



INFORME TÉCNICO

EL ACCESO A LA
**LICENCIA
NACIONAL DE
CONducIR**
PARA LAS PERSONAS SORDAS

OFICINA CENTRAL:

Yerbal 176 | C1405CDD
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Buenos Aires – República Argentina

CONTACTO:

Página web:
www.cas.org.ar

Correo electrónico:
info@cas.org.ar
secretariadecas@gmail.com

REDES SOCIALES:



CAS
CONFEDERACION
ARGENTINA DE
SORDOS

Año 2019



"Creo que la **"curación"** más eficaz
de la sordera no es la medicina,
ni los aparatos mecánicos o electrónicos...
sino la **comprensión.**

*Pero antes de poder
desarrollar la comprensión,
hay que crear conciencia.*

Jack R. Gannon
Prolífico autor, educador e historiador Sordo.



Título: “Informe sobre el permiso para tramitar o renovar la licencia de carnet de conducir para personas Sordas argentinas”

Institución solicitante: Confederación Argentina de Sordos (CAS)
Destinatario: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Autora: Dra. Rocío Anabel Martínez
rociomartinez@conicet.gov.ar

Instituto de Lingüística
Universidad de Buenos Aires (UBA)
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 30 de julio de 2019

CONTENIDO

Resumen	5
1. Introducción	6
2. Aportes de distintas disciplinas	7
3. Postura oficial de la Federación Mundial de Sordos (WFD).....	11
4. Discusión	15
5. Conclusión y recomendaciones.....	16
Referencias bibliográficas	17

RESUMEN

Este Informe Técnico ha sido solicitado por la Confederación Argentina de Sordos (CAS) para ser presentado ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, debido a los obstáculos y limitaciones que las personas Sordas del país aún poseen para obtener y/o renovar la licencia de conducir a causa de que en la evaluación médica se hace foco en sus aptitudes auditivas en particular, en lugar de enfocarse en las aptitudes de la persona en forma integral. Realizamos una selección de estudios científicos provenientes de distintas disciplinas (a saber: neurología, neurolingüística y estudios socio-antropológicos) que realizan un aporte a la mencionada problemática. Asimismo, presentamos la postura oficial de la Federación Mundial de Sordos (WFD) respecto de esta problemática.

Sostenemos que la negativa de tramitar o renovar licencias de conducir a personas Sordas argentinas como así también las limitaciones impuestas solamente por la evaluación de las aptitudes auditivas por parte de algunas instituciones municipales representa un hecho contrario a las evidencias, que indican que la pérdida auditiva, en sí misma, no perjudica ni empeora las capacidades de manejo del conductor de un vehículo (**entiéndase automotores, motovehículos o cualquier tipo de vehículo**) y, por sobre todas las cosas, tal como sostiene la Federación Mundial de Sordos (WFD), representa un grave retroceso a la conquista de derechos sociales de las personas Sordas que son ciudadanas de la República Argentina. En adición, debido a que no hay estadísticas que indiquen que las personas Sordas argentinas tengan mayor proporción de accidentes respecto de personas oyentes, no hay motivos justificados para rechazar o limitar una licencia de conducir a una persona Sorda argentina sólo en función de sus aptitudes auditivas. En lugar de introducir medidas restrictivas, recomendamos, en consonancia con la Federación Mundial de Sordos (WFD), implementar medidas de evaluación integral y sin restricciones no fundamentadas que aseguren que las personas Sordas tengan accesibilidad plena en todas las instancias requeridas para acceder a una licencia de conducir y para obtener información de seguridad vial, utilizando información accesible en la modalidad visual, incluyendo el español escrito, la Lengua de Señas Argentina (LSA) y los formatos de comunicación que la persona Sorda elija.

1. Introducción

Este Informe surge ante el problema planteado por distintas asociaciones de personas Sordas de la Argentina de que a miembros de la comunidad Sorda se les rechaza o bien se les limita la obtención de la licencia de conducir a causa de centrarse sólo en sus aptitudes auditivas. Ante la frecuencia y persistencia de esta problemática, la Confederación Argentina de Sordos (CAS), como entidad que representa a nivel nacional los derechos de las personas Sordas argentinas y como institución afiliada a la Federación Mundial de Sordos (World Federation of the Deaf o WFD), solicita el presente Informe para aportar evidencias empíricas que justifiquen la obtención o el rechazo del permiso para tramitar o renovar licencias de conducir a personas Sordas argentinas por parte de distintas instituciones municipales habilitadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Nos centramos en obtener evidencias de campos del saber, a saber: estudios neurológicos, neurolingüísticos y socio-antropológicos. Asimismo, replicamos la postura oficial de la Federación Mundial de Sordos (WFD) respecto de esta temática en particular.

En primer lugar, presentamos un número de investigaciones que han sido publicadas en distintas revistas académicas de gran prestigio nacional e internacional que abordan desde distintas disciplinas la forma en la que las aptitudes visuales de sujetos sordos generan un impacto en distintas actividades que llevan a cabo (y que involucran capacidades espaciales, motoras, lingüísticas y culturales). En segundo lugar, presentamos la postura oficial de la Federación Mundial de Sordos (WFD), entidad que representa los intereses de la comunidad Sorda internacional. Luego, presentamos una discusión respecto de la posibilidad de que las personas Sordas argentinas obtengan/renueven el carnet de conducir. Por último, llegamos a una conclusión fundamentada en los puntos anteriores.

Vale aclarar que en este Informe definimos como “persona Sorda” (con S mayúscula) a aquellos sujetos que se identifican culturalmente con un grupo social denominado “comunidad Sorda”. Respecto de este punto, cabe aclarar que la comunidad Sorda constituye un grupo diverso y heterogéneo, esto es: no hay una única forma de ser culturalmente “Sordo”. Asimismo, dentro de la comunidad existen personas con distinto grado de pérdida auditiva; pérdida que puede haber ocurrido en diferentes momentos de su vida. La cultura Sorda es entendida, entonces, como formas particulares de concebir el mundo y la propia identidad de las personas que forman parte de ella pero que no constituyen un producto cerrado con límites discretos, sino formas dinámicas de estructuración y simbolización de la realidad subjetiva en un grupo que posee un alto grado de interacción. De esta forma, la cultura Sorda constituye un proceso de conceptualización dinámico,

intersectivo y con límites difusos. Por otra parte, utilizamos la categoría “persona sorda” (con S minúscula) para referirnos a la condición audiológica.

2. Aportes de distintas disciplinas

Hemos realizado una selección de distintas evidencias empíricas que serán de utilidad para realizar una aproximación crítica al problema del rechazo o limitación del carnet de conducir por parte de personas Sordas argentinas. Por un lado, seleccionamos investigaciones del campo de la neurología y la neurolingüística y, por el otro, realizamos una breve aproximación a estudios socio-antropológicos. Tanto los primeros como los segundos realizan una contribución desde distintos puntos de vista de la misma problemática a tratar.

2.1. Aportes de la neurología y la neurolingüística

Respecto del primer grupo de estudios, Lynne, Berch y Warm (1982) analizan la atención visual sostenida en sujetos sordos y sujetos oyentes, partiendo de un estudio previo, realizado por Benedetti y Loeb (1972), donde se establece que la pérdida de visión (ceguera) se asocia a un incremento en la calidad de vigilancia auditiva. De forma análoga a Benedetti y Loeb, *los tres autores muestran que la pérdida de audición (sordera) resulta en un incremento en relación con la vigilancia visual*. Para demostrarlo, realizaron un experimento en el que participaron sujetos sordos y sujetos oyentes. En dicho experimento, debían observar una pantalla y detectar señales en movimientos horizontales de una barra de luz por 45 minutos. *A diferencia de los oyentes, los sujetos sordos detectaron de forma significativa una mayor cantidad de señales sin tener un mayor porcentaje de falsas alarmas. La ventaja de las personas sordas se atribuye a una transferencia de habilidades perceptuales relacionada con una utilización más eficiente de la información visual*.

En otro estudio, Bavelier *et al.* (2000) llegan a la conclusión de que la atención visual periférica se incrementa en sujetos sordos congénitos. Estos investigadores realizaron una comparación entre un grupo de sujetos oyentes y un grupo de sujetos con sordera congénita. Cada individuo debía observar estímulos en movimiento que aparecían tanto en la periferia como en el centro del campo visual. Cuando debían observar el campo visual periférico, se identificó un mayor reclutamiento (medido por imágenes de resonancia magnética funcional -fMRI) del área MT/MST de selección de movimiento en sujetos sordos que en sujetos oyentes, mientras que los dos grupos se desempeñaron de manera equivalente cuando se ponía atención al campo visual central. *Este hallazgo indica que hay un incremento de la atención visual en el espacio visual periférico en sujetos*

sordos. Se utilizó un modelo de ecuación estructural para caracterizar la naturaleza de este cambio en la plasticidad en los sujetos sordos. La conectividad efectiva entre el MT/MST y el córtex parietal posterior fue más fuerte en los sujetos sordos que en los oyentes en la atención periférica, aunque no en la central. Consecuentemente, un mejoramiento en la atención periférica a estímulos en movimiento en las personas sordas puede estar mediada por alteraciones en la conectividad entre el MT/MST y el córtex parietal, uno de los centros primordiales de la representación espacial y la atención. En su estudio comparativo sobre el desarrollo de la visión periférica entre personas Sordas y oyentes, Codina et al. (2011) encuentran resultados que van en la misma dirección de los recién presentados. Codina et al. identifican, específicamente, que a partir de los 13-15 años las personas sordas comienzan a mostrar tiempos de reacción más rápidos ante estímulos presentados en la visión periférica respecto de las personas oyentes y que esta misma diferencia continúa observándose en adultos sordos.

Luego, Bosworth y Dobkins (2002) abordan los efectos de la atención espacial en el procesamiento del movimiento en personas sordas señantes, oyentes señantes y oyentes no señantes. Los investigadores parten de la hipótesis general de que las habilidades visuales en sujetos sordos podrían encontrarse modificadas como resultado de una disminución en la audición y/o porque los sordos se apoyan predominantemente en una lengua de señas (que, donde se realiza el estudio, se utiliza la Lengua de Señas Americana o ASL). En este estudio científico ("The Effects of Spatial Attention on Motion Processing in Deaf Signers, Hearing Signers, and Hearing Nonsigners"), investigaron tres aspectos de la atención espacial: *la orientación de la atención*, *la atención dividida* y *la atención selectiva*. Para ello, observaron la dirección en la tarea de discriminación del movimiento en la periferia. Luego, para separar las influencias de la disminución en la audición y del conocimiento de la ASL (Lengua de Señas Americana), los investigadores compararon tres grupos de sujetos: un grupo de sujetos sordos señantes nativos de la ASL, un grupo de sujetos oyentes señantes nativos de la ASL (hijos oyentes de padres sordos) y oyentes que no poseen ningún conocimiento de la ASL ni de ninguna otra lengua de señas. En primer lugar, respecto de la habilidad de *orientación de la atención*, compararon los umbrales de activación del movimiento obtenidos con y sin una preseñal espacial válida, partiendo de la idea de que los sujetos se orientan hacia el estímulo *antes* de su aparición cuando se presenta una preseñal. *Los resultados muestran una leve ventaja de la habilidad de orientar la atención espacial en sujetos sordos*. En segundo lugar, respecto de la *atención dividida*, compararon los umbrales de activación de movimiento obtenidos cuando se presentaba un movimiento simple como target (objetivo) y los umbrales de activación de movimiento obtenidos cuando el movimiento target se presentaba junto a elementos distractores. *El efecto producido al*

agregar distractores fue equivalente en los tres grupos de sujetos, lo que muestra que no hay ninguna modificación de la capacidad atencional en los sujetos sordos.

Por último, para analizar *la atención selectiva*, los investigadores compararon la actuación con un target de movimiento señalado simple y con un target de movimiento señalado presentado entre distractores. *En esta tarea, las personas sordas –pero no las oyentes señantes y las oyentes no señantes– obtuvieron una mejor actuación cuando el target era presentado entre distractores que cuando era presentado solo, lo que sugiere que los sujetos sordos poseen mayor afectación ante la presencia de distractores. En conclusión, los resultados de Bosworth y Dobkins (2002) sugieren que la orientación de la atención y la atención selectiva se modifican en los sujetos sordos, obteniendo mejores resultados que los otros dos grupos bajo estudio (oyentes señantes y oyentes no señantes). Estos efectos ocurren como resultado de una disminución en la audición, y no por el grado de conocimiento que posean de una lengua de señas, dado que los oyentes señantes (hijos de padres sordos) no obtuvieron resultados equivalentes al grupo de personas sordas.*

Ahora bien, estos estudios se centran en mayor medida en sujetos sordos congénitos o bien que han perdido su audición en etapas tempranas de su vida, lo cual representa un grupo dentro de la comunidad Sorda, pero que no se refiere a la totalidad y a la diversidad de los miembros de dicho grupo. Cabe preguntarse, entonces, si existen investigaciones que incluyan una diversidad de casos y que puedan ser de utilidad para el caso concreto de la actividad de manejar un vehículo por parte de personas Sordas.

Respecto de la posibilidad de manejar de las personas Sordas en concreto, no nos fue posible identificar estadísticas que indiquen que las personas Sordas, entendidas en la diversidad de casos existente, tienen mayor porcentaje de accidentes en la conducción de vehículos que personas oyentes. En ningún estudio fue posible observar que la pérdida auditiva genere, en sí misma, peor desempeño en la actividad de manejar.

2.2. Aportes de estudios socio-antropológicos

En el segundo grupo de investigaciones, realizamos una breve selección de trabajos académicos que tratan la lengua y la cultura Sorda de nuestro país desde una perspectiva socio-antropológica. Desde esta perspectiva, la comunidad Sorda argentina es vista como una minoría lingüístico-cultural (Massone, 1993; Massone y Machado, 1994; Massone y otros, 2000; Massone y Martínez, 2012). La cultura Sorda es entendida como *una forma de concebir el mundo eminentemente visual* (Massone y Machado, 1994; Massone, Simón y Druetta, 2003, entre otros).

Como se mencionó al inicio de este Informe, la comunidad Sorda constituye un grupo diverso y heterogéneo, esto es: no hay una única forma de ser culturalmente “Sordo”. Asimismo, dentro de la

comunidad existen personas con distinto grado de pérdida auditiva; pérdida que puede haber ocurrido en diferentes momentos de su vida (nacimiento, niñez o adultez) y por distintos motivos. La cultura Sorda es entendida, entonces, como formas particulares de concebir el mundo (y la identidad de las personas que forman parte de ella) que se apoyan principalmente (aunque no únicamente) en la experiencia visual, pero que no constituyen un producto cerrado con límites discretos, sino formas dinámicas de estructuración y simbolización de la realidad subjetiva en un grupo que posee un alto grado de interacción. De esta forma, la cultura Sorda constituye un proceso de conceptualización dinámico, interseectivo y con límites difusos.

Como una parte importante de esta cultura, las personas Sordas han desarrollado una lengua visual, completa, compleja, distinta del español, denominada Lengua de Señas Argentina (LSA). Las descripciones actuales de las lenguas de señas en el mundo nos permiten tener conocimiento suficiente como para asegurar que las lenguas de señas son lenguas naturales, con toda la complejidad de cualquier sistema lingüístico, que se apoyan en la modalidad visual y en el espacio para construir complejas gramáticas (Bellugi y Klima, 1979; 1997 y 2001; Behares, 1987; Bellugi, Poizner y Klima, 1989; Engberg-Pedersen, 1993; Emmorey, 2002; Wilcox, 2007; Wilcox y Wilcox, 2010; Newman *et al.* 2015). Son lenguas naturales surgidas de comunidades de personas Sordas que se nuclean en distintos países y regiones del mundo. Estas evidencias lingüísticas nos permiten entender que, aún privado de sus facultades auditivas, las personas Sordas pueden desarrollar su potencial lingüístico a través de la modalidad visual (no oral). Si bien la modalidad visual no es la preferida por la mayoría de los seres humanos, sí es una alternativa válida que posee el mismo grado de complejidad cognitiva y lingüística y que les permite a las personas Sordas desarrollarse sin inconvenientes en todos los ámbitos sociales en los que participa.

Existe un gran porcentaje de personas Sordas que utiliza la Lengua de Señas Argentina (LSA) para su comunicación cotidiana. Para poder participar de forma plena como ciudadano argentino, estas personas requieren de un servicio de interpretación LSA/español de calidad como así también de estrategias de accesibilidad que impliquen la presencia de información completa y de calidad en la modalidad visual.

Asimismo, las personas Sordas tienen distintas estrategias para aprender y para comunicarse en la lengua oral hegemónica de cada país (que, en este caso, es el español). El uso del español escrito es una forma de comunicación compatible con la modalidad visual, por lo que es una forma de comunicación accesible que las personas Sordas utilizan en distintas situaciones (por ejemplo, en la comunicación en distintas plataformas en las redes sociales, en el uso del closed caption en los medios masivos de comunicación, etcétera). Cabe aclarar que la escritura en español no sustituye los servicios de interpretación LSA-español sino que constituyen estrategias complementarias.

Luego, dependiendo del grado de pérdida auditiva, algunas personas Sordas han desarrollado estrategias de comunicación oral, como la labialización y la oralización, aunque, nuevamente, cabe aclarar que no son estrategias que reemplazan la interpretación LSA/español u otras estrategias de accesibilidad que se apoyen en lo visual.

En vistas de la diversidad de preferencias y opciones, en cada situación de comunicación es importante respetar, aceptar y facilitar la forma de comunicación que la persona Sorda elija. Esta compleja identidad lingüística y cultural de las personas Sordas argentinas debe ser respetada, reconocida y apoyada por el Estado nacional, tal como las distintas leyes y declaraciones nacionales e internacionales lo indican, a saber: la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), la Declaración Universal de Derechos Lingüísticos de la UNESCO, la Declaración de Salamanca de la UNESCO, entre otras. En estrecha conexión con lo recién dicho se encuentra la postura oficial de la Federación Mundial de Sordos (WFD), que desarrollamos en el siguiente apartado con detalle.

3. Postura oficial de la Federación Mundial de Sordos (WFD)

La postura de la Federación Mundial de Sordos (WFD) respecto de la posibilidad de conducir vehículos para las personas Sordas retoma los aportes mencionados en el subapartado §2, provenientes de distintas disciplinas del saber. En función de los datos existentes, la WFD, que es el organismo internacional más importante de la comunidad Sorda mundial y que posee carácter consultivo en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), considera que *la sordera no es un impedimento para la habilitación de una persona Sorda a manejar automóviles u otros vehículos*. De acuerdo con informes y declaraciones oficiales de este organismo (WFD, 2009 y 2016), no hay evidencias de que los conductores Sordos tengan mayor probabilidad de involucrarse en accidentes automovilísticos sino todo lo contrario: de acuerdo con estudios realizados en Finlandia (país donde la WFD tiene su oficina principal) los conductores Sordos se han visto involucrados en *menor* cantidad de accidentes automovilísticos que un conductor promedio.

La WFD también señala que hay una gran diversidad de criterios entre países: por un lado, los países de la Unión Europea permiten a las personas Sordas conducir vehículos, mientras que, por otro lado, en partes de Asia, Arabia y África no se les permite. Esta variabilidad en el criterio causa grandes inconvenientes para las personas Sordas, que ven restringida su movilidad y, principalmente, sus posibilidades laborales.

Respecto de esto último, según la WFD, es importante señalar que existe una gran desigualdad y variabilidad entre países en los que las personas Sordas pueden obtener licencias para conducir (**Tabla 1**), mientras en otros países a las personas Sordas no se les permite manejar un vehículo (**Tabla 2**). Inclusive en los países en los que las personas Sordas pueden obtener licencias para conducir (como se observa en la **Tabla 1**), existe una gran variabilidad y no siempre hay un criterio de equidad y de no discriminación claro entre personas Sordas y el resto de las personas que pertenecen al mismo país.

Tabla 1. Países que permiten a las personas Sordas obtener licencias de conducir

Región	Países	Fuente(s)
África, área oriental y sur.	Botswana, Kenya, Lesotho, Madagascar, Namibia, Seychelles, Sudáfrica, Swazilandia, Tanzania, Uganda, Zimbabwe	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 5, pg. 68 (2008); DOOR International (Kenya, 2010)
África, área central y occidental	Burkina Faso, Camerún, Congo, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea, Nigeria, Sierra Leona.	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 6, pg. 59 (2008)
Región árabe	Algeria, Bahrain, Irak, Kuwait, Líbano, Omán, Palestina, Qatar, Arabia Saudita, Túnez	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 7, pg. 55 (2008)
Asia y Pacífico	Australia, Bhután, Camboya, Indonesia, India, Japón, Malasia, Nepal, Nueva Zelanda, Filipinas, República de Corea, Sri Lanka, Tailandia	World Federation of the Deaf, Regional Report No 2, pg 61 (2008); Legal India (2011); ITN news broadcast (Sri Lanka, 2012); The Himalayan Times (Nepal, 2012)
Europa del Este y Asia central	República de Bielorrusia, Bulgaria, República de Kazajstán, República de Moldavia, Federación Rusa, República de Uzbekistán	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 1, pg. 49 (2008)
Unión Europea	Todos los países miembro de la Unión Europea.	World Federation of the Deaf, "WFD Statement on Deaf People's Right to Drive a Car or Other Vehicles." (2009)
América del Norte, América Central y el Caribe	Canadá, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Surinam, USA.	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 4, pg. 55 (2008); alldeaf.com participant (Ecuador, 2010); The Gleaner (Jamaica, 2010)
Sudamérica	Argentina, Brasil, Chile, Colombia,	World Federation of the Deaf,

	Perú, Venezuela.	Regional Report N° 3, pg. 49 (2008)
--	------------------	-------------------------------------

Tabla 2. Países que no permiten a las personas Sordas obtener licencias de conducir

Región	Países	Fuente(s)
África, área oriental y sur	Burundi, Etiopía, Eritria, Malawi, Mozambique, Ruanda, Sudán, Zambia	World Federation for the Deaf, Regional Report N° 5, pg. 68 (2008); Keycorrespondents.org (Zambia, 2012)
África, área central y occidental	Benin, Cabo Verde, Chad, Gabón, Nigeria, Senegal, Togo	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 6, pg. 59 (2008)
Región árabe	Egipto, Mauritania, Marruecos, Emiratos Árabes Unidos, Yemen	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 7, pg. 55 (2008)
Asia y Pacífico	Laos	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 2, pg. 61 (2008)
Europa del Este y Asia central	República de Armenia, Ucrania	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 1, pg. 49 (2008)
América Central y el Caribe	Haití, Nicaragua	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 4, pg. 55 (2008)
Sudamérica	Bolivia, Paraguay, Ecuador	World Federation of the Deaf, Regional Report N° 3, pg. 49 (2008)

Esta gran desigualdad entre países es anómala y no tiene ningún tipo de justificación científica. Según este organismo internacional, esta diferencia existente entre países no obedece a evidencias empíricas sino, más bien, a la persistencia de *prácticas discriminatorias*. Es decir que mientras prácticamente no se encuentran países en cuya legislación se indique de forma explícita que las personas Sordas no pueden obtener su licencia de conducir, en muchos países lo que sí ocurre es que hay algunas interpretaciones de la legislación vigente que generan un perjuicio a las personas Sordas en tanto no les permite obtener, finalmente, su licencia de conducir, como es el caso de muchas personas Sordas de la República Argentina. Gran parte de estas interpretaciones se apoyan en prejuicios que no tienen ningún tipo de sustento y que dependen, en muchas ocasiones, de decisiones arbitrarias del personal encargado del trámite de las licencias de conducir. Por ejemplo, en ocasiones, se les niega a las personas Sordas la licencia para conducir solamente con la presentación de un certificado médico que indica que la persona es sorda, cuestión que no debería suceder dado que la sordera no es motivo suficiente para negar una licencia de conducir. También ocurre que, en algunas jurisdicciones, a las personas Sordas se les otorga menos años de vigencia del carnet de conducir, se las somete a exámenes más exhaustivos, o bien existen aún categorías no

admitidas (motovehículos, trailers, motorhomes y otros vehículos de gran porte), sólo por su condición audiológica.

Ante esta situación, la WFD sugiere que *en lugar de introducir medidas restrictivas, las autoridades deberían asegurarse de que las personas Sordas obtengan accesibilidad a toda la capacitación vial requerida para obtener una licencia de conducir en la lengua de señas del país en cuestión* que, en el caso de la Argentina, es la Lengua de Señas Argentina (LSA).

Por último, *la WFD demanda que no se incluya legislación discriminatoria, como así tampoco directivas que atenten contra el derecho de las personas Sordas a manejar un automóvil u otro vehículo*. Para ello, cita el Artículo 5 de la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) y, en especial, el párrafo 2: “Los Estados Parte prohibirán toda discriminación por motivos de discapacidad y garantizarán a todas las personas con discapacidad protección legal igual y efectiva contra la discriminación por cualquier motivo.” Asimismo, el Artículo 12 de la CDPD solicita a los Estados Parte que reconozcan a las personas con discapacidad como personas con capacidad jurídica en igualdad de condiciones con las demás *en todos los aspectos de la vida*.

En tanto una gran cantidad de países ha ratificado o se ha adherido a la CDPD de las Naciones Unidas, tienen la obligación legal de garantizar que sus leyes y prácticas se ajusten a estas disposiciones. Este es el caso de la República Argentina, que en el año 2006 aprobó dicha convención en la Ley 26.378 y que en el año 2014 le otorgó jerarquía constitucional (Ley 27.044).

Ante esto, la WFD da las siguientes *recomendaciones* a organismos nacionales e internacionales:

1. La Federación Mundial de Sordos insta a los gobiernos a basar sus leyes y políticas en evidencias y no en miradas discriminatorias sobre la capacidad de las personas Sordas y a tener en consideración las evidencias arriba mencionadas.
2. La Federación Mundial de Sordos solicita a los gobiernos que tomen medidas efectivas para asegurar que las personas Sordas puedan ejercer su derecho a aprender a conducir y a obtener licencias de conducir sobre la base de la igualdad con otras personas que viven en el mismo país y a hacerlo de manera consistente con los requerimientos de la CDPD de las Naciones Unidas.
3. Toda la legislación, políticas y prácticas en torno a licencias de conducir deberían revisarse para asegurar que se respeten los principios de no discriminación y de capacidad jurídica de las personas Sordas.
4. Cualquier legislación, política o directiva que contenga elementos discriminatorios hacia las personas Sordas y su derecho a aprender a conducir, a tramitar su licencia de conducir y a

manejar un auto u otros vehículos, tanto como ciudadanos como en calidad de empleados, debería ser modificada o directamente derogada.

5. En lugar de introducir medidas restrictivas, las autoridades y las escuelas de manejo deben diseñar medidas para que las personas Sordas puedan recibir instrucciones en la lengua de señas del país, que es la lengua que las personas Sordas utilizan como su primera lengua.

4. Discusión

La negativa de tramitar o renovar licencias de conducir a personas Sordas argentinas y las limitaciones impuestas a las personas Sordas sólo por su condición audiológica por parte de algunas instituciones municipales habilitadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial representa un hecho contrario a la evidencia empírica, que muestra que la pérdida auditiva, en sí misma, no perjudica ni empeora las capacidades de manejo del conductor de un vehículo y, por sobre todas las cosas, representa un grave retroceso a la conquista de derechos sociales de las personas Sordas argentinas.

Asimismo, estas medidas desconocen la perspectiva socio-antropológica de la comunidad Sorda argentina, a partir de la cual esta es vista como una minoría lingüística y cultural (Massone, 1993; Massone y Machado, 1994; Massone y otros, 2000; Massone y Martínez, 2012). Como se mencionó, la cultura Sorda es entendida como *una forma de concebir el mundo eminentemente visual* (Massone y Machado, 1994; Massone, Simón y Druetta, 2003, entre otros). Desde esta perspectiva, la percepción visual resulta de fundamental importancia para que la persona Sorda pueda desarrollarse plenamente en todos los ámbitos de la vida. Al desconocer esta cultura visual, la negativa a obtener licencias de conducir a personas Sordas y las limitaciones impuestas a las personas Sordas para la obtención de la licencia (con menos años de vigencia, con restricciones en las categorías habilitadas, con evaluaciones más exhaustivas, etc.), infringen las regulaciones internacionales antes mencionadas y, en especial, la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que en el Artículo 30 sostiene: “Las personas con discapacidad tendrán derecho, en igualdad de condiciones con las demás, al reconocimiento y el apoyo de su identidad cultural y lingüística específica, incluidas la lengua de señas y la cultura de los sordos”. Además, cabe considerar que la problemática nace, en gran medida, debido a prácticas discriminatorias que persisten hasta la actualidad y que no se basan en ninguna evidencia.

Por último, si solamente se tomara el criterio auditivo como requisito fundamental para manejar, debería, entonces, prohibírseles a las personas oyentes escuchar la radio o escuchar

música mientras manejan, porque eso hace que no puedan escuchar los sonidos del ambiente, o tener los vidrios subidos con aire frío o calor lo cual también impide o dificulta al conductor escuchar los sonidos del ambiente. En tanto estos criterios no se aplican a los conductores oyentes, tampoco debería aplicarse a las personas Sordas un criterio único (aptitud auditiva) como definitorio o limitante. Es decir, no debería negárseles o restringírseles la licencia de conducir a las personas Sordas solamente en función de sus aptitudes auditivas –que, como ya se explicó, *en sí mismas* no resultan clave a la hora de manejar– sino que debería haber un criterio de evaluación *integral*, que tenga en cuenta también la aptitud física, psíquica y visual.

5. Conclusión y recomendaciones

En conclusión, consideramos que las personas Sordas que manejan *no representan una peligrosidad mayor como conductores de un vehículo respecto de personas oyentes solamente por el hecho de tener menor percepción auditiva*. Por el contrario: en el caso de las personas sordas congénitas o las personas con pérdida de audición desde etapas tempranas de su vida, los estudios indican que poseen mayores habilidades visuales que, en muchas ocasiones, resultan fundamentales para la prevención de accidentes de tránsito. En adición, no hay estadísticas que indiquen que las personas Sordas argentinas tienen mayor proporción de accidentes respecto de personas oyentes, por lo que no hay motivos justificados para rechazar o para limitar una licencia de conducir a una persona Sorda argentina sólo en función de sus aptitudes auditivas, es decir: sin tener en consideración las demás.

Por último, la postura de la WFD es clara respecto de esta problemática: el rechazo o las limitaciones en el otorgamiento de licencias de conducir a personas Sordas a causa solamente de su condición audiológica resulta un recorte de sus derechos y, consecuentemente, podría considerarse como un acto discriminatorio. Consideramos muy valiosa la sugerencia de la WFD: en lugar de introducir medidas restrictivas, las autoridades deberían implementar medidas que aseguren que las personas Sordas tengan accesibilidad plena en todas las instancias requeridas para acceder a una licencia de conducir sin ningún tipo de restricción no fundamentada, como así también para obtener información de seguridad vial, utilizando información accesible en la modalidad visual, incluyendo el español escrito, la Lengua de Señas Argentina (LSA) y los formatos de comunicación que la persona Sorda elija, tal como establece el Art. 21(b) de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que establece que se debe: “aceptar y facilitar la utilización de la lengua de señas, el Braille, los modos, medios y formatos aumentativos y alternativos de comunicación y todos los demás

modos, medios y formatos de comunicación accesibles que elijan las personas con discapacidad en sus relaciones oficiales”.

Referencias bibliográficas

- Bavelier, Tomann, Hutton, Mitchell, Corina, Liu y Neville. (2000). “Visual Attention to the Periphery is enhanced in Congenitally Deaf Individuals”. *The Journal of Neuroscience*. Vol. 20. 1-6.
- Behares, L. (1987). ¿Qué es una seña? Trabajo presentado en el *I Encuentro de Educadores Sordos*. Caracas, Venezuela.
- Bellugi, U. y Klima, E. (1979). Language: Perspectives from another modality. *Brain and Mind*. 69: 99-117.
- Bellugi, U. y Klima, E. S. (2001). Sign Language. En: N. Smelser & P. Baltes (Eds.) *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*, Vol. 21, pp. 14066-71. Oxford, United Kingdom: Elsevier Science Publishers.
- Bellugi, U. y Klima, E.S. (1997). Language, spatial cognition and the brain. In M. Ito, Y. Miyashita & E.T. Rolls (Eds.), *Cognition, computation and consciousness*, 177-189. Cambridge, England: Oxford University Press.
- Bellugi, U., Poizner, H., y Klima, E.S. (1989). Language, modality and the brain. En: M.H. Johnson (Ed.), *Brain development and cognition*, 403-423. Cambridge, MA: Blackwell Publishers. 1993.
- Bosworth y Dobkins. (2002). “The Effects of Spatial Attention on Motion Processing in Deaf Signers, Hearing Signers, and Hearing Nonsigners”. *Brain and Cognition*. Vol. 49, Issue 1. 152-169.
- Codina, C., Buckley, D., Port, M., Pascalis, O. (2011). Deaf and hearing children: A comparison of peripheral vision development. *Developmental Science*, 14(4). 725-37.
- Emmorey, K. (2002). *Language, Cognition, and the Brain. Insights from Sign Language Research*. Mahwah, N.J.: LEA.
- Engberg-Pedersen, E. (1993). *Space in Danish Sign Language: The Semantics and Morphosyntax of the Use of Space in a Visual Language*. Hamburg: Signum-Verlag.
- Gallaudet University. *History Through Deaf Eyes. Community Building: The Right to Drive*.
- Lynne, Berch y Warm. (1982). “Sustained visual attention in deaf and hearing adults”. *Bulletin of the Psychonomic Society*. Vol. 19(6). 339-342.
- McCloskey, L.W., Koepsell, T.D., Wolf, M.E., & Buchner, D.M. (1994). Motor vehicle collision injuries and sensory impairment of older drivers. *Age and Ageing*, 23, 267-273.
- Massone, María I. (1993). *Diccionario Bilingüe Lengua de Señas Argentina- Español-Inglés*. 2 Vol. Buenos Aires: Sopena Argentina.

Massone, María I. y Emilia M. Machado. (1994). *Lengua de Señas Argentina. Análisis y Vocabulario Bilingüe*. Buenos Aires: Edicial.

Massone, María I. y Rocío A. Martínez. (2012) *Curso de Lengua de Señas Argentina*. Mendoza/Berlín: Cultura Sorda.

Massone, María I., Marina Simón y Juan C. Druetta. (2003). *Arquitectura de la escuela de sordos*. Buenos Aires. Libros en Red.

Massone, María I., Mónica Curiel, Virginia Buscaglia, Rosana Famularo, Marina Simón e Ignacio Carboni. (2000). *La Conversación en la Lengua de Señas Argentina*. Buenos Aires: Edicial-Libros en Red.

Newman, A. J., Supalla, T., Fernandez, N., Newport, E. L., y Bavelier, D. (2015). Neural systems supporting linguistic structure, linguistic experience, and symbolic communication in sign language and gesture. *Proceedings of the National Academy of Sciences, USA*, 112(37), 11684- 11689.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). *Declaración de Salamanca y Marco de Acción sobre Educación Especial*. Salamanca (España): 7-10 de junio de 1994.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). *Declaración Universal de Derechos Lingüísticos*. Barcelona (España). 6-9 de Junio de 1996.

Organización de las Naciones Unidas (ONU). *Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Nueva York, 13 de diciembre de 2006.

Wilcox, S. (2007). Signed Languages. En: Geeraerts, D. y Cuyckens, H. (Eds). *The Oxford Handbook of Cognitive Linguistics*. Oxford, Oxford University Press. 1113- 1136.

Wilcox, S. y P. Wilcox (2010). The analysis of signed languages. En: Heine, Bernd y Narrog, Heiko (eds.) *The Oxford handbook of linguistic analysis*. Oxford. Oxford University Press. 739-60.

Word Federation of the Deaf. (2009). *WFD Statement on Deaf people's right to drive a car or other vehicles*. Helsinki, Finlandia.

Word Federation of the Deaf. (2016). *WFD Statement on Deaf people's right to drive a car or other vehicles*. Helsinki, Finlandia. Enlace al documento: <https://wfdeaf.org/wp-content/uploads/2016/11/WFD-statement-on-right-to-drive-a-car-or-other-vehicles-FINAL-31-Aug-2016.pdf>

Documento:

ADHESION DE LA CAS A LA POSTURA OFICIAL DE LA FMS:

“POSICIÓN DE LA FEDERACIÓN MUNDIAL DE SORDOS (FMS) SOBRE EL DERECHO DE LAS PERSONAS SORDAS A CONDUCIR UN AUTO Y OTROS VEHÍCULOS”.