, y la situación económica crítica, son factores que influyen en esta valoración cultural.

Esta velocidad, que es una mercancía más del aparato publicitario, refuerza como acto pedagógico el valor ya instalado en nuestro habitus de la velocidad como hecho social.

A este estado de situación se suma el imaginario construido sobre el otro ciudadano como un Otro²⁷ amenazante, lo que obtura cualquier comportamiento hospitalario, ya que necesita de un cambio en la actitud egocéntrica, representando una alta inversión de energía. El otro valor que parece aflorar es la desconfianza en la maniobra del conductor Otro, que seguramente querrá sacar la mayor ventaja de la situación.

²⁶ Wright Pablo: Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Los gestos de la calle son códigos que debemos saber e interpretar para poder interactuar en la misma. El uso del prefijo etno- de larga tradición en la antropología cognitiva, y, en general en la etnología, nos sirve para entrar en el mundo nativo y explorar sus posibilidades de ser. El etno- actúa como una barrera que nos protege de lo no-etno, es decir, de la visión del mundo occidental hegemónica y científica.

²⁷ Es paradójico que el mismo Pablo Wright en su escrito comienza explicando que las reflexiones sobre la cultura vial se despertaron en él producto de un período de convivencia en los Estados Unidos, en cual él era el extranjero con pautas y hábitos particulares.

“En este actuar cotidiano somos la sombra que negamos en el discurso; por eso el mero análisis discursivo es insuficiente para entender lo que hacemos como conductores y peatones”. (Wright P. 2007 p. 3)

Es necesario también ver la conducta vial, sus metáforas y metonimias, que se reflejan en el espacio como propone. El campo vial dramatiza en sí mismo los dilemas, conflictos y ethos más generales de una sociedad, y en especial, la distancia que existe entre normas y prácticas, y cómo el Estado actúa para administrar la tensión estructural que existe entre ambas.

El sistema político, en el curso del desarrollo capitalista, ha desplazado sus límites hacia el interior del sistema sociocultural, y no sólo del económico. A medida que se expande la racionalidad organizativa, las tradiciones culturales son socavadas y despotenciadas.

Legendre P. (1996) plantea que el hombre necesita una razón para vivir, es el abismo de la existencia humana, el cual debemos habitar para encontrar la verdadera razón por la cual vivir. Un debate cultural trascendental para poder accionar colectivamente frente a las absurdas muertes que se producen en el tránsito.

Las civilizaciones se fabrican con palabras, cuando los humanos no soportan la palabra aparece la masacre.

“Pretendemos transformar en folclore la queja humana de todos los tiempos, para entrar, dicen, en la era del placer y del capricho. Administramos, y la fábrica genealógica gira en vacío, los hijos son destituidos, el niño es confundido con el adulto, el incesto con el amor, el asesinato con la separación por las palabras. (...) Niños asesinos, adolescentes petrificados en desechos sociales, juventud burlada en su derecho a recibir límites, vuestra soledad desnuda es testimonio de los sacrificios humanos ultramodernos”. (Legendre P. 1996 p. 27)

Sintetizando las ideas planteadas, en la cultura occidental perdimos la capacidad de legitimar acciones creadoras de nuestro entorno social, ya que no pueden regenerarse administrativamente las tradiciones pertinentes para la legitimación, ahora son tematizados públicamente; con ello se amplía el ámbito de la formación discursiva de la voluntad, con palabras estériles y ajenas a los sujetos que las producen, proceso este que conmueve las estructuras de «lo público» despolitizado, pertinentes para el mantenimiento del sistema.

Las industrias culturales son el conjunto de empresas e instituciones cuya principal actividad económica es la producción de cultura con una finalidad lucrativa. En las

sociedades avanzadas, los medios se convierten en mediadores entre las propuestas de las diversas instituciones sociales y los modeladores del conocimiento compartido.

Una sociedad es un espacio y una arquitectura de conceptos, formas y leyes, cuya verdad abstracta se impone a la realidad de los sentidos, del cuerpo, de las voluntades y deseos.

Las determinaciones antropológicas son las que se encuentran desde el inicio en el espacio y eso implica la existencia de conexiones con las formas elementales de la apropiación de la naturaleza: números, oposiciones y simetrías, imágenes del mundo y mitos.

No pueden existir mitos y símbolos fuera de su espacio mítico y simbólico, determinado también por la práctica. Ningún signo puede aislarse de la creación del espacio, los signos sirven a la voluntad del poder. Cada cuerpo vivo en el espacio tiene su espacio y construye su espacio.

Para finalizar, la marcha tecnológica “barre a los débiles”, reivindica el sacrificio humano en post del desarrollo del capitalismo. Esto pesa en nuestros imaginarios sociales, mucho tiempo se pensó a los siniestros vales como el costo obligado del desarrollo. La fábrica del hombre occidental debe recuperar el valor de la vida como punto inicial para cualquier construcción.

Capítulo 5

Educación de vial o educación del ciudadano

Educando con el ejemplo

La escuela del mundo al revés es la más democrática de las instituciones educativas. No exige examen de admisión, no cobra matrícula y gratuitamente dicta sus cursos, a todos y en todas partes, así en la tierra como en el cielo: por algo es hija del sistema que ha conquistado, por primera vez en toda la historia de la humanidad, el poder universal.

En la escuela de mundo al revés, el plomo aprende a flotar y el corcho a hundirse. Las víboras aprenden a volar y las nubes a arrastrarse por los caminos.

Eduardo Galeano “Patatas para arriba”

Los apartados anteriores nos posicionan frente a una problemática cultural y educativa en relación al espacio público y su utilización. No desde una perspectiva simplista como la transmisión de información sobre diversos temas, sino desde la concepción más compleja de la educación.

A través de la educación las sociedades reproducen o transforman su cultura, es una instancia reflexiva de definición de valores y principios. Esta educación se caracteriza por ser formal la que se propone el sistema educativo jurisdiccional, o no formales e informales que los sujetos que recorren por circuitos no sistemáticos.

Para avanzar hacia una transformación urbana es crucial el análisis de la educación de los sujetos que usan el espacio público, de su formación como ciudadanos y la participación de los mismos en dichos procesos.

Construyendo una perspectiva crítica de la educación vial

Es fundamental reconceptualizar la educación de los sujetos sobre su accionar en el espacio público y su potencialidad en el abordaje del problema, repensando el concepto de educación desde una perspectiva crítica, dentro del sistema capitalista y las particularidades locales del mismo.

Reconceptualizar la mirada de la educación de los ciudadanos en relación al espacio público (que podríamos llamar educación vial) implica no sólo enmarcarla en una problemática cultural más amplia, sino también definir los elementos que la componen como actores sociales involucrados, espacio de formación, estrategias de enseñanza, experiencias realizadas en el tema, entre otros. Se trata de trascender la perspectiva tradicional de la educación vial pensándola como la formación del transeúnte, entendiendo sus aportes al aprendizaje de saberes sociales de los sujetos que transitan por el espacio público.

Un proyecto interdisciplinario y de intervención en la realidad debería tener como objetivo primordial la construcción de espacios que legitimen y sintetizen los contenidos relacionados con la seguridad y educación vial, destinado a actores sociales involucrados directamente con la problemática, las ONG, funcionarios locales, docentes, etc.

La educación vial debe cumplir la función de desnaturalizar las conductas culturalmente aprehendidas por los sujetos de la sociedad. Deberían además poder trascender las construcciones culturales mitológicas que predominan socialmente, fundamentando y justificando los hábitos que derivan en conductas imprudentes.

El aporte que una noción expandida de educación crítica puede tener, para los educadores, estudiantes, defensores de los estudios culturales, entre otros, es proveer un lenguaje de crítica; a través de políticas culturales donde la pedagogía ocupe un rol formativo en construir tanto crítica como imaginación, alejando a los sujetos de su alienación chata y acrítica en el marco de un sistema que destruye la esencia más humana, los vínculos y la capacidad de crear cultura.

En el capitalismo se pierde el fundamento estructurante de la vía pública como el ingreso a un espacio común en construcción con otros, y se genera la representación de un espacio de nadie.

Al estar la política separada del poder económico, el Estado renuncia a su obligación de contener el poder de las corporaciones y el capital financiero, reduciendo su rol a asuntos de

vigilancia, control disciplinario, y orden. Esto deja abierto “espacios pedagógicos” para que el mercado enseñe valores consumistas a los ciudadanos. Así los automóviles en nuestra cultura representan poder, masculinidad, prestigio social, y las transgresiones sintetizan estas representaciones en perjuicio de las normas y pactos de convivencia social.

No hay políticas públicas en este discurso, sólo el dominio privado de identidades, prácticas y valores comerciales (Giroux, 2004). Tanto como los vínculos sociales son remplazados por el materialismo sin adulteraciones y el narcisismo, el interés público es ahora entendido y experimentado como miserias completamente privadas.

“Lamentablemente en este discurso no se despiertan las obligaciones de la ciudadanía, sino que es relegada a un estatus de debilidad individual. Los bienes públicos son ahora transformados en sitios para la ganancia financiera individual y los problemas sociales disueltos en el discurso de la patología. La pobreza es ahora vista como un crimen. El racismo es visto como un prejuicio personal (victimizando a los blancos), y el desempleo es una marca de carácter débil. El poder, la desigualdad y la justicia social desaparecen del lenguaje de lo social, tanto como lo individual vive cada vez más en un mundo en donde los intereses privados toman preeminencia sobre los intereses sociales”. (Giroux H. 2005 p. 6)

La cultura como fuerza emancipatoria afirma lo social como un espacio fundamentalmente político, tanto como el neoliberalismo intenta en el actual momento histórico denegar la importancia de la cultura como una esfera pública y su centralidad como una necesidad política.

La educación en esta perspectiva puede cumplir un rol importante por dos razones que se intentarán desarrollar a continuación.

La primera tiene que ver con entender cómo se trasmite esta cultura vial, la forma en la que nos relacionamos con otros sujetos y con el espacio social, estas formas son aprendidas, se transmiten con la cultura de toda la sociedad, se constituyen históricamente. Es decir, implica detectar qué acciones forman a estos sujetos sociales que se arrojan explicaciones mitológicas justificando sus conductas sociales anómicas e incoherentes con las leyes de la física, que son las que sustentan las normas de tránsito.

La segunda tiene que ver con reflexionar sobre cómo educar a los ciudadanos de nuestra sociedad para revertir estas conductas sociales, logrando autonomía consciente y crítica sobre las acciones que se realizan en el espacio público, desnaturalizando los

imaginarios sociales que establecen ciertas pautas de convivencia y circulación, a través de propuestas pedagógicas que movilicen los sentidos y las estructuras preconcebidas de los sujetos sociales.

La enseñanza y aprendizaje de las prácticas en el espacio público

La realidad de los espacios públicos argentinos nos obliga a pensar en nuestras conductas viales, y en una dimensión negada de las mismas, que no aparece en los discursos y representaciones, pero sí en las acciones que desarrollamos en el espacio calle. Este es un interesante aspecto de la realidad cultural argentina, indispensable a la hora de pensar cómo debería estructurarse la educación vial, ya que, si nos proponemos pensar propuestas de intervención pedagógica que promuevan un cambio en la cultura vial, un primer paso tiene que ser hacer visible lo negado.

También la pedagogía tiene que poder investigar y dilucidar, los mecanismos de enseñanza de la cultura vial, estos espacios donde se conforma el habitus, como la influencia de vida de nuestros mayores que pasa a nosotros como un manto invisible, pero omnipresente.

Este habitus que representa “la naturaleza argentina”, conformado por circunstancias históricas, culturales, sociales y políticas concretas en un largo proceso, deja huellas en la corporalidad, más allá del alcance de cualquier norma o sistema legal abstracto.

Desde esta perspectiva de educación vial, todas las propuestas pedagógicas deben basarse en el concepto de considerar los hechos viales como hechos sociales.

Es menester para pensar una propuesta pedagógica no sólo identificar los saberes nativos de circulación, sino los mecanismos y dinámicas de la “pedagogía popular”²⁸ a través de los cuales se forman estos saberes.

Las prácticas viales, aunque tienen un grado de especificidad y espacio de legitimación propios, deben comprenderse dentro del universo total de las prácticas sociales. Estas prácticas tienen una historia fáctica cuya acumulación efectiva a lo largo del tiempo, produce

²⁸ Concepto tomado de Henry Giroux, que establece que existe una cultura popular que se aprende a través de dinámicas cotidianas como los juegos infantiles, los textos de circulación social, las películas, y la diagramación y diseño de los espacios. La conformación de los espacios en las ciudades actuales establece claras enseñanzas sobre los valores predominantes en nuestra cultura, el exterminio de parques y espacios de recreación para la creación de calles y estacionamientos pone al automóvil como un bien máspreciado que la vida misma.

una serie de reglas ad hoc que se hacen parte del sentido común vial (expresión ideológica del habitus vial) y que, muchas veces, reemplazan los cuerpos de normas dictadas por el Estado. El sentido común vial es parte del sentido común general, en especial en lo que hace al sentido y prestigio que tienen esas prácticas en el imaginario colectivo.

Partiendo de este desarrollo se puede definir que las prácticas viales se aprenden fundamentalmente en las experiencias que se viven en el espacio público. El poder formativo de las prácticas cotidianas sobre el espacio es muy fuerte. Así se legitiman acciones que, si bien son contrarias a la ley e incluso a principios y criterios morales de las personas que las realizan, se hacen así porque se transmitieron en el hacer cotidiano y de generación en generación.

En nuestro país no existen instancias formales de formación en materia de circulación y convivencia en el espacio público, las leyes e interpretaciones de las mismas se realizan en las familias o en círculos endogámicos que reproducen los mitos en relación al uso de los espacios y la tecnología. En general, quien enseña a conducir un vehículo es el padre con sus formas y concepciones, son pocas las instancias donde poner en duda esas construcciones conceptuales para repensar los riesgos y consecuencias.

Las políticas públicas de prevención de siniestros en el espacio público no pueden negar esta situación si se proponen modificar la cultura vial existente, es necesario que existan espacios de formación de transeúntes que puedan proponer otra mirada sobre la realidad vial.

Los medios de comunicación son otro elemento que influye en la construcción de las acciones sociales e individuales en el espacio público. Desde las campañas publicitarias que exaltan el potencial de los vehículos cargándolos con poderes que no tienen y construyendo la omnipotencia que pone en riesgo a los conductores, hasta las series y películas que utilizando efectos especiales de ciencia ficción generan la ilusión de que todo se controla, y nada va a pasar. Así marcan estereotipo de belleza, masculinidad, etc., que son productos que promociona el mercado para generar más consumo, y están muy alejados de criterios sociales que promuevan la convivencia en armonía, el bienestar colectivo y la construcción de hábitos más seguros.

Los medios de comunicación tienen un gran poder en la construcción de los imaginarios sociales que motorizan las acciones de una sociedad. Construyen estereotipos

previos culturales basados en el individualismo, la codicia, el materialismo.

Un ejemplo de esto es la repercusión que tienen sucesos de salud como la gripe A o el dengue, los cuales generan un alerta en la población y un accionar inmediato en la prevención, mientras que el tratamiento de los siniestros viales en los medios los pone como azarosos relacionados con la fatalidad o el destino, a través de titulares como “La neblina mató de nuevo”, cuando las consecuencias fatales de los siniestros multiplican en un 10.000% las del dengue en nuestro país. Incluso son mucho más fáciles de evitar, ya que la responsabilidad es en su totalidad humana.

El prestigio y neutralidad de los medios reposa en los dispositivos de visibilidad en que se han convertido, cuya importancia no radica solamente en ser correas de transmisión de las representaciones dominantes, son además productores impunes de esas representaciones, despliegan su poder clasificatorio y estigmatizador bajo la coartada de su exclusiva mediación tecnológica.

Estos discursos son una fuente de saber pedagógico que influye en los ciudadanos que utilizan el espacio público, los medios sensibilizan el sufrimiento idiota, mientras niegan y tapan el sufrimiento y las pérdidas reales de la sociedad.

Repensar los contenidos que transmiten los medios de comunicación en materia de espacio público, acciones y representaciones sobre el mismo, es fundamental para transformar la cultura vial existente.

¿Por qué formar en educación vial?

En principio es importante aclarar el panorama sobre la problemática de la Seguridad Vial, realizando un análisis crítico, desde diversas perspectivas disciplinares. Así, se podrá pensar la función de la educación vial enmarcada en un conflicto mucho más amplio en relación a la cultura de nuestra sociedad, la forma de transmitirla y aprenderla, y las posibles intervenciones pedagógicas para promover la construcción de hábitos y conductas menos riesgosas, junto con valores sociales que promuevan el bien colectivo antes que el individual.

Un punto a tener en cuenta para pensar esta problemática es el gran abanico de actores que conforman la red vial pública y por ende que determinan su diseño y dinámicas, a decir de Olives “*son indefinidos los sistemas de acción social, tanto públicos como privados, que inciden en la cuestión viaria. Los problemas que hoy se plantean van mucho más allá de los*

planteamientos técnicos, y del tipo de enfoque fragmentario que los caracteriza”.

Entonces es menester enriquecer el análisis entendiendo que en la calle hay muchas más cosas que están en juego que el mero traslado vehicular, sino que estos desplazamientos son realizados por sujetos sociales atravesados por un entramado significativo individual y colectivo, y eso se refleja en la configuración del espacio público.

Pablo Wright, retomando la propuestas de Bourdieu (1999 [1997]: 23-26), establece que “la idea de campo vial sería útil como delimitación analítica para poder, dentro de un espacio conceptual identificado, investigar los componentes sociales que integran las escenas en calles y veredas; es decir, el conjunto de actores en sus interacciones, dinámicas y competencias recíprocas por los capitales específicos del campo. Ahí se llevan adelante juegos particulares que representan el intercambio comunicativo y de capitales que dan forma al mantenimiento simbólico del campo. Este está dado por límites objetivos que estructuran el campo, el cual se compone de todos aquellos espacios, transformados por la práctica en lugares, integrados por el conjunto de vías de circulación de vehículos (sendas, calles, avenidas, rutas, etc.) y de peatones (senderos, calles, pasajes, veredas, plazas, etc.). En esos espacios se producen diferentes prácticas que dan vida a la ontología de los espacios viales; allí se los llena de ser, un ser que es social y que expresa el ethos cultural de los actores”.

(Wright P. 2007 p. 5)

Esto quiere decir que las prácticas viales sólo pueden vincularse con un grupo, una historia y construcción particular de ese grupo, y de su forma de vincularse, especialmente en los espacios comunes, es el “ser argentino”.

¿Qué conocimientos enseñar? Las normas de tránsito, “fósiles pedagógicos” en la educación vial

La educación vial también tiene relación con las normas de tránsito. Durante mucho tiempo la llamada educación vial tradicional, se limitaba a la transmisión de normas y señales de tránsito, sin distinción alguna en relación a los sujetos educandos o al contexto de los mismos. En la actualidad se apunta a la perspectiva de la educación como la formación del transeúnte, de un ciudadano concreto que circula en un espacio configurado histórica y socialmente, con criterios y valores, y esta formación debe apuntar a la circulación crítica y estratégica de dichos transeúntes.

Por lo tanto el abordaje de las normas desde la educación vial debe contemplar “la actualización performativa de las normas viales, que lleva verdaderamente a la generación de un sistema paralelo práctico de normas, las normas nativas, a partir de las cuales sabemos qué hacer en cada situación que puede procesar nuestro saber vial. Los saberes viales son los conjuntos de conocimientos acerca de las prácticas viales y qué corresponde o no hacer en cada situación, lo que podríamos llamar la etiqueta vial. Estos saberes derivan de las prácticas cotidianas y de su acumulación a lo largo de la socialización”. (Wright P. 2007 p. 8)

Otro aspecto a tener en cuenta por la pedagogía debe ser que las normas no son sólo viales, la vía pública es el reflejo de una actitud más amplia de los actores hacia la totalidad de las normas que impone el Estado para garantizar la vida social de una comunidad. Por eso es importante establecer relaciones con las construcciones sociales más amplias, que tienen que ver con la filosofía que sostiene las concepciones sociales de una comunidad, e intervenir en esas concepciones para lograr posicionamientos y actitudes con improntas más colectivas.

Entre el mito y la filosofía para pensar la educación vial

La educación debe trabajar sobre el punto de vista filosófico que permita ir más allá de las condiciones actuales para construir otros puntos de vista y utopías. Es el punto de vista que hace cambiar nuestros pensamientos mejorándolos y conectándolos con las ilusiones, las motivaciones y las emociones que finalmente llevaremos a la práctica. Antes de hacer cualquier proceso de mejora es necesario modificar el pensamiento y las ideas como la fuente para cambiar la sociedad.

“Es necesario tomar las cuestiones centrales, urgentes, e inquietantes de una sociedad y cultura en la forma intelectual más profunda, para proveer un lenguaje de crítica y posibilidad, de imaginar diferentes futuros, y crear las condiciones pedagógicas que hagan posibles los agentes, políticas, y formas de resistencia necesarias para reclamar la promesa de un futuro más democrático y colectivo, más seguro y pacífico en el plano estrictamente vial”. (Giroux H. 2005 p. 10)

La democracia implica un nivel de creencias compartidas, prácticas, y un compromiso para construir un futuro más humano.

La educación vial puede ser la herramienta para dilucidar la producción, distribución, y

regulación de poder y cómo y dónde opera tanto simbólica e institucionalmente como una fuerza educacional, en relación a los sujetos que conforman nuestra sociedad y circulan por los espacios comunes.

Educación vial en la escuela formal

Resulta interesante pensar cómo fue la construcción histórica de la educación vial como modalidad en nuestro país. En relación a este punto recién se comienza a normalizar una forma de utilización del espacio público cuando el número de automóviles que circulaban por las calles comienza a crecer.

En 1949, a pesar de algunos frustrados intentos anteriores, con el cambio de sentido de circulación aparece la regulación del Estado hacia lo que en ese entonces era un objeto de distinción social, poco utilizado por la mayoría de los ciudadanos. Es un claro período en el cual se promueve el uso y comercialización de los automóviles.

En ese entonces la institución relacionada con la transmisión y la enseñanza de estas normas para los conductores era el Automóvil Club Argentino, transmitiendo conocimientos sólo de normativa dirigidos a conductores de vehículos.

La transmisión de los conocimientos en relación al tránsito era en su totalidad práctica, en general dentro de la misma familia los adultos, particularmente hombres, enseñaban a conducir a los más jóvenes. Con lo cual se establece un modelo de enseñanza reproductivista donde las ideas y conocimientos se transmiten de generación en generación casi sin modificaciones.

Este aspecto es importante de destacar a la hora de pensar las dificultades para trascender las prácticas fundamentadas en mitos viales, incluso en situaciones donde la realidad nos muestra claramente lo contrario. Así se reproducen enseñanzas tales como “si nos detenemos en el cartel de Pare puede ser peligroso porque los vehículos que circulan detrás pueden genera un impacto”, o que “el uso del cinturón de seguridad puede atrapar dentro del vehículo en caso de incendio”, mitos que se sustentan en construcciones colectivas, en un sentido común vial que es el que todos cumplen, aunque pierda la lógico concreta²⁹.

²⁹ Jean Piaget, establece las etapas en el desarrollo del pensamiento en los seres humanos, en estas etapas define características del pensamiento lógico concreto tales como anticipar ciertas consecuencias de determinados fenómenos simples. Esta etapa se desarrolla entre los 7 y 12 años aproximadamente, es en la

Es en este contexto que esos conocimientos sobre la normativa de tránsito pensados para conductores, en algunos momentos del currículum oficial argentino, son traspolados a las aulas. A través del currículum prescritos en algunos casos que incorporaban la enseñanza de las normas de tránsito en “Instrucción Cívica” o a través de la bibliografía para las escuelas que producía el mismo ACA.

Con la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 en 1995, se establece la obligatoriedad de los contenidos de Educación Vial en todos los niveles del sistema educativo, aunque en muy pocas provincias se reglamentó y se seleccionaron los conocimientos que comprendía esa educación. Paralelamente la Ley Federal de Educación no menciona en ninguno de sus documentos los contenidos relacionados con la reflexión concreta sobre el tránsito en el espacio social. En este caso numerosas provincias lo detallan como conocimiento relacionado exclusivamente con el Área de Formación Ética y Ciudadana, reducido a la enseñanza de las normas de tránsito y las señales.

Estos sucesos son los que originan la enseñanza de las normas como “fósiles pedagógicos”, como se determinaba anteriormente.

En este contexto, las demandas de impartir educación vial a la escuela no paran de incrementarse desde todos los sectores involucrados, las ONG, organismos de control, padres, etc. Sin embargo, estas demandas se limitan a la transmisión de información, dejando por fuera la necesidad de la construcción de autonomía repensando los imaginarios sociales existentes en relación a la seguridad vial.

En principio, es prudente advertir sobre algunos riesgos latentes en esta demanda social, tal como esta es formulada:

- Un riesgo enorme consiste en depositar una confianza excesiva en la eficacia de la educación formal, ya que la educación vial por sí misma, no será suficiente. Incluso cuando es eficaz, el interlocutor de la educación formal no es el actual conductor de vehículos, sino menores de edad, por lo que difícilmente llegue a quienes motivan aquellos comentarios de los medios de comunicación social.

Sí es posible pensarla como un ingrediente más de las políticas públicas sostenidas que debe implementar el Estado. En consecuencia, resulta necesario ajustar las expectativas y

anterior etapa lógico inductiva en la cual los niños mezclan la realidad con la ficción aceptando como posibles situaciones sobrenaturales, como los superhéroes por ejemplo.

pautar claramente cuál puede y debe ser la responsabilidad de la educación sistemática en esta tarea.

- Por otra parte, el énfasis puesto en criticar a los conductores imprudentes remite toda la responsabilidad sobre el tránsito a la sociedad, desconociendo el rol de los organismos del Estado. La apelación a la buena voluntad y al compromiso colectivo como responsables últimos y directos terminan favoreciendo una concepción “voluntarista” del cambio social, que los estudiantes reciben como un discurso engañoso o ingenuo que sólo en la escuela se considera válido.

Es necesario analizar también los riesgos concernidos en la respuesta tradicional de la escuela.

La educación vial tradicional desconoce a sus interlocutores, por lo que selecciona contenidos y utiliza estrategias de otros ámbitos: recurre a mensajes escuetos, lineales y crudos, diseñados para la atención del conductor de automóvil, que pueden ser adecuados para medios masivos, pero de ninguna manera corresponden al contexto de la escuela. Enseña lo mismo del mismo modo a los estudiantes de zonas urbanas, rurales y suburbanas, como si no hubiera significativas diferencias en las experiencias de circulación y necesidades formativas de cada grupo.

La educación vial tradicional se inscribe en una tradición moralizante, asumiendo como objetivo preponderante difundir las principales normas de tránsito y promover su respeto. Así es como los paquetes didácticos y los materiales impresos especialmente para la educación vial abundan en réplicas de la señalización de tránsito, que es la expresión gráfica de la normativa vigente. De este modo, se realiza una presentación ostensiva de las normas, mediante propuestas repetitivas y mecánicas que no permiten analizar si esas son las únicas o las mejores normas posibles o si hay otros factores que están presentes en el tránsito. Difícilmente pueda conciliarse esta educación vial con la aspiración de contribuir a la autonomía de los alumnos desde la revisión crítica y creativa de las normas y los valores sociales.

- La educación vial tradicional, junto con las campañas masivas, contribuye a crear imágenes temerarias que desacreditan el uso del espacio público y convalidan la tendencia social de encerrarse en las casas o vincularse en los círculos homogéneos de la privacidad. De este modo, se profundizan aún más las grietas en una sociedad que ve debilitarse sus lazos de

solidaridad y mutuo compromiso.

En este sentido, es conveniente hablar de educación del transeúnte para poner en el centro al sujeto (en este caso, a los alumnos). La propuesta es formar al ciudadano que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse. No se trata de remendar la misma estrategia de otros ámbitos, sino de abordar las normas de tránsito en el marco de una reflexión sobre la articulación entre los problemas de circulación, las normas pensadas para resolverlos, el contexto geográfico específico y las características de los sujetos sociales involucrados. De este modo, las normas adquieren sentido y pueden ser entendidas como una necesidad racional de la convivencia, en vez de abordarse como decisiones ajenas sin sustento alguno. Este aspecto es fundamental a fin de inscribir la educación del transeúnte en la educación para la ciudadanía, pues uno de los propósitos centrales de la escuela es contribuir a la construcción de prácticas morales autónomas y solidarias, en las cuales las normas se respetan por convicción y no por mera obediencia a la autoridad. Esto plantea Cullen: “Enseñar a convivir no es meramente socializar o adaptar a los individuos al orden social dado. [...] Educar es socializar pero mediante la enseñanza de saberes legitimados públicamente, que por lo mismo implican un aprendizaje en condiciones de sujetos autónomos, capaces de comunicarse argumentativamente sus razones, de reconstruir históricamente los saberes acerca de las reglas sociales y de convivencia, y de fundamentar éticamente su pretendida legitimidad”. (Cullen C. 1997 p. 211)

Estos saberes que intentan legitimarse socialmente para revertir la problemática deben partir de los saberes legitimados públicamente en la actualidad, el juego de transgresión de normas nativas, ese sistema ad hoc que es necesario modificar desde el pretendido cambio cultural profundo desde la educación vial.

La circulación reúne derechos y responsabilidades de diferentes sectores, que se traducen en conflictos no siempre fáciles de resolver. En un contexto de crisis de lo público, adquiere relevancia el aporte de la escuela al análisis de cuestiones vinculadas con el espacio público, con su uso y su regulación. La escuela puede y debe preparar a los estudiantes para circular por la ciudad con conciencia de los derechos y responsabilidades que le competen a cada ciudadano; debe prepararlos para participar de los debates que se susciten acerca de las modalidades y las regulaciones de circulación; para que asuman una actitud de participación crítica y creativa en la resolución de los conflictos que atañen al espacio público en sus

aspectos territoriales.

Como criterio pedagógico rector, la educación del transeúnte recrea las situaciones de circulación y se centra en el análisis de los criterios más adecuados para tomar decisiones en cada contexto de circulación. Esta enseñanza basada en las situaciones reales o hipotéticas de circulación, promueve el pensamiento estratégico en la toma de decisiones. Esto supone incluir como variable de análisis la conducta esperada por parte de los otros actores y reflexionar sobre el modo en que las conductas de circulación de cada uno facilitan o dificultan el normal desplazamiento del conjunto. Las escuelas deben incluir la reflexión sobre el riesgo y la percepción del mismo, reflexiones sobre las diferencias de los mitos viales con respecto a las leyes de la física y las responsabilidades en cada sujeto en la construcción de la cultura y el espacio vial.

Un abordaje de este tipo tiene sentido específico en la trayectoria formativa de los estudiantes, cualquiera sea el contexto geográfico en que se encuentran, en tanto incluye una lectura y adecuación a ese entorno específico. Si, por ejemplo, una ruta o una vía de ferrocarril cortan en dos una comunidad, es probable que su impacto en la circulación local sea tan significativo como para comenzar desde allí con los proyectos de enseñanza, antes de avanzar hacia situaciones que no están presentes o no tienen tanta relevancia en el contexto local. Cabe aclarar también que la significatividad no depende de la cercanía física, sino de la relevancia que un aspecto tiene para las modalidades de circulación de la población, en general, y de los estudiantes, en particular.

Capítulo 6

Un “tránsito” particular

Empezando a andar

Inspiran las palabras de este capítulo un recorrido personal en diversos organismos relacionados con las políticas de Seguridad y Educación Vial.

Luego de un proceso reflexivo promovido por la Maestría en Políticas Públicas Educativas, y tras presentarme como “Fundamentalista” de la educación vial, entiendo que en estas experiencias vividas, en estas tramas y encuentros con otros sujetos e historias, hay mucho que rescatar y sistematizar para pensar las políticas públicas en el espacio social.

El recorrido comienza hace algunos años, ya más de diez, en la ciudad de Rosario, particularmente en la Dirección de Tránsito Municipal, allí se convocó a un grupo de profesionales en formación para diseñar y aplicar Talleres de Educación Vial. Una vez conformado el equipo la variedad de disciplinas y miradas echó andar la posibilidad de crear un nuevo espacio de Educación Vial, dentro de la Dirección General de Tránsito, que hasta ese momento sólo pensaba a esta materia relacionada con los cursos para obtener la licencia de conducir y los exámenes pertinentes al mismo efecto. Siempre centrados en la transmisión de información sobre las normativas de tránsito vigentes.

En mi caso, por mi formación docente de Nivel Primario y la universitaria como Cientista de la Educación se me asigna trabajar en el Proyecto “Cuidapapis” de Francesco Tonucci. El mismo se enmarca en el Programa Ciudad de los niños, para el cual el Municipio de Rosario ya venía realizando importantes acciones, como la creación de consejos de niños o la apertura del tríptico de la infancia, espacios de recreación que invitan a vivir nuevas

experiencias a los niños con sus familias.

Es importante destacar que todo el equipo llega a este nuevo espacio laboral con imaginarios en relación al tránsito relacionados con el sentido común, como parte de la cultura vial más amplia y con conductas anómicas muy naturalizadas. A su vez, también existían imaginarios profesionales a través de los cuales pensábamos que la problemática fundamental era el desconocimiento de la normativa, y a la transmisión de la misma se dirigieron muchas de nuestras decisiones en relación al tema.

El Proyecto Cuidapapis estaba dirigido a alumnos de 4° y 5° grado del Nivel Primario, el objetivo del mismo era que los niños aprendieran las normas de tránsito, las buenas y malas prácticas viales, y una vez preparados pudieran realizar multas morales a los adultos responsables de su comunidad educativa, que permitieran reflexionar sobre las acciones viales en relación al tránsito.

Este proyecto presentaba aspectos que eran innovadores para la realidad vial de la ciudad, como por ejemplo que una condición para transmitir la normativa a los niños debía ser a través del juego, generando espacios lúdicos para pensar las normas viales. Los juegos que se pensaban y llegaban a las escuelas comprometían a los niños directamente en la reflexión sobre la problemática, generaban interés, participación, escucha y el clima áulico se ordenaba en función de los mismos juegos.

Asimismo, tal vez sin pensarlo tanto en ese momento, la propuesta estaba acompañada de una concepción de espacio público diferente a las construcciones sociales existentes. El espacio como lugar de todos, con un claro mensaje de la necesidad de apropiación activa y comprometida del mismo por los ciudadanos que lo conforman. Usábamos metáforas y viñetas de los libros de Frato que ponían en evidencia la soledad de las muchedumbres asiladas por la falta de interacciones humanas en las ciudades, los vínculos en el espacio público, los formatos viales, los formatos escolares. Recursos que, en ese momento desconocido por mí, venían a decir y a mostrar una necesidad de repensarnos en relación a este espacio, y las consecuencias que generábamos y sufríamos a la vez.

También es parte del análisis incorporar en la reflexión aspectos no tan positivos de la puesta en marcha de este proyecto, creo que en la cotidianeidad se daban numerosos conflictos propios de la cultura escolar de cada establecimiento que visitábamos. Esto condicionaba directamente los resultados de las propuestas en los niños y la comunidad en

general, la importancia que le daba la escuela, los docentes, los directivos y los padres, eran directamente proporcionales a las transformaciones que se lograban en la comunidad. A su vez, nos enfrentábamos a estas variables con muy pocas herramientas para comprender y modificar algunas acciones.

Otro de los aspectos que en ese momento me parecía genial de la propuesta y que hoy me resuena constantemente es el rol que pretendemos darle a los niños. Los niños aparecen en la propuesta empoderados frente a los adultos infractores.

Vuelvo a repetir, en ese momento me parecía el aspecto más fuerte del proyecto, he escrito muchísimas fundamentaciones repitiendo el sentido común generalizado de que “los niños son el futuro frente a los adultos perdidos” en otras palabras, frases que no me canso de escuchar en diversos contextos que intervienen en problemas de educación y seguridad vial. Poner a los niños en el rol de responsables de problemáticas, donde los responsables que toman las decisiones son los adultos, también dice mucho de nosotros como sociedad. Entonces, vale la pena preguntarse algunas cosas como por ejemplo ¿dónde aprenden las prácticas viales los ciudadanos de una sociedad? ¿cuánto puede modificar un niño de la conducta de un adulto en relación al tránsito?. Los niños son parte de la sociedad, pueden y deben ser parte del problema y de las búsquedas de sus soluciones, con adultos conscientes de su rol y responsabilidad en problemas sociales tan graves.

La realidad es que ningún niño debe cuidar a su padre, ni debería tener la potestad de sancionarlo punitivamente como proponía este proyecto. La escuela debe ser un espacio que invite a reflexionar a la comunidad educativa sobre los problemas que la afectan, que la conmueven, que alteran su armonía, sin naturalizar situaciones riesgosas y violentas en ninguna circunstancia.

En este proceso reflexivo no puedo dejar de mencionar la contradicción que se nos presentó cuando fuimos a una escuela donde la mayoría de los alumnos que concurrían vivían en un hogar de huérfanos cercano, terrible situación sin haber estado advertidos de esto, llevando a cuevas al “Cuidapapis” a niños sin padres. Esta situación movilizó todos los supuestos subyacentes, completamente inconscientes para nosotros, de familia, de sociedad, de vínculos, hasta no lograr conmover eso en nosotros mismos mucho no íbamos a avanzar. Nombrar una política engloba todo estos supuestos que es necesario analizar.

Al tiempo de ingresar al organismo se nos propone diseñar dos propuestas más, ambas

dirigidas a jóvenes y adolescentes, que aparecían como la población más vulnerable en las estadísticas.

La primera propuesta fue un taller para jóvenes menores de 25 años que aspiraban a obtener la licencia de conducir. En este espacio se daba un tratamiento diferente a la normativa atravesando la reflexión sobre hábitos naturalizados en la ciudad como el consumo de alcohol en contextos recreativos, las picadas, la construcción grupal de acciones riesgosas, etc.

Este nuevo espacio nos permitía un ida y vuelta muy enriquecedor con las concepciones de estos grupos en relación al problema que planteábamos, era un espacio muy dinámico que iba modificándose y nutriéndose constantemente de los aportes de los jóvenes que participaban.

Otro aspecto interesante era la participación de agentes de tránsito en el mismo, lo cual daba lugar a otro tipo de argumentaciones y posturas.

En este camino se suma una nueva propuesta para adolescentes, un proyecto que se llamó “Transitando”, el mismo consistía en concurrir desde la Dirección de Tránsito a las escuelas secundarias y dictar el curso para la obtención de la licencia de conducir a alumnos de quinto año.

Este curso era más extenso y en un marco muy diferente la escuela, que abría las puertas entendiendo la necesidad de que los jóvenes pudieran tomar conciencia de las consecuencias de las acciones temerarias en la calle. En todos los casos que participamos durante los pocos años que duró el proyecto se establecían vínculos afectivos con los adolescentes y el personal de las instituciones, que ofrecían un lugar para nuestra participación.

Una vez en marcha todas estas propuestas y en forma paralela a su ejecución se producen en la ciudad varios siniestros que involucran a jóvenes, que en contextos recreativos y nocturnos consumen alcohol, exceden la velocidad y sufren choques en grupo, siempre con varias víctimas. Algunos de estos casos dieron lugar a la creación de ONG's relacionadas con víctimas de familiares de tránsito que se suman al escenario de las acciones públicas para la prevención de siniestros.

Estos hechos viales puestos en escena, con características tan particulares y a su vez tan naturalizadas para la sociedad en general se inscriben como acontecimientos que

movilizan a todo el equipo de educación vial y así surgen nuevas búsquedas, nuevos interrogantes.

El primero que se pone sobre la mesa es que estos jóvenes conocían perfectamente la normativa de tránsito y sin embargo no la respetaron, demostrando un vínculo con las leyes y la autoridad de baja intensidad.

Estas inquietudes nos van llevando por un camino más profundo en la reflexión de la problemática vial. Empezamos a comprender la vinculación entre el uso del automóvil y los valores generados por el consumismo del capitalismo, en relación a la fuerza de estas imágenes y mensajes. Es necesario entender que las conductas riesgosas de los jóvenes se dan en una sociedad como la argentina que tiene una actitud ambigua hacia las normas y eso depende de cómo se construyó históricamente ese vínculo, y cómo el Estado intervino en la educación de los ciudadanos, tal como vimos en el primer capítulo

Una pregunta que comenzamos a realizarnos fue dónde se aprenden estas prácticas viales, y como equipo llegamos a las publicidades de autos como un texto de circulación social presente constantemente en nuestras vidas, un mensaje muy claro de valores y principios fundamentales de nuestra sociedad. Principios y modelos que preexisten a la publicidad que reflejan construcciones culturales de género, éxito, virtud, masculinidad, etc.

Junto con estas observaciones me recomiendan la lectura del libro “Placeres inquietantes” de Henry A. Giroux, aprendiendo la cultura popular, dice una nota aclaratoria del libro.

Esta lectura puso en crisis muchos de mis conceptos aprendidos bastante acriticamente, ya que en el campo de la formación docente y pedagógica poco tenemos que decir los especialistas sobre lo que se enseña y aprende fuera de la escuela. Parecería que sólo podemos medir, objetivizar y analizar los saberes escolares.

El libro plantea en el prefacio “La cultura popular estaba donde estaba la acción: definía un territorio donde placer, conocimiento y deseo circulaban en íntimo contacto con la vida en las calles”, esto refleja que en la informalidad de los espacios sociales se despliega todo un “currículum” de propuestas pedagógicas significativas desde lugares más sensibles y profundos para los que participan de las mismas.

Volviendo a las publicidades que fueron nuestro primer disparador, el primer capítulo de Placeres Inquietantes se basa en el análisis de publicidades atendiendo a la cultura

promocional en la era posmoderna, "el método posmodernista no infravalora el poder expansivo de representaciones, textos e imágenes en la producción de identidades y en la configuración de la relación entre el yo y la sociedad en un mundo cada vez más comercializado (...) Es a través de estos esfuerzos coordinados, y a menudo perniciosos, por volver a expresar la relación entre la diferencia, la participación humana y la comunidad, como la publicidad destinada a las masas consigue cada vez mayores éxitos en su misión promocional: disfrazar la naturaleza política de la vida cotidiana y apropiarse el nuevo territorio desprotegido de las diferencias insurgentes en favor de un consumismo craso". (Giroux H., 1996, p.18)

El aporte de una nueva mirada sobre las publicidades, en apariencia inocentes y neutrales, fue muy significativo en la construcción de las propuestas pedagógicas que empezaban a modificarse más allá de las normas de tránsito.

Pudimos comprender que la relación entre formación de identidades, comercio, pedagogía y política se está volviendo a elaborar. Así los ideales de la sociedad están representados por logotipos que se han convertido en básicos para una política de la identidad en la que proporcionan a la gente formas de representación con las que pueden identificarse a si mismos y su relación con los demás.

Con un simple ejercicio mental de recordar alguna publicidad de auto podemos percibir una visión del mundo, de la estética, una política de género, expectativas de vida, todas proponen diferenciarse y destacarse del resto de la comunidad a través de la posesión de un vehículo, virilidad, inteligencia, belleza son garantizados en la obtención de este bien material. En esta configuración vale preguntarse ¿qué importan las normas de tránsito si no importa la igualación social?

En lo personal estas reflexiones me convocan a pensar un nuevo recorrido profesional, como trabajadora de la cultura era necesaria la profundización política mediante una comprensión más amplia de cómo se genera el conocimiento, se configuran las identidades y se articulan los valores como una práctica pedagógica que acontece en múltiples lugares fuera de la institución escolarizante tradicional.

Nuevos espacios con sedimentos del pasado

Luego de varios años, la experiencia en la Dirección de Tránsito llega a su fin por una

mezcla de razones, primero las personales y el deseo de consolidar un recorrido profesional, sumado a la inestabilidad laboral que existía en dicho espacio. Inestabilidad laboral que, más allá las particularidades, es un indicador de la importancia que las políticas de gobierno le dan a un determinado tratamiento de la problemática. Casualmente en el equipo interdisciplinario en proceso de construcción de nuevas perspectivas de la educación vial estábamos todos contratados de manera irregular y con sueldos muy bajos.

Con el tiempo este espacio se disuelve, pero el equipo es convocado a trabajar en un organismo nuevo que debía crearse en la provincia de Santa Fe, la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

La agencia nace con nuevas miradas de la problemática de la seguridad vial en el país, en el marco de una ley de emergencia vial nacional y con la creación de una Agencia de Seguridad Vial Nacional para coordinar acciones con todas las jurisdicciones del país.

En este nuevo espacio de trabajo fui convocada a participar del diseño de la Dirección de Formación y Divulgación, con la misión de articular con otros organismos las políticas de educación y seguridad vial.

Mis funciones, su gran mayoría, eran la incorporación de la educación vial como contenidos obligatorios en la educación formal. Esto significa que, desde el comienzo de mi trabajo en el organismo tuve relación directa con el Ministerio de Educación provincial, conformando un equipo articulado entre ambos organismos. Uno de los pilares de las políticas de educación vial en la provincia de Santa Fe, desde mi punto de vista, ya que la Agencia aporta una mirada específica de la problemática vial, con sus dinámicas y necesidad, mientras el personal del ministerio aporta la mirada macro de las políticas educativas.

La primera acción significativa en materia de educación referida al espacio público y las situaciones mencionadas fue la efectiva reglamentación de la ley N° 11.686 que establece la obligatoriedad de los conocimientos relacionados con educación vial en todos los niveles del sistema educativo provincial. La misma ya existía hacía diez años en la jurisdicción pero sin ser aplicada efectivamente.

Desde la reglamentación de la ley comienzan recorridos por todo el territorio tratando de transmitir herramientas a los docentes para el abordaje de dichos contenidos desde el aula.

Estas capacitaciones tuvieron significativos aportes conceptuales que la nueva dimensión provincial nos permitió conocer. Por ejemplo, los aportes del pedagogo Isabelino

Siede. Su trabajo se caracteriza por realizar una profunda discusión filosófica sobre la función de la escuela en la enseñanza de los conocimientos relacionados con formación ética y ciudadana, en uno de sus apartados denominado “Tránsito” aborda la educación vial.

La primera reflexión que aporta es pensar el vínculo e importancia de la escuela en relación a los problemas sociales, en tanto institución social y ámbito de convivencia pública, en ella confluyen y se interconectan diversos actores sociales que, a su vez, proyectan sobre el espacio escolar sus experiencias y puntos de vista específicos en relación con estos temas.

De esta manera, los problemas sociales circulan diariamente por las aulas, recreos y pasillos de nuestras escuelas a través de los cuerpos y las voces de docentes, alumnos y padres. Si bien se hace difícil buscar una solución desde la escuela porque las manifestaciones de estos problemas sociales nos interpelan personal y éticamente, tensionan nuestras propias convicciones y redefinen en algún sentido el marco de nuestras interacciones.

Ante este panorama, es ineludible dar respuestas desde nuestros lugares como profesionales de la enseñanza. La escuela debe encontrar caminos que ofrezcan a los alumnos oportunidades de reflexión y análisis sobre la realidad que viven, que ayuden a recuperar la confianza y el trabajo colectivo, y pongan en juego los valores de la solidaridad y el respeto por los otros.

Si bien las posiciones que asumamos, las decisiones que tomemos, las propuestas pedagógicas que desarrollemos, no alcanzarán por sí solas para solucionar los problemas, sí contribuirán en gran medida a comprenderlos y asumirlos como tales, ampliando las posibilidades de actuar sobre ellos.

La respuesta tradicional de la escuela a esta problemática ha sido la llamada "Educación vial", para el autor, entendida básicamente como enseñanza de la normativa legal y los carteles indicadores, con la finalidad de que los alumnos tomen conciencia de lo que tienen que hacer.

Actualmente, podemos revisar esta respuesta como parcial e inconsistente para dar cuenta de la problemática real del tránsito y la circulación, tal como lo desarrollamos en el capítulo de educación vial. Pero los aportes de Isabelino son muy significativos para descentrar los esfuerzos de la mirada tradicional y comenzar a transformar concepciones muy arraigadas en las aulas hasta el día de hoy.

Estos conceptos se relacionaban con correr la mirada de la educación vial tradicional para proponer a los docentes la construcción de una educación del transeúnte.

Propone correrse de la educación centrada en la responsabilidad de los individuos para poder pensar al tránsito como un sistema complejo que incluye la responsabilidad de la sociedad y el Estado.

Otro aspecto es la inducción de conductas puntuales promovidas por la educación vial tradicional, con la necesidad de construir en los ciudadanos un pensamiento estratégico en relación a la circulación por el espacio público con las particularidades geográficas de su comunidad.

También critica la educación centrada sólo en las normas de tránsito realizando una presentación ostensiva de las mismas, entendiendo la necesidad de incorporar la reflexión entre problemas, normas y contextos geográficos, para construir criterios que permitan tomar decisiones.

Por último, correr la mirada de la formación de conductores centrando los saberes sólo en la conducción, para poder seleccionarlos y secuenciarlos según las características de circulación de los alumnos.

La consecución de estos propósitos requiere indagar en diferentes disciplinas y campos de conocimiento, que serán las fuentes para analizar las situaciones desde diferentes perspectivas y construir criterios de resolución.

Estos aportes dieron un giro a las propuestas que construíamos con los docentes que participaban de las formaciones, dirigidas a la incorporación de la educación vial en sus aulas.

Aparece como una gran dificultad desvincular las prácticas de los imaginarios construidos durante tantos años por la educación vial tradicional. Dificultad que es comprensible si entendemos que los textos relacionados que más circulan por las aulas, siguen apelando a la mirada tradicional y muy poca bibliografía se confecciona con una postura más crítica de la educación vial.

También en este período fueron muy significativos los aportes de Pablo Wright sobre cultura vial. Pablo con su equipo de trabajo Culturalia, incorpora a nuestro trabajo concepciones que conmovieron directamente las propuestas del equipo y la metodología de trabajo.

Pensar los hechos viales como hechos sociales nos obligó a incorporar los procesos de construcción histórica y de sentido que institucionalizan ciertas prácticas y conductas, que por fuera de las organizaciones y reglamentaciones formales se cargan de sentido en la configuración particular de nuestro espacio público.

También fue muy significativa la idea de construcción simbólica de los signos viales, esta forma de interpretarlos explica muchos de nuestros hábitos de circulación, y como concepto también interpela las falencias de la ya mencionada educación vial tradicional, ya que el aprendizaje memorístico de las señales no modifica las prácticas.

Otro de los aspectos significativos es pensar que “somos la sombra de nuestro discurso”, reflejando una profunda contradicción entre lo que decimos ser y lo que realmente accionamos, por lo menos a los efectos del espacio público. Se plantea la circulación por el espacio público como un “Juego profundo” en el cual se depositan aspectos que trascienden el simple desplazamiento para involucrar valores y principios que no tiene que ver con los desplazamientos en si mismos, la inteligencia, la viveza, la masculinidad, son aspectos que atraviesan el uso de ciertos vehículos.

Las leyes de la física que sustentan las normas de tránsito son interpretadas desde argumentos míticos, que justifican acciones de gran exposición al riesgo. Esto genera un déficit de legitimación en relación a las normas de tránsito y a la ley como un recurso para poder vivir en armonía.

La posibilidad de deconstruir el pasado de nuestras acciones tan naturalizadas permite una conciencia crítica y la posibilidad de desmitificar muchos de nuestros argumentos.

Pensar la problemática vial desde una perspectiva cultural convoca directamente a revisar las propuestas pedagógicas que desde el equipo ofrecíamos a los docentes para que trabajen con sus alumnos.

En esos momentos de nuestro recorrido tuvimos la posibilidad de conocer las experiencias en la materia de la Dirección General de Tráfico de España (DGT), comparar políticas y realidades nos abrió un panorama mucho más amplio de la problemática y los actores involucrados en la materia.

Violeta Manso Pérez es una de las referentes de estas políticas en la DGT, el aporte que realiza a nuestro recorrido es pensar a la ciudad como un sistema conformado por diversos actores que influye en la formación de los ciudadanos que transitan. Esto nos permitió

empezar a concebir la problemática como integral y dentro de un sistema, que incluye a las familias y sus vínculos, a la escuela, a los medios de comunicación, a los agentes de control, a los espacios de formación de nuevos conductores, etc.

Los objetivos de la DGT se centran en la participación ciudadana que derive en implicaciones y alternativas a los problemas y no en simples implicaciones o decisiones políticas. Recuperar espacios ocupados por el automóvil a los peatones y ciclistas. Potenciar el uso del transporte público. Mejorar y desarrollar espacios públicos para el ocio y la cultura. Eliminar barreras arquitectónicas y contaminación. Coordinar acciones con municipios lindantes. Incorporar educación vial y ambiental en las escuelas. Emplear nuevas tecnologías en la regulación y fluidez del tránsito.

Los objetivos de la DGT nos permitieron pensar en los objetivos de nuestras propias acciones y en los principios que sustentaban a las mismas, reflexiones que son constantes en la tarea cotidiana y este escrito es un ejemplo de ello.

La transformación de la mano de los lenguajes artísticos

Las propuestas de formación que ofrecíamos a los docentes necesitaban incorporar la reflexión sobre la cultura, sobre la educación vial tradicional y sobre el tránsito como un sistema que incluye diversos elementos y actores.

En este contexto se suma al equipo de trabajo una nueva coordinadora del ministerio de Educación, que además de un amplio recorrido en la educación formal e innumerables propuestas muy enriquecedoras, aportó una mirada desde los lenguajes artísticos para retrabajar estas construcciones culturales naturalizadas.

Así se incorporaron al trabajo profesores de teatro, música, expresión corporal y audiovisuales. Estas propuestas enfrentaban a los docentes con lo más profundo de sus concepciones en relación al tránsito y sus contradicciones discursivas.

Otro de los grandes giros metodológicos del equipo tuvo que ver con implementar instancias de auto-observación. Seguía resonando esta contradicción entre el discurso y el accionar, en los argumentos siempre los que hacían mal las cosas eran “los otros”, nunca había instancias autoreflexivas sobre las propias prácticas. Esto se impuso como una necesidad para el equipo para poder avanzar en propuestas más sinceras y productivas de los docentes con los alumnos.

La auto-observación consistía en registrar las impresiones y pensamientos en un mismo recorrido que realizaran cotidianamente durante cinco días. La idea era registrar en un cuaderno aparte ese recorrido y poder retrabajarlo en el encuentro posterior.

El retrabajo de estos registros permitió poner sobre la mesa directamente el problema al que nos referíamos. En muy pocos casos pudieron realmente observarse, la mirada estaba puesta siempre fuera, registraron listas de infracciones y situaciones como si fueran narradores en tercera persona. Pero ante eso se podía volver a ver qué acciones propias existían en el espacio.

Esto fue movilizante para los participantes y más aún cuando la siguiente propuesta fue solicitarles que le pidan la misma actividad a sus alumnos de secundario. Las sorpresas fueron muchas, los jóvenes todavía podían registrar sus propias acciones, la negación no había elaborado discursos tan cerrados y perfectos.

Los jóvenes se daban argumentos muy claros de por qué no respetaban las normas de tránsito, en los relatos aparecían frases como “me quedé dormida entonces paso los semáforos en rojo porque la portera me cierra la puerta y no me deja entrar más..” o “me fui con mi novio en la moto no traje el casco pero me da vergüenza decirle que no voy porque se va a enojar...”.

Los sinceros argumentos de los jóvenes nos aportaban un insumo muy rico sobre el cual empezar a desandar estas construcciones, siempre garantizando ambientes que puedan ir más allá de las prácticas moralizantes de la educación vial tradicional para poder reflexionar sin valoraciones sobre la realidad vial de cada comunidad educativa.

En este marco, los docentes pudieron empezar a sincerarse con argumentos que les resonaban bastante, por ejemplo: “yo voy en la moto sin casco pero soy prudente”, esto permite pensar la idea de prudencia y los mitos en relación a la circulación, los siniestros y el riesgo, estas ideas trascendentes en relación al destino o a causas azarosas.

También surgieron grandes conflictos existenciales en cuanto a las contradicciones generadas por ritos culturales como regalarle a los jóvenes una moto en el cumpleaños de quince, hacerlo es exponerlos y no hacerlo es dejarlos fuera de la dinámica social instituida, por eso surgían preguntas de los mismos participantes tales como “¿cómo hago para no regalarle la moto a los quince? Es el único que no la va a tener”.

Cuando realmente pudimos recuperar los imaginarios y las sensaciones de cada uno se

pudieron ensayar otras acciones y conductas, también gracias a los lenguajes artísticos, y así con una participación activa de los docentes diseñar las propuestas para trabajar en el aula con los alumnos.

La idea se basaba en trabajar con los docentes la construcción de propuestas áulicas que debían implementar entre encuentro y encuentro, con una praxis dialéctica, por llamarlo de algún modo, en un ir de las teorías y conceptos, y venir de las experiencias y reflexiones.

Todas estas ideas se enmarcaban en una invitación a la investigación de los alumnos y docentes sobre los problemas viales de su comunidad educativa, para poder diseñar y ensayar intervenciones. Las etapas fueron las mismas de cualquier análisis de problemas, la identificación del conflicto, la búsqueda de información, la síntesis, el ensayo de posibles soluciones, la elección de acciones, la ejecución, la evaluación y conclusiones.

Los resultados de esta propuesta fueron deslumbrantes, desde ya que existió un amplio porcentaje que no pudo correrse de la mirada tradicional de la educación vial y se centraron en la “afiche manía” de las señales de tránsito. Pero una parte no menor estableció un vínculo con la comunidad educativa, con las redes involucradas en el problema observado, visitaron a presidentes comunales, entrevistaron a inspectores de tránsito, a ONG's, etc. En síntesis, la propuesta superó todas nuestras expectativas.

Los jóvenes, que en las descripciones de sus docentes al comienzo del curso eran apáticos, no les importaba la situación, no se involucraban con nada y no iban a lograr cambiar nunca sus conductas, se presentaban en las diversas localidades de la provincia personalmente para mostrarnos lo que habían trabajado, preocupados por la continuidad de las propuestas.

Así vivimos la realización de proyectos maravillosos que iban desde la confección de señales viales en las escuelas técnicas para la localidad, realización de acuerdos con los municipios y comunas, hasta obras de teatro de concientización, pasando por el diseño conjunto de ordenanzas locales para ordenar el tránsito. Por ejemplo: en una localidad que presenta intersecciones de tres calles con diagonales, los alumnos de una escuela técnica diseñaron un semáforo especial, con el programa de computación que coordinara la compleja circulación de todas las arterias, lo confeccionaron en la escuela y lo aplicaron junto con la municipalidad. Otro ejemplo, un grupo de alumnas de segundo año se presentaron a una entrevista con el dueño de un casino para que liberara el estacionamiento ya que los visitantes

para no pagar el mismo invadían la comunidad con sus autos y lograron que lo liberaran.

Innumerable cantidad de acciones realizadas por los jóvenes empoderados y con claras convicciones de que se puede transformar la realidad en la cual viven, conscientes de que son parte del problema y la solución.

El giro ideológico y metodológico nos permitió pensar ya con nuevas lógicas de la educación vial. Realmente pudimos construir una herramienta que pudiera cumplir la función de la paideia, poner sobre la mesa la heteronomía de los sujetos frente a sus propias acciones y pensar cuál es el camino de la autonomía de la acción política en el espacio público.

El Programa de formación en educación vial de la Provincia de Santa Fe presenta rasgos únicos en todo el país. En las participaciones en los Congresos Nacionales de Educación Vial descubríamos que ninguna otra jurisdicción presentaba un trabajo articulado entre los organismos relacionados con la seguridad vial y los relacionados con educación, tampoco un trabajo continuado y sistemático que se enriqueciera año a año con las experiencias anteriores, no presentaban marcos conceptuales que trascendieran la mirada atomizada del tránsito y, principalmente, no elaboraban una propuesta metodológica que pudiera englobar estas propuestas para accionar concretamente en las realidades de las comunidades educativas.

Asimismo, se presentó la necesidad de establecer vínculos y acuerdos institucionales con las escuelas, porque los docentes participantes terminaban aislados sin apoyo de los directivos y el resto de los docentes, incluso con un desconocimiento de los mismos supervisores de las propuestas pedagógicas ministeriales. Esto nos obliga a pensar nuevas líneas de acción incorporando otros actores a la discusión, no solo a los docentes.

En este camino se realizan reuniones con supervisores y directivos, se establecen vínculos territoriales con las escuelas tratando de apoyar el trabajo de los docentes que participaban en los cursos.

Un paso en otras proporciones

Avanzar en la construcción de la educación vial provincial se presenta como la necesidad de universalizar la propuesta a todos los docentes de la provincia, o por lo menos en un primer paso a un representante por escuela que pudiera retransmitir la propuesta.

Eso nos lleva a incorporar a muchos referentes al equipo, así se suma una variedad

muy enriquecedora de discursos, representantes de diversas ciudades de la provincia aportando realidades concretas y diversas.

En este camino, nos sumergimos en el mundo de la virtualidad a través de un curso que complementaba los encuentros presenciales en todas las regiones provinciales, con un curso virtual que permitía el contacto directo y constante de los docentes con referentes del equipo para poder trabajar sistemáticamente en la construcción de las propuestas.

Este recurso significó un aporte en cuanto al diálogo y vinculación con los docentes y la interacción de los mismos con los grupos que trabajaban. Aunque también observamos el hecho de que las reflexiones en relación a los conceptos trabajados en el marco conceptual perdían profundidad, por lo tanto la necesidad de retomar más encuentros presenciales se volvió inminente.

En este momento del proceso se incorpora la posibilidad de realizar un proyecto similar al “Transitando” propuesto en la ciudad de Rosario a escala provincial. Este proyecto se realizaba en 5to de las escuelas secundarias en el marco de un convenio con la Agencia Provincial de Seguridad Vial que homologa la experiencia escolar con el Curso Teórico Obligatorio para la obtención de la licencia de conducir. La propuesta se denomina “Conduciendo ConCiencias Viales” realizando un juego de significados entre la toma de conciencia en la prevención de siniestros y las disciplinas escolares que aportan miradas diversas sobre la problemática de la seguridad vial.

El proyecto involucra a todos los actores institucionales porque cada disciplina tiene contenidos específicos para transmitir en relación a la seguridad y educación vial.

Un aporte fundamental a este proyecto fueron los documentos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que llegaron a todas las escuelas secundarias, en los cuales el libro “Primera Licencia de Conducir” sintetizaba muchos conceptos teóricos con relación a otros libros específicos de las diversas áreas de conocimiento.

La propuesta significa un cruce en el recorrido, los avances y retrocesos se relacionan con demandas circunstanciales de políticas puntuales como formar a los nuevos conductores o responder a la demanda social de que la escuela prepare para la obtención de la licencia. Esto quiere decir, que la construcción de políticas públicas de educación vial a nivel provincial está atravesada por diversos intereses y realidades.

En el momento de mayor fortalecimiento del equipo y recursos de trabajo, con una

interesante dinámica de articulación de ambos organismos, cambia la gestión de gobierno del Ministerio de Educación y la Educación Vial se saca de la agenda política del Estado, como suele decirse, los proyectos propuestos por el equipo comienzan a postergarse, no hay impulso ni articulación con estructura política del Ministerio, no se asigna presupuesto, etc. Mientras las acciones que se siguen realizando dependen directamente de la voluntad de los que trabajamos en ese momento, ya que no aparece una demanda concreta de intervención política en la realidad social.

Las variables condicionan directamente los procesos políticos de transformación cultural que se proponen, y deben ser parte de análisis más profundos. En este trabajo se desarrollan principios y lineamientos que deberían contener las políticas públicas en relación al espacio, pueden ser disparadores de debates, de intereses, de diferencias en los criterios. Lo que si creo es que en la práctica misma de llevar adelante estas acciones es fundamental definir criterios a largo plazo, con compromisos que trasciendan a las personas particulares para lograr perdurabilidad, coherencia y consistencia.

Transversalidad vs materia de educación vial

La idea de la educación vial como contenido transversal es un debate que viene desde la década de los años '90 donde surgen estos conocimientos definidos de esa manera. El tratamiento dado en ese momento a estos saberes relacionados con problemáticas sociales no tenían una definición concreta en el espacio áulico por lo tanto no eran abordados por nadie. Sin embargo, en los debates planteados en estas últimas décadas en diversos congresos y espacios de definición curricular, se sigue sosteniendo la pertinencia de plantear los conocimientos relacionados con el espacio público vinculados a miradas específicas de cada una de las áreas ante la problemática.

Los sectores involucrados en la problemática de la seguridad vial, no relacionados directamente con la educación vial como los organismos de control o los grupos de familiares de víctimas exigen un espacio curricular propio para el desarrollo de la educación vial, con el firme argumento de que esto garantizaría su necesario tratamiento.

Este debate al interior del equipo nos hizo pensar que los insumos de las diversas disciplinas y saberes de las mismas pueden ser muy enriquecedores a la hora de entender la problemática de la educación vial, pero también se entiende la necesidad de dar definiciones

claras a esas relaciones, que permitan articulaciones concretas. Esto es una gran dificultad en la vida cotidiana escolar.

En este marco, nos tomamos el trabajo de desarrollar, junto con los docentes que participaban de los espacios de formación, un dispositivo pensado por docentes para docentes. La propuesta consistía en un calendario agenda vial que tuviera varias entradas para poder trabajar en las aulas.

La primera herramienta era el calendario en sí, donde figuraban las fechas más significativas en relación a la seguridad vial para poder discutir sobre esos tópicos. También, al dorso se encontraban los contenidos transversales relacionados con los núcleos de aprendizaje prioritarios de cada área de conocimiento. La tercera era la agenda en la que cada grado debía apuntar las actividades realizadas en relación al tema y por último experiencias recolectadas por toda la provincia de trabajos de docentes que servían de ejemplo para el desarrollo de algunos temas.

El calendario agenda vial llegó a todas las escuelas de nivel Inicial y Primario, con el objetivo de que cada institución hiciera uso del mismo y pudiera devolvernos su recorrido particular e ir enriqueciendo la temática con recursos experienciales.

Los resultados fueron formidables, si bien el calendario se pensó para ser acompañado de un recorrido territorial que generara una construcción real de conocimientos esto fue imposible por no destinar recursos a dicha propuestas, sumado a las dificultades en la distribución que dependió mucho de la actitud de cada supervisor en particular y del compromiso regional. No obstante esto las escuelas que lo tomaron pudieron encontrar los aportes a sus necesidades particulares y la proyección a propuestas pedagógicas que movilizaron a la comunidad educativa en general.

Las estrategias diseñadas para el trabajo con los niños se caracterizaban por proponer formatos diferentes de trabajo, por conmovir tiempos y espacio, por la apropiación del espacio público para decidir como sujetos políticos en el mismo.

Asimismo, luego de tantos años de trabajo realizado por el equipo en pos de la institucionalización de la educación vial en las escuelas formales, más allá de la reglamentación de leyes, más allá de las experiencias y de los ejemplos de estas acciones en otras jurisdicciones, en los nuevos diseños curriculares de la provincia de Santa Fe que se están confeccionando la educación vial no tiene una definición concreta. En algunos niveles

se menciona al pasar, en otros es una temática opcional. Incluso si bien el Programa corresponde al Ministerio de Educación, el mismo ministerio no nos convoca a los debates propios de dicha construcción curricular.

En síntesis, este recorrido abre nuevos interrogantes ¿La educación vial merece identidad propia dentro del sistema educativo formal? ¿Cómo se educa a un ciudadano que pueda apropiarse del espacio público para transformarlo? ¿Qué políticas logran intervenir sobre la problemática de la seguridad vial?

Estos interrogantes y muchos más deben ser definidos en forma colectiva por las comunidades concretas que sufren cotidianamente las consecuencias de este flagelo social, con el aporte de los recursos necesarios para su abordaje.

El objetivo de este escrito es analizar las posturas y posicionamiento en relación al hacer políticas públicas, más allá de la problemática en sí, una forma de dar tratamiento a las problemáticas y demandas sociales que incluyan principios de bienestar colectivo, inclusión, autonomía, participación, sin atomizar las acciones a decisiones particulares que representan miradas recortadas de la situación.

Reflexiones

Gracias al empuje en el pasado/presente de la sociedad habita un porvenir que está siempre por hacer. Este empuje es el que da sentido al enigma más grande de todos: eso que todavía no es pero será, otorgando a los vivos el medio de participar en la constitución o la preservación de un mundo que prolongará el sentido establecido.

Cornelius Castoriadis “El mundo fragmentado”

El espacio social es el campo ideal para promover instancias reflexivas que permitan definir la relación del sujeto con el entramado de situaciones de poder y opresión de grupos con diversos intereses y necesidades, y la resolución de los conflictos emanados de este ejercicio.

El espacio es una construcción social, un producto que a su vez interviene en el proceso de producción, ya que cada sociedad produce el suyo propio. Es decir, las problemáticas presentes en el espacio de cada sociedad aunque similares en apariencia reflejan matices muy particulares, por esto la exportación de políticas públicas nunca da los mismos resultados esperados. El espacio pensado como producto y no como creación humana reduce toda existencia a la mera función y deja por fuera la cultura y los procesos de significación colectivos que son los que dan sentido a las prácticas existentes.

Las políticas públicas no pueden desconocer que el espacio público es un producto de cada sociedad que refleja concepciones muy profundas del deber ser y de los ideales de cada comunidad.

Retomando el hilo problemático de mi trabajo, algunas veces desdibujado por la necesidad de profundizar ideas o plantear ciertos interrogantes que indirectamente afectan a la situación, pueden desprenderse algunas premisas que en el proceso de investigación tal vez sean las que puedan sustentar políticas públicas en el espacio destinadas a la formación de sujetos ciudadanos autónomos y reflexivos de sus actos.

El objetivo de esta tesis es la producción de argumentos para el debate público en relación al hacer políticas sobre el espacio. Creo que puede ser un aporte importante a la construcción del conocimiento en esta materia ya que se incluyen en el análisis los valores que deben formar parte de

las políticas sobre problemáticas sociales. Es por eso que este escrito refleja posturas, conceptos e incluso contradicciones de las temáticas trabajadas.

Mientras persista la cotidianeidad en el espacio abstracto, con sus muy concretas coacciones; mientras sólo tengan lugar mejoras técnicas de detalle (frecuencia y rapidez de los medios de transporte); mientras la conexión entre los espacios -trabajo, ocio, residencia- dependa de la instancia política y su control, el proyecto de “cambiar la vida” tan sólo quedará como un eslogan político, tan pronto abandonado como recobrado.

El espacio urbano es una representación simbólica de expresiones sociales, refleja concepciones ideológicas de la sociedad, no es lo mismo una ciudad que presenta villas de emergencia o barrios privados, que una en la que todos sus espacios son equitativos y a los que pueden acceder todos sus integrantes.

Las propuestas políticas deberían orientarse a proponer vivencias que apunten a la creación del espacio, inscribiendo en el cuerpo nuevas sensaciones de libertad y autonomía.

Las plazas en los espacios urbanos pueden ser centros de encuentro, de recreación, de protesta o pueden estar cercadas y vigiladas para que accedan sólo algunos de los ciudadanos de esa comunidad.

Las plazas en América Latina y en especial en Argentina han sido los espacios de expresión del colectivo social por excelencia, son construcciones culturales particulares que dan significación al espacio. La forma de vinculación de los ciudadanos argentinos con el espacio no debe desconocerse en la proyección de políticas públicas que intentan transformar las problemáticas existentes.

Los modelos de Estado que se sucedieron en nuestro país y sus políticas sobre los espacios públicos, la circulación y el control dan cuenta de la realidad vial existente. El espacio es así un paño que contiene los resabios de esos ideales y proyectos, es el campo en el cual se construye el hábitus que los ciudadanos aprenden para desplazarse en el espacio.

Las construcciones culturales en torno al espacio público y la convivencia en él son el foco principal al cual deben apuntar las políticas públicas para transformar las problemáticas que se presentan.

En los diversos capítulos se han desarrollado argumentos y miradas que intervienen en la problemática elegida como analizador, los siniestros viales.

Cada una de esas dimensiones son significantes que construyen la cultura vial de los argentinos, incluso en los aspectos más íntimos como el cuerpo o el inconsciente. Los cuerpos se

programan para circular de una determinada manera en el espacio, estos “cuerpos metálicos” de los sujetos conductores aprenden un juego particular de normas en el ejercicio del uso del espacio.

Asimismo, con una mirada más subjetiva, las acciones individuales en el espacio público responden a construcciones culturales que anteceden a los mismos sujetos que transitan. El inconsciente es producto del lenguaje y la cultura, el cual encuentra o no en ésta determinadas formas de canalizar sus energías libidinales.

Los actores viales realizan prácticas de las que no son completamente conscientes porque son parte de su habitus.

El ejercicio de la ciudadanía, de la relación de ciudadanos con las normas pactadas por el Estado, es la historia empírica de los ciudadanos en relación con los costos y beneficios de obedecer el orden legal.

En el marco de las políticas públicas es necesario pensar acciones que promuevan una revolución espacial, nuevas significaciones que vinculen a la circulación por esos espacios con principios y valores propios del respeto a lo colectivo, a lo común, a lo que nos caracteriza como miembros de una sociedad.

El espacio público es un derecho exhortado en todas las comunidades del mundo, la diferencia radica en cómo cada comunidad pudo construir los conceptos que lo constituyen como la ley, la pertenencia, los otros que lo habitan. Hacer ciudad hoy significa democratizar los espacios, garantizar seguridad y servicios iguales para todos.

Los espacios de la creación y el arte permiten un tratamiento cultural diferente resignificando la historia tormentosa con el Estado y la lógica abstracta del capitalismo. Lo público debe recuperar su especificidad como espacio de expresión política, de desarrollo democrático.

Es indispensable recuperar los derechos de ciudadanía y participación en torno a los espacios públicos, como una forma de reinscribir las estructuras semióticas y simbólicas en relación al mismo.

Es decir, las acciones de los sujetos en el espacio vial se relacionan con construcciones colectivas, no con prácticas de las psiquis individuales. Los individuos devienen en lo que son socialmente absorbiendo e interiorizando las instituciones configuradas históricamente.

Es importante pensar las leyes en el marco de una sociedad autónoma que pueda utilizar las herramientas jurídicas para garantizar derechos igualitarios.

El descubrimiento de lo “arbitrario” al mismo tiempo que su influencia sobre la constitución del ser humano, individual o colectivo, es lo que abre la discusión sobre lo justo y lo injusto, la

reflexión para la creación autónoma de sentidos y pensamientos.

Lo que se denomina o interpreta como anomia social argentina en realidad es una estructura normativa paralela con su propio orden en un juego vial que involucra a todos los ciudadanos. También estas reglas ad hoc merecen espacios de reflexión y recreación para poder construir autonomía en los sujetos sociales, que accionen más allá de lo aprehendido, que puedan aprender otra forma de conducirse, más segura y autónoma.

¿Qué leyes debemos hacer? Es la pregunta que da nacimiento a este proyecto, las leyes primordiales son las que nos permiten convivir en el mismo espacio, la reflexión y readaptación es una instancia indispensable para la construcción de autonomía. Para poder decir “esta es mi ley”, debo participar activamente en la formación y el funcionamiento de la misma.

La educación vial histórica de nuestro país siempre fue funcional a la reproducción cultural de estas construcciones legales paralelas donde repetimos lo que dice la norma pero al mismo tiempo practicamos otras reglas sin que aparezcan nunca en los registros pedagógicos.

Como sociedad transmitimos un discurso que es la sombra de nuestro accionar vial. Un claro ejemplo de esto se me hizo evidente a través de una experiencia hace unos años siendo maestra de tercer grado de una escuela de Rosario. Debido a algunos sucesos producidos en la ciudad, con mis alumnos charlamos sobre el uso del cinturón, les pregunté si ellos lo utilizaban y cada uno mencionó su interpretación en relación al mismo con distintas argumentaciones tales como “cuando salimos de la ciudad”, “siempre menos los domingos que paseamos”, “con mi mamá si y con mi papá no”, frases que reflejan las diversas construcciones culturales que exceden lo vial. Luego de seguir hablando del tema surgió la idea de charlar en la casa con los padres. Sorprendentemente, al día siguiente, la respuestas de mis pequeños alumnos de 7 y 8 años por unanimidad fue “mi papá y mamá me dijeron que sí uso siempre el cinturón”, más allá de que no era la realidad, sí lo era en sus discursos, lo que evidenciaba una gran imposibilidad de revisar las propias prácticas.

La práctica requiere la interiorización de pautas y normas, una educación que transmita las reglas que permita llevar adelante ese juego social. La ambigüedad entre la aplicación e interpretación de las normas es la actualización performativa de las mismas, que reflejan una economía política histórica.

Basta considerar el cuerpo como totalidad práctico-sensible para centrar de otro modo el conocimiento o para que tenga lugar un desplazamiento de dicho centro. Como un punto de partida para pensar acciones políticas en el espacio social.

La formación del ciudadano debe pensarse como una transformación cultural, pero para ello

deben conocer las construcciones culturales existentes, los procesos históricos que las configuraron y los argumentos que las justifican, desnaturalizar las conductas viales y definir conceptos útiles socialmente, con la dificultad que implica legitimar saberes contrarios a los que se enseñan en el juego de la calle.

Está claro entonces que, el concepto de autonomía debe ser el horizonte de cualquier política pública, para ello hay que entender a qué nos referimos con autonomía. Para Castoriadis (1997) la palabra autonomía se refiere a la posibilidad de un sujeto o una comunidad de pensar por sí sola, de poder poner en cuestión las estructuras e imaginarios que instituyen la heteronomía, el ejercicio del poder explícito de algunos sobre otros.

En conclusión los hechos viales en el espacio no deben ser entendidos como hechos aislados, sino en relación con la totalidad de las prácticas de una comunidad.

“La autonomía surge, como un germen, desde que la pregunta explícita e ilimitada estalla, haciendo hincapié no sobre los “hechos” sino sobre las significaciones imaginarias sociales y su fundamento posible (...) la autonomía ya sea social o individual es un proyecto” (Castoriadis C. 1997 p.11).

Una revolución que no da lugar a un nuevo espacio no llega a realizar todo su potencial; no genera cambios de vida, tan solo modifica las superestructuras ideológicas, las instituciones, los aparatos políticos. Una transformación revolucionaria se verifica por su capacidad creativa, generadora de efectos en la vida cotidiana, en el lenguaje y en la cultura, aunque su impacto no tenga por qué suceder necesariamente al mismo ritmo y con similar intensidad.

Es menester formar instituciones en las cuales la reflexividad colectiva sea una realidad, dando a todos los individuos la posibilidad de participación en todo poder explícito y en la vida individual autónoma, comprendiendo que la paideia, la educación, es una dimensión central de toda política de autonomía.

No hay nada que nos impida pensar que podemos transformar la institución del espacio público como tal. Si aceptamos esto es posible que aparezca la novedad y la utopía. La utopía como la representación imaginaria de una sociedad que contiene propuestas de soluciones, como un instrumento para pensar.

Este trabajo aspira ser una contribución para llegar a un entendimiento acerca de qué es lo justo y aceptable en materia de políticas públicas en relación al espacio y los siniestros viales como una expresión problemática, recuperando los instrumentos que permitan expandir las fronteras de lo posible en materia de seguridad vial para poder transformar la realidad actual.

Bibliografía

Arendt H. (1958) La condición humana. Edición 2014. Buenos Aires. Editorial Paidós.

Bachelard G. (1957) La poética del espacio. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica de Argentina.

Badiou A. (2004) Ser, acontecimiento, verdad, sujeto. México: Herder 2004 pp-69-74.

Berardi Bifo F. (2003) La fábrica de la infelicidad. Nuevas formas de trabajo y movimiento global. Madrid. Editorial Traficante de Sueños.

Catoriadis C. (1997) El mundo fragmentado. Capítulo poder, política, autonomía.

Foucault M. (1975) Vigilar y Castigar, nacimiento de la prisión. Edición 2006. Buenos Aires. Editorial Siglo XXI Editores Argentina S.A.

Freud S. (1912-13) Totem y tabú, y otros ensayos. Argentina. Editoria Biblioteca Nueva.

Freud S. (1929-30) Malestar en la Cultura. Edición 2002. Editorial Librodot.com.

Freud S. (1921) Psicología de las masas y análisis del Yo. Traducción Luis López Ballesteros.

Galeano E. (1998) Patas para arriba la escuela del mundo al revés. Décima edición 2005. Argentina. Editorial Catálogos S.R.L.

Giroux H. (1996): Placeres inquietantes. Barcelona Ediciones Paidós Ibérica.

Giroux H. (2005): Los Estudios Culturales en Tiempos Oscuros: La Pedagogía Pública y el desafío del Neoliberalismo. <http://www.fastcapitalism.com/> Fast Capitalism 1.2 2005.

Habermas J. (1973) Problemas de legitimación en el capitalismo tardío. Madrid. Amorrortu.

Lefebvre H. (1974) La producción del espacio. Edición 2013. España. Editorial Capitán Swing.

Legendre P. (1996) La fábrica del Hombre Occidental. Edición 2008. Buenos Aires. Editorial Amorrortu.

Majone G. (1997) Evidencia, argumentación y persuasión en la formulación de políticas. México. Universidad de Guadalajara. Fondo de cultura económica.

Nino C. (2005) Un país al margen de la Ley. Buenos Aires. Editorial Ariel.

Olive Puig J. (2005) Antropología Vial una propuesta humanista. Artículo publicado en las II Jornadas sobre búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico. Instituto de Investigación En Ingeniería de Aragón (UZ) – Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tránsito, Zaragoza.

Pennac D. Mal de escuela. 2008 Barcelona.

Piglia M. (2014) Autos, rutas y turismo, el automóvil club argentino y el estado. Argentina. Siglo XXI Editores.

Sennett R. (1997) Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Madrid. Editorial Alianza.

Vega Gil L. (2008): Educación Vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura. BLOQUE 3. Capítulo 8 “La Educación Vial, la Ciudad Educadora y la Educación para la ciudadanía” . Editorial ETRASA 2008.

Wright P. (2007) Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “Juego de Calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Buenos Aires. Universidad Nacional de San Martín.