

## **Ciudadanía y convivencia en el tránsito**

Autores: Liliana Ronconi y Martín Aldao

### **Introducción**

Al abordar el tema de la convivencia en el tránsito suelen superponerse las cuestiones jurídicas -acerca del contenido de las normas de tránsito vigentes- y las cuestiones éticas -relativas a las conductas que ejercemos y las decisiones que tomamos cuando somos peatones o conductores-. Ambas cuestiones requieren, no obstante, de un tratamiento diferenciado por, entre otros, los siguientes motivos.

En primer lugar, el mandato de respetar la ley presupone una perspectiva heterónoma, la del individuo frente al Estado, mientras que las razones que justifican nuestras acciones en un nivel ético sólo pueden asentarse en la autonomía propia de cada individuo como ciudadano o ciudadana, esto es, en su capacidad para definir cuál es la conducta apropiada en cada caso. Esto implica que, aún cuando están relacionados, el trabajo pedagógico que se realice en la escuela sobre el derecho y sobre la ética requiere distintos abordajes, puesto que sería tan contraproducente pensar las razones de nuestras acciones desde la pura obediencia, como estudiar las leyes a partir de la pura autodeterminación de los individuos.

En segundo lugar, la complejidad del derecho en general, y de las normas que regulan el tránsito en particular, hacen que una perspectiva descriptiva sea más adecuada para una primera aproximación a la cuestión; en cambio, las razones por las que actuamos en un sentido o en otro se encuentran habitualmente naturalizadas en nosotros mismos, de modo tal que una perspectiva problematizadora parece la más recomendable pues pone a la luz estas razones y genera condiciones para pensarlas. A la hora de pensar cómo trabajar estos temas con los estudiantes en las aulas del nivel secundario, es necesario reconocer que ni el derecho ni la ética pueden resolver por sí mismos todos los problemas relativos a la convivencia en el tránsito. Por el contrario, tanto el derecho como la ética son necesarios para la elaboración de una propuesta integral que tenga como eje la cuestión de la convivencia en el tránsito desde su dimensión ciudadana. Por esto, tanto uno como otro constituyen los ejes del presente trabajo.

Si bien el conocimiento del marco legal resulta fundamental y necesario, es la reflexión ética la que puede lograr que los estudiantes hagan propias las normas de circulación, condición indispensable desde una perspectiva democrática de la formación ciudadana. De esta manera, y a fin de introducir el tema de este cuadernillo se comenzará con una propuesta de actividad disparadora, donde se discutirá el film argentino “Sin retorno”. Así, se desarrollará la **primera unidad** del cuadernillo dedicada a abordar los aspectos éticos de la convivencia en el tránsito, los diferentes valores que se encuentran en juego en el cotidiano trasladarse de un lugar a otro, las múltiples -y aparentemente enfrentadas- perspectivas (como peatones, conductores o pasajeros) que deben tenerse en cuenta al momento de actuar y, fundamentalmente, las razones que se encuentran detrás de -y que sirven de fundamento a- las leyes de tránsito y sus mecanismos de aplicación.

La **segunda unidad** abordará el pasaje del nivel ético al jurídico, es decir el pasaje desde la autonomía, que sirve de base a las decisiones de cada uno como individuo, a la heteronomía, característica del Estado como agente regulador de la convivencia. El objetivo de esta unidad es mostrar cómo del principio de autonomía se desprende el principio de reciprocidad o respeto mutuo, y de éste la necesidad de establecer acuerdos comunes no sólo en aras de la convivencia, sino también del respeto a uno mismo; servirá, además, de puente entre la primera unidad y las siguientes.

La **tercera unidad**, de carácter propiamente jurídico, estará dedicada a exponer el marco normativo que regula el tránsito a nivel nacional y el control al que éste se encuentra sujeto por parte de los organismos públicos. Se hará hincapié en el estudio de los procedimientos judiciales que se activan desde el Estado cuando suceden accidentes de tránsito (responsabilidad penal) así como también de las obligaciones civiles (entre privados) que emergen de los mismos para los intervinientes (responsabilidad civil).

Asimismo, en forma intercalada, se presentarán una serie de casos prácticos con sus respectivas guías y propuestas de actividades que servirán para trabajar en el aula los diferentes contenidos del cuadernillo. Estas actividades se han elaborado teniendo en cuenta los siguientes objetivos:

a) Que los estudiantes, haciendo uso de los conceptos desarrollados en la primera unidad, puedan identificar las razones que justifican una acción –o, en su caso, que la vuelven

reprochable-, así como también el equilibrio de valores e intereses en el marco del cual nos trasladamos cotidianamente.

b) Que los estudiantes apliquen los contenidos legales desarrollados en la tercera unidad a experiencias cotidianas, de modo tal que puedan identificar (i) la normativa vigente aplicable al caso y (ii) los derechos, obligaciones y responsabilidades de los actores involucrados.

c) Que los estudiantes puedan vincular estos casos, sus problemas y las posibles soluciones provenientes del ámbito jurídico, con otros contenidos de la llamada “Educación Vial”.

Por último, se ofrecerán una serie de recursos que pueden ser de gran utilidad a la hora de llevar a cabo la explicación de estos temas en el aula.

### Esquema de contenidos

Propuesta de actividad para introducir el tema

A. Cuidado de uno mismo y de los otros.

1. Libertad: diferentes concepciones éticas y sus consecuencias en los modos de pensar y actuar en el tráfico.
2. Responsabilidad: consecuencias de la autonomía y reconocimiento de límites. El papel del riesgo.
3. El lugar del otro: el tránsito como mero trasladarse vs. el tránsito como encuentro.

B. La relación con las normas y con el Estado.

1. Los problemas de la convivencia en las sociedades modernas.
2. El papel de las normas jurídicas y del estado.
3. Autonomía y heteronomía: dos modos de construir la limitación de nuestros derechos.

C. Derechos, obligaciones y responsabilidades.

1. Circulación: el derecho a la libre circulación y sus restricciones.
2. Accidentes: el derecho a la integridad física, garantías y responsabilidades.

D. Listado de recursos para trabajar en el aula.

Los desarrollos conceptuales que se exponen en este cuadernillo y las actividades que se ofrecen para ser trabajadas en el aula pueden servir como orientaciones o sugerencias al docente. Es sólo un recorrido posible entre tantos otros. Por supuesto, el docente puede

tomar en cuenta algunas de estas exposiciones y enriquecerlas o direccionarlas desde su perspectiva y desde su propio interés. También puede dar un orden distinto al propuesto en este trabajo, o reemplazar alguna actividad por otras más atractivas y significativas para el grupo de clase, o modificar las consignas según las preocupaciones y preguntas que van planteando los estudiantes. En definitiva, la intención es que este material ayude al docente a desplegar esta compleja temática, articulando diversos saberes y teniendo como marco la formación ciudadana de las/los adolescentes.

### Propuesta de actividad para introducir el tema

A fin de iniciar con los estudiantes el tratamiento de temas relacionados con la seguridad vial en el marco de la formación ciudadana, sugerimos dar lugar a un debate a partir de la visualización del film argentino “Sin retorno” del director Miguel Cohan (2010). Dicho film centra la mirada en un accidente automovilístico, uno de los tantos que ocurren a diario, tanto en los grandes centros urbanos como en lugares más despoblados. Pretendemos de esta manera, dejar planteados ciertos interrogantes que surgen de dicho film para posteriormente comenzar con la exposición teórica del tema, permitiéndonos de esta manera remitir a situaciones cotidianas a fin de favorecer una mejor comprensión y una mayor profundidad al tratamiento de cada uno de los conceptos en juego.

*El relato del film “Sin retorno” comienza una calurosa noche de verano, en una avenida de un barrio de Buenos Aires, donde tres hombres unen sus vidas a partir de una tragedia. Matías Fustiniano (Martin Slipak,) regresando de una fiesta en el auto de su madre, atropella a un joven ciclista causándole la muerte. Asustado y en estado de shock Matías huye del lugar y decide mentir a sus padres e inventar el robo de su auto, con el fin de no ser descubierto por los investigadores. Víctor Marchetti (Federico Luppi), padre de la víctima, comienza una cruzada por los tribunales y por los medios de comunicación en busca de justicia, creyendo que lo único que le dará sentido a su vida es hallar al asesino de su hijo y mandarlo a la cárcel. Federico Samaniego (Leonardo Sbaraglia), que aquella noche había participado de un confuso incidente con el joven ciclista minutos antes de su muerte, es pronto señalado como el responsable de haberlo atropellado y abandonado. Así, Federico observa impotente cómo de la noche a la mañana su vida como padre de familia se derrumba. El azar y las decisiones empujan a los protagonistas a un destino del cual no habrá retorno.*

Luego de la proyección del filme, el debate entre los estudiantes puede ser orientado por el docente, teniendo en cuenta las siguientes cuestiones:

Sobre las responsabilidades de los protagonistas:

*El ciclista:* ¿Qué piensan sobre su decisión de recoger sus papeles personales en el medio de la calle? ¿Cuál podría haber sido una conducta razonable? ¿Por qué actuó de esa manera?

*Federico Samaniego:* ¿Tuvo alguna vinculación con el accidente? ¿Por qué? ¿Cómo debería haber actuado Federico luego del accidente? ¿Por qué/para qué? ¿Piensan que es jurídicamente responsable por la muerte del ciclista?

*Matías Fustiniano y sus padres:* ¿Qué piensan de la actitud de Matías Fustiniano mientras manejaba? ¿Y luego del accidente? ¿Por qué actuó de esa manera? ¿Cuál sería la actitud esperable en estos casos? ¿Le cabe alguna responsabilidad a su mamá como propietaria del auto? ¿Porqué los padres actuaron protegiendo a su hijo? ¿Qué idea de justicia es la que sostienen estos padres con esa actitud? ¿Qué rol asume la compañía de seguro?

*Víctor Marchetti:* ¿Qué opinión les merece la acción desplegada por el padre del ciclista? ¿Consideran que actúa correctamente? ¿Por qué?

Sobre las situaciones planteadas en la película:

¿Fueron respetadas las normas de tránsito? Si hiciéramos el ejercicio de ponernos en el lugar de cada uno de los personajes: ¿cómo sería el pensamiento de cada uno de ellos respecto de las normas de tránsito antes y después del accidente?

### **A. Cuidado de uno mismo y de los otros:**

Tradicionalmente, la educación vial ha sido abordada en su dimensión normativa: transmisión de las normas de tránsito, enseñanza de las señales que sirven para regular la circulación de vehículos y peatones. Sin desconocer ni desvalorizar la importancia del conocimiento de normas y señales, es claro que la problemática de la “convivencia en el tránsito” es más compleja y que ofrece aristas muy interesantes para ser trabajadas en las aulas con los estudiantes del nivel secundario. Esas aristas se relacionan con la dimensión ética de esta convivencia. En definitiva, todo problema ético surge de nuestra relación con los otros y atañe al trato que nos debemos como personas. Los conflictos que se suscitan en el tránsito incluyen este problema. Por eso, proponemos un tratamiento posible para esta dimensión ética de nuestras acciones, desplegando conceptos tales como “libertad”, “responsabilidad” y “reconocimiento del otro”.

#### *1. Libertad: diferentes concepciones éticas y sus consecuencias en los modos de pensar y actuar en el tráfico.*

Como todas las libertades, la de circular o movernos puede ser pensada desde dos perspectivas muy diferentes entre sí, que no sólo implican toda una serie de consecuencias al momento de actuar, sino que además nos dicen mucho acerca de cómo nos pensamos a nosotros mismos y a los que nos rodean. Reflexionar en las aulas del nivel secundario acerca de estos presupuestos y ser capaces de cuestionarlos -o aceptarlos, pero concientemente- resulta imprescindible para convertir la *mera obediencia* en *convicción crítica*, pasaje conveniente en tanto la primera, además de negar nuestra dignidad como seres autónomos, suele requerir de la presencia de un tercero que nos vigile, mientras que la segunda es el fundamento último del respeto de las normas en una democracia. Es importante aclarar que las perspectivas que presentamos a continuación difícilmente se den en "estado puro", por el contrario, lo usual es que a veces pensemos de un modo y a veces de otro. En este sentido las ideas expresadas en esta sección apuntan a convertirse en insumos para la discusión ética en el aula.

Lo más habitual es pensar la libertad como todo aquello que puedo hacer sin que alguien -o algo- me lo impida; esto es, la libertad como ausencia de obstáculos para mi acción o **libertad negativa**. De esta comprensión de la libertad proviene la idea según la cual mi libertad termina donde empieza la del otro. Si bien esto puede parecer razonable a primera vista, encierra una serie de problemas.

En primer lugar presupone que nuestra libertad es, en principio, infinita; que si el resto del mundo no existiera, seríamos completamente libres. Por el contrario, nuestra libertad no fue ni será nunca ilimitada.<sup>1</sup> Desde que venimos al mundo dependemos de otras personas y de lo que han hecho y hacen; sin ir muy lejos, familiares, amigos, y en general la gente que nos rodea, como médicos, maestros, etc., y no las consideramos a todas como obstáculos. De hecho, y a menos que pensemos seriamente en convertirnos en ermitaños -completamente aislados del mundo-, en general nos movemos para encontrarnos con otras personas, o para conseguir cosas que otras personas han producido o para producir cosas que otras personas necesitan. Si uno lo piensa bien, hace falta mucha imaginación para pensar un mundo en el que sólo existiese uno mismo, y se necesita aún más imaginación para creer que de ese modo aumentarían nuestras posibilidades para actuar.

En segundo lugar, nos lleva a pensar todo aquello que se interponga entre nuestra voluntad y nuestros objetivos como un obstáculo o un problema. Se trata de una consecuencia directa de lo que mencionábamos en el párrafo anterior. Desde esta perspectiva, en lo que respecta al tránsito, semáforos en rojo, barreras, peatones, otros vehículos, obras en construcción, manifestaciones, etc. son, en el mejor de los casos, problemas que tengo que soportar, y en el peor de los casos, obstáculos que tengo que evitar. Nos impide ver que, en la mayoría de los casos, todas estas cosas no sólo hacen posible que nos traslademos de un lugar a otro, sino que además, y en tanto parte de la sociedad en la que vivimos, son las que le dan, directa o indirectamente, sentido a nuestro movernos de un lado a otro.

En tercer lugar, nos hace pensar al mundo, y a las cosas y personas que contiene, como medios al servicio de nuestra voluntad. Así la convivencia se convierte en tolerancia en el peor sentido del término, reduciéndose a mi capacidad para soportar las "cadenas" de

---

<sup>1</sup> De hecho es dudoso que exista en la naturaleza algo carente de límites, a excepción quizás del universo, lo que nos lleva a preguntarnos de dónde surge la idea de que algo en nosotros pueda ser infinito, aunque esa es una discusión que excede los límites de este texto.

vivir en sociedad; y la libertad se convierte en mi habilidad para hacer que las personas y las cosas que me rodean respondan a mis deseos. Desde este punto de vista uno sólo puede respetar al otro por mera conveniencia (ya sea por utilidad o por miedo al castigo), lo que implica que, cuando uno considera que ese respeto deja de ser conveniente, lo deja de lado, lo abandona.

Otra forma de pensar la libertad consiste en verla como el rango de posibilidades que tengo para actuar y mi capacidad para decidir entre estas posibilidades. Es la **libertad positiva**. Desde esta perspectiva no soy más libre cuanto menos obstáculos tengo en el camino, sino cuanto más acciones puedo realizar; el acento no está puesto en el límite -que es inevitable-, sino en aquello que está más acá o allá de éste. Si bien la diferencia entre uno y otro concepto de libertad puede ser sutil, veremos a continuación que tiene una serie de consecuencias importantes para pensar no sólo la convivencia, sino a nosotros mismos y a los que nos rodean.

En primer lugar, presupone que nuestra libertad es limitada, pero que puede ser expandida. En este sentido da mejor cuenta de cómo nos desarrollamos y nos movemos en sociedad. Nos juntamos con otras personas porque eso nos enriquece y nos permite realizar más actividades, nos repartimos el trabajo porque nos deja más tiempo libre. Podemos movernos porque hay caminos y vehículos y personas que los construyeron y que los mantienen. Poder elegir entre caminar y tomar un tren o un colectivo nos da un mayor número de opciones y nos hace, por ende, un poco más libres que no poder hacerlo. Aún cuando muchas veces se usan como sinónimos, la libertad no es equivalente a la independencia: la independencia implica que no se depende de otros, y muchas veces, al no depender de otros, nos consideramos libres.<sup>2</sup> Sin embargo, muchas veces, mis posibilidades de hacer cosas dependen de otros, y mi libertad no existiría sin esas otras personas que la hacen posible.

En segundo lugar nos permite ver que aquello que nos impide el paso y que a primera vista parece un obstáculo, es en realidad la libertad del otro, o bien algo que la garantiza. Un semáforo en rojo para una persona es un semáforo en verde para otra, una señal de alto para nosotros es una prioridad de paso para quienes vienen por la otra calle,

---

<sup>2</sup> En realidad todos nuestros actos dependen, en última instancia, de otros, puesto que cada decisión que tomamos depende de nuestra forma de ser y pensar, que inevitablemente se encuentra construida a través de los vínculos que hemos establecido con otras personas a lo largo de nuestra vida.

una obra en construcción sirve para mejorar las calles por las que yo mismo transito y una manifestación que me cierra el paso es una expresión de la libertad del otro.<sup>3</sup> Uno puede cuestionarse, en cada caso en particular, si la restricción es razonable o no, si el derecho de uno justifica la limitación de los derechos de otro, y en esta posibilidad de cuestionar radica la virtud de la democracia. Uno no es más libre en democracia porque no existan leyes, sino porque existe la posibilidad de participar en su elaboración y en la posibilidad de cambiarlas o mejorarlas. En este sentido ser libre es ser capaz de definir los propios límites. Lo que en un momento parece un límite para mí, en otro momento puede convertirse en mi derecho; y si mi libertad para circular depende, cobra sentido y se expande a partir de la libertad del otro, es sólo entonces a partir de la cooperación con el otro -y del respeto de su libertad- que la mía puede existir. Los semáforos en las grandes ciudades son un buen ejemplo de esto: cuando funcionan puedo atravesar las esquinas con intervalos, cuando no funcionan se producen embotellamientos que no me permiten avanzar.

Al poner el acento sobre la decisión y no sobre la acción, esta forma de pensar la libertad también nos permite entender que ésta nunca se da en abstracto, sino en determinadas condiciones. No siempre somos libres al punto de poder elegir qué es lo que nos pasa -que siempre se encuentra condicionado por nuestro entorno-, sino que somos libres de elegir cómo responder y actuar ante las cosas que nos ocurren. En este sentido la acción humana se encuentra condicionada, pero no determinada y en eso nos distinguimos de los objetos, que carecen de la posibilidad de decidir por estar sujetos a las leyes de la naturaleza.

Por último, pensar la libertad en estos términos nos permite entender que la libertad de cada uno de nosotros depende de la libertad del resto; y que al respetar el derecho del otro no hacemos otra cosa que respetar nuestros propios derechos. Si somos libres es porque otras personas, iguales a nosotros, nos reconocen esa libertad, si podemos hacer tal o cual cosa es porque otros nos lo permiten, y si los otros pueden actuar con libertad es, a la vez, porque nosotros se lo permitimos. La condición humana radica en la capacidad para

---

<sup>3</sup> Esto ni significa que necesariamente todo corte de calle sea legítimo, pero sí que situaciones de esas características no pueden ser resueltas únicamente desde la perspectiva de quien circula, sino que involucran una serie de cuestiones sociales, jurídicas y políticas que deben ser tenidas en cuenta al momento de decidir en cada caso.

reconocernos unos a otros como seres libres, es entender que el derecho que yo puedo tener a que se respeten mis propias decisiones, se encuentra inexorablemente unido a mi capacidad para respetar las decisiones de otros. Es en este sentido que la idea de igualdad resulta inseparable de la idea de libertad. Sólo se puede ser libre entre iguales, es decir, entre otros a quienes reconozco los mismos derechos que a mí. De otro modo tanto daría que tuviéramos delante nuestro: objetos, animales, autómatas, o personas.

De esto no se sigue, por supuesto, que el máximo grado de libertad sea proporcional al mayor amontonamiento de personas, ni tampoco el que uno sea menos libre transitando sólo por una ruta que atrapado en colectivo durante la hora pico. Lo importante de esta perspectiva es que nos permite entender que la libertad se desarrolla en un ida y vuelta con el otro, y que la posibilidad misma de poder elegir tomar un camino en un momento determinado, no depende sólo de nosotros, sino también de las acciones que otras personas realizaron, así como las posibilidades del resto de las personas dependen también de nuestras decisiones, lo que nos lleva a la segunda sección de esta unidad.

## *2. Responsabilidad: consecuencias de la autonomía y reconocimiento de límites. El papel del riesgo.*

En la sección anterior desarrollamos el concepto de libertad en términos de autonomía. La libertad entendida así es perfectamente compatible con la noción de límite, siempre y cuando éste límite haya sido decidido o aprobado por nosotros, de modo directo o indirecto. Esto no significa que no haya otros tipos de límites, pero al menos dentro del ámbito de una ética democrática toda restricción de la libertad debería contar con la aprobación de aquellos que se encuentran sujetos a la misma, siempre y cuando sean capaces de tomar esa decisión.<sup>4</sup> Uno de los principales motivos para limitar nuestras acciones radica en la responsabilidad.

La responsabilidad es la otra cara de la autonomía, puesto que resulta inescindible de la capacidad de decidir. Quien no puede decidir por sí mismo no puede ser responsable; y quien no se hace responsable de sus acciones, está negando su libertad. Es así que la

---

<sup>4</sup> Esta capacidad se presume en todos los individuos adultos, y son raras las excepciones en que se ven privados de ésta.

coacción (si me obligan a hacer algo) o la ignorancia -si son totales- me impiden actuar libremente, me impiden ser responsable de mis actos, y cuando son parciales, limitan tanto mi libertad como mi responsabilidad. Por ejemplo, en un choque en cadena, cada vehículo involucrado realizó la acción de embestir al otro, pero en principio es al que inició el evento que le cabe la principal responsabilidad por el accidente.

Es importante distinguir varios niveles de responsabilidad. Por ejemplo, si yo fui el causante de un accidente de tránsito, me cabe la máxima responsabilidad por sus consecuencias; si, por el contrario, no intervine en la cadena causal que produjo el siniestro, puedo decir que no soy responsable del accidente, a menos que mi falta de precaución haya colaborado en el siniestro. Y aún si hubiese actuado con prudencia, siempre subsiste mi responsabilidad, como ciudadano y como ser humano, de asistir a las posibles víctimas del accidente.

Al igual que la autonomía, la responsabilidad también es intersubjetiva, lo que significa que todos somos responsables ante el resto de las personas, al mismo tiempo que el resto de las personas son responsables ante nosotros. En otros términos, así como yo tengo el derecho de reprochar o aprobar las acciones de otros, el resto de las personas tiene idéntico derecho a reprochar o aprobar las mías.

A su vez, la acción es compleja y supone motivos, fines, medios y resultados. Los motivos son lo que nos impulsan a actuar -la ambición, el deseo, la piedad-, los fines son aquello que perseguimos al actuar -aquello que queremos alcanzar u obtener-, los medios son los caminos que elegimos para alcanzar lo que nos proponemos, y los resultados son los efectos producidos por la acción.<sup>5</sup>

Si bien todos estos aspectos están vinculados a la responsabilidad, los resultados concretos de mis acciones son, en general, lo primero que verán las otras personas, al mismo tiempo que los resultados de las acciones de los demás son lo primero que nosotros veremos de las acciones ajenas. Esto es particularmente válido cuando circulamos, puesto que en general lo hacemos en interacción con numerosas personas que no conocemos y de las cuales no podemos saber ni sus intenciones ni sus motivos.

---

<sup>5</sup> Schujman, Gustavo: Educación Cívica II, Aique, Buenos Aires, 2008

A esto se suma que el tránsito es una compleja red de causas y efectos, en el marco de la cual resulta casi imposible predecir con exactitud cada evento que ocurre. Apenas sostenido en la expectativa del cumplimiento de las reglas compartidas por todos, el tránsito implica siempre un cierto grado de riesgo, que no es otra cosa que la probabilidad de que se produzca un siniestro. Ya sea como peatones o conductores, al circular interactuamos con vehículos, cuyo peso y velocidad aumentan exponencialmente el riesgo de accidentes, lo que a su vez aumenta las consecuencias de nuestros actos, y por ende nuestra responsabilidad.

En la sección anterior nos referíamos al condicionamiento de la acción por las circunstancias. La responsabilidad también se da en un contexto determinado. Por ejemplo, yo puedo no ser responsable de un accidente -ya sea porque no intervine o porque no produjo el evento-, pero aún así persiste mi responsabilidad en lo que hace al cuidado de las víctimas que pudiese haber.

Un importante elemento a tener en cuenta en materia de circulación es que nuestra sensación de dominio sobre el medio de transporte no es proporcional a nuestra experiencia sobre el mismo, y así como nadie dejaría por su cuenta a un niño apenas logra avanzar sobre sus dos piernas, también la conducción de un vehículo requiere de un tiempo relativamente largo de adaptación y aprendizaje. Conducir un vehículo sin tener experiencia, pero "convencidos" de que la tenemos, nos hace tan responsables ante los demás como conducirlo con experiencia y sin precaución.

### *3. El lugar del otro: el tránsito como mero trasladarse vs. el tránsito como encuentro.*

A menos que estemos paseando, usualmente salimos a la calle con el objetivo de llegar a algún lugar determinado, en el menor tiempo posible y por eso tendemos a reducir a los peatones, los ciclistas y los conductores a meras variables que complican o facilitan nuestro trayecto. El tránsito tiene, en realidad, una doble naturaleza. Por un lado es el medio en el cual nos movemos como individuos que desean llegar a algún lado, y por el otro es el encuentro de todas esas individualidades en movimiento. Todos los transeúntes, mientras circulan, van pensando y sintiendo distintas cosas relacionadas con sus vidas.

Nadie circula sólo atendiendo al tránsito. Podemos advertir que en la mente de los personajes del film “Sin Retorno” circulan diferentes cuestiones al momento del accidente: Federico seguramente viene pensando en la relación con su mujer, o quizá en sus vacaciones. Martín en la chica de la fiesta, etc. Esto es inevitable. Pero no debiera implicar una distracción de tal magnitud que nos ponga en riesgo o ponga en riesgo a los demás. Hablar por celular mientras se maneja un vehículo aumenta exponencialmente nuestra distracción y resulta una acción sumamente peligrosa e irresponsable. Es importante tener esto en cuenta cuando salimos a la calle, de modo tal que le exijamos al otro tanta responsabilidad como nos exigimos a nosotros mismos, y nos comportemos con tanta prudencia como esperamos de los demás.

La capacidad para incorporar la perspectiva del otro al momento de tomar decisiones es una pieza fundamental de la reflexión ética democrática en general, y por ende del modo en que pensamos nuestro comportamiento en el tránsito. Siendo ciudadanos, somos a la vez súbditos y soberanos de la ley. Somos súbditos en tanto debemos obedecer las reglas, pero también soberanos por cuanto éstas dependen de la aprobación de todos, o al menos de la mayoría de nosotros. Si somos incapaces de comprender el punto de vista del otro, entonces no tenemos derecho a exigir al otro que comprenda nuestro propio punto de vista. En este sentido es que puede resultar de utilidad hacer el esfuerzo de experimentar el tránsito como un encuentro y no como un mero trasladarse.

## **B. La relación con las normas y con el Estado:**

Como se ha visto, la convivencia tiene una insoslayable dimensión ética. Depende de nuestras acciones, de nuestras actitudes y de nuestro reconocimiento de los otros. Eso no implica que estemos todo el tiempo tomando decisiones y pensando sobre cómo tenemos que actuar en cada caso particular. Las normas economizan nuestra toma de decisiones y nos ayudan a actuar según lo que se espera de nosotros. A su vez, nos permiten saber con bastante certeza cómo actuarán los demás en determinadas circunstancias. Por eso, una buena relación con las normas (entendidas como orientadoras de nuestra vida en sociedad) implica también necesariamente una buena relación con quienes conviven con nosotros. Un posible recorrido por los temas relativos a la educación vial está basado en estas consideraciones: la dimensión ética debe incorporar la dimensión normativa. Es un recorrido que puede mostrar a los estudiantes que nuestra relación con las normas no está escindida de nuestra relación con nuestros semejantes, sino que son aspectos (diferenciados pero estrechamente vinculados) de un mismo problema: el problema de la convivencia ciudadana. Desde esta perspectiva, proponemos pasar al tratamiento de las reglas, las normas jurídicas y el rol del Estado en las sociedades modernas.

### *1. Los problemas de la convivencia en las sociedades modernas.*

Nuestras acciones se pueden encuadrar en dos grandes ámbitos, en algunos predomina la espontaneidad, y en otros las reglas. Pero al decir que predomina uno y otro enfoque queremos decir también que en ningún caso la espontaneidad o las reglas se dan de modo puro. Aún el ámbito que podríamos considerar más espontáneo, por ejemplo, el arte, nuestras acciones o bien se acomodan a algunos códigos comunes, o bien se proponen cómo códigos nuevos que pretenden reemplazar a los anteriores, puesto que pretenden expresar algo a otras personas (por ejemplo, un poeta puede alterar el sentido, o incluso la forma de las palabras, pero si desea tener lectores que comprendan su mensaje, entonces debe mantener algún punto de contacto con el lenguaje cotidiano, de no hacerlo -por ejemplo, de escribir sin sentido alguno, o en un idioma inventado por él- corre el riesgo de pasar inadvertido para el resto de las personas); al mismo tiempo, aún en el ámbito más

reglado, por ejemplo, un establecimiento penitenciario, siempre nos queda, en tanto seres autónomos, la opción de no obedecer las reglas. En el acto de comunicarnos, por ejemplo, el contenido -aquello que queremos decir- puede ser elegido libremente, pero el código que usamos para expresarlo -por ejemplo, el idioma español- supone ya una serie de reglas que hacen posible que el otro nos comprenda. Todo esto, que a primera vista parece estar muy alejado de la problemática del tránsito, tiene como objetivo mostrar que la relación entre nuestra voluntad y las reglas no se establece necesariamente en términos de oposición. Lo importante, en todo caso, radica en qué tan razonables nos pueden parecer las reglas y que éstas constituyen un medio para facilitar nuestra convivencia con el resto de las personas.

A su vez la importancia de las reglas se da en función de la cantidad de personas que se ven involucradas en una situación determinada. Por ejemplo, no necesitamos un libro de reglas para movernos dentro de nuestro patio, o en un descampado, pero a medida que aumenta la cantidad de personas y de vehículos, las reglas nos permiten movernos disminuyendo la cantidad de accidentes y evitándonos el trabajo de tener que discutir con la otra persona como resolver cada situación particular.

Por otro lado las reglas, además de prohibirnos hacer ciertas cosas, también nos indican cuáles son los cursos de acción que podemos tomar. El tránsito sería caótico -además de peligroso- si los vehículos y los peatones circularan por los mismos lugares, o bien si tanto unos como otros pudiesen realizar cualquier maniobra en cualquier lugar. En las sociedades modernas, enormemente complejas, en las cuales cada uno realiza sus funciones en sincronía con el resto de las personas, pero casi sin comunicarse con ellas, las reglas cobran un lugar preponderante: son un modo relativamente eficaz y sencillo de coordinar las voluntades y acciones de tantos individuos.

## *2. El papel de las normas jurídicas y del Estado.*

Una vez establecida la utilidad de las reglas en tanto medio para facilitar la convivencia, debemos trazar una distinción entre las reglas en sentido amplio y las normas jurídicas. Nuestra vida se desarrolla en el marco de múltiples reglas, desde el modo en que hablamos y nos comportamos hasta los criterios que utilizamos para tomar decisiones. Existen reglas, implícitas o explícitas, que enmarcan nuestras relaciones con el resto de las

personas. Muchas de estas reglas no son obligatorias, e incluso es posible cambiarlas por nuestra cuenta (es lo que hace, por ejemplo, un poeta con el idioma).

Por el contrario, las normas jurídicas establecen ciertas reglas que son obligatorias para todos los habitantes de un territorio, y los medios que existen para cambiarlas no dependen de la voluntad de uno, sino de aquellos que han sido seleccionados para legislar.<sup>6</sup> A su vez, el concepto de obligatoriedad de las normas jurídicas se encuentra vinculado al de **sanción**.

El Estado democrático, afortunadamente, no tiene el poder de dirigir nuestra conducta, pero sí tiene el poder de aplicar sanciones a quienes infringen las leyes vigentes. En este sentido, cada vez que optemos por infringir una ley, nos hacemos pasibles de la correspondiente sanción estatal. La idea fundamental sobre la que se apoya el poder del Estado es que no todos los individuos se van a comportar de acuerdo a las leyes vigentes, y que en esos casos se debe por un lado aplicar una sanción al infractor, y que, por el otro, la aplicación de la misma servirá para disuadir al resto de las personas de seguir el mismo curso de acción que el infractor. En este sentido las leyes de tránsito constituyen un cuerpo de reglas que son consideradas lo suficientemente relevantes por los legisladores como para aplicar sanciones, penales y civiles, en casos de incumplimiento (esto será ampliado en el **apartado C**)

A diferencia del ámbito de la ética, el ámbito de las normas jurídicas es relativamente rígido, y una vez que una ley entra en vigencia, no tenemos la opción de aceptarla o no. Sólo podemos cuestionarla a través de los canales legalmente establecidos para ello.

### *3. Autonomía y heteronomía: dos modos de construir la limitación de nuestros derechos.*

Como se mencionó en los apartados anteriores, todo ser humano, en tanto autónomo, se ve obligado a decidir si cumplirá o no con las reglas. Si fuese posible que las reglas fueran obligatorias en el sentido de hacer imposible cualquier otro comportamiento, entonces viviríamos en una suerte de totalitarismo, en el cual las personas no seríamos más

---

<sup>6</sup> En democracia, por supuesto, también es posible modificar estas normas, pero este cambio no depende de la voluntad de un único individuo.

que autómatas que obedecen un programa prefijado. A primera vista puede parecer que esta afirmación debilita la fuerza de las normas, pero lo que en realidad hace es poner el acento en el papel que nos toca como ciudadanos. La idea fundamental de la democracia es que nosotros, como ciudadanos, hemos participado o hemos dado nuestro consentimiento a los procesos legislativos que dieron origen a todas las leyes que nos rigen y que, además, tenemos la posibilidad de intentar cambiarlas si nos parecen inadecuadas o incorrectas.

Aunque la fuerza de las normas jurídicas depende, a primera vista, de la fuerza del Estado para hacerlas respetar, es en realidad la aceptación de la ciudadanía lo que les da verdadera eficacia: ninguna norma considerada inadecuada por la mayoría de la ciudadanía puede estar en vigencia demasiado tiempo, siempre que nos encontremos en una democracia. De este modo podemos enfrentarnos a las normas desde dos lugares, la **autonomía** y la **heteronomía**. En el primer caso consideramos que las reglas valen porque nos parecen razonables, en el segundo caso aceptamos cumplir una regla con el único fin de evitar una sanción.

En este punto es importante distinguir entre la perspectiva individual y la perspectiva colectiva -que no debe ser confundida con los derechos de los individuos y los derechos de la colectividad. Por ejemplo, si un oficial público me labrase una multa por haber cruzado una intersección con el semáforo en rojo, mi primera reacción puede ser la de pretender escapar de la multa. En ese caso debería preguntarme si en realidad quiero que a nadie que cruce un semáforo en rojo se le apliquen multas, y que ocurriría con el tránsito si eso sucediera. Si estoy de acuerdo en que se multe a todos aquellos que cometen infracciones, entonces estoy de acuerdo en que me apliquen la multa. En adoptar esta perspectiva universal radica la base de la democracia.

El verdadero respeto de las normas solo es posible en una democracia en la que los ciudadanos se vean como partícipes de la elaboración de las mismas. En ese sentido una adecuada perspectiva para abordar los contenidos de la siguiente unidad no debe reducirse a la mera incorporación de las leyes de tránsito. Por el contrario, el objetivo de este cuadernillo es exponerlas con el fin de que puedan ser comprendidas, y en su caso aceptadas o criticadas. Sólo en la medida en que los estudiantes hagan propias las normas, de modo reflexivo y crítico, podremos esperar que ellos las respeten.

## **Propuesta de actividades**

A continuación presentamos, a modo de ejemplos, posibles actividades para realizar en las aulas, con el fin de desarrollar las dimensiones ética y jurídica de los conflictos ligados a la convivencia en el tránsito.

### ***Actividad 1. Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad o de casco. (Autonomía vs. interés público)***

a) Reunidos en grupos, lean con atención el siguiente relato:

#### **Hechos:**

El día 25 de febrero a raíz de un accidente de tránsito ocurrido en la ruta 14 Km. 23 falleció S. y su esposa, la Sra. J. Los fallecidos viajaban a alta velocidad en una motocicleta sin los correspondientes cascos de seguridad, cuando fueron embestidos por un automóvil. Los peritos determinaron que las muertes se hubieran evitado si los ocupantes del rodado hubiesen llevado los respectivos cascos. El accidente tuvo mucha repercusión pública, pues la Sra. J era una actriz muy conocida en el medio.

El día 3 de marzo, el joven T., repartidor de pizzas, es interceptado por personal policial en el cruce de las calles Tucumán y La Rioja. Los uniformados le impusieron una sanción (multa) al joven pues circulaba a velocidad reglamentaria pero sin el correspondiente casco de seguridad. Asimismo, le es retenido su registro de conducir. Dicha multa se fundamenta en el art. 77 de la Ley de Tránsito.

Al día siguiente, T. se presenta ante el juez correspondiente a fin de solicitar el no pago de la multa y la devolución de su registro. Argumenta que, regularmente el utiliza su motocicleta con el casco, pero justo la noche anterior estaba apurado porque debía entregar un pedido, y se había olvidado su casco en la pizzería donde trabaja. Asimismo, argumenta que no corresponde la imposición de la multa toda vez que como persona mayor de edad, tiene el derecho de elegir si usa o no el casco. En este sentido, sostiene que la obligación impuesta por el art. 77 de la ley de tránsito es contraria a su libertad (art. 19 Constitución Nacional) pues afecta la posibilidad de que como adulto pueda tomar decisiones libres sobre el estilo de vida que desea. Agrega que su conducta no trajo aparejado un peligro o daño a derechos o bienes de terceros, sino que la multa se basa en la alusión a perjuicios potenciales o abstractos

- b) ¿Qué relación se puede establecer entre los hechos narrados?
- c) Intercambien opiniones sobre las siguientes cuestiones, fundamentando sus posiciones:
- ¿Cuáles fueron las consecuencias de las acciones y decisiones de S. y de su esposa, la señora J? ¿Esas consecuencias involucran a otras personas o sólo son perjudiciales para el señor S. y para la señora J.? ¿Por qué?
  - ¿Por qué el joven T. es sancionado? ¿Qué piensan ustedes sobre las razones aducidas por T. para justificar el no haber usado el casco? ¿Qué piensan ustedes sobre la crítica de T. a la imposición de una multa? Teniendo en cuenta los conceptos de “libertad”, “responsabilidad” y “normas”, ¿consideran que la autonomía de T. se ve perjudicada por la norma que obliga al uso del casco? ¿La decisión de no usar casco no pone en peligro a otras personas? ¿Por qué?

## **Actividad 2. Interrupción del tránsito (Conflicto de derechos)**

- a) Reunidos en grupos, lean el siguiente relato:

### **Hechos:**

Cansados de la falta de gas en época invernal, así como también de otros problemas edilicios de larga data, tales como baños que no funcionan, ventanas clausuradas o rotas, etc., y de la falta de respuestas a sus reclamos por parte de las autoridades correspondientes, los estudiantes de una escuela secundaria decidieron cortar el tránsito de una avenida. Debido al corte, los colectivos y automóviles que circulaban por la avenida debieron desviarse de su recorrido, ocasionando un gran embotellamiento, lo que derivó en importantes demoras. Un hombre que debía llevar a su hijo a la escuela intentó romper el piquete que impedía la circulación amenazando a los estudiantes, alegando su derecho a circular, su derecho a trabajar (pues el piquete también le impedía llegar a su trabajo) y el derecho a educarse de su hijo.

- b) Identifiquen a los actores involucrados, así como también los intereses y derechos de cada uno.
- c) Intercambien opiniones sobre las siguientes cuestiones, fundamentando sus posiciones: ¿el conflicto narrado trata sólo de un problema de tránsito o de una situación más compleja? ¿Por qué? ¿Consideran que los estudiantes tienen derecho a cortar la avenida? ¿Cuáles son los motivos de esa acción? ¿Qué consecuencias tiene esa acción?
- d) Separados en dos grupos, un grupo elabore y exponga argumentos a favor del corte y el otro elabore y exponga argumentos a favor del padre que está llevando a su hijo a la escuela.
- e) Propongan modos de resolver la situación e identifiquen qué otros actores deberían tomar intervención en el asunto.

### **C. Derechos, obligaciones y responsabilidades.**

De la dimensión ética de la acción, hemos pasado a la dimensión normativa, aproximándonos al sentido y función de las normas en nuestra vida social. Profundizando esta cuestión, y atendiendo a los objetivos de la educación vial, es clara la necesidad de que los estudiantes conozcan las leyes que regulan el tránsito en nuestro país. También, es significativo que reconozcan que todo lo referido a la “responsabilidad” tiene su expresión en el derecho penal y en el derecho civil. A continuación, ofrecemos a los docentes información sobre la reglamentación nacional vigente en materia de tránsito, así como algunas distinciones propias del ámbito del derecho (como los conceptos de “dolo” y “culpa”). Son asuntos complejos y ricos en matices. Seguramente, cada docente podrá tomar de este material las partes que considere pertinentes, agregar o reemplazar ejemplos y actividades, establecer discusiones y debates en torno a los problemas de la imputabilidad, la responsabilidad, la sanción. También podrá complementar la información legal aquí expuesta con las normas específicas de cada jurisdicción, tales como leyes provinciales u ordenanzas municipales, que complementan en cada caso la regulación a nivel nacional. O solicitar a los estudiantes que indaguen en busca de esta información.

En primer lugar abordaremos las normas que reglamentan el tránsito en situaciones normales, y en segundo lugar aquellas que se utilizan en casos de accidentes. Conforme al enfoque de esta propuesta la exposición de las normas irá acompañada de las razones en las que se apoyan. Los apartados dedicados a las normas de derecho penal y civil incluyen una muy breve explicación de algunos de sus principios fundamentales, sin los cuales resulta difícil comprender su funcionamiento.

#### *1. Circulación:*

De acuerdo al art. 14 de la Constitución Nacional *“Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio, a saber: ...de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino...”* De esta manera, para regular el ejercicio de esa libertad de circulación se han dictado una serie de

normas. Estas imponen una serie de condiciones a fin de que todas las personas puedan gozar del derecho de transitar en el territorio.

Así en el ámbito nacional la ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, es la que regula el tránsito.<sup>7</sup> Las disposiciones de dicha norma rigen en todo el territorio nacional y pueden ser complementadas con disposiciones locales (de las provincias o de los municipios).

Respecto del tránsito de **peatones y personas con capacidades especiales** rigen las siguientes obligaciones, conforme el art. 38 de la ley de Tránsito:

a) En zona urbana, pueden circular: 1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin; 2. En las intersecciones, por la senda peatonal; 3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo. Esto rige también para sillas de ruedas, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones.

b) En zona rural: Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retro-reflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos;

c) Tanto en zonas urbanas como rurales sí existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

El propósito de estas normas consiste en evitar, en la medida de lo posible, el encuentro entre peatones y vehículos, con el fin de proteger a los primeros. En aquellos casos en que evitar el encuentro resulta imposible, se trata de minimizar el riesgo de accidentes estableciendo con la mayor claridad posible aquellos lugares por los cuales los peatones pueden circular por la calzada. En estos casos, surge del art. 41 inciso (e) que, salvo señalización específica en contrario -por ejemplo, semáforos-, los peatones siempre tiene prioridad al cruzar la calzada por las zonas indicadas a tal fin, a saber, sendas peatonales o zonas peligrosas específicamente señalizadas como tales. A su vez, y como

---

<sup>7</sup> Esta norma, sancionada en 1994 ha sido a su vez modificada por otras posteriores, entre otras la ley 26.363, sancionada en el 2008. En el presente trabajo se utiliza la normativa vigente a la fecha de la edición. Para consultar futuras modificaciones ver [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

veremos más adelante, el incumplimiento de estas normas puede acarrear la responsabilidad del peatón ante un accidente de tránsito.

Respecto de **ciclistas** rigen las siguientes obligaciones, conforme el art. 40 bis de la ley de Tránsito: para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga: a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz; b) Espejos retrovisores en ambos lados; c) Timbre, bocina o similar; d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales; e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo; f) Guardabarros sobre ambas ruedas; g) Luces y señalización reflectiva.

Las bicicletas constituyen un medio de transporte cada vez más habitual en las calles, sobre todo en las grandes ciudades, en las cuales la magnitud del parque automotor dificulta la circulación. Además de las normas específicas, le caben a los ciclistas las reglas aplicables a los vehículos en general, ya que también forman parte del tránsito y tienen por ende los mismos derechos y deberes que el resto de los vehículos en cuanto a circulación y prioridades. Si bien la normativa nacional no es muy explícita respecto de los derechos y obligaciones aplicables a este medio de transporte, algunas reglamentaciones locales, como por ejemplo el Código de Tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ley 2.448/06) han avanzado un poco en este sentido. El objetivo de las restricciones impuestas a los ciclistas apunta, fundamentalmente, a garantizar su seguridad, no obstante lo cual algunas organizaciones de ciclistas se han manifestado en contra de las mismas por considerar que no constituyen un marco legal integral.<sup>8</sup>

Respecto de **motociclistas** y **conductores** en general rigen las siguientes obligaciones, conforme el art. 40 de la ley de Tránsito: Para poder circular con automotor es indispensable: a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente; b) Que porte la cédula, de identificación del mismo; c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia; d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio; e)

---

<sup>8</sup> Por ejemplo, la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) en la ciudad de Buenos Aires.

Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial; f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas; g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero; h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos; k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

La exigencia de la licencia permite controlar que todo conductor posea un mínimo indispensable de habilidad al volante, debidamente verificado por las autoridades correspondientes. Las reglas relativas a la identificación del vehículo y de su propietario sirven fundamentalmente para simplificar las tareas de las autoridades de control y la exigencia del seguro sirve para que, en caso de siniestro, la víctima de un accidente pueda recibir la indemnización que corresponda, sin importar el nivel económico del conductor. El límite a la cantidad de pasajeros que puede transportar un vehículo, aún cuando pueda parecer irrelevante, radica en que cada uno de estos es construido de tal modo que garantice cierto grado de seguridad para sus ocupantes en caso de accidentes, que se encuentra pensado a su vez en función de la cantidad específica de pasajeros para la cual fue diseñado.

Tanto ciclistas como motociclistas y conductores deberán circular respetando las indicaciones de i) la autoridad de aplicación -policías o inspectores de tránsito según el caso-, ii) las señales de tránsito y iii) las normas legales, en ese orden de prelación, según el art. 36. En los casos en que no existan señales viales, tales como semáforos o señales de alto o de ceder el paso, todo conductor deberá ceder el paso en las encrucijadas al que circule por su derecha. La regla tiene el objetivo de aprovechar la mayor visibilidad de los conductores de automotores hacia la derecha, en tanto el parante derecho del parabrisas se encuentra más alejado de su posición, ampliando su campo de visión.

La Ley de Tránsito establece, en zonas urbanas, un máximo de 40 km/h en calles y 60 km/h en avenidas, y en zonas rurales velocidades máximas que van desde los 80 km/h

hasta los 130 Km/h dependiendo de los vehículos y de la clase de vías. En encrucijadas urbanas sin semáforos la velocidad máxima no puede exceder de los 30 km/h.

Establece, además de las máximas específicas para cada zona y vía, lo que se denomina velocidad precautoria y que surge del art. 50. Se trata de una velocidad tal que teniendo en cuenta la salud del conductor, el estado del vehículo y de su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y del tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el dominio total de su vehículo y no entorpezca el tránsito. En este sentido el conductor no puede eximirse de responsabilidad alegando que respetaba los máximos establecidos, cuando las condiciones en las que desarrolla su marcha le impidiesen el control del rodado.

En la ley de Tránsito se establecen algunas faltas a estas obligaciones que implican la aplicación de una **sanción**. En particular, las conductas contrarias a la seguridad vial surgen de artículo 77 de la Ley de Tránsito. En este sentido, se establecen, entre otras, las siguientes faltas:

- 1) Las que obstruyan la circulación
- 2) Las que ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad
- 3) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo
- 4) La falta de documentación exigible
- 5) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente
- 6) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales
- 7) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%)
- 8) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos
- 9) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo
- 10) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor

- 11) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario
- 12) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad
- 13) La conducción de vehículos a contramano.

Respecto de estas acciones prohibidas, dispone el artículo 83 de la ley de Tránsito que las posibles sanciones son: a) Arresto, b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante; c) Multa; d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Asimismo, las sanciones penales por violación de la vida o la integridad física pueden ser reclusión, prisión, multa e inhabilitación (art. 5 del Código Penal).

Por otro lado, la ley 26.363, que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispone la creación de un sistema de puntos -ya implementado en algunas jurisdicciones- según el cual, ante determinada cantidad y/o gravedad de faltas, es posible retirarle la licencia a un conductor.

## *2. Accidentes: derecho a la integridad física, garantías y responsabilidades.*

En casos de accidente entran a regir, además de la normativa mencionada, los códigos penal y civil que sirven para determinar las responsabilidades penales y patrimoniales de los involucrados.

### *2.1 Derecho penal:*

La finalidad del **derecho penal** en general, es la protección de los intereses de la persona humana (bienes jurídicos), mediante la amenaza y la ejecución de la pena. Se trata de perjuicios graves a los derechos de las personas y sus penas son las más graves dentro del sistema jurídico. De esta manera, el Estado "tipifica", es decir, describe, determinadas conductas que considera afectan los bienes jurídicos. Estas normas constituyen el derecho penal en general.

Cuando en el tránsito, se lesiona la vida o la integridad de las personas se aplica la normativa del código penal. Ahora bien, debe tenerse presente que rige en el ámbito penal el importantísimo principio *nullum crimen sine lege* (no hay crimen sin ley). Este principio significa que ninguna persona podrá ser condenada por un delito si antes no existe una ley

que lo tipifique, es decir que lo prevea; de otro modo nunca podríamos estar seguros de que actuamos dentro o fuera de la ley.

De esta manera, producido un accidente de tránsito, donde resultaron afectados diferentes bienes jurídicos (integridad física, vida) se inicia una acción penal contra el causante. Esta acción es iniciada y seguida por el Estado contra aquel que violó la ley de tránsito y causó un accidente, afectando la vida o integridad de otra persona. En principio la víctima no participa de este proceso, sólo realiza la denuncia y luego es el Estado el que interviene. Como máxima intervención, la víctima puede incorporarse como querellante en el proceso penal con el fin de seguir el proceso y aportar pruebas.

En lo que hace a la educación vial, lo importante es que los estudiantes sepan que existen leyes penales en lo relativo al tránsito y que deben ser cumplidas pues quien no las cumple es pasible de sufrir una sanción. La pena será establecida en función del hecho que origina la responsabilidad.

Una importante distinción entre los delitos penales se vincula a los delitos dolosos (con intención) y a los delitos culposos (por negligencia). La importancia de esta distinción radica en la eventual pena que pueda recibir quien causó el daño, pues en los delitos dolosos la pena siempre es mayor que para los delitos culposos. Por ejemplo, para el delito de homicidio doloso se prevé una pena de 8 a 25 años de prisión, y cuando el homicidio es culposo la pena prevista es de 6 meses a 5 años de prisión. De esta manera, considerar si un delito es efectuado con dolo o con culpa es significativamente relevante para el sujeto responsable.

### *2.1.1 Dolo, Culpa, Dolo eventual, Culpa con representación.*

Hay **dolo**, cuando el sujeto aun conociendo que su conducta es contraria a derecho, la realiza pues quiere producir el resultado (prohibido en la norma penal). Cuando hay dolo, existe el saber y el querer. El sujeto que comete dolo conoce que su conducta es contraria a derecho y desea ese resultado. Respecto del saber no es necesario conocer específicamente en qué norma se encuentra previsto ese delito, sino que basta con un conocimiento genérico de que la acción es contraria a derecho. Por ejemplo, si *A* mata a su vecino porque lo tiene cansado con la música fuerte que escucha durante el horario de siesta, comete un delito doloso (homicidio, art. 79 del Código Penal). Otro ejemplo: *A* se encuentra conduciendo su

auto y cruza con luz roja porque ve al vecino que siempre hace ruido a la hora de la siesta, y quiere atropellarlo. Sin duda, *A* tiene la intención clara y cierta de causar un daño a la vida o a la integridad física del otro, sabiendo que esa acción está penada por la ley.

Hay **culpa** en toda conducta realizada con imprudencia o negligencia, que ocasiona un resultado antijurídico, no previsto o previsto pero no querido. La culpa implica actuar sin la diligencia que habitualmente se le exige a una persona. Por ejemplo, *A* coloca una maceta en el borde de su ventana en el 3er. Piso, la maceta se cae, y le produce la muerte a *B* que caminaba por la vereda. *A* actuó con culpa pero no con dolo, pues fue imprudente o negligente al colocar la maceta (art 84 del Código Penal) pero no tuvo intención de producir la muerte de un transeúnte. También, por ejemplo, el accidente del ciclista causado por Federico S., en el film *Sin Retorno*, es un delito culposo, pues el joven no tenía intención de atropellarlo: se encontró con el ciclista tirado en la calle y al venir distraído lo golpeó con su auto.

Los accidentes de tránsito son producidos, en general, con culpa, pues no existe la intención de causar un daño. Ahora bien, existen además del **dolo** y la **culpa** ciertas figuras intermedias. Estas son el *dolo eventual* y la *culpa con representación*, que han tenido una importancia muy fuerte en lo que se refiere a los accidentes de tránsito. Debe tenerse presente que en los delitos llevados a cabo con dolo eventual se aplica la pena prevista para los delitos dolosos, asimismo, para las acciones llevadas a cabo con culpa con representación se aplica la pena de los delitos culposos.

Se aplica la calificación de **dolo eventual** cuando el sujeto considera seriamente como posible la realización de la conducta prohibida por la ley penal, y aún así realiza la acción. El resultado no es planeado ni tenido como seguro, sino que el sujeto se abandona al curso de las cosas. Es decir, el sujeto tiene conciencia de que se puede causar el resultado dañoso y no le importa. Por ejemplo: **A**, por mera diversión, desde la ventana de su vivienda, dispara reiteradamente un arma de fuego en dirección hacia una vereda transitada por mucha gente, y produce heridas fatales a uno de los transeúntes. En este caso, podemos decir que **A** actúa con dolo eventual pues el poder ofensivo del medio elegido sumado a la cantidad de personas que caminan en la vereda, permiten afirmar que se representó que podía matar o dañar a alguien y que ese resultado le fue indiferente. De este modo, si quien dispara cometiera un homicidio, se dirá que fue realizado con dolo eventual.

En la cuestión del tránsito, se ha determinado que existe dolo eventual, por ejemplo, en los incidentes producidos corriendo “picadas” por zonas muy transitadas y, haciendo caso omiso de las señales de tránsito (velocidades máximas, semáforos).

La calificación de **culpa con representación** se aplica cuando el sujeto es consciente del peligro de la acción que realiza y de las posibles consecuencias dañosas que la misma puede ocasionar, pero no acepta la posibilidad de que el resultado se produzca, pues confía en que podrá evitarlo. Por ejemplo, **A** se propone salir a pasear con su bicicleta, revisa los frenos y verifica que los mismos no funcionan. Pese a esto, decide salir igual, pues considera que, por ser domingo, no circula mucha gente por la calle, con lo cual no debería pasar nada riesgoso, o en todo caso podría frenar con los pies. Luego de varias cuadras, y al doblar en una esquina, aparece repentinamente una persona mayor, a la que choca pues la distancia de freno era muy corta para la velocidad con la que **A** conducía. La persona, por la caída, sufre lesiones en su cadera. El actuar de **A** es un típico ejemplo de culpa con representación. Se dirá que causó la lesión con representación. La distinción entre dolo eventual y culpa con representación es muy compleja, sobre todo en accidentes de tránsito, y es aplicada por el juez según cada caso concreto.

### *2.1.2 Competencia de la víctima*

Existe en el derecho penal lo que se conoce como “*competencia de la víctima*” y que puede restringir o eliminar la responsabilidad del autor del hecho. En este caso es la misma víctima la que produce el daño violando su deber de autoprotección. Este sería el caso de un peatón que cruza por fuera de la senda peatonal, o cuando el semáforo indica que tienen paso los vehículos. Esto no implica, sin embargo, que quien arrolla a un peatón que circula por la calzada quede automáticamente libre de responsabilidad, puesto que tendrá que demostrar que actuó con la diligencia del caso.

### *2.1.3 Imputabilidad*

A fin de que a una persona se le pueda aplicar una pena, esta debe comprender lo que está haciendo en el momento en que lo hace. Esto es la **capacidad de imputabilidad**, es decir, de atribuirle o responsabilizar a alguien por su acto. Por ejemplo, a una persona que tiene capacidades mentales que le impiden comprender sus actos del mismo modo en

que lo hace el resto de las personas, no se le puede reprochar o reclamar por sus acciones, por ende no le podemos aplicar una sanción penal. Por ejemplo, si una persona con una enfermedad mental se escapa del instituto psiquiátrico donde reside y con una bicicleta o auto empieza a atropellar gente por la calle. En este caso, el juez no la puede condenar, sino que se deben adoptar “medidas de seguridad” para esta persona (por ejemplo, llevarla a otro lugar de residencia, aplicarle más controles de seguridad etc.). Esto se encuentra vinculado con la relación entre libertad y responsabilidad. No se hace responsable a la persona, en tanto se entiende que no actuó libremente. Esto no significa, no obstante, que dicha persona no sea recluida, sino que la exclusión de la sociedad tendrá la forma de internación y no de prisión.

La ley considera a determinadas personas inimputables, pues no comprenden lo que hacen. Por ejemplo, en cuanto a las faltas del art. 77 de la ley de tránsito son inimputables los menores de 14 años. Los comprendidos entre los 14 y 18 años no pueden ser sancionados con arresto. En caso de que el causante sea un menor de 18 años sus representantes legales (por ejemplo, los padres) serán responsables por las multas que se les apliquen. En caso de que deba aplicarse una sanción penal la edad de imputabilidad es de 16 años. Asimismo, la ley penal considera inimputables:

- los enajenados mentales,
- el que obrare violentado por fuerza física irresistible o amenazas de sufrir un mal grave e inminente. Este último supuesto se da con bastante frecuencia en caso de accidentes de tránsito: por ejemplo, si un auto es violentamente chocado por otro auto, y debido a la fuerza del impacto el primer auto atropella a un peatón. En ese caso, el conductor del auto que atropelló al peatón no es imputable pues actuó por una fuerza física irresistible, al salir su vehículo despedido por la fuerza del choque del otro auto.

Debe tenerse presente, que en caso de no identificar al conductor en el momento del hecho (por ejemplo, cuando solo se identifica al vehículo por el número de patente) se presume que el causante del hecho es el dueño, y es este quien tiene que probar que ha vendido el auto o que lo había prestado etc.

También se puede reprochar a una persona, más allá del acto, las consecuencias del obrar; es decir la respuesta que realizó frente a lo que le ocurrió. Por ejemplo, supongamos

que voy conduciendo una bicicleta por una avenida muy transitada y por la mano correcta y en forma inesperada cruza por la mitad de la avenida (y no por la senda peatonal) sin mirar en los sentidos del tránsito, un joven transeúnte hablando por celular. En ese momento me encuentro a una distancia muy cercana al transeúnte y me es imposible frenar para evitar atropellarlo. Lo atropello. Pero luego, por miedo, no me detengo a auxiliarlo sino que sigo camino. ¿Pude evitar atropellarlo? Muy probablemente no. En este caso, no se me puede reprochar el poder haber evitado el accidente. Por el contrario, se puede reprochar al transeúnte haber cruzado desprevenidamente por el medio de una avenida sin atender al tránsito, etc. Pero sí se me puede reprochar la acción de no haberme detenido para ver lo que le ocurrió al transeúnte.

## 2.2 Derecho Civil

Se refiere fundamentalmente a la indemnización de los daños ocasionados, es decir, a la compensación económica de quien haya sufrido algún tipo de daño. La responsabilidad civil puede derivar del incumplimiento de una obligación derivada de un contrato: responsabilidad contractual (por ejemplo, no pago la factura de mi celular) o de daños que sean el resultado de una conducta sin que exista entre los sujetos ningún vínculo (responsabilidad extracontractual), por ejemplo, la que deriva de un accidente de tránsito. Entonces la acción por responsabilidad civil tiene como objetivo obtener el resarcimiento de los daños causados. Es ejercida por las propias víctimas o sus herederos contra el causante del daño, y como veremos más adelante, en el tema de accidentes de tránsito también contra la aseguradora.

A fin de que se determine la **responsabilidad civil**, deben verificarse ciertos elementos:

- a) La antijuridicidad: es todo comportamiento humano, contrario al derecho que causa un daño a otro. No existe en el ámbito civil el principio *nullum crimen sinne lege*, con lo cual toda conducta ilícita puede constituir un delito o cuasidelito civil. Por ejemplo, en Sin Retorno el hecho antijurídico es el choque que ocasiona Matias F.
- b) El daño causado: es la lesión o afectación de un bien o interés jurídicamente protegido. Debe tenerse presente que, a los fines de la responsabilidad civil, todos los daños son mensurables en dinero, incluso la vida. En este sentido, se indemnizan los gastos

ocasionados (daño emergente), el lucro cesante (ganancia dejada de percibir), el daño moral (por los sufrimientos de la víctima), etc. Por ejemplo, en el film, la muerte del ciclista. Si en caso de morir el mismo hubiera sufrido lesiones y quebraduras que le tomaron mucho tiempo de recuperación debería ser indemnizado por los gastos ocasionados en el hospital, los días de trabajo perdidos, los traumas o medios que deba soportar desde ese día (daño moral) etc.

c) El nexo causal (relación causa efecto): es la relación existente entre el hecho que causó el daño y el daño en sí mismo. De esta manera, es necesario que el daño sea consecuencia inmediata y directa del hecho dañoso. Por ejemplo, en el film si Matías F. no hubiera chocado al ciclista, este no hubiera muerto, por lo tanto, el choque es causa directa de la muerte. En este sentido, no existe nexo causal en los siguientes supuestos: **caso fortuito o fuerza mayor**, que es todo evento que no se pudo prever (por ejemplo, en el caso Hiena Barrios la situación del ocupante del Fiat 147); **hecho de un tercero o de la víctima**, en un caso es la propia víctima la que se causa el daño o bien un tercero que nada tiene que ver con la persona a la que se le realiza el reclamo (por ejemplo, en el caso de la persona que cruza la calle por el medio, no por la senda peatonal, sin mirar hacia los lados).

d) Los factores de atribución: dependen de la existencia de *dolo* (intención de cometer el daño) o *culpa* (negligencia, impericia, imprudencia). La obligación de indemnizar el daño será mayor si el accidente se produjo con dolo. En esta distinción, rigen las mismas consideraciones que en el caso del derecho penal.

Conforme el artículo 68 de la ley de tránsito todo automotor y motocicleta debe estar cubierto por un **seguro** que responda ante eventuales daños causados a terceros. El contrato de seguro se celebra con una “Compañía de Seguro” (actualmente, muchas veces el seguro es gestionado por los Bancos o las concesionarias de automóviles cuando otorgan un préstamo). Existen distintos tipos de pólizas de seguro: a) contra terceros (cubre básicamente la responsabilidad civil obligatoria, es decir, los daños respecto de terceros, pero no los sufridos en el propio vehículo) b) contra terceros, ampliado (cubre los daños a terceros más algunas cuestiones propias como robo, granizo, etc.) c) todo riesgo (cubre tanto a terceros como los daños propios).<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> No son tipos que pueden definirse claramente, pues las propias compañías de seguro son las que determinan que garantías ofrecer, siempre estando cubriendo los daños a terceros.

Dispone asimismo la ley que los gastos del sanatorio como del velatorio de terceros deben ser abonados de inmediato por el asegurador. Si la persona circula sin seguro o con el seguro vencido será pasible de una multa. Ahora bien, si sucede un accidente, la aseguradora que debe pagar es la que le corresponde al que causó el accidente. En este sentido, el problema es cuando el que causa el accidente no tiene seguro, pues para poder cobrar los daños y perjuicios que ocasionó, la víctima deberá iniciar una acción contra su propio patrimonio (por ejemplo, la casa, el salario, etc.).

¿Qué sucede en el film “Sin Retorno” respecto de la compañía de seguros? ¿Por qué interviene? ¿Qué tipo de seguro contrató la familia Fustiniano?

### **Propuesta de actividad.**

Con el fin de esclarecer y aplicar los conceptos expuestos, debatir sobre el problema de la “responsabilidad” y la “imputabilidad”, y reconocer las sanciones estipuladas por el Estado, proponemos trabajar con los siguientes casos:

#### **Actividad 3. *Persona que mata a otra corriendo una picada***

- a) Lean con atención los siguientes relatos y realicen las actividades solicitadas en cada caso:

#### **Hechos:**

Un domingo, siendo cerca de las 2 hs. de la madrugada, con excelente visibilidad, **A**, un joven de 24 años, estudiante, acompañado por su amigo **C** comienza a correr una “picada” con el auto Mercedes Benz, de su propiedad. Esta picada, en la cual intervienen por lo menos dos autos más (de los cuales no se logra obtener información), se inicia en la Av. Pedro Flores al 500, a velocidad antirreglamentaria, inusual, impropia y extralimitada para la zona, hora y circunstancias (160km/h). **C**, al ver el velocímetro advierte a **A** sobre los riesgos de la picada, obteniendo como respuesta *¡Qué me importa, yo hago lo que quiero!* En ese momento, y conforme lo indicaba la luz verde del semáforo, el Sr. **B** cruza la avenida Flores, a la altura del 800 (esq. Sarmiento). Cuando los pasajeros del vehículo visualizan a **B**, intentan frenar pero la velocidad a la que conducían impide el frenado a tiempo. De esta manera, el Sr. **B** es arrastrado 50 metros por el auto y luego cae al piso produciendo su muerte instantánea. Por su parte, **C** sufre lesiones y múltiples fracturas.

Los otros autos participantes de la carrera desaparecen, quedando **A** en medio de una crisis nerviosa, no sólo por la muerte de **B** sino también por las heridas de su acompañante y los daños sufridos en su Mercedes.

- b) Reunidos en grupos intercambien opiniones sobre las siguientes cuestiones: ¿**A** y **C** son responsables de lo ocurrido? Si ambos son responsables; ¿tienen el mismo grado de responsabilidad? ¿Por qué? ¿El hecho de que **C** haya sufrido lesiones lo transforma en víctima de la situación? ¿**C** deja de tener responsabilidad por haber sufrido lesiones? ¿**A** es responsable de las lesiones sufridas por **C**?
- c) Desde el punto de vista jurídico: ¿hay dolo o culpa? ¿y qué tipo de dolo o de culpa? Justifiquen esta respuesta.
- d) Si se comprobara que **A** sufre una grave enfermedad psiquiátrica, ¿se lo consideraría imputable? ¿Por qué? ¿Qué tipo de medidas debería tomar el juez en ese caso?

#### **Actividad 4. *Persona que arrolla a otra cruzando un semáforo en rojo***

##### **Hechos:**

La Sra. S. retira todos los días a sus dos hijas menores del colegio a las 17 hs, con el auto de su papá, que ella utiliza habitualmente. El camino desde su casa a la escuela le toma 30 minutos. El día miércoles 3 de mayo, previo al retiro de sus hijas decide realizar un trámite en la agencia de teléfonos móviles. Esto le lleva más tiempo del previsto, por lo que sale a buscar a sus hijas con 15 minutos de demora. Temiendo que sus hijas quedaran solas esperando en la puerta de la escuela, decide cruzar el semáforo de la esquina Quintana y Jonte cuando estaba en rojo. Circula a alta velocidad (60 km/h) en una zona barrial, muy poco transitada. Ya cerca del colegio y siendo las 17.20 hs. decide cruzar el segundo semáforo en rojo (ubicado en la calle Quintana, esquina Artigas), atenta a frenar por si se cruza alguien. De repente, a alta velocidad y por la ciclovía aparece F (un importante jugador de fútbol de un equipo de primera división) en su bicicleta. F es embestido por la Sra. S, que no logró evitar el choque. F no cumplía con los requisitos para circular en bicicleta previstos en el art. 40 bis de la ley de tránsito y seguridad vial. Como resultado de la caída, F sufre lesiones (fracturas) en ambas piernas. Esas lesiones harán imposible su participación en un importante partido de futbol, al que iban a ir a verlo empresarios extranjeros, para un eventual “pase” al exterior.

Respondan por escrito a las siguientes cuestiones:

- c) ¿Qué normativa infringe la conducta de S?
- d) ¿Qué tipo de responsabilidad penal le corresponde a S? ¿Por qué?
- e) ¿S tiene responsabilidad civil por los daños causados a F? ¿Entre esos daños, se debe considerar el hecho de que F es un importante jugador de fútbol y que no podrá volver a jugar por un tiempo? ¿Por qué?
- e) ¿Cambiaría la situación de S en caso de que F hubiera cumplido los requisitos del art. 40 bis?

### **Actividad 5. Peatón arrollado al cruzar una calle por un lugar no permitido**

#### **Hechos:**

El joven M. de 14 años vive en el Barrio “Las Ranas”. A 200 metros de su casa se encuentra la ruta provincial Nº 18, la que separa el barrio Las Ranas del centro comercial “Las Ranitas”, donde se encuentra la única casa de video juegos del barrio. Por esta ruta, circulan gran variedad de colectivos, taxis, automóviles y automovilistas. El puente peatonal más próximo a la casa de M. se encuentra a 600 metros. Además existe otro puente más en el barrio, pero es costumbre de los habitantes de Las Ranas cruzar la ruta por lugares no habilitados, pues de lo contrario hay que “caminar mucho” y “se pierde mucho tiempo”. De esta manera, los eventuales peatones esperan que no venga ningún vehículo de ambos lados de la ruta y cruzan, tomando esto pocos minutos.

Un sábado de otoño, alrededor de las 20 hs. M pide permiso a su madre para ir a la casa de videos con su amigo J. Ambos niños emprenden el camino que separa la casa de M de la ruta, y deciden cruzar al centro comercial no por el puente sino por la ruta. Cuando estan cruzando, corriendo como siempre lo hacían, el celular de M. cae al piso. M, en una rápida acción, vuelve a buscarlo y es atropellado por un colectivo de larga distancia que pasaba por la ruta a 120 Km/h. Como consecuencia del choque, M agoniza 10 días en el hospital zonal y luego fallece. Posteriormente, la policía determina que el chofer tenía su licencia de conducir vencida al momento del choque.

Reunidos en grupos, debatan sobre los siguientes puntos:

a) ¿Por qué sucede este incidente en la ruta? ¿Quiénes son los responsables de que esta tragedia haya sucedido? ¿M. es responsable de lo sucedido? ¿Por qué? ¿El chofer es responsable de lo sucedido? ¿Por qué? ¿Existe un hecho delictivo de este caso. ¿Cuál es la norma que se aplica? ¿Le corresponde responsabilidad penal al chofer del colectivo? ¿Por qué? ¿Es importante el hecho de que el chofer tenía vencida su licencia de conducir? ¿Por qué?

#### **D. Listado de recursos:**

Para finalizar, presentamos una lista de recursos que el docente puede considerar útiles para ampliar, profundizar y adecuar esta propuesta:

- 1) CD n° 16 Colección “Educación del transeúnte” disponible en educ.ar
- 2) Film “Carancho”, respecto del accionar de las compañías de seguro.
- 3) Film “Amores Perros”