

## Sumario

- ▶ Ernesto MARTINEZ. *las soluciones no están ...*
- ▶ Anibal O. García. *EL TIEMPO DE UN ACCIDENTE*
- ▶ Ricardo GOMEZ VECCHIO. *Al volante*
- ▶ *MUMFORD y la megamáquina*
- ▶ *NOTICIAS SEGURAS Y NO TAN SEGURAS*
- ▶ Alberto I PULLA. *Errores más frecuentes ...*
- ▶ SOBRE LA INTUICION: *el blink*

## PROXIMOS EVENTOS

Escuela de Derecho Penal  
y Ciencias Forenses Aplicadas

### Ingeniería Forense

*Curso a distancia*

*inicia 15 de abril*

### I Seminario de Ingeniería Forense

*Macapá – Brasil*

*3 al 6 de junio*

[www.aapoap.org.br](http://www.aapoap.org.br)

## Editorial

### Dos graves siniestros

Ocurrieron en el último mes. En el primero Un micro atropellado por un tren en un cruce ferroviario. Los muertos superan la decena, los heridos los duplican.

En el segundo, una sucesión de choques, vuelcos e incendios con más de 20 vehículos en la autopista de la RN 9. Cuatro ocupantes fallecieron carbonizados y 17 personas resultaron heridas

La concurrencia de un diseño ferroviario inseguro, sobrecarga de trabajo y fatiga en los conductores, imprudencia, combinación de humo y niebla, más imprudencia. Por allí están las causas reales

Las respuestas más escuchadas. De los “especialistas”: exceso de velocidad; cumplir la ley. De los funcionarios y políticos: sanción de la ley que establece la Licencia de conducir *por puntos*.

Los periodistas nos recordaron la obligación de uso del cinturón de seguridad

Como en *El Mundo del Revés*: nadie baila con los pies.

Hasta el N° 23

**noticias periciales** y el sitio web [www.perarg.com.ar](http://www.perarg.com.ar) son emprendimientos destinados al soporte de la tarea de los investigadores forenses, de los peritos, de los letrados y de los docentes, relacionados con los temas de la investigación y prevención vial.

Editor Responsable:  
Ing. Aníbal O. GARCÍA

Los artículos se publican con expresa autorización de los respectivos autores.

Los mismos son de libre circulación y difusión y no están protegidos por leyes que limiten la difusión y reproducción total o parcial de los mismos.

Se agradece citar la fuente.

El editor no se hace responsable por el uso que se haga del material de libre disponibilidad publicado.

Las opiniones incluidas en los artículos publicados son de exclusiva responsabilidad de los autores.

*Una cosa no es justa por el hecho de ser ley. Debe ser ley porque es justa.*

**Ernesto MARTÍNEZ**

*las soluciones no están en los libros*

Las soluciones no están en los libros, ni las tiene el profesor. Me ha pasado más de una vez, en talleres sobre este tema, que al terminar de tratar un problema los participantes me digan “Y... ¿Cuál es la respuesta? Hemos llegado a una muy razonable, pero seguros, seguros, no estamos”. Lo lamento, tengo que contestar, yo no sé más que usted. Desgraciadamente la vida real no viene con un librito con las respuestas correctas. No podemos comparar con el final del capítulo y ver si la pegamos o no. Sólo podemos trabajar a conciencia, descartar las soluciones claramente incorrectas, y buscar lo mejor que se nos ocurra. Esa es la situación cuando se hace investigación: aún cuando tengamos una buena solución, hay que tener los ojos abiertos por si se presenta una mejor.

En ese proceso hay algo muy importante: la Física no es mía, no es algo que el profesor va dispensando. Todos pueden jugar. Lo que cuenta es el buen sentido, la inteligencia, la lógica, el entusiasmo, pero no la autoridad ni la jerarquía.

Y si en el proceso de contestar las preguntas debemos intervenir todos ¿por qué no hacerlo también en la etapa más importante, en la de preguntarlas? La mejor manera de hacer que alguien ataque las preguntas realmente interesantes, las que no están contestadas al final del capítulo, las que le van a enseñar, en suma, es que conteste sus propias preguntas

(\*) Ernesto N. Martínez - *LA FÍSICA FORENSE EN EL AULA* Ed. del autor, mimeo, Bariloche 1999 - [www.cabbat1.cnea.gov.ar/forense/](http://www.cabbat1.cnea.gov.ar/forense/)

*Curso a distancia – Introducción a la Ingeniería Forense*  
**Inicia 15 de abril**

**Objetivos:** Presentar los alcances, métodos y limitaciones de la Ingeniería aplicada al ámbito forense, con la finalidad de generar hábitos y procedimientos interdisciplinarios.

Favorecer la incorporación de las técnicas y procedimientos de la Ingeniería Forense (modelos de estimación límite, evaluación de probabilidad, reconstrucción virtual, etc.) al análisis exhaustivo de los siniestros viales, en ascensores, en ámbitos laborales y en el espacio público

**Dirigido:** a abogados, funcionarios y magistrados del Poder Judicial y del Ministerio Público, funcionarios de ART y empresas del seguro en general y estudiantes universitarios de disciplinas afines.

**información:**

[www.aldeaglobal.net.ar](http://www.aldeaglobal.net.ar) (Escuela de Derecho Penal y Ciencias Forenses Aplicadas  
[www.lahuelladeldelito.com.ar](http://www.lahuelladeldelito.com.ar) - [escueladederecho@aldeaglobal.net.ar](mailto:escueladederecho@aldeaglobal.net.ar).

## EL TIEMPO DE UN ACCIDENTE

*Aníbal O. García*

Una colisión dura menos de una décima de segundo. En los choques de automóviles a alta velocidad, el tiempo que media entre el impacto y el momento en que los móviles alcanzan el estado de reposo no supera los 3 segundos. En el medio rural, el socorro de las víctimas se produce, en general, durante la primera hora.

¿Son estos tiempos una magnitud representativa de la duración de un siniestro de tránsito? La respuesta es *ciertamente no*; las secuelas de un hecho se prolongan durante la vida de las personas afectadas directa e indirectamente. Y se sabe que un hecho no termina en la propia ocurrencia del mismo; pero para saber cuánto dura un siniestro, hay que preguntarse también *cuándo comienza*.

Un siniestro es una sucesión de hechos que producen un desenlace final: lesiones o muertes en las personas, lesiones o muertes en animales, y daños en las cosas. Esta descripción incluye desde un accidente casero (golpearse un dedo con un martillo) hasta el más terrible siniestro aéreo, o choque de trenes o de barcos. Incluye también a los hechos del tránsito.

El hecho no es lo que un testigo presencial ve; solo se ve y se cuenta el *desenlace final* de una *sucesión de hechos* que comenzó bastante tiempo antes. Ha existido *un tiempo de preparación*, que suele ser muy largo. Los hechos de tránsito comienzan a prepararse con días, meses y años de anticipación; en la preparación del

conductor, en el nivel de seguridad en la circulación, el estado de la calzada y su entorno, el estado del tiempo, la carencia de controles, etc.

Sumergirse en la problemática de la seguridad en el tránsito, y actuar en la prevención requiere analizar incidentes y conflictos. Cualquier evento que ingresa a la categoría de siniestro es la *consecuencia* de una conducta insegura, realizada en forma repetida, de manera habitual, por muchas personas en diversos lugares del espacio público, a toda hora. A diferencia de un siniestro, el incidente no tiene un desenlace final y, por lo tanto, no produce daño. Sin embargo, el incidente es el germen del siniestro.

Un hecho de tránsito es el desenlace fatal y consecuente de un conjunto de incidentes. El hecho en sí mismo es singular, único e irrepetible; es instantáneo y además, no es remediable.

Las conductas inseguras, temerarias, las actitudes carentes de espíritu solidario forman un caldo de cultivo en el largo plazo: los incidentes en el tránsito son frecuentes, repetibles, sistemático, e incluso permanentes.

El *accidente* dura unos pocos segundos; sus orígenes, los incidentes son permanentes; y sus consecuencias duran toda la vida.

Una reciente investigación nos da la pauta de cómo las tecnologías introducen cambios imprevistos en el ambiente social que construimos. Según un estudio de la Universidad de Utah, Estados Unidos, las personas al volante de un vehículo que hablan a través del teléfono móvil no sólo son peligrosas por el riesgo de sufrir una distracción y provocar un accidente, sino que también circulan más despacio en la autopista, adelantan a vehículos lentos con menos frecuencia, y tardan más tiempo en completar sus viajes.

En el estudio utilizaron un simulador de conducción. Una persona se sienta en el asiento delantero equipado con acelerador, frenos y otros elementos de un automóvil, y se proyectan escenas realistas de tráfico en tres pantallas alrededor del conductor. Los resultados indicaron que, cuando los conductores conversaban por teléfono, realizaban menos cantidad de cambios de carril, tenían una velocidad general media inferior, y experimentaban un incremento significativo en el tiempo de viaje en condiciones de mediana y alta densidad de tráfico.

De por sí, permanecer en un carril sin adelantar vehículos podría ser interpretado como más seguro, al igual que conducir ligeramente más despacio o mantener una mayor distancia a otros vehículos. Pero si esto se hace porque se está distraído hablando por teléfono, entonces no es más seguro.

El dato puede parecer poco relevante, pero si muchas personas no están cambiando de carril cuando debieran, y conducen más despacio, se reduce de manera sustancial el flujo de tráfico. Y si dos o tres personas demoran a los conductores que vienen detrás, originan un efecto cascada y se hacen más lentos los trayectos diarios entre el lugar de residencia y el del trabajo de todos los demás. Un pequeño ejemplo de cómo algo tan aparentemente simple como usar el celular mientras se maneja provoca efectos inesperados y perjudiciales.

Más allá de los efectos adversos, que es importante tomar en cuenta, las tecnologías nos rodean, nos ayudan y nos hacen más fácil la vida. Todo parece indicar que, además, en muy poco tiempo comenzarán a integrarse cada vez más a nuestro cuerpo. ¿De qué modo esta nueva realidad que se avecina impactará en la subjetividad, cambiará nuestra concepción del yo, pondrá un poco más en duda qué cosas pertenecen al adentro y al afuera?

Alguien dijo hace unos años que la tecnología no puede deshacerse. Lo que se ha inventado no puede desinventarse. Probablemente en los años venideros asistiremos a una nueva etapa ante la que deberemos estar atentos y de la que probablemente surgirán nuevas categorías con las que pensar sobre nosotros, los seres humanos. O, tal vez, deberíamos llamarlos los tecno-humanos.

El texto precedente es parte del artículo de **Ricardo Gomez Vecchio** *ROBOTICA: Los Tecno-humanos*, publicado en el suplemento de ciencia *FUTURO* del diario **PAGINA 12**, edición del 15 de marzo de 2008



NOTICIAS SEGURAS

## Sistema de Retención Textil

Un guardarail que funciona atrapando al vehículo descarrilado, amortigua el choque, lo retiene, impide que regrese a la carretera y que salte a la mano contraria.

De eso se trata el novedoso sistema de retención desarrollado por la empresa española Panditex, para reemplazar a los guarda railes metálicos y de hormigón armado en las autopistas.

Un entramado de hilos de polietileno de alta densidad; dos trenzas extremas de 35 milímetro, horizontales, una superior y otra inferior, que contienen el tramado como una red de tenis, de un metro medio de altura. Postes colocados en el lado opuesto a la carretera (para evitar el contacto con el automóvil que impacta.

Este conjunto funciona como una red de tenis; la energía se absorbe en fuerzas en distintas direcciones y el objeto que impacta queda en el lugar; “muerto” diría un periodista.

Las fuerzas se aplican de manera progresiva, prolongando la duración del impacto y disminuyendo la magnitud de las desaceleraciones y la severidad de las lesiones a los ocupantes.

Otras ventajas: la red por su altura y tramado, impide el acceso de animales a la calzada, proporcionando un factor adicional de seguridad en los medios rurales.

### *Sólo un problema*

*una red continua- en la realidad cuatro mallas paralelas- a ambos lados de la autopista acentúa el carácter de **barrera física** de las autopistas respecto al tránsito transversal; algún día la seguridad vial deberá complementarse con el la preservación del entorno ambiental.  
Pero ese es otro tema*

Y NO TAN SEGURAS

## sobre los ómnibus de dos pisos

El año pasado el Olimpo Mediático de la inseguridad vial fue ocupado por los ómnibus de dos pisos. Poco se sabe sobre los mismos. Uno de los pocos estudios ha sido publicado en nuestro sitio web<sup>(\*)</sup>. Otro enfoque es un informe producido por expertos de la Facultad Reginal Santa Fe de la UNIVERSIDAD TECNOLOGICA NACIONAL. El trabajo fue expuesto el pasado 5 de septiembre en la sede del COPIME, donde entre otras cosas se escuchó lo siguiente:

*Entre Noviembre de 2006 y Febrero de 2007 en la Terminal de Retiro se cumplieron 250.000 servicios (equivale a más de 2.000 servicios diarios): 2 de cada 3 fueron cubiertos con ómnibus de dos pisos*

*Siniestralidad 2003-2005. En el Transporte de pasajeros de jurisdicción Nacional el 58 % de los casos se produce en el horario nocturno (donde se produce la mayor frecuencia de servicios de ómnibus)*

*El 42 % de los choques fueron de ómnibus de doble piso contra camión*

*Densidad de ocupantes fallecidos en hechos de tránsito*

(índice cada 10 mil millones pasajeros – km):

Brasil 46  
Argentina 25  
Canadá 12  
España 10

*cada 1000 fallecidos en hechos de tránsito 11 son ocupantes de ómnibus*

*de la longitud total de la red vial nacional, solo el 2 % de la red nacional es autopista, el 10 % está muy congestionado, el 17 % tiene dificultades severas y el 35 % requiere de intervención a corto plazo.*

*El tránsito creció a una media del 8 % anual en el trienio 2003 a 2005*

<sup>(\*)</sup> Mg. Ing. Roberto TOMASSIELLO

**EL DISEÑO DE OMNIBUS Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO - DIAGNOSTICO Y PROPUESTA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LAS CARROCERIAS.**

## Mumford y la Megamáquina

El estadounidense Lewis Mumford (1895-1990) inició su carrera ocupándose de la historia de las ciudades y la utopía, pero le dedicó a la tecnología varios libros, desde *Técnica y civilización* (1934) hasta *El mito de la máquina* (1970), definía a la técnica como “la interacción entre el medio social y la innovación tecnológica”. Pensaba que lo que importa no son sólo las máquinas, los procesos, los recursos o la energía, sino la forma en que cambian la vida en sociedad.

Para muchos, Mumford es el filósofo de las ciudades. Para otros es el historiador de la técnica y también hay quienes apelan a él en busca de una versión alternativa del progreso.

Una de sus contribuciones a la historia de la técnica es una periodización hecha en función de los recursos energéticos, que a grandes rasgos aún conserva validez. Mumford trazaba una analogía con el Paleolítico y el Neolítico.

La era “*Eotécnica*” o preindustrial recurría a la energía hidráulica y eólica, gracias a dos innovaciones tan importantes como la rueda hidráulica (siglo II a.C.) y el molino de viento (s. XI). El transporte se hacía por ríos y canales.

La entrada en la era “*Paleotécnica*” (la Revolución Industrial) la marcaba la invención del reloj mecánico; en su visión, el Paleotécnico era tan primitivo como el Paleolítico. La siguiente etapa era la “*Neotécnica*”, que usaba la electricidad y el motor de explosión. La última, que Mumford profetizaba para el futuro cercano, se llamaría “*Biotécnica*”. La imaginaba orientada hacia una “*politécnica*”, que apuntara más a la calidad de vida que al crudo beneficio. Pero por una ironía de la historia, la Biotecnología, que efectivamente estaba gestándose cuando Mumford aún vivía, nació sometida a criterios de lucro.

***El texto anterior es un fragmento del artículo Las máquinas más antiguas de carne y hueso de Pablo Capanna, aparecido en el Suplemento FUTURO con la edición del en el diario PAGINA 12***

### La Megamáquina

Según una de las tesis más paradójicas de Mumford, hubo máquinas antes de que existieran la mecánica y la industria. Eran “máquinas” humanas compuestas por centenares de cuerpos las que levantaron enormidades como las Pirámides egipcias, la Gran Muralla china, los templos mayas o el canal de Corinto romano.

Ningún arqueólogo encontrará sus restos. Si los encuentra, no los identificará como piezas de una máquina porque se componían de seres humanos ensamblados, sincronizados y controlados por una dura disciplina. Quizás el único fósil que nos dejó la Megamáquina sea aquel ejército de guerreros chinos de terracota que Mumford no llegó a conocer.

La primera máquina de carne fue bélica: la falange, la centuria, el batallón o el regimiento eran sistemas mecánicos muy eficientes, pero las únicas huellas que dejaban eran montones de huesos.

De la máquina de combate nació esa máquina de trabajo que construyó los grandes monumentos para endiosar la voluntad del déspota. Mumford sugiere que quizás hayan nacido para aprovechar el exceso de mano de obra que la economía campesina de subsistencia no alcanzaba a ocupar.

Ya fueran esclavos o asalariados, eran hombres arrancados de su aldea, puestos a disposición del Estado. Su sistema nervioso era la burocracia, que no en vano nació en Egipto y China.

En los bajorrelieves asirios, donde los emperadores se jactaban de sus masacres, Mumford veía retratada la Megamáquina: centenares de individuos encorvados, tirando de cuerdas, cargando piedras o empujándolas, estrechamente vigilados por una jerarquía de capataces que les transmiten órdenes y garantizan que las cumplan.

A Mumford también se le ocurrió relacionar la técnica con el autoritarismo y la libertad. Para él, las innovaciones técnicas del tipo de la rueda hidráulica o el molino de viento eran más democráticas, en cuanto descentralizadas, flexibles y variadas.

Las dos revoluciones industriales, en cambio, habían sido “*monotécnicas*”, es decir dominadas por una innovación casi excluyente. El ferrocarril y la máquina de vapor habían construido la sucia Cokesville de Dickens en la era Paleotécnica.

En la Neotécnica, el automotor exigía “*sacrificios rituales*”: los accidentes de tránsito. Se podría decir que Mumford también hubiera considerado monotécnica a las tecnologías del presente, que ofrecen más comunicación que salud.

A todo esto, las megamáquinas burocráticas han sido desactivadas, al punto de volverse ineficientes con la demolición del Estado. ¿Se puede hablar todavía de megamáquinas humanas, cuando las masas están más atomizadas y anómicas que nunca?

Acabo de darme cuenta de que en el conurbano, la locomotora electoral del país, impera una megamáquina, improductiva a los fines de la producción de bienes y servicios, pero muy eficaz a la hora de acumular poder y controlar el descontento.

Sumamente flexible, puede estar al servicio de distintos faraones, sátrapas, capataces y punteros, pero crece y se consolida con el tiempo, porque todos la usan.

Ahora no se llama Megamáquina. Le dicen el Aparato.

**Alberto Iglesia Pulla** es responsable de *Investigación de Accidentes en el Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico que funciona en el marco de la Universidad de Zaragoza. Es autor del libro **Accidentes de Tráfico – Inspección del vehículo** y coautor junto do el Dr. Juan José Alba López de **Accidentes de Tráfico - MANUAL BASICO DE INVESTIGACION Y RECONSTRUCCIÓN.***

*Es autor de la ponencia **Las dificultades de los jueces para la interpretación de los informes técnicos sobre accidentes de tráfico**<sup>(1)</sup> en la que expone las limitaciones que la acción de los participantes en la investigación y reconstrucción del hecho introducen en el esclarecimiento de los hechos del tránsito, y las dificultades que tienen los jueces para comprender los resultados y esas limitaciones.*

*A partir del presente número de **noticias periciales** iniciamos la reproducción de los tópicos más salientes de la ponencia. Esta primera entrega incluye el capítulo 2, en el que el autor enumera los **Errores más frecuentes en los atestados e informes técnicos de la Guardia Civil, Policías Autonómicas o Policías Locales***

**(1) I JORNADAS SOBRE BUSQUEDA DE SOLUCIONES AL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO**

## Los errores más frecuentes en los informes policiales

*Alberto Iglesia Pulla*

Una vez producido el accidente de tráfico el trabajo de toma de datos e interpretación de los mismos realizado por los cuerpos de atestados da como resultado el atestado e informe técnico complementario (si lo hay). Este documento es el documento base, el documento de partida que condiciona todo el desarrollo posterior del proceso judicial.

El problema de que se produzcan estos errores radica en la imposibilidad de su subsanación a posteriori por parte de los técnicos a los que se solicite una investigación o reconstrucción del accidente. Ello es debido a que, generalmente, los técnicos reciben el encargo o son designados como peritos meses o, incluso, años después de haber ocurrido el accidente. En estos casos la visita de la escena del accidente no permitirá subsanar errores (pueden haberse introducido cambios en el trazado) y los vehículos implicados ya no podrán examinarse por haber sido reparados o desguazados.

Los errores detectados por este equipo investigador no se encuentran sistemáticamente en todos los atestados e informes técnicos. Existe gran cantidad de atestados muy bien elaborados desde un punto de vista técnico. A continuación se relacionan los errores detectados con mayor frecuencia:

- a) Defectuosa localización del punto kilométrico exacto donde tuvo lugar el accidente.
- b) Medidas características del tesar del accidente. Incorrectas o insuficientes.
- c) Defectuosa referencia de los vestigios o huellas. No se determinan puntos fijos de referencia.
- d) Incorrecta medida de la longitud de las huellas de frenada por no tener cuidado con las zonas no visibles desde un determinado punto de vista.

*/// continúa en la página 8*

## Los errores más frecuentes en los informes policiales

(cont.)

e) Defectuosa atribución de las huellas o vestigios a cada uno de los vehículos implicados, en colisiones múltiples fundamentalmente.

f) Mala interpretación de los movimientos pre y post colisión.

g) Incorrecta determinación o no determinación del punto de impacto entre dos o más vehículos.

h) Incorrecta determinación o no determinación del punto de atropello.

t) Incorrecta colocación o no consideración de los obstáculos a la visibilidad de los conductores (atropellos, intersecciones, etc.).

j) No se posicionan todos los vestigios necesarios en un atropello (zapatos, bolso, bastón, posición final del peatón atropellado, etc.).

k) No se miden los cadáveres de los peatones atropellados.

l) No tener en cuenta los diagramas de barras de regulación semafórica en un momento determinado para determinar la veracidad o no de la declaración de uno de los conductores implicados.

m) No hacer referencia al color de la ropa de los peatones atropellados.

n) Defectuosa relación de daños en los vehículos implicados en aquellos atestados que no incluyen reportaje fotográfico.

o) Incompleta inspección de los vehículos implicados (palanca de cambios, filamentos, cinturón de seguridad, velocímetro, cuentarrevoluciones, estado

de los neumáticos y llantas, presión de los neumáticos, sistema de dirección, rotativo luminoso, interruptor de alumbrado, indicadores de dirección, etc.).

p) Incompleta inspección de la escena del accidente (farolas apagadas que producen zonas de contraste y dificultan la percepción de peatones por parte de los conductores).

q) Mala ejecución de los croquis. Croquis no realizados a escala o a "escala aproximada".

r) Croquis que no reflejan la realidad de la escena del accidente: no incluyen contenedores de papel o de basura, incorrecta localización de portales de viviendas, señales, etc.

s) Incluir vestigios, huellas o posiciones en los croquis y que ni siquiera se mencionan en el cuerpo escrito del atestado o informe técnico. Siempre se plantea la misma duda: ¿están realmente a escala esos vestigios, huellas, etc. en el croquis?

La calidad y cantidad de los datos condiciona la calidad y cantidad de la investigación del accidente. Cuanto mayor sea el número de errores que contenga el atestado o más incompleto sea éste mayores hipótesis de partida habrán de estudiarse por los técnicos que posteriormente elaboren el informe de reconstrucción del accidente. En el extremo podría obtenerse más de una hipótesis probable de la forma de ocurrencia del accidente o resultados erróneos obtenidos a partir de mediciones erróneas de vestigios.

### SOBRE LA INTUICION: el *blink*

Hoving se considera un cazador de obras de arte falsificadas, de hecho tiene un libro que se llama *The Hunt for the Big Time Art Fakes*, describe la sensación de encontrarse con una obra falsificada como un dolor de estómago, una voz de alerta que viene como de muy profundo. En su libro cuenta: "En el museo, cuando estábamos pensando en adquirir una nueva obra, hacía que mi secretario la colocara en alguna parte en la que me produjera sorpresa al verla, como un ropero, de manera que cuando abriera la puerta, la viera ahí. Entonces o bien me gustaba o súbitamente veía algo que no había advertido antes". Ese momento de intuición pura, lo que él llama "el *blink*", es la capacidad de saber sin saber.

La parte del cerebro que se lanza a extraer conclusiones de este tipo se llama inconsciente adaptativo y es hoy uno de los campos más estudiados de la psicología. Una parte del cerebro es capaz de elaborar juicios rápidos partir de poca información. No es un don otorgado mágicamente a algunos afortunados sino una capacidad que todos poseemos. El problema es que al no saber de donde proceden exactamente nuestras primeras impresiones, tampoco somos conscientes de su fragilidad. Ni de las sutiles influencias que pueden alterar o cambiar una impresión.

El problema de Hoving no es que confíe en su *blink* sino que confía demasiado ciegamente en él