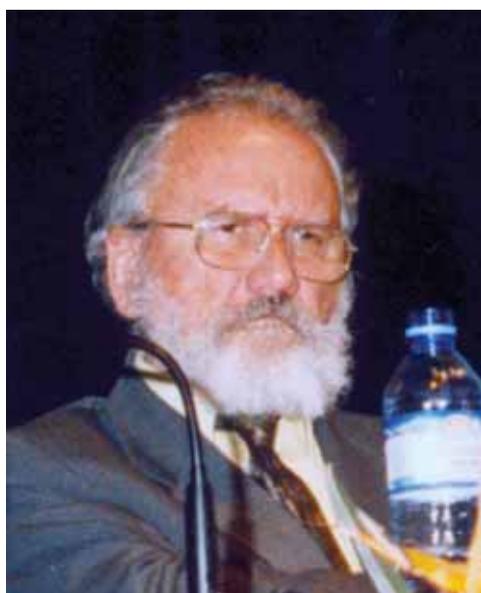




El tránsito a nuevos paradigmas en los accidentes de tránsito



Por *Tomás Grigera*

En su disertación sobre seguridad vial durante el Congreso de Seguridad y Salud Ocupacional realizado en la ciudad de Mendoza, Tomás Grigera aportó una mirada distinta y atractiva acerca de "los cambios, las mudanzas, los tránsitos, los paisajes nuevos que nos ayudan mejor en la prevención de riesgos y, en otros casos, desestabilizan nuestras representaciones y a veces nos dejan azorados".

No soy un especialista en seguridad vial. Soy un psicólogo que hace más de treinta años piensa y trabaja sobre las cuestiones de prevención de accidentes personales y ambientales. Creo que en estos temas no se puede ser especialista en un sentido de la disciplina o profesión. Solamente se pueden tener enfoques multidisciplinarios –donde cada disciplina aporta sus saberes–, enfoques interdisciplinarios –donde las disciplinas dialogan entre sí– o enfoques transdisciplinarios, donde hay que incorporar los saberes no disciplinarios; es decir, los conocimientos y las experiencias de quienes están expuestos a los riesgos: tableristas de salas de control, camioneros, soldadores, bomberos, playeros de estaciones de servicio, etc. Ellos, los expuestos a los riesgos, tienen saberes valiosos y cualquier programa de prevención de riesgos debe contemplar dispositivos para la recuperación y el uso de esos saberes.

El tema que propuse exponer tiene por título "El tránsito a nuevos paradigmas en los accidentes de tránsito". Hubo un intento de retitular esta exposición como "El comportamiento humano en la vía pública" y esto hubiera sido un problema. La razón es que el "comportamiento" es un concepto legítimo y extendido en el campo de la ingeniería pero en psicología el concepto más apropiado es conducta y/o sujeto y, además, como veremos, hoy día no existe la vía "pública".

Mi disertación se parece a un recorrido turístico donde, desde un ómnibus, el guía va indicando qué ver en el paisaje. No nos bajaremos a profundizar los temas. No es este el momento en el sentido de pertinencia y tiempo disponible. En general, lo que se verá son cambios, mudanzas, tránsitos, paisajes nuevos que nos ayudan mejor en la prevención de riesgos y, en otros casos, nos desestabilizan nuestras representaciones y a veces nos dejan azorados. Llamaré a estos puntos "miradores".

Mirador uno: "de la seguridad a los riesgos"

De esto se trata en definitiva el nuevo escenario humano, no hay más seguridades, sólo hay riesgos: riesgo país, riesgo vial, riesgo laboral, riesgo ambiental, riesgo de salud, riesgo natural, riesgo deportivo, riesgo en turismo de aventura, riesgo, riesgo.

El hombre siempre ha estado expuesto a los riesgos de la naturaleza y a los contruidos por el mismo hombre. La novedad es que ahora los contruidos –los manufacturados, como los denomina Guiddens– por la cantidad y la complejidad, superan la capacidad del hombre para reconocerlos y prevenirlos. Y Bauman, autor sobre el que volveré, nos dice en un suplemento cultural de un importante diario argentino: "lo verdaderamente novedoso es la enormidad de los riesgos".

El concepto de "seguridad" tiende a ser reemplazado por el de "riesgo". Los riesgos se diferencian de los peligros porque estos están con independencia del expuesto al mismo (el metanol es peligroso) mientras que los riesgos no están, son producciones que derivan de la acción humana (transportar metanol es riesgoso). La seguridad responde a un momento del desarrollo industrial y del desarrollo social que se asocia con situaciones estáticas, de gestión predominantemente "reactiva" y con "metas" de difícil cumplimiento:

cero accidente. La seguridad industrial, la seguridad social, la seguridad vial son conceptos de mediados del siglo pasado, momento histórico donde construyó su bagaje de conocimientos e instrumentos en el marco de la "era industrial". La "era postindustrial" ha puesto en crisis –no por cuestionables sino por insuficientes– el paradigma tradicional de la seguridad industrial pasado donde la civilización intentó construir un mundo seguro. La seguridad industrial, la gestión de seguridad, ambiental y de calidad, necesitan un replanteo conceptual y de prácticas de prevención que es posible resolver, en parte, desde la perspectiva de lo que se conoce hoy en día como la "cultura y la administración del riesgo".

Concretamente, no hay que dar más cursos ni charlas de seguridad. Es un concepto completamente ajeno a quienes participan en esas actividades. Sólo hay que hablar de riesgos, de los riesgos concretos y de las acciones de prevención. Como afirma Paul Virilio: "exponer los riesgos para no exponerse a los riesgos". El lema ya no es "todos los accidentes se pueden evitar", ahora es: "todos los accidentes se pueden prevenir".

Mirador dos: "de los sistemas simples a los sistemas complejos"

Los caminos ya no son tales, ahora son corredores fractales que impactan en el medio ambiente de un territorio; los conductores ya no son tales, ahora son transportadores de pasajeros –incluyéndose a sí mismos– y de cargas; los autos ya no son tales, ahora son sistemas de transportación tecnológicamente autosuficientes; la inseguridad vial ya no es la cuestión del camino, el conductor y el vehículo, ahora la inseguridad vial es la inestable y compleja relación que se establece entre esos complejos subsistemas.

El pensamiento y la acción requieren isomorfismo con la situación o problema a estudiar o sobre el que hay que intervenir. Hoy nos es insuficiente el paradigma de la simplicidad donde por disyunción separamos lo que está ligado –mirando al camino, al auto y al conductor por separado–, por reducción unificamos lo que es diverso hablando de los caminos, los autos y los conductores o con una lógica lineal creemos que las causas están encadenadas como una cadena –causal– o la común metáfora del efecto dominó.

Estas operaciones lógicas mutilantes de la realidad –como las denomina Edgar Morin– pueden superarse desde el paradigma de la complejidad en donde la distinción, para advertir la circularidad de las causas y los efectos; la conjunción, para establecer relaciones –los hechos no suceden por esto o por aquello sino por esto y por aquello– y la implicación, para reconocer lo múltiple en lo uno –por ejemplo, en los estudios de flujos de tránsito donde convergen auto, camino y conductor– pueden permitirnos la comprensión de los riesgos en el escenario de lo humano.

Mirador tres: "del error humano al factor humano"

El error humano es un concepto que en seguridad tiene una fuerte tradición como lógica de la culpabilización. Lo que en el campo del derecho se denomina victimización de

la víctima. Cae un avión y al día siguiente los diarios titulan "un error humano del piloto causó la tragedia". Se quema un operador al encender un horno con el hisopo y la investigación concluye: una mala maniobra. En este caso, lo que ocurrió es que no funcionaba el piloto del horno. La segunda investigación avanza en la lógica de la culpabilización ahora sobre los objetos: el accidente se produjo porque no funcionaba el piloto del horno. Cuando no es el piloto del avión es el piloto del horno. El error humano es una redundancia porque solamente los humanos tienen errores y porque somos humanos tenemos errores. Los errores humanos, estudiados por Reason y por Kletz, son de tres tipos: por confusión, por olvido y por equivocación. En el imaginario de la seguridad tradicional los errores humanos no deben existir, más aún, se deben eliminar y si el piloto del avión, el operador del horno y el conductor del camión no tienen errores no habrá accidentes. Desde el paradigma de la simplicidad esto es muy sencillo y será suficiente y excluyente actuar sobre estos actores de la inseguridad. Lo cierto es que el error humano es la expresión determinada y aleatoria al mismo tiempo de un sistema complejo que alienta o desalienta los errores humanos. Por lo tanto, los accidentes no pueden explicarse por el error humano como causa, deben explorarse las llamadas, por Reason, causas latentes. Éstas son las que corresponden al concepto de factor humano. Las normativas internacionales en navegación marítima y en navegación aérea son claras y explícitas sobre este concepto: se trata de decisiones –y, por lo tanto, ya no se trata de culpabilidades en un sentido casi religioso, ni solamente de responsabilidades en un sentido casi jurídico sino de responsabilidades en un sentido totalmente organizacional: dar cuentas –sobre el diseño de las instalaciones y el equipamiento, la organización del sistema operativo y/o de circulación, las condiciones de trabajo, los estilos de dirección, las políticas, las normas y los procedimientos, los sistemas de control y prevención, las normas gubernamentales y sus penalidades, etc. Si algunas de ellas, o todas ellas, son hostiles o pobres en calidad, los errores humanos crecerán como la maleza; si son amigables a lo humano su ocurrencia se reducirá a niveles aceptables.

Mirador cuatro: "de los modelos de control a los de prevención"

La modernidad nos ha sumergido en un océano de cifras que pretenden dar cuenta de la realidad, de lo que acontece: índices, indicadores, tableros de comando, rangos, medias aritméticas, medianas y modos, coeficientes de correlación y regresión, porcentajes, series ordinales y cardinales, etc., nos dan la sensación de que tenemos los acontecimientos bajo control. Estas medidas de los fenómenos eran apropiadas en el modelo científico de laboratorio antes de que los objetos y los procesos se usaran. Ahora, que el mundo es un gran laboratorio de prueba, se usan con los objetos y procesos en prueba. Entonces, los daños ambientales son presuntos y todos los años se retiran medicamentos del mercado por daños colaterales. Es como conducir los acontecimientos como si conduciéramos un auto mirando por el espejo retrovisor (advertirán lo apropiado de la metáfora). Es conducir mirando el pasado. La sociedad de riesgo implica abandonar la ilusión de la certeza alimentada por

las mediciones para asumir la incertidumbre. Cito de nuevo a Bauman: "es necesario prestarle más atención a la profecía de la fatalidad que a la profecía de la felicidad. Para una heurística nacida del peligro, que continúa acumulando peligros, lo más urgente es necesariamente una ética de la preservación y prevención, no de progreso y perfección". No propongo no medir, propongo que la medición no nos capture en una mirada exclusiva al pasado eludiendo, tal vez por miedo, una mirada al siempre incierto porvenir de los acontecimientos. La prevención requiere aprender del pasado pero se refiere al riesgo futuro.

Mirador cinco: "de la territorialización a la virtualidad"

A propósito de los riesgos, estamos en un riesgo de fuertes consecuencias: estamos confundiendo el mapa con el territorio. Lo real está sometido a intensos procesos de representación de primero, segundo y tercer grado. A esto lo llamamos proceso de virtualización. Tomemos por ejemplo la tarea de un tablerista en la industria. Hace muchos años él era también un operador de campo: recorría la planta, la miraba, la oía, oía cavitarse las bombas y vibrar los compresores y hacía las maniobras. Después, con el tablero analógico se encerró en la sala de control y tenía la planta visible recorriendo los *displays* con la vista. Pero dejó de recorrerla con los pies. Ahora con el tablero digitalizado la planta no está a la vista, debe buscarla en el monitor a partir de representaciones que funcionan como hipótesis perceptuales. Ahora toma decisiones, no a partir de una combinación de ideas y sensaciones saludable sino de representaciones de representaciones lejos, muy lejos, de lo real. En ese contexto de alta virtualización se gestó el accidente de Chernobyl. Muchas decisiones gerenciales y gubernamentales se toman desde lugares parecidos a los búnker de las salas de control mirando monitores. Hoy recomendamos que el tablerista pase uno o dos meses en tarea de campo. Que el director de tránsito municipal tenga en cuenta las progresivas en el mapeo de rutas del municipio pero que también las recorra. Que el gerente de operaciones mire funcionar el último autoelevador adquirido. Que el gerente de logística, antes de redactar el pliego para el transporte de sustancias peligrosas, haga un viaje corto en camión. Allí, en veinte cuadras, vivirá todos los riesgos viales y dialogará, aprendiendo, con el que se expone a los riesgos y también los fabrica. Experiencias como los concursos para los transportistas compitiendo por premios en el relato de incidentes reales o imaginarios, es eso, conexión con lo real. La prevención de riesgos empieza por acciones que anclan lo imaginario con lo real con fuerte protagonismo de los implicados.

Mirador seis: "del contexto a las interfases"

Las cuestiones de la inseguridad vial desde la perspectiva de las empresas –no incluyo en este caso a las que se dedican al transporte vial– está vinculado a situaciones muy diferentes como el transporte de mercaderías, el transporte de sustancias peligrosas, el transporte de perso-

nal, las estaciones de servicio y la vecindad de rutas en las plantas industriales. Estas situaciones pueden ser pensadas como cuestiones que están "afuera" de la organización, que pertenecen al contexto o pensadas como situaciones de "frontera", que están en el límite entre la organización y su contexto. Propongo una tercera forma de representar estas situaciones, tomada de los modelos ambientales, y pensar en interfases. Por ejemplo, una playa costera puede representarse como el límite entre la tierra y el mar, lo que trae muchos inconvenientes ya que los criterios ambientales son los que corresponden a la lógica de los sólidos, la tierra, ¿o a la lógica de los líquidos, el mar? En realidad, se trata de una interfase con una lógica propia en la que conviven, con complementaciones y colisiones, las lógicas de la tierra y el mar. Lo mismo ocurre con una avenida que separa un complejo industrial de un barrio o la puesta en marcha de un equipo después de una parada de planta: son interfases. Unos playeros de estaciones de servicio que se habían quemado al abrir radiadores decían: "el mundo está loco, señor. Entran aquí como a *boxes* de fórmula uno...". En la relación, en el encuentro entre el playero y el conductor, están en juego varias lógicas: la de la seguridad industrial, la de la seguridad vial, la publicidad y las políticas comerciales de atención al cliente. En ese lugar y en ese momento los acontecimientos y la previsión de los mismos están regidos por dinámicas propias de las interfases y una simple conclusión es que, por ejemplo, no se pueden aplicar sin ajustes los criterios de la seguridad industrial de la planta a ámbitos de interfases.

Mirador siete: "de la sociedad de los sólidos a la de los flujos"

Hace unos pocos años aquí en Mendoza, el IAPG organizó un congreso que se denominó "El hombre y la empresa" y, entre otros conferencistas, tuvo la excelente idea de invitar a un joven historiador argentino: Ignacio Lewkowikcs. Él nos dijo en esa oportunidad: "vivimos en un error: por pura inercia del pensamiento nos imaginamos que vivimos en mundo sólido. Pero todo eso que creemos de buen grado por una inercia del pensamiento ha cambiado drásticamente y nos ha dejado perplejos. La laguna ha ido creciendo, se ha desbordado, ha inundado el terreno, y el medio que era sólido devino oceánico. Entre dos puntos sólidos cualquiera no habrá ya un medio sólido sino fluido. En perspectiva histórica, el riesgo quizás más serio es la inercia de las representaciones: una serie de representaciones y recursos de pensamiento que se han forjado para una situación en un contexto sustancialmente variado impidiendo a los agentes percibir, habitar y operar una realidad en la cual están, de hecho, arrojados. ¿Cómo comprender estas pérdidas de significación, estas dificultades para significar las nuevas condiciones? Será necesario ver que todo esto que llamamos pérdida de significación habla de la necesidad de resignificar nuestra realidad. Esa es nuestra perplejidad, esa es nuestra incomodidad". Ignacio basaba sus ideas en Bauman, autor que ya mencioné por su artículo en el suplemento y cuyo texto *La modernidad líquida* recomien-

do enfáticamente, para advertirnos que hemos construido la cultura de lo percedero, de lo volátil y de los flujos de ideas, de información, de autos, de peatones, de mercaderías, de poblaciones, de turistas, todo en circulación y a alta velocidad. Lamento compartir la triste noticia de que Ignacio también fue víctima de esta cultura de los fluidos y la velocidad: se murió con su mujer hace unos meses en el Tigre, en el agua, con una lancha a alta velocidad. En esta perspectiva y especialmente en los problemas de la inseguridad vial cobra más importancia el flujo del tránsito que sus componentes de auto, camino y conductor.

Mirador ocho: "del transporte a la velocidad"

Paremos un momento y miremos la acción vertiginosa, el vértigo, que se ha instalado en la cultura de la sociedad veloz. El riesgo es llevado a sus últimas consecuencias: la publicidad de un modelo nuevo de auto muestra a su conductor acelerando... hasta el borde de un abismo y "aquí es adonde vamos" dice León Gieco en su canción sobre accidentes de rutas.

La continua acción en donde el tiempo se reduce al instante –como los relojes digitales– lesiona los procesos de simbolización de la realidad. Cuando ocurre el riesgo, cuando se desencadena el evento desafiado y temido, cuando el abismo es el lugar, la pregunta es: "¿cómo no lo pensó antes?". No hay un pasado que asimile la experiencia ni un futuro que la anticipe.

Nada debe ser parado, aun sonando las alarmas para el piloto como ocurrió en el accidente aéreo de Buenos Aires al (pretender) despegar un avión. Nada debe ser frenado, ni los autos, ni los procesos para mantenimiento de los equipos, ni los barcos en el muelle, ni las imágenes en la televisión. Un *zapping* permanente en la *lujuria* de la velocidad.

El espacio y el tiempo son comprimidos hasta desaparecer y dejan de ser referencias, coordenadas de ubicación. Hace doscientos años tardábamos un mes en carreta para llegar a Tucumán; hace cien años, una semana en sulky; hace cincuenta años, un día en auto; hace treinta años, una hora en avión; ahora no tenemos necesidad de ir: en un segundo, con el cuerpo inmóvil, estamos mirando por una pantalla sus paisajes naturales bellos y sus paisajes sociales horribles. De la clásica reunión semanal de seguridad de una hora, ahora se recomienda la reunión de cinco minutos. El espacio y el tiempo se jibarizan en la ilusión de que los resultados son los mismos.

Sarmiento escribía que para los pampeanos los ríos no son vías de navegación sino obstáculos en el camino. Ahora el camino es el obstáculo mismo. En el imaginario social la ruta es un impedimento, algo a lo que ingreso pero de lo que debo egresar rápidamente. Así no hay diferencia entre la publicidad de los autos y los celulares. Los autos nos ofrecen aceleración y miremos una propaganda de banda ancha del último domingo en página entera de un matutino: "con celular Turbo no hay límites de tiempo y espacio. La velocidad aumenta, las fronteras desaparecen y los servicios se multiplican". Por estos motivos es que no existe la vía pública. La calle, el camino, la ruta son extensiones de lo privado. Así como lo privado se hace público

también la calle se privatiza, las fronteras desaparecen y, entonces, en ese espacio obstáculo los semejantes son intrusos, se trate de un peatón al que no le doy prioridad de paso y un auto adelante al que me aproximo para sacarlo de mi trayecto. Miremos la publicidad de los autos: no hay nadie, solamente el conductor y su auto en su espacio personal, ¡incluso en una publicidad filmada en la avenida 9 de Julio! "¿Cuántos sentimientos entran en tu auto?", nos pregunta el aviso: entonces se cerró todo, es el conductor con su auto privado, en un espacio privado con sus conductas orientadas por sentimientos privados.

Mirador nueve: "de los límites a la ausencia de límites"

Si al colegio al que mandamos nuestros hijos o van nuestros nietos (es mi caso) nos encontramos con estos lemas institucionales: "desafiá tus límites", "nadie puede ponerte límites" y "reíte de los límites" nos cuestionaríamos bastante acerca de la educación en ese lugar. Si tuviéramos que llevar a consulta médica a un hijo por excesos en su ingesta de alcohol y el médico le dijera lo mismo: "desafiá tus límites", "nadie puede ponerte límites" y "reíte de los límites", seguramente le haríamos juicio por mala praxis.

"Desafiá tus límites", le dice la actual propaganda de un automóvil de reconocida marca y si el joven también lee la publicidad de una conocida marca de zapatillas que le dice "hacé lo que quieras", sabemos las consecuencias de estas consignas: violencia. Si se nos ocurre ponerle algún límite le recordará la publicidad de otro automóvil en la página entera en una revista dominical que le dijo "nadie puede ponerte límites" y, por último, si nos escuchó, recordará la publicidad de una gaseosa en la que un jugador de fútbol famoso, desde un cartel ubicado en la banquina de una autopista, al lado de los carteles de límites de velocidad por carril, le decía "reíte de los límites".

La publicidad no debe ser demonizada ni deseo proponer un comité de ética en los avisos, pero debemos comprender que la educación vial, con su enfoque racional y la apelación al respeto por las normas compite espacios psíquicos en la construcción de las subjetividades con la publicidad, basada en la transgresión y el hedonismo. Adivinen quién va ganando en esta competencia por la conquista de lo humano.

Una fuerte recomendación es que la educación vial incorpore estos lemas y los debata, les dé el significado inverso. Esto no afectará la venta de autos. Estamos muy lejos de creer en relaciones causales directas entre los avisos y las conductas de compra. La publicidad, como los medios, se han autonomizado incluso de las mismas empresas que pagan sus avisos –la mayoría de éstas tienen políticas de éticas en los negocios y de cuidado del ambiente– y su función cultural es otra: construir una civilización que reniega de la vida como valor. Miren los avisos de autos: incluyen la muerte posible del conductor.

Hemos terminado el recorrido. Muchas gracias por su paciencia. Deseo despedirme con dos citas coincidentes en la última palabra. Una es de un filósofo europeo y otra es de un poeta latinoamericano.

Virilio nos dice: "pasamos en nuestra sociedad de la reflexión al reflejo. Cuando se acelera una situación, el

hombre ya no reflexiona, actúa según sus reflejos. Mi trabajo es el de un hombre limitado que debe tratar una situación sin límite. Un hombre que ha empezado por interesarse por la velocidad en el momento en que se ponía en práctica la velocidad límite, trescientos mil kilómetros por segundo. Soy incapaz de afrontar esta situación de manera proposicional. Sólo puedo decir: no".

Y Gelman, en algunos versos de su poesía "Límites", nos dice:

¿Quién dijo alguna vez: hasta aquí la sed,
hasta aquí el agua?
¿Quién dijo alguna vez: hasta aquí el aire,
hasta aquí el fuego?
¿Quién dijo alguna vez: hasta aquí el amor,
hasta aquí el odio?
¿Quién dijo alguna vez: hasta aquí el hombre,
hasta aquí no?

Muchas gracias.

Autores de lecturas recomendadas:

- Ulrich Beck
- Z. Bauman
- C. Castoriadis
- A. Giddens
- Edgar Morín
- Giles Lipovetsky
- Jean Baudrillard
- E. Verón

Nota : esta versión escrita de la disertación fue producida antes del congreso, por lo que se encontrarán algunos párrafos no expuestos y se recordarán algunos comentarios que no figuran en la versión escrita. De todas maneras, el texto principal se mantiene. También se incluye aquí al final una sugerencia de autores para quienes estén interesados en lecturas sobre estos temas.

Tomás Grigera es psicólogo laboral egresado de la UNLP en 1966 con posgrados en Gestión (FLACAM-UNESCO) y Educación ambiental (UNED-España). Además, es profesor titular de Psicología organizacional y de Ética y ambiente en la maestría en Dirección de empresas en la Facultad de Ciencias Económicas de la UNLP. Se ha desempeñado en el Área de Recursos Humanos del INTI, Propulsora Siderúrgica, Petroquímica Mosconi y Petroken. Como consultor en prevención de riesgos industriales ha trabajado para las empresas Repsol YPF, Petrolera San Jorge-Chevron, Petroquímica Bahía Blanca, Petroken, Soda Solvay, Petroquímica Río Tercero, Techint, Profertil. Es autor del libro Factor humano en seguridad y de artículos especializados en la revista del IAPG. Su dirección de mail es: tgrigera@scba.gov.ar.