

Responsabilidad Civil, Educación Vial y currículum oculto. Semiótica del tránsito en el Perú - Lima

JUAN EDUARDO DE ORELLANA ROJAS
UNIFE - Facultad de Arquitectura, Lima (Perú)

Abstract

El trabajo partirá de una definición orteguiana (válida sólo para el tema) para sostener la idea de la existencia de una cultura de la comunicación y de su necesidad. Toma como caso la pésima forma de conducir en Lima y las incongruencias entre aquello que se enseña y lo que no sólo se permite, sino se obliga a hacer a través de un mal diseño de la señalización, del sistema vial y de las acciones de las autoridades en ese desfase, con mensajes equívocos contradictorios desde el inicio, o duales, mínimamente. Hay una semiótica del tránsito y otra educativa. Existe en Perú un conjunto de reglas que se supone deben respetarse. Muchas de ellas derivan del antiguo Reglamento Nacional de Tránsito (el que nadie recuerda y que nadie, menor de 35 años, conoce actualmente) mientras que otras son de uso «por decantación» de costumbres. Existe una «Educación Vial», que no consiste en el conocimiento de un Reglamento olvidado, sino en actitudes basadas en «el principio oculto del manejo a la ofensiva» que parte connotativamente de la máxima de la División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú: «maneje a la defensiva». La educación vial es parte de la educación cívica, para llegar a la Responsabilidad Ciudadana. Es cultura. El trabajo responderá a ¿Cuál es la cultura que prevalece en la comunicación de la educación vial, y su praxis, que la semiótica pueda ayudar a develar?

Motiva la presente comunicación, la pésima forma de conducir en Perú y la enorme cantidad de accidentes de tránsito terrestre que ocurren por falta de una cultura de Educación Vial, pero sobre todo por la incongruencia que existe entre lo que se enseña y lo que se señala. En rigor, no es que no exista cultura, ya que desde que hay seres humanos en sociedad (por nuclear que ésta sea) hay cultura. No recurriremos a Adam Kuper para tratar de dilucidar este concepto o buscar entre las más de 80 que encontró un antropólogo, todas ellas válidas. No es el tema. Bástenos, como marco teórico, con la que usó Ortega y Gasset, en tanto conjunto de conocimientos, creencias, usos, costumbres, tecnología, relaciones, etc. que usa un pueblo, o una agrupación humana, para vivir con eficiencia en un lugar, en un momento determinado de su historia. Sumemos a esta clara y atinada (por lo comprensiva) definición orteguiana, aquella que se está empleando en círculos de calidad y otros referidos, al conjunto de actitudes, formas, creencias, comportamientos que caracterizan a una sociedad (anónima o humana). En una sociedad occidental, prometeica civilizada, de principios del s. XXI, lo mínimo es que haya normas de conducta relacional, claras, qué es lo que se debe hacer, qué no, y en qué casos. De lo contrario esa carencia generará caos, por la tolerancia a la diversidad y, éste caos, violencia.

En una urbe occidental, civilizada, prometeica, del s. XXI, en un país en donde sólo en la conurbación Lima-Callao, la ciudad capital, está el 30.36% de la población total del país, poco más de ocho millones de habitantes; país en que la población urbana es el 76% del total, que suma casi 27 millones, una correcta Educación Vial es imprescindible. Además de que su calidad debe ser alta, su difusión debe ser muy extendida. Pues si existe algo en lo que debiera haber congruencia entre sus partes es en la educación ciudadana. En Perú, la red ferroviaria es mínima, sólo hay en algunos lugares. Todo lo demás se soluciona por transporte terrestre vial (de carga o pasajeros) o vía aérea en menor cantidad y sólo pasajeros.

La sociedad, al crear cultura, genera sistemas de autoprotección y de convivencia para mantener cierto nivel de homeostasis, de equidad, que es el marco legal, reglamentario y normativo. De su difusión social se encarga, o debiera hacerlo, la educación ciudadana o cívica, materia que se imparte en los colegios desde el pre-escolar, hasta el último año de secundaria y que es, sobre todo, un manual de supervivencia. No obstante todo aquello que se enseña, en tanto asignatura, como contenido inmerso en otras materias, al respecto, viene a dar por los suelos cuando analizamos lo que en realidad sucede practicado no sólo por «el vulgo», sino por la ignorancia (o pragmatismo) de algunas autoridades y de la misma Policía Nacional. Esto genera en el ciudadano, desconocimiento de los propios derechos, de los ajenos y las propias obligaciones, lo que lleva a un estado de permanente alerta personal de violencia urbana. Si vemos el caso específico del Perú (no deseo inmiscuirme en otras realidades que pudieran ser similares pero que desconozco) es que no podemos culpar a los docentes o a los padres de familia, de todo.

Lo que sucede es que no existe actualmente, como existió hasta hace unos 25 años, un verdadero Reglamento de Tránsito. Recientemente, en julio, se publicó el tan voceado «Código de Tránsito», que se proponía ser el final del «vale todo» que se estuvo viviendo. En realidad, no reemplazó al Reglamento de Tránsito, el que, además, de «estar allí, en algún sitio», legalmente válido, nadie menor de 44 años, conoce. Es el 39% de la población total. Los de 45 años hasta los 75 años, que pueden estar en el rango de conductores hábiles, son sólo el

20%. Otro 20% es la población que está siendo educada, o que lo será en unos años, en la convivencia cívica, es decir, los menores de 15 años. Sea como conductores o como peatones, deben conocer las reglas del juego. No obstante, éstas no se pueden conseguir, ni en real o en virtual, en ningún lugar.

Aclarémonos. Un reglamento es una norma jurídica que dicta el poder menos conflictivo de un Estado, el ejecutivo, y tiene por finalidad completar, desarrollar y precisar una ley. Un Código es en conjunto unitario, ordenado y sistematizado de normas. Es decir, condensa, en sí, a un conjunto, tal vez disperso, de reglamentos y normas, dándoles organicidad, como el Código de Hammurabi, el *Corpus Iuris Civilis*, la «Regla» benedictina, por sólo citar unos cuantos.

El Código de Tránsito ha sido correctamente publicado y publicitado, no obstante, éste se reduce, exclusivamente a establecer las sanciones a violaciones y «faltas», a las que no hace referencia, por lo que manera orgánica, referidas a un patrón variable anual como es la U.I.T. (Unidad Impositiva Tributaria) tomándolo como base para establecer multas sobre la base de porcentajes de unidades impositivas tributarias, ante la perpetración de una falta leve, mediana, grave o muy grave. ¿Cuáles son las obligaciones, cuáles los deberes y cuáles los derechos? Eso lo hemos buscado en todo lugar, en el que se obtienen los «brevetes» o licencias de conducir; consultado en internet, entrevistando a muchos conductores, sobre todo taxistas, con la finalidad de comparar con lo que sabemos por haber conducido en el extranjero. La respuesta siempre fue la misma: el reglamento no lo conocen, pero el «solucionario» de las preguntas que pueden venir en el examen para la licencia de conducir, sí se vende. El precio es concordante con el número de preguntas respondidas que ese solucionario responde: desde S/.4.00, hasta S/.30.00 (€1 - €7).

Todo no es sino un síntoma, una manifestación o un señal de la corrupción que ha imperado en el país desde que éste existe de manera independiente, o desde antes, de la que no se ha emancipado y del que participa gran parte de la población. Vuelve plausible lo que decimos, la existencia de un Código de Defensa Civil, el que los arquitectos, ingenieros civiles, electricistas y sanitarios, y dueños de establecimientos comerciales debemos cumplir, pero que no se conoce, y al pasar a la Comisión Revisora, siempre hay un «pero...», que sale de debajo de la manga. ¿Porqué no dar a conocer las reglas del juego? ¿quién gana, al final con la ignorancia del pueblo?

Es importante hacer notar que el nuevo Código de Tránsito se ha difundido y discutido hasta la saciedad en los medios de comunicación pero, como era de esperarse, las discusiones y debates se centraron, exclusivamente, sobre ciertas infracciones y su sanción pecuniaria o multa. Se pronuncian los periodistas, los taxistas, transportistas que forman parte del caos urbano, sobre todo de Lima, y los empresarios transportistas de las empresas formales e informales del transporte interprovincial y personal del Ministerio de Transportes. Nadie evadió el intervenir en la discusión, en opinar sobre lo opinable y lo no opinable, siempre en defensa de los intereses a los que representaba. Que si las multas eran muy altas (se redujeron), los transportistas, reales asesinos culposos en nuestro medio, opinaron que era un abuso que se les pretenda imponer tales multas; los ciudadanos de a pie y usuarios del transporte, ‘que está muy bien, porque hay que controlar el caos’; los periodistas alborotando el gallinero, porque así se hace noticia. Siendo usuario permanente de taxis (2 veces al día) pregunto a los conductores, si conocen el Reglamento o el Código del que tanto se habla. Su respuesta es, hasta ahora,

siempre negativa; la dan incluso quienes están oyendo, en esos momentos, un programa radial de corte gremial, *La hora del taxista* (Radio Moderna 930 AM de 11:00 a 12:00) y que no es sino un espacio para seguir manteniendo una situación de informalidad, caos e impunidad ante su manejo abusivo.

Ante mi pregunta ¿cómo han obtenido la Licencia de Conducir sin conocer el Respectivo Reglamento? La respuesta, sin excepción es que en los alrededores del lugar del examen, venden unos cuadernillos con preguntas que suelen venir en los exámenes escritos. El precio de estos cuadernillos (cuestionarios resueltos) varía desde el equivalente a €1,00 hasta €7,00.

En muchos casos uno constata el desconocimiento de las reglas de tránsito aún en los miembros de la policía de tránsito, de lo contrario no dejarían pasar ciertas faltas obvias que se producen delante de ellos. O se trata de desidia. Pero ¿porqué? ¿a quién beneficia este desconocimiento? ¿O es candidez? Finalmente, ¿quién carga con la culpa de este estado de las cosas? ¿Porqué la Policía de Tránsito desconoce las reglas y, en algunos casos, los mínimos procedimientos del buen conducir? ¿Hay *Sensu Stricto*, un currículum oculto o lo que sucede es que a nadie se le ocurre que existe un doble discurso, uno explícito y el otro velado o implícito? ¿Se trata, realmente de un Currículum Oculto tal como se lo concibe, o podemos usar este concepto aún para lo negativo, en un sentido lato, ya que no se enuncia abiertamente? Todo ello, V.G., en Lima, que posee un parque automotor mayor a 750.000 vehículos, de los que 100.000 son taxis.

EL DESARROLLO DE UN «CONCEPTO»^[1]

Estamos convencidos que el Estado peruano está en pleno proceso de claudicación en su conducción de la nación peruana. Ésta es paulatina, lenta, pero tiende a deshacerse de lo que aún en el país más liberal, se ocupa. Pese a la carga tributaria, la Educación estatal, infantil, primaria, secundaria o universitaria es deficientísima. Sólo a un padre sin dinero, o absolutamente ignorante, se le ocurriría enviar a su hijo a un Centro Educativo Estatal del nivel que fuere. En Salud, es deplorable, tanto en el sistema de Hospitales Estatales o de la Seguridad Social. La Justicia, no va mejor^[2]; y la Seguridad ciudadana, debe ser lograda, como todo lo anterior, por pago de servicios a terceros. Los impuestos se gastan, pero nadie sabe para qué.

El Estado está en crisis, ya casi no existe, es sólo un conjunto de burócratas sin instrucción ubicados por favores partidarios. Los demás, profesionales tecnócratas de alto nivel, sólo se interesan para «vender» el país y a fines de conseguir inversiones extranjeras. También, para cobrar las obligaciones y las multas de códigos y reglamentos que se desconocen.

Hace unos 35 años, la Dirección General de Tránsito de la Guardia Civil comenzó a acuñando un lema que terminó siendo un «concepto»: «*Maneje a la defensiva*», frase que siempre pareció paranoica. Por obvias razones de antonimia, muchos pensaron que, ante el arraigo de ese «estilo defensivo de manejo», no normal, sino timorato, se podía «manejar a la ofensiva».

[1] Empleamos el término concepto, no en el sentido epistemológico sino el que se le da en el máquetin.

[2] El jueves 8 de octubre el Presidente de la Corte Suprema, señaló que los jueces también tienen «su corazoncito», haciendo alusión a un fallo con tintes francamente partidario.

Este «estilo» ha sido, es, y seguirá siendo el de los transportistas de servicio público, porque les da resultados y la cantidad de agentes de tránsito no se dan abasto. Los que hay, «*desconocen mayormente*»^[3] el Reglamento de Tránsito. Cuando uno les consulta cuál es el artículo al que hacen referencia, sólo dan el código (o número de identificación) con el que se conoce dicha falta. Este «concepto» de *Maneje a la defensiva* ha llevado la existencia, en algunos lugares de Lima, de señales que, lejos de marcar un límite de velocidad, dicen, agoreramente, «*más despacio*» pues nadie duda que si llevásemos este acto al límite, cuando éste tienda a cero, es obvio que no ocurrirán accidentes, porque nada se mueve o, al menos, nada pareciera moverse. Como que se dijese, «si no hacemos nada, no nos vamos a equivocar». Rige el «*Caveat cívica*»

El mensaje, este «concepto» crea la significación, errada, de que es la velocidad la que crea los accidentes, cuando en realidad es el conducir mal, el irrespeto a las señales de tránsito y a las normas; es el conducir en estado de ebriedad o tener los coches en pésimo estado.

Nos encontramos entonces con una semiosis que es una de las pocas que son coherentes entre lo que se enseña y lo que se hace. Se dice que se maneje a la defensiva, y se coloca letreros que llevan ese concepto al paroxismo. El problema estriba en que no se trata de la verdad que explique, o, lo acertado, al problema. Hay, quienes siguen manejando «a la ofensiva».

Cuando hablamos de «manejar a la ofensiva» no nos estamos refiriendo a cruzar una intersección mientras el semáforo marca en rojo, o circular en sentido contrario al establecido. Ya esos son actos criminales que no son ajenos al manejo en la ciudad, pero que, felizmente, no son muchos y sí son penados, pues de lo contrario, ya estaríamos en la barbarie total^[4].

El manejo «a la ofensiva», insistimos, es el manejo antinómico de manejar a la defensiva. Se trata de mostrar que uno es capaz de arriesgar su coche con tal de obtener el derecho de pase, por ejemplo. Un caso típico es el de los cruceros peatonales, ese «paso de cebra» que se supone, da prioridad de paso al peatón, cuando no existe semáforo. Internacionalmente, los vehículos deben dejar pasar al peatón. En nuestro caso no es así. Hay quienes ignoran, simplemente para qué sirven y, quienes sí conocen su significación, pueden ser reconocidos, porque, o bien paran para dejar pasar (sólo el 3% de los conductores realiza esta maniobra) la mayoría lo que hace es incrementar la velocidad y enfilear el vehículo hacia los peatones, quienes, se inhiben de cruzar. Objetivo conseguido y una muestra de que el manejo a la ofensiva es superior al de la defensiva: «¡Así a uno no le ven la cara de tonto!»^[5]. Esto se puede hacer ante la vista de agentes de la policía, quienes ni se percatan de la falta ¡tan arraigada está ésta! Y si algún peatón, lo hiciera de manera avezada y surgiera un motivo de riesgo de su vida, el agente de policía le haría nota su «imprudencia». Ello sin desmedro del, casi seguro, insulto del conductor al peatón.

Aquí empezamos a sentir, ya, una contradicción entre lo que se dice y lo que se hace. La señal internacional de PARE (o STOP), ese octógono rojo con letras en blanco, indica,

[3] «Desconozco mayormente» es una frase generalmente usada por personal de seguridad pública o privada

[4] No obstante, las madres enseñan a sus hijos que aún cuando la vía sea en un solo sentido, siempre debe verse en ambas direcciones, antes de cruzar. Eso indica el nivel confiabilidad en el respeto de las normas.

[5] Otra enseñanza de las madres. Aun habiendo crucero peatonal y señal de PARE, «No cruces, hijo, deja que pase el auto». Ello refuerza el mensaje, no escrito ni reglamentado, del derecho de pase del vehículo.

justamente el acto de detenerse, de parar. Ya empieza a notarse un resquebrajamiento del rol del Estado.

UN CAMBIO DE PARADIGMA CONCEPTUAL

Si hablamos de «Currículum Oculto», como concepto, nos referimos al conjunto de acciones que, generalmente se realiza como transmisión de conocimientos y que no están incorporados en el currículum oficial de una materia. Además de conocimientos pueden estar valores, normas, creencias, que no son oficiales y que no son enseñados con intención expresa. En tal sentido, el entorno, las actividades sociales y recreacionales, pueden brindar esa educación. Lo que se espera, y es hacia lo que tiende el concepto, es a que el Currículum Formal, coincida con el oculto y se llegue a un Currículum Real positivo. Llamemos Currículum Real, al resultante entre el Currículum Formal y el Oculto. Y llamémosle positivo, cuando ambos coinciden en el sentido del objetivo. Pero, consideramos que ese conjunto de conocimientos no oficiales, que forman parte de la vida diaria de los educandos, cualquiera que sea su nivel, merece el nombre de Currículum Oculto, aunque, por diversas circunstancias, no coincidan con los objetivos oficiales del Currículum Formal y lo sobrepasen en efectividad, aún cuando el resultado fuese negativo. El entorno, la familia, los ejemplos pueden más que una buena clase curricular, por positiva que sea ésta y negativos, aquellos. Por tanto, proponemos que la categoría Currículum Oculto, incluya ese conjunto de acciones culturales que, aunque no determinan, al menos influyen, notoriamente, en la formación de la sociedad y en la consolidación de su cultura. Sabemos que ello implica un cambio de paradigma conceptual. Pero, se sabe que esta inconsistencia ocasiona perturbaciones en la enseñanza, sobre todo cuando hablamos de valores. Lo que estamos proponiendo es que al considerarlo como currículum oculto y su co-formación del Currículum Real, puede ser mejor estudiado e investigado en el campo de la Teoría de la Educación a la luz de la disciplina de la acción comunicativa y de la semiótica. Finalmente estamos tratando semiótica de la cultura, esto es cultura, y es semiótica y es el estudio de la mayor o menor eficiencia de un trabajo conjunto de mensajes. La semiótica, es entonces, parte de la cultura.

Ambas forman la educación real. V.G., de nada serviría, lo saben los educadores, que por buena que sea una campaña por la no-violencia doméstica en contra de la mujer, en las escuelas si, al llegar a casa el niño, y adolescente, ve maltrato contra su madre y que éste queda impune y aceptada por ella. El niño, no seguirá la campaña; de adulto perpetrará maltrato, también.

Debemos estar convencidos, por lo tanto que no sólo la Educación Vial es una materia de todos los ciudadanos, en cuyo proyecto todos estamos involucrados y cuya consecución, o no, de los objetivos, nos afecta a todos: la seguridad vial. Si no todos conocemos la materia y usamos un código único (además de universal), sólo estaremos preparados para lograr sobrevivir. Hay que desambiguar ese doble mensaje que produce la actitud de los agentes de policía, el lema de la campaña, las señales y órdenes dadas y colocadas, sea de manera oficial u oficiosa. Es parte de la educación social, o lo que, en Perú se llama Formación Ciudadana y Cívica. El objetivo de esta materia es sentar la base para una actuación ciudadana positiva, creando hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, medioambiental y la

SEGURIDAD VIAL. Esta materia habla de la adquisición de «Valores Viales», pero, como es sabido por axiología o Teoría de los Valores, éstos no se pueden demostrar, sino, tan sólo, mostrar, y mostrarlos como algo positivo. Es algo que sólo una constante vivencia coherente puede hacer que arraigue en una persona. No se puede inculcar respeto, irrespetando, ni inculcar la adhesión a la verdad, con la falsedad. Hay que vivenciarlo permanentemente y congruentemente, para «internalizarlo». Esta palabra, aunque un neologismo, es base para lograr un buen comportamiento urbícola, ya que este proceso, de hacerlo de uno, de hacerlo interno y propio, es «algo que constituye un paso más que el simple conocimiento de normas y señales de circulación»^[6]. Se puede hacer la mejor campaña de educación en las escuelas, en los medios masivos de comunicación pero, si no se está convencido de que no se trata sólo de lo que el peatón no debe hacer y que se cuide, porque es el eslabón más débil; si no estamos claros en las señales y las normas y su respeto y que éstas se hicieron, no por capricho, sino porque ello ayuda a una mejor convivencia y «puesta en orden»; si no nos convencemos de lo negativo que resultan ciertos juegos informáticos como los del Play Station, o el Wii, en los que se prepara a los niños, adolescentes y jóvenes, a conducir de una manera inconsciente y salir con vida, luego de innúmeros accidentes, no estaremos logrando el objetivo propuesto en esta educación y, menos aún, si de lo que trata el juego es de acumular punto atropellando peatones. Son refuerzos negativos y creadores de inconsciencia de la consecuencia de las acciones.

La inutilidad de los «pasos de cebra» ha sido ridiculizada por un artista discapacitado, en una instalación que realizó pintando cebras en algunas esquinas. La instalación demostraba que daba igual lo que estuviere pintado en los cruceros. No se respetaba. En realidad esta conducta es reforzada por la abstención de los mismos peatones a cruzar cuando se ve un auto a lo lejos.

Hemos mencionado el caso de los octógonos de PARE. En caso todos los países la señal indica que el vehículo debe detenerse segundos, la otra vía es preferencial. En Perú, sólo se sobrepara.

UN CURRÍCULUM OCULTO

El signo de PARE viene acompañado de una línea transversal gruesa y continua en el piso, la que no debe sobre pasarse. En Perú no sólo no se para sino que se trasgrede la línea agrediendo al que viene por la preferencial aún cuando el sentido de los vehículos que transitan por ésta estuvieran a la derecha. Aún en un encuentro con una vía de menor jerarquía, es preferible sobre parar, pese a que uno circule por avenida; aún estando un agente de la policía a la vista.

[6] El Touring y Automóvil Club Peruano, ente encargado de administrar el otorgamiento del brevete, realizó entre el 14 y el 15 de abril de 2004 un Simposio Internacional de Seguridad y Educación Vial. Entre los 21 temas que se trataron, sólo uno tenía que ver con aspectos de legislación y normatividad. Pasma la ignorancia que, en general, tiene la ciudadanía sobre el Reglamento Nacional de Tránsito. Un municipio de Lima, San Borja, también ha organizado cursos talleres de Educación y Seguridad Vial, pero con el mismo fundamento de supervivencia. Es preciso recalcar que estamos hablando de un curso con sílabo incluido, con objetivos explícitos, la misión, la visión, coordinaciones, apoyos, etc.

Si se produjese un accidente, el argumento atenuante del culpable es *«pero usted vio, agente, que bajé la velocidad, pero el otro, venía a toda velocidad, sin precaución en la intersección»*. Parece una alucinación pero ése es el mensaje que se da. El agente corrobora que redujo la velocidad y el otro, no. Y así constará en el parte del accidente y en el acta respectiva. Ni el agente sabe qué se debe hacer. Lo mismo sucede, y peor aún con la señal que tiene dibujado un triángulo de «ceda el paso». Al no conocer nadie dicho código, se ha optado por escribir en el piso *«PASO EL CEDA»* para que al avanzar el auto lea sucesivamente en orden inverso *«ceda el paso»*, es aún más delirante. Al ingresar a una autovía, aún delante de un agente de la policía de tránsito, no se respeta, aún más, se «lanza» el vehículo para que el que se encuentra en la vía rápida se detenga o cambie de carril. El guardia ni se inmuta. Todo eso era considerado, en el Reglamento como «imprudencia temeraria» y tenía una multa, sin necesidad de ocasionar un accidente.

Hay señales aún más arcanas, tanto como hablarle griego ático a un alumno de infantil. La clásica señal de una línea continua, para no cambiar de carril. He preguntado a taxistas por su significado y las respuestas han sido de los más elocuentes, *«les dio pereza hacerlas 'punteadas'»*, es decir, no tienen la mínima idea. Peor aún es el caso de la línea continua con otra paralela segmentada, que da permiso de cruzarla a los que está del lado segmentado, *«¿para qué, pues, habrán hecho eso?»*. Muestra de una total ignorancia al respecto. Pero insistimos, los cruces a las líneas divisorias de carriles, etc. se hace ante la presencia de agentes que están conectados por móviles y que podrían actuar muy eficientemente. ¿Ellos también desconocen las reglas? ¿Sería eso concebible? La respuesta a ambas preguntas es Sí.

En una intersección de dos avenidas, ambas de doble de doble sentido, con semáforo y agentes de la policía, es donde se puede verificar que lo que hay es una supina ignorancia por parte de los agentes de tránsito que se manifiesta en lo que permiten. Si esta ignorancia corre por cuenta de la policía de tránsito, cuál no será la de las personas comunes. Veamos. Si consideramos que una avenida tiene un eje central que la recorre y que divide los carriles de ambos sentidos, el reglamento antiguo decía que para voltear a la izquierda, se debía hacer de tal manera que el cruce de ambos ejes, la intersección, siempre quede a la derecha del conductor. No es un capricho geométrico, sino para evitar nudos. Con los agentes presentes, los vehículos giran, ya por costumbre, manteniendo la intersección a la izquierda, sin que la policía llame a la atención a ninguno. ¿Cómo se pudo llegar a ese punto? La respuesta está en la competencia de «los profesionales»^[7], quienes, para ganar el pase a los otros, «tomaban la derecha», con lo que, suponían ellos, que tenían el derecho de pase, porque estaban a la derecha. Esto fue paulatino y, como cada claudicación, la permisividad fue lenta pero segura y, luego de 20 años, se llegó al salvajismo de ahora. Hasta la policía perdió el sentido de las normas.

Esta «competencia de profesionales» inició el manejo agresivo, además de una conducta carente de todo civismo y de empatía, volviéndose todo en egoísmo inmanente. Pero el golpe

[7] Se entrecomilla profesionales, porque son advenedizos al negocio del transporte. *«¿Quién dijo que el Perú es un país eminentemente urbano? Por los datos es posible que la gran población del Perú esté en las ciudades, pero es básicamente rural, no urbanos. Esas personas siguen viviendo como en su chacra.»* Comunicación del sociólogo, literato y periodista Abelardo Sánchez León, coordinador de la especialidad de Periodismo en la Pontificia Universidad Católica del Perú.

de gracia le fue dado por el terrorismo de la década de los 80 y parte de los 90. Ni el sonido de un vehículo de emergencia: bomberos, ambulancia o patrulla, mueve a los conductores a la derecha y a detenerse para dar paso seguro a la emergencia. Aún más, se aprovecha del paso que se hace en las intersecciones y, quienes están atrás, siguen al vehículo que se va abriendo paso como puede, asegurándose un pase más rápido, porque el manejo de estos vehículos es más agresivo.

Pero no sólo por ese lado corren los problemas. Las señales como semáforos y los elementos coadyuvantes, como los badenes, comunican mensajes diferentes, aún más, obligan al irrespeto a las señales de tránsito. Barranco y Miraflores son dos de los distritos en donde se puede apreciar mejor este fenómeno, del que son culpables, tanto el municipio, como los vecinos y la Dirección General de Tránsito de la Policía. Análisis de un caso en Miraflores, dos en Barranco.

En Miraflores, en la zona más hotelera, hay una avenida cruzada por muchas calles. Quienes transitan por las calles deben ceder el paso a quienes lo hacen por las avenidas. Esto está claro, pero el manejo agresivo, contrario al defensivo, se potencia cuando se diseña mal tales intersecciones. Para facilitar el tránsito de discapacitados en sillas de ruedas y, al mismo tiempo, disminuir la velocidad de los vehículos se pensó que sería más práctico, elevar el nivel de la calzada, al de la acera. Hasta allí, va bien pero, al hacerlo, hicieron el tramo más largo de este ras y su respectiva rampa más suave, en las calles, en vez de en la avenida. Como resultado, los autos que van por las calles, pueden acometer a la avenida con mayor velocidad, porque el cambio de nivel en éstas es más brusco y deben bajar la velocidad los que transitan por ella. Es una contradicción de mensajes, del Currículum formal que enseña la prevalencia de la avenida sobre las calles, y el currículum oculto que impele a realizar acciones exactamente opuestas.

Los casos de Barranco. A: Encuentro de dos avenidas, una de las que es larga y por la que transitan autos casi sin salirse de ella, y la otra que hace de «tributaria» de la anterior pues casi el 80% de los vehículos, doblan hacia la izquierda a la otra avenida. Ambas de un solo carril. El asunto es doble, tanto porque por la primera avenida transitan los autos por la derecha de la que la cruza, como porque van a ingresar a ella; la primera queda como la preferencial. Sin embargo, la mala ubicación de los badenes (en Perú, rompemuellas) lleva a situaciones equívocas que, fácilmente, producen accidentes. La avenida subsidiaria tiene un «rompemuellas» a la mitad de la calle, colocada allí por un canal de televisión, para proteger a los visitantes que desean ingresar al local que se encuentra en ese lugar, ante la pasividad del Municipio. El dinero compra todo. Así, ya traspasado este badén, se llega a la esquina con mayor velocidad que los de la avenida principal pues a ésta, para reducir la velocidad de los autos, los vecinos le han colocado un rompemuellas, en la esquina, así que, la salida de éste se hace con menor velocidad. Como consecuencia, los que vienen por la secundaria creen tener la preferencia, e ingresan «como Pedro por su casa». Si a este caso sumamos los anterior, llegamos a un pasmo ciudadano frente a la supuesta «educación vial».

Caso B: El segundo caso de Barranco, se trata algo casi Kafkiano. En el sector donde va acabando el turismo fuerte de Barranco. Una avenida muy extraña pero cuya forma obedece al trazado del antiguo tranvía, cuando este distrito era suburbano. Aquí hay una avenida, Pedro de Osma, que tiene dos carriles que van de norte a sur y, uno sólo que va de sur a norte (plagada de autos particulares y de servicio público) que, al llegar a la calle 28 de julio no

puede continuar hacia el norte y debe entrar en esta calle (de un sentido, hacia el este) una cuadra y, luego doblar hacia la izquierda para continuar la ruta de los vehículos hacia el norte. En realidad esta parte sólo nos sirve de referencia. Interesa, y sobremanera, el cruce de la Av. Pedro de Osma, con 28 de julio. Pedro de Osma es una de las tres avenidas más importantes de Barranco. Al llegar a ese encuentro, todos los autos de sur a norte han de doblar hacia 28 de julio, que es una calle con poco tránsito; pero, también algunos autos que van de norte a sur, voltean hacia el este. Un aparente caos, si no se supiera que, quienes tienen la preferencia son los que van de sur a norte pues quedan a la derecha de los que van en sentido contrario. Sin embargo, han colocado un semáforo con badén, justo en el sentido de la preferencia. El resultado es un absoluto retraso en quienes deben pasar con la luz verde, porque nadie quiere dañar su auto. Así, los que no tienen la preferencia tienen el paso más fácil. Los que sufren son peatones, quienes ya no tienen cómo cruzar la calle 28 de julio de sur a norte sin peligro. No se trata de una falta de los técnicos del municipio, sino que, en el otro lado de la misma calle 28 de julio (hacia el oeste de la avenida, hasta el malecón) por gozar de la vista al mar, se han construido edificios de altísimo estándar y, los adinerados, necesitan el paso franco. Ellos han hecho colocar ese semáforo, para poder pasar tranquilos. Y eso se acepta. La ley de la agresividad no sólo es en el tránsito, también lo es en el campo del poder político. La sociedad de la competencia, del arte de la guerra, del mundo rápido, de los negocios sobre las empresas. Del dinero sobre los valores. Todo es como si hubiese sido planeado, asquerosamente planificado, para seguir teniendo un mundo polarizado.

UN CURRÍCULUM REAL. COMUNICACIÓN POSITIVA, EDUCACIÓN VIAL, REGLAMENTO DE TRÁNSITO

Los orígenes del problema son muchos; la solución pasa por un proceso educativo profundo. No se trata sólo de educación vial sino, sobre todo de llegar al convencimiento, que una forma de crear cultura es mediante la semiótica. Somos comunicación y ésta puede ser directa o aceptar ambigüedades. Ser hecha para ser interpretada o tener significado; hemenéutica o semiosis. El plan de estudios de Magisterio debe incluir esos estudios que Ortega llamaba de cultura general. En el mundo actual, para una educación correcta es preciso conocer la comunicación correcta. Es decir, debe haber una coherencia entre mensaje educativo y comunicacional, y entre el social y el educativo, se debe enseñar a desdeñar las interferencias o distractores. Hemos de cambiar la forma, no el contenido, ya que éste se adapta a normas internacionales. Es preciso que dejemos de esperarnos en una acción del gobierno de turno y tomemos por cuenta ciudadana este hecho. Ya es un problema ético y de moral, en tanto «*mores*». Pero nuevamente estamos ante una encrucijada, pues la ciudadanía ha caído en la total inopia de la educación vial y ciudadana.

Queda demostrada la necesidad de lograr una congruencia entre el Currículum Formal y el Currículum Oculto, para que el Currículum Real sea positivo, hablando en términos de Educación Cívica, de Educación Vial. Pero la pregunta que queda flotando es, ya que ello está claro, ¿A quiénes no les conviene que se solucione el problema? ¿A quienes les conviene que siga habiendo ignorantes, palurdos, a quienes criticar? Pues los que necesitan mantener *La*

distinción, como decía Bourdieu y a los políticos, quienes con su demagogia, elegidos por los mismos «separados» y palurdos, mantienen la situación de privilegio de los «distinguidos»^[8].

Así, no se arreglará nunca absolutamente nada. Ni la semiótica, ni la mejor filosofía de la cultura o de la Ética filosófica política. «¿Ética? *Eso no da de comer al pueblo*».

[8] Aunque parezca de Buñuel, gran parte del sector socioeconómico A+ de Lima, ha trasladado su residencia a un balneario exclusivo, «Asia» (se le conoce por su pronunciación en inglés, para distinguirse del pueblo que se encuentra al frente, cruzando la carretera). En este «ghetto» distinguido, las fámulas no pueden transitar por la alameda principal sin su uniforme y no se pueden bañar en el mar, entre las 8 am y las 5 pm. No pueden ingresar a las principales tiendas, etc. Parece otro siglo pero es vigente. Es la derecha más cruda; absurdamente racista, pues muchos de ellos muestran color y el servicio doméstico es más claro que los «patrones». Digno de estudios sociológico y antropológicos serios. La excusa: la seguridad.