Esta mañana todos hicimos algo en común. Para llegar hasta aquí tuvimos que cruzar varias calles, caminando o en auto. Espero que a partir de hoy cruzar la calle se transforme en una experiencia nueva. Así que los invito a cruzar la calle conmigo.

Voy a cruzar de esta esquina a aquella. Los autos vienen de allá para acá y de allá para acá. ¿Los ven? El muñequito está blanco, significa que tengo paso, así que ahí voy. ¡Epa! Viene un auto por ahí y puso el guiño, quiere doblar acá, justo por donde yo quiero cruzar. Congelemos la escena en ese momento. ¿Qué pasaría si todos cumpliesen con la ley? Es muy fácil, el conductor frena, el peatón cruza. O sea, pasa el peatón, pasa el conductor y no pasa más nada. No hay negociación, no hay diálogo. Bueno, en realidad el diálogo lo tuvimos hace 80 años cuando acordamos la prioridad peatonal en los cruces. Pero eso es lo que debería pasar. Miren todo lo que pasa. El peatón piensa: ¿Qué hago, cruzo o no cruzo? El muñequito está blanco, ¿pero si este arranca?. El conductor piensa: Uh, justo ahora tengo que frenar, venía con la onda verde. En definitiva ¿qué es lo que termina pasando? Termina pasando que el peatón espera y el conductor pasa. Y el peatón espera a que pasen todos los autos y recién ahí si el muñequito sigue blanco, cruza. A veces el peatón pone un pie en el asfalto, y el otro, va haciendo como una avanzada territorial. En general el conductor lo ignora. Pero supongamos que esta mañana el conductor se levantó sensible y quiere dejarlo cruzar. ¿Cómo hacemos los argentinos cuando queremos dejar cruzar a un peatón? ¿Y el peatón qué hace? Cruza. ¿Y mientras cruza qué hace? Agradece. (Risas) Y se apura, no sea cosa que el otro cambie de opinión. (Risas)

(Aplausos)

¿Qué especie de coreografía típicamente argentina acabamos de describir? Es como un tango, ¿no? Porque puede terminar bien, puede terminar mal, pero sufrir sufrimos seguro. Pongámosle un nombre, llamémoslo "El equinazo". ¿Y cómo se baila El esquinazo? El peatón invita, el conductor acepta y frena, se miran, se intuyen, se adivinan, pero hace falta eso gesto bien visible por parte del conductor, ¿no? Como si dijera: "Yo conductor, te concedo la gracia de que puedas cruzar por la senda peatonal". El peatón como dijimos, acepta y agradece: "Oh conductor, señor de los automóviles y caballero de todos los transportes, gracias por tu generosidad" y cruza. Recién ahí, recién ahí el conductor se va satisfecho. ¿Qué hubiera pasado si el peatón no le agradece? "¿Vos podés creer? Encima que lo dejo cruzar, y nada". Atenti a este malestar de conductor, algo nos está diciendo. Probablemente nos indica que el conductor siente que hizo un bien por encima de lo que se espera de él.

Me llamo José Nesis, soy peatón, conductor y hace muchos años que estoy tratando de entender por qué en el país de los piolas nos matamos como boludos.

(Aplausos)

Además integro un equipo que piensa que la calle es el espacio de intersección social por excelencia, que es la expresión de lo que somos como sociedad. Y es lógico pensar que si mejoramos como sociedad vamos a mejorar en la calle. Nosotros creemos que lo contrario también es cierto. Si mejoramos en la calle, mejoramos como sociedad.

En Argentina todos los días mueren al menos 2 personas por lo que llamamos "inseguridad", es decir en robos y secuestros. En el mismo tiempo pierden la vida entre 15 y 20 personas en accidentes de tránsito, es decir, casi unas 10 veces más. Sin embargo nos impactan muchísimo más ésas 2, que éstas 20. ¿Por qué? ¿Por qué nuestro cerebro nos engaña haciéndonos creer que es muchísimo mayor el riesgo de morir en un secuestro o en un asalto que de morir o matar en un accidente de tránsito? Otra singularidad de los accidentes de tránsito - que en su mayoría no son accidentes, hay que decirlo - es que no tienen beneficiarios. En la corrupción los beneficiarios son los corruptos, en el narcotráfico los narcotraficantes, en el delito en general los beneficiarios son los delincuentes. En los accidentes de tránsito, nadie. No hay beneficiarios ni tampoco hay una mafia que planifique accidentes de tránsito. Entonces si ni siquiera tenemos que combatir contra un enemigo externo y poderoso, ¿por qué nos resulta tan difícil? Hay un filósofo y matemático colombiano que se llama Antanas Mockus, fue dos veces alcalde de Bogotá y cambió la cultura de esa ciudad. Disminuyó tanto el delito como los accidentes viales. Le interesó entender cómo las personas nos relacionamos con las reglas, cómo es que logramos cumplir acuerdos. Se basó en la idea de que nuestro comportamiento está determinado por tres reguladores principales: la ley, la moral y la cultura, que se pueden expresar por la positiva o por la negativa dando lugar a algunas posibilidades que vamos a ver ahora. Por ejemplo, las personas podemos cumplir con las reglas, incluso con reglas que no nos gustan, porque valoramos el esfuerzo que hubo detrás. En este caso, el proceso eleccionario, deliberativo. Otras veces cumplimos con las reglas simplemente por temor a la sanción legal. También puede ser que lo hagamos porque nos sentimos bien cuando lo hacemos. O porque queremos evitar el sentimiento de culpa que nos invade si no lo hacemos. Otro motivo para cumplir es la búsqueda del prestigio social, de la aprobación externa, o simplemente evitar lo contrario; la desaprobación, el escarnio público. Como vemos, las personas no cumplimos con las reglas por un solo motivo, no hay una mente única. Hay un experimento que se hizo muchas veces con un público como éste. Le preguntamos a la gente lo siguiente: ¿Cuál de estas 6 opciones te representa más? Y la opción más elegida es ésta: la gente dice que cumple con las reglas porque se siente bien cuando lo hace. Luego le preguntamos a las mismas personas por qué piensan que la mayoría de la población cumple con las reglas y la opción más elegida indefectiblemente fue ésta: por temor al castigo. Esto quiere decir que los que estamos aquí somos gente maravillosa, nosotros cumplimos con las reglas porque nos sentimos bien cuando lo hacemos, somos geniales. En cambio, la mayoría de la gente que está afuera, los que no pudieron venir acá, la mayoría de la población, esos cumplen por temor al castigo, son hijos del rigor. El problema es si esta creencia la tienen los que diseñan políticas públicas, como por ejemplo una campaña de seguridad vial. Como dijimos, si no hay una mente única no puede haber una campaña única y menos aún basada casi exclusivamente en el temor al castigo. Fíjense, acá somos hoy unas 10.000 personas y no veo a nadie fumando. Estoy seguro que más de una persona se muere de ganas de fumar. ¿Por qué no lo hacen? ¿Porque está prohibido? ¿Cuántos de ustedes fueron castigados por los castigos que prevé la ley anti-tabaco? O mejor, ¿cuántos de ustedes conocen al menos una persona que haya sido sancionada por la ley anti-tabaco? Entonces, tenemos el caso de una norma 100% exitosa y prácticamente sin castigos. A menos que pensemos que es por los cartelitos que están ahí que dicen "prohibido fumar". Hace poco viajé a España y cuando llegué al aeropuerto de Barajas le pregunté a un policía dónde era la fila de migraciones para extranjeros. Me respondió: "Argentino, verdad?" Le digo "Si, ¿cómo lo supo? ¿Por el acento?" "No" me dijo. "Porque ustedes los Argentinos son los únicos que preguntan aún teniendo este enorme letrero aquí arriba". (Risas)

(Aplausos)

Y era cierto, había un enorme cartel con información precisa. Era inconfundible. ¿En qué momento los argentinos empezamos a desconfiar de las señales, de los carteles? ¿Fue cuando descubrimos que el tren de las 10:24 a Constitución sale a las 10:35, a las 11:53, a las 21? ¿O cuando el precio de un producto era distinto si es con o sin factura? Bueno, desde 1930 con Uriburu y hasta Videla nos dijeron que un militar que usurpaba la casa de gobierno había que llamarlo Presidente de la Nación.

(Aplausos)

Como sea los argentinos desconfiamos de los carteles, de las señales. Y en el fondo esa desconfianza un poco nos enorgullece, los carteles son para la gilada. Nosotros somos distintos. Nosotros, si el cartel es la norma, nosotros vamos a la persona que lo está custodiando y le decimos: "Ok, el cartel dice eso pero ¿acá cómo es?" (Risas) Hay que reconocer que muchas veces las señales no están o están mal puestas, lo que les termina dando una especie de función meramente orientativa. El cartel de "Pare", el cartel de "Pare" para nosotros significa "Pare, ponele". (Risas) El problema es que este ejercicio que hacemos de libre deliberación y de reinvención de la norma en cada esquina, no solamente es peligroso, además nos consume una enorme cantidad de energía.

Bueno, ¿qué podemos hacer? ¿Podemos hacer algo? ¿Se acuerdan de nuestro esquinazo? Cuando le preguntamos al peatón porque no cruza dice que está esperando que pasen los autos. Cuando le preguntamos al conductor por qué no frena dice que va a venir un auto de atrás que lo va a chocar, que le va a tocar bocina, que lo va a insultar. El auto de atrás, ése era el problema. Claro, porque si el auto de atrás mantuviera la distancia de frenado, el que va adelante se detiene despacito y nuestro peatón cruza feliz. Tema resuelto. Ese es el destinatario de nuestras campañas: el auto de atrás. Pero, ¿quién es el auto de atrás? Y el auto de atrás podemos ser todos. El auto de atrás puede ser el Estado, el auto de atrás puede ser la cultura. El auto de atrás ni siquiera es un auto, el auto de atrás es un tercero y es un testigo. Es la pieza que nos faltaba para que podamos hablar de contexto y es la posibilidad de salir de este juego de opuestos que nos resulta tan mortífero. Volvamos a nuestro esquinazo por última vez. Hasta ahora teníamos 2 protagonistas: el peatón y el conductor. Recién se nos sumó un tercero: el auto de atrás. Ustedes pueden ser cualquiera de ellos, pero también pueden ser otro peatón, pueden ser la señora del kiosko de flores, el tipo del puesto de diarios, pueden ser una nena que va en el asiento de atrás o una persona que mira desde la ventanilla de un colectivo. Pueden ser protagonistas o pueden ser testigos. Pero son parte del esquinazo que es más que un asunto vial, es una coreografía social. Muchas veces me dicen ¿Sabés cuándo se va a solucionar esto? Con el auto autónomo. Se manejan solos, se coordinan entre ellos, chau esquinazo. Puede ser, pero mientras tanto tenemos una oportunidad para cambiar nuestra cultura. Una ventana de una o dos décadas tal vez, porque definitivamente no estamos preparados para el futuro y hay que ver si estamos listos para el presente. Es muy difícil cumplir con un sistema de reglas cuando alguien siente que es el único que lo está haciendo y de hecho nadie quiere ser el primero en cumplir con la ley. Por eso nuestro éxito va a depender de nuestra capacidad para generar contextos en donde cumplir con nuestros acuerdos sea algo natural. Contextos por ejemplo en los que un conductor que no deje cruzar a un peatón sea algo tan impensable como que yo me encienda un cigarrillo aquí y ahora. Solemos pensar que los grandes cambios requieren esfuerzos descomunales, pero a veces la solución está en un pequeño detalle como una ficha de dominó que empuja a la siguiente y en un momento dado el cambio se hace visible. Las grandes políticas no se gestan en los escritorios de los presidentes, de arriba hacia abajo, se construyen en una esquina o en mil esquinas y después las leyes vienen a darle forma. De algo estoy seguro, si mejoramos en la calle mejoramos como sociedad. Mejoremos en la calle. Muchas gracias.

(Aplausos)