

MINISTERIO DE SALUD Y AMBIENTE

COMISIÓN NACIONAL DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN SANITARIA
CONAPRIS

ASPECTOS DEMOGRÁFICOS Y SOCIALES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ÁREAS SELECCIONADAS DE LA ARGENTINA DIAGNÓSTICO Y APORTES PARA EL DISEÑO DE POLÍTICAS Y PROGRAMAS DE PREVENCIÓN

BECAS "RAMÓN CARRILLO-ARTURO OÑATIVIA"
ESTUDIO COLABORATIVO MULTICÉNTRICO

COORDINACIÓN GENERAL

MAG. ROSA N. GELDSTEIN (CONICET - CENEP)

MAG. RODOLFO BERTONCELLO (CONICET - UBA)

BECARIOS DE COORDINACIÓN: CAROLINA PETERLINI Y CÉSAR THOMAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POBLACIÓN (CENEP)

BECARIOS

Laura Bosque - Soc. Arg. de Medicina y Cirugía del Trauma, Buenos Aires
Guillermo de Hoyos - Subsecretario de Coordinación, Min. de Salud, Neuquén
Enrique Jontef - Dir. Gral. de Estadística y Censos, GCBA, Buenos Aires
Laura Lacasta - Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Buenos Aires
Raquel Peltzer - Inst. Nac. de Epidemiología "Dr. Juan H. Jara", Mar del Plata
Adriana Restivo - Secretaría de Salud, Municipalidad de Rosario, Santa Fe
Celmira Rey - Inst. Geografía, Univ. Nac. del Nordeste, Resistencia, Chaco
Daniel Stechina - Hospital Central de Reconquista, Santa Fe

Diseño, composición y armado:
Caligrafix Servicios Gráficos Integrales S. H.
Av. Pueyrredón 1440, 2°
C1118AAR Buenos Aires
Telefax: 4821-6263 / Cel.: (15) 5119-0761
Correo-e: info@caligrafix.com.ar
www.caligrafix.com.ar

Impresión:
Talleres Gráficos DEL S. R. L.
E. Fernández 271/75
B1868AEE Piñeyro
Telefax: 4222-2121
Correo-e: delsrl@yahoo.com.ar

Buenos Aires, junio de 2006.

ÍNDICE

Prólogo	7
Presentación.....	9
Introducción.....	11

Primera parte Acontecimientos, víctimas y factores concurrentes Aportes para su cuantificación y descripción

Presentación.....	19
1. De los accidentes a los acontecimientos traumáticos en el tránsito	19
2. Acontecimientos, víctimas y factores en los “accidentes” de tránsito	21

Capítulo 1

Los costos en vidas, salud y atención de los accidentes de tránsito en la Argentina.....	23
1. Introducción	23
2. Víctimas fatales.....	23
3. Víctimas no fatales hospitalizadas.....	26
4. Las pérdidas de vidas por accidentes de tránsito.....	27
4.1 Potencial de años de vida perdidos por accidentes de tránsito	27
4.2 Años de esperanza de vida perdida por accidentes de tránsito.....	28
4.3 Años de vida perdidos ajustados por discapacidad.....	28
5. Los costos asociados a los accidentes de tránsito: una estimación.....	29

Capítulo 2

Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en las ciudades de Mar del Plata y Buenos Aires. Caracterización a partir del tratamiento original de datos existentes.....	33
1. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Mar del Plata.....	33
1.1 La información.....	34
1.2 Los resultados alcanzados.....	34
2. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Buenos Aires.....	38
2.1 Acerca de la información sobre accidentes de tránsito	38
2.2 Los accidentes de tránsito y sus víctimas	40

Capítulo 3

Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en las ciudades de Rosario y Reconquista (Santa Fe). Caracterización a partir de datos originales relevados en hospitales públicos	45
1. Introducción	45
2. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Rosario.....	46
2.1 Defunciones por accidentes de tránsito	47
2.2 Las víctimas de accidentes de tránsito según los servicios de emergencia.....	48
2.3 Las víctimas de accidentes de tránsito atendidas en el Hospital C. Álvarez	48
3. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Reconquista.....	50
3.1 Encuesta hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito	51

Capítulo 4

Acontecimientos traumáticos del tránsito. Víctimas, circunstancias y comportamientos de riesgo observados en la ciudad de Neuquén	55
1. Introducción	55
2. Los accidentes de tránsito y su morbilidad derivada.....	55

3. Los motociclistas que transitan por el área céntrica y por barrios seleccionados: uso de implementos de seguridad.....	63
4. Conclusiones y recomendaciones.....	66

Capítulo 5

Las condiciones materiales del tránsito en la ciudad de Resistencia. Entre la norma escrita y la realidad observada	67
1. Introducción	67
2. Las condiciones materiales del tránsito en lugares seleccionados de la ciudad	68
2.1 La normativa vigente	69
2.2 La observación de la vía pública en nodos seleccionados.....	71
2.3 Los resultados alcanzados.....	71
2.4 Propuestas de mitigación para garantizar la máxima seguridad vial posible..	75
3. A modo de cierre	76
Conclusión	77

Segunda parte

El tránsito, el riesgo y los accidentes en las percepciones de actores sociales seleccionados: un juego para desarmar

Sobre los contenidos sustantivos y metodológicos de la segunda parte	81
1. Algunas herramientas conceptuales.....	82
2. Acerca de las preguntas de investigación, los métodos y las técnicas	85
2.1. Sobre las categorías sociales, los instrumentos y las dimensiones de análisis	85

Capítulo 6

Motociclistas jóvenes en la ciudad de Neuquén	87
1. Introducción	87
1.1 El proceso salud-enfermedad como marco de referencia de los acontecimientos traumáticos.....	87
1.2 Aceptación del riesgo en el tránsito	87
2. Los motociclistas: estrategias de obtención de información y caracterización del grupo	88
3. Las dimensiones exploradas	88
3.1 El sí mismo. El vehículo	89
3.2 Los otros. La normativa. El entorno	95
3.3 Los accidentes de tránsito y los motociclistas	102
3.4 Prevención	105
3.5 Discusión de los resultados	108
4. Integrando resultados: conductas observadas y percepciones	111
5. Conclusiones y recomendaciones.....	112

Capítulo 7

Motociclistas jóvenes en la ciudad de Mar del Plata.....	117
1. Introducción	117
2. Cuestiones metodológicas: obtención de información y caracterización del grupo ...	118
3. Análisis de resultados.....	118
3.1 El sí mismo. Los motociclistas. El vehículo	118
3.2 Normativa de tránsito	127
3.3 El tránsito	130
3.4 Los accidentes de tránsito: explicaciones causales y prevención	131
3.5 Las campañas de prevención	132
4. Conclusiones y recomendaciones.....	133
4.1 Recomendaciones que orienten el diseño de acciones de prevención	135

Capítulo 8	
Ciclistas adolescentes y jóvenes en la ciudad de Resistencia.....	137
1. Introducción	137
1.1 Una población involucrada en el riesgo	137
1.2 Unos lugares riesgosos: los nodos	138
2. Cuestiones de método	138
3. Los resultados alcanzados.....	139
3.1 El sí mismo. El grupo. El vehículo.....	139
3.2 Los otros. La normativa. El entorno	141
3.3 Los accidentes de tránsito y las bicicletas.....	146
3.4 Prevención	148
4. A modo de cierre	149

Capítulo 9	
Automovilistas adultos y peatones adultos mayores en la ciudad de Buenos Aires	151
1. Introducción	151
1.1 Contenidos del capítulo	152
1.2 Sobre los aspectos metodológicos	152
2. Los participantes. Características objetivas y percepciones acerca de sí mismos ..	153
2.1 Peatones adultos mayores	154
2.2 Conductores de automóviles particulares	157
3. Estructura y dinámica del tránsito. El malestar ciudadano	162
3.1 La interacción en el tránsito	163
4. Las reglas	167
5. La percepción de riesgo y la realidad de las prácticas	173
5.1 Los peatones.....	173
5.2 Los conductores.....	178
6. Conclusiones orientadas a la acción.....	183

Capítulo 10	
Víctimas atendidas en hospitales públicos de la ciudad de Buenos Aires	189
1. Introducción	189
1.1 Los “accidentes” de tránsito: ni azar, ni error ni designio divino	189
2. Descripción sociodemográfica de los entrevistados	190
3. El acontecimiento que dio lugar a la atención de la víctima o paciente	191
4. La atención prehospitolaria	194
5. Atención hospitalaria y rehabilitación	195
6. La relación médico-paciente y el trato humano recibido en la atención.....	197
7. Acceso a tratamientos y ayuda recibida	200
8. Los cambios percibidos y el futuro.....	203
9. La percepción del riesgo.....	207
10. Prevención: sugerencias de los pacientes	206
11. Conclusiones y recomendaciones.....	208

Conclusión	213
------------------	-----

Palabras finales.....	219
-----------------------	-----

Bibliografía	223
--------------------	-----

PRÓLOGO

El estudio que hoy presentamos comprueba una vez más que la estrategia de salud más eficiente es aquella que apunta a modificar los estilos de vida. Constituye un aporte decisivo para la formulación de políticas y programas de prevención y atención de una de las más importantes epidemias que tiene la Argentina, con especial significación entre los jóvenes varones.

La información sobre el tema de las lesiones no intencionales ocasionadas por el tránsito, si bien ha aumentado, aún es insuficiente. Por eso, la Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación encargó este trabajo a excelentes investigadores del Centro de Estudios de Población y otros profesionales de reconocidas instituciones sanitarias de Buenos Aires, Chaco, Santa Fe y Neuquén. Entre otros objetivos de esta iniciativa, pueden destacarse los de identificar, mensurar y localizar geográficamente los factores de riesgo, las poblaciones expuestas, su desprotección y su actitud ante el riesgo y los otros actores involucrados. Así se logró en lugares seleccionados una descripción de las características sociodemográficas de las víctimas, un análisis crítico sobre las fuentes de información y un conjunto de propuestas para la mejora de su calidad.

Una de las consideraciones principales que llevaron a formular y a ejecutar el Plan Federal de Salud junto con todas las provincias argentinas fue la necesidad de reformular las acciones de prevención en diversos niveles, en la certidumbre de que el sistema de salud tendría una estructura diferente si se conocieran mejor las causas de enfermedad y muerte de los argentinos.

Este trabajo comprueba que anualmente se pierden 170.000 años de vida potencial y 87.000 años de vida activa potencial a causa de las muertes ocasionadas por el tránsito. Eso significa en los varones casi medio año de esperanza de vida. Supone además un costo directo anual de 26 millones de pesos y, considerando los años de vida perdidos por discapacidad, un costo indirecto de más de 700 millones de pesos anuales.

Existen tecnologías sociales desarrolladas y a desarrollar que deben ser aplicadas con la prepotencia que exige el estado de catástrofe de salud. Además, es preciso recordar que en estos eventos resultan víctimas muchos peatones, conductores de motos y bicicletas, estos últimos especialmente en el interior. La mayor parte de las veces las lesiones aumentan por falta de prevenciones elementales, tales como el uso de casco o cinturón de seguridad.

Sin embargo, es mínima la proporción de contravenciones graves que originan actas de infracción. Por eso resulta estimulante el trabajo pormenorizado que se realizó en esta investigación, a través de la recolección de información hasta caso por caso. Ello permitió la búsqueda de factores explicativos en base a diversos datos estadísticos y por medio de la exploración de condiciones subjetivas.

En cierto modo resulta hasta fascinante leer la manera en que los propios involucrados explican las razones que dan sobre sus conductas. Ellos, particularmente los motociclistas, suelen manifiestamente asumir el hecho de que se ponen en riesgo con conductas temerarias, pero suelen trasladar la responsabilidad a terceros, considerando que es el resto quien constituye la principal amenaza. De la misma manera, la inobservancia de las normas por parte de otros es considerada como justificación suficiente para incumplirlas. En ese contexto, se concibe irrazonablemente que la seguridad no aumenta cuando se cambia la propia conducta y se respetan las normas, sino en la medida en que se garantiza una habilidad superior para conducirse con destreza.

¿Cuántos años piensa vivir quien se juega la vida en cada segundo? Los jóvenes son los que más confían en su destreza y por tanto son quienes mayor riesgo asumen. Para muchos de ellos, el peligro sólo lo aportan los otros, no su propia conducta. La amenaza está fuera del vehículo que conducen, no dentro. Esta tendencia individual hacia la autoindulgencia provoca colectivamente los efectos de una epidemia.

El problema es el mismo que el que se observa en otras áreas de la política de salud: en la Argentina es común que se reclame una vigilancia estricta sobre productos y comportamientos ajenos que pueden llegar a afectar la seguridad, pero no se aceptan controles sobre la propia conducta. Esto ocurre también con los medicamentos o con los alimentos, por ejemplo, donde se reclaman cada vez mayores pruebas sobre la calidad de lo que está dentro del envase, pero no se modifica la manera de consumirlos.

Por eso corresponde insistir en la necesidad de incrementar simultáneamente las tareas de control y de educación. No es solamente un problema de falta de información, sino

además de insuficiencia de incentivos y de impulsos morales para modificar las conductas. No sólo es preciso recordar que aun desde el punto de vista estrictamente económico los costos del control son ínfimos en comparación con las pérdidas que generan las lesiones y las muertes. Eventualmente, y como bien lo insinúan algunos de los autores de estos trabajos, la estrategia a implementar debe incluir la posibilidad de modificar los tipos de penas a ser aplicadas a los infractores y de brindar explicaciones suficientes y sólidas a conductores y peatones acerca de la racionalidad de las normas.

Por último, también resultan de indudable interés las consideraciones incluidas en este documento respecto a la necesidad de introducir reformas en el sistema de atención al paciente traumatizado.

Pero la mayor virtud de este trabajo es que contiene en cada capítulo recomendaciones razonables que pueden aplicarse con eficacia y bajos costos en un futuro inmediato. A pesar de su incertidumbre, el futuro se puede modelar. El compromiso de todos los argentinos hará que nuestro destino no sea un simple accidente: el futuro se puede crear.

*Dr. Ginés González García
Ministro de Salud y Ambiente de la Nación
Diciembre de 2005*

PRESENTACIÓN

Cuando se analizó con el Ministro la oportunidad de priorizar los Estudios Colaborativos Multicéntricos, la CONAPRIS propuso el análisis de los accidentes de tránsito en los aspectos demográficos y sociales.

Para 2003 la tasa de mortalidad de los accidentes de tránsito era 8,2 por cien mil habitantes, que significaba 3.124 personas fallecidas en el año. El número de heridos alcanzaba a 56.669, información que señalaba una problemática en salud y también en sus incidencias sociales.

Se invitó a una entidad reconocida en los estudios poblacionales como es el Centro de Estudios de Población (CENEP) y con investigadores reconocidos del CONICET, Mag. Rosa Geldstein y Mag. Rodolfo Bertoncello para asumir la coordinación del estudio.

Se enfatizó en realizar la investigación en distintas provincias y ciudades (Buenos Aires; Mar del Plata; Neuquén; Resistencia, Chaco; Rosario y Reconquista en Santa Fe), utilizando como base de información las estadísticas disponibles de fuentes oficiales (que en algunos casos incluyen a las instituciones de pertenencia de los becarios) y datos originales relevados para este estudio, tanto en hospitales donde son más frecuentes las patologías por accidente, como en población general expuesta a riesgo de sufrirlas.

Este libro expresa las investigaciones de los lugares señalados, transformadas por el análisis y propuestas realizadas por los coordinadores Geldstein y Bertoncello y la actividad de cada becario en la zona correspondiente, en una obra de consultas.

El estudio se encaró en dos partes sustanciales, una como acontecimientos, víctimas y factores concurrentes (cuantificación y descripción) y la otra con el tránsito, el riesgo y los accidentes en la percepción de actores relacionados. Cada parte se compone en capítulos distintos y las respectivas conclusiones son importantes para el diseño de políticas y programas de prevención.

Sabemos que la problemática del tránsito es una responsabilidad compartida y no sólo de salud; la educación es una condicionante muy importante y también las reglamentaciones sobre tránsito, velocidad, sanciones, y acciones de prevención vial. La difusión por los medios escritos y también audiovisuales se ha incrementado. Los diarios de mayor circulación a fines de febrero de 2006 publican cifras alarmantes, hay denunciadas 10.353 muertes, en 2005, que alcanzaron a 12,5 por 100.000 habitantes, incremento que señala los mayores riesgos de vida o invalidez.

La Defensoría del Pueblo, el Consejo Federal de Seguridad Vial y distintas asociaciones sobre la problemática del tránsito promueven una campaña de difusión nacional.

Los resultados y las propuestas en esta obra, son producto de una investigación colaborativa y multicéntrica, que permitirá a las autoridades responsables formular recomendaciones en la búsqueda de datos confiables y consistentes, para centralizar la información de accidentes y proponer un plan de seguridad vial.

Esta investigación, desde el análisis minucioso realizado, permitirá conocer en profundidad los riesgos. La Defensoría del Pueblo señala veintiocho muertes diarias en el último año y solicitó la declaración de emergencia vial. Por ello, propone un Plan Nacional de Seguridad Vial. Este estudio, como otros, contribuirá, sin duda, para su elaboración.

Pienso que hay una cultura autoritaria en los argentinos y también un desprecio a la vida y esto se expresa en el comportamiento de las personas en el tránsito. Otra variable a tener en cuenta. Queremos agradecer y felicitar a los autores de este libro de consulta, producto de una investigación importante. Vaya el agradecimiento para la Mag. Geldstein y el Mag. Bertoncello en la conducción y coordinación y a los becarios Laura Bosque, Guillermo de Hoyos, Enrique Jontef, Laura Lacasta, Raquel Peltzer, Carolina Peterlini, Adriana Restivo, Celmira Rey, Daniel Stechina y César Thomas.

Esta presentación sólo intenta señalar la importancia de la obra. Se recomienda su lectura, ya que enriquece el conocimiento y sus propuestas son relevantes.

Dr. Juan Carlos O'Donnell
Coordinador de la CONAPRIS
Noviembre 2005

Esta obra presenta resultados de un estudio colaborativo multicéntrico (ECM) denominado "Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención", realizado en el Centro de Estudios de Población-CENEP para la Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria-CONAPRIS del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación. El estudio se propuso abordar los aspectos demográficos y sociales y los factores intervinientes y condicionantes que confluyen en la configuración de causas y consecuencias del fenómeno de los **accidentes de tránsito (AT)**. La investigación ha puesto el foco sobre las víctimas y sobre distintos actores que participan en el tránsito y pueden causar accidentes o ser víctimas de ellos, para tratar de conocer más acerca de sus características, sus comportamientos y sus opiniones, y contribuir con esto a producir conocimiento de utilidad para la formulación de políticas y programas de prevención.

El ECM ha reunido, bajo la coordinación de sus responsables, las tareas de diez becarios residentes en distintas localidades del país, cuyos planes de trabajo individuales han sido articulados en función de los objetivos del Estudio, pero respetando sus especificidades y rescatando los saberes y experiencias de cada uno. Con esto, además del propósito de generar conocimiento sobre el tema de los AT, el Estudio se orientó también a la formación de recursos humanos en investigación.

¿Por qué abocarnos al estudio de este tema? Porque los accidentes de tránsito,¹ con sus consecuencias en términos de lesionados y víctimas fatales, de costos psíquicos y materiales, son hoy parte de un problema mundial calificado como inaceptable o como una *epidemia silenciosa que afecta a todos los sectores de la sociedad* (OPS, 2004: 2). El hecho de que los AT se encuentren entre las primeras causas de muerte de jóvenes y adultos jóvenes en la mayoría de los países y regiones del planeta, ha llevado a distintos autores y organismos internacionales a considerarlo como un problema de salud pública (OMS, 2004; Glizer, 1993); a esto contribuye también el reconocimiento de que se trata de causas de muerte evitables que, como tales, deberían ser objeto de atención prioritaria en pro de su disminución.

En el marco de esta preocupación, la Organización Mundial de la Salud ha publicado en 2004 un "Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito", un documentado estudio sobre el tema que expresa la preocupación que despierta el fenómeno. En este documento se sostiene que se debe procurar cambiar la idea de que las lesiones causadas por el tránsito son el precio de la movilidad y el desarrollo económico, por una concepción holística que otorgue más importancia a la prevención mediante acciones en todos los niveles del sistema de tránsito (OMS, 2004).

El Informe preparado por la Organización Mundial de la Salud indica que en 2002 el número de muertes por accidentes de tránsito en el mundo fue del orden de los 1,2 millones, estimándose en cincuenta millones el número de heridos. La distribución regional de estas defunciones puede verse en el Gráfico 1, reflejando la presencia del problema en todo el planeta, y su correlación general con el volumen de población. Datos más desagregados permiten estimar que algo más del 85% de las muertes por AT suceden en los países de ingresos medio y bajo; y lo que es más grave aún, se estima que la proporción de muertes por AT en estos países seguirá aumentando, ya que los países más ricos del planeta vienen disminuyendo su participación en el total, en gran medida como resultado de las diversas medidas que se han tomado para prevenirlos. Las tasas de mortalidad por AT (por cada cien mil habitantes) permiten poner en relación el total de muertes con la población residente; para todo el planeta, alcanza en 2002 al 19,1 por cien mil habitantes, al tiempo que muestra grandes variaciones regionales. Así por ejemplo, en África es del 28,3 y en el Mediterráneo Oriental del 26,3 por cien mil, mientras que en las regiones más desarrolladas es mucho más baja: del 14,5 por cien mil en Europa, o del 15,7 por cien mil en América.

¹ Definidos como el hecho o circunstancia no intencional que ocurre en la vía pública mientras su usuario se encuentra circulando (en diferentes roles, por ejemplo peatón o conductor) y durante el cual y por alguna circunstancia personal, de la vía o del vehículo, sufre algún daño sea éste físico, psíquico o material (Rey, 1999: 14).

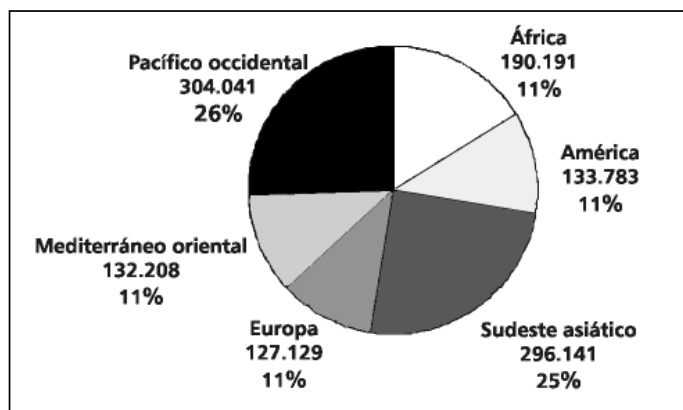


Gráfico 1 - Muertes por accidentes de tránsito por grandes regiones del planeta, 2002
[Fuente: elaborado sobre la base de OMS (2004)]

El Informe también permite caracterizar el perfil de las personas afectadas por lesiones causadas por el tránsito, confirmando el predominio de los jóvenes y adultos jóvenes: más del 50% de las víctimas fatales tienen entre quince y cuarenta y cuatro años de edad. En cuanto al sexo, constata la mayor proporción de varones que de mujeres entre las víctimas fatales: 2,7 varones por cada mujer. Los usuarios de la vía pública más vulnerables son los peatones, los ciclistas y los conductores de ciclomotores y bicicletas (este perfil de las personas afectadas es más marcado en los países de ingresos bajos, ya que son los que mayormente utilizan la vía pública). En relación al costo social que representan los traumatismos por accidentes, los choques son la principal causa de traumatismo craneoencefálico, siendo la causa de entre un 30% y un 86% de las hospitalizaciones por traumatismos en algunos países de ingresos bajos y medianos (OMS, 2004). También se los considera el mayor generador de años de vida potenciales perdidos (Larrateguy, 2003). En síntesis, puede decirse que las lesiones por AT representan a nivel mundial un alto costo social y económico para los países, y una carga para los hogares que se ven afectados por la pérdida de un familiar o por su discapacidad (pérdidas en trabajo doméstico y en ingresos para los supervivientes, los cuidadores y las familias).

Caracterizar la situación de los accidentes de tránsito en la **Argentina** no es tarea sencilla, y si bien existe consenso entre los especialistas y en la sociedad en general, en considerar que son un grave problema, la información disponible sobre los AT es fragmentada y heterogénea, y por lo tanto de uso y utilidad limitados. De hecho, no existe un registro estadístico único y la información proveniente de distintas fuentes muestra deficiencias tales como discrepancias en las cifras, definiciones diferentes o escasa evaluación (Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, 2003).

La información provista por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), basada sobre datos provenientes de la Dirección Nacional de Política Criminal, puede tomarse como un punto de partida para abordar el tema (Tabla 1), e indica que en la Argentina, en los últimos años, las muertes causadas por AT rondan los 3.500 individuos por año, presentando una tendencia a la disminución general a lo largo del período considerado, más marcada a partir del año 2002. Las tasas de mortalidad reflejan este comportamiento general, habiéndose ubicado en torno a las diez defunciones por AT cada cien mil habitantes entre 1999-2001 y disminuyendo a un poco más de ocho defunciones cada cien mil habitantes en 2002 y 2003. No sucede lo mismo con la cantidad y tasa de heridos (lesionados), cuyo comportamiento es más errático en el período considerado, aunque en general tienden a aumentar.

Tabla 1 - Argentina. Muertos y heridos en accidentes de tránsito automotor
 [Fuente: INDEC (web) sobre la base de datos de la Dirección Nacional de Política Criminal,
 Secr. de Justicia y Asuntos Penitenciarios, Min. de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos]

Año	Muertos		Heridos	
	Volumen	Tasas*	Volumen	Tasas*
1999	3.640	10,0	49.337	135,5
2000	3.686	10,0	54.429	148,0
2001	3.796	10,2	58.530	157,5
2002	3.178	8,5	53.527	142,7
2003	3.124	8,2	56.669	149,6

* cada 100 mil habitantes

La comparación de la tasa de mortalidad por AT del país con las mundiales lleva a advertir su bajo nivel, ya que su valor es casi del 50% del mundial, ubicándose por debajo incluso de la región –Europa– que posee las tasas más bajas. Diversos especialistas han advertido sobre el posible subregistro que pueden presentar los datos de AT en nuestro país, por lo que estas tasas deberían ser mayores. Organizaciones de la sociedad civil estiman que las cifras oficiales presentan una marcada omisión, indicando que el fenómeno tendría una envergadura muy superior. Algunas fuentes hacen llegar el número anual de víctimas fatales a más de siete mil quinientos (Luchemos por la Vida, 2003) y aun hasta diez mil (Larrateguy, 2003); si esto fuese así, las tasas estarían entonces en el orden del dieciocho y el veintiséis por cien mil, respectivamente. Lamentablemente, la fuente de estas estimaciones no es clara, por lo que no es posible elucidar con fundamento esta cuestión.

Más allá de las discrepancias, la escasa información oficial básica disponible y la profusa información periodística y de difusión general (que aún sin remitir a fuentes confiables de información tienen un alto impacto en la sociedad) señalan la apreciable magnitud y visibilidad del fenómeno en nuestro país, y sus múltiples consecuencias negativas en términos humanos, sociales o económicos. Esta situación advierte también sobre la necesidad de extender el conocimiento de tipo diagnóstico tanto en sus aspectos cuantitativos –para caracterizar el fenómeno en términos de la población afectada en distintos ámbitos del país– como en aquellos, cualitativos, que permitan aproximarse a los factores humanos asociados a la ocurrencia de tales acontecimientos negativos (percepción del riesgo; motivaciones, actitudes y comportamientos que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito; vulnerabilidad diferencial ante aquéllos) y cuya modificación debería ser objeto de políticas y programas de prevención focalizados. El estudio cuyos resultados aquí se presentan se ha orientado en este sentido, teniendo como fin último contribuir al propósito de: *Disminuir la ocurrencia de accidentes en la población a través de la identificación, mensura y localización geográfica de los factores de riesgo para los mismos, de las poblaciones expuestas y su grado de desprotección y actitud ante el riesgo y de los actores involucrados en la cadena de eventos que precede a los accidentes* (Argentina, Ministerio de Salud de la Nación, 2003a, web).

El Estudio tuvo entre sus **objetivos** la realización de diagnósticos sobre los accidentes de tránsito en localidades seleccionadas del país que permitieran, por una parte, caracterizar a la población víctima involucrada y a los hechos y circunstancias en que acontecieron los AT y, por otra, indagar acerca de aspectos situacionales, comportamentales y subjetivos de los actores involucrados (reales y potenciales) según las especificidades de los contextos locales. La **meta** del estudio ha sido extraer conclusiones y recomendaciones que orienten el diseño de acciones de prevención de los AT, y también contribuir al desarrollo de las capacidades de investigación en los lugares en que se llevó a cabo.

El estudio indagó el tema para el total del país y en localidades seleccionadas. Éstas fueron escogidas teniendo como criterio alcanzar la mejor representación regional y por tamaño de localidades urbanas (grandes, medias y pequeñas); como criterio complementario, se tomó en cuenta la presencia en ellas de estudiosos que tuvieran antecedentes de interés o trabajo previo en la temática, y su diversa formación disciplinar (médicos, sociólogos, psicólogos, actuarios, geógrafos). Como resultado de esto, se eligieron las ciudades

de Neuquén, Mar del Plata (Buenos Aires), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Resistencia (Chaco), Rosario y Reconquista (Santa Fe).

Los becarios del equipo, residentes en las ciudades precitadas, llevaron adelante distintas tareas para alcanzar sus objetivos particulares, al tiempo que aquéllas se orientaron a la consecución de los objetivos generales del ECM. En base a datos estadísticos de fuentes oficiales, y mediante procesamientos especiales, han indagado para conocer el número de víctimas y describir sus características sociodemográficas en contextos específicos (nacional, provincial o las respectivas localidades). Estas tareas estuvieron en relación directa con el análisis crítico de las fuentes de información y la elaboración de propuestas metodológicas para mejorar la calidad de la captación del fenómeno y la comparabilidad de los datos producidos por diferentes fuentes y para jurisdicciones de distinto nivel. También se realizaron estimaciones de años de vida perdidos y de costos de atención en salud causados por los AT, teniendo en cuenta (y evaluando) la calidad de la información disponible.

Algunos becarios trabajaron en los hospitales de referencia de sus ciudades y, mediante la aplicación de instrumentos diseñados a tal efecto, relevaron información primaria cuantitativa y cualitativa acerca de los procesos de atención a víctimas de AT en el sistema público de salud, sobre las características, condiciones y necesidades de las víctimas atendidas (y sus familiares), como también sobre las características y circunstancias de los eventos en los que se produjeron sus lesiones. Otros indagaron acerca del papel que cumplen las condiciones materiales y reglamentarias en el acontecimiento de AT en sus ciudades. Otros, finalmente, realizaron investigación cualitativa relevando información primaria para explorar el papel de aspectos comportamentales y subjetivos de grupos poblacionales específicos expuestos al riesgo de sufrir lesiones por accidentes de tránsito.

La coordinación del ECM tuvo a su cargo la formulación del proyecto general, la selección de los becarios y la supervisión y coordinación de sus propuestas de trabajo. A lo largo del estudio, realizó las tareas de coordinación y seguimiento del grupo, y elaboró los instrumentos de captación de información compartidos; también llevó adelante investigación específica. Todas estas tareas implicaron un ingente esfuerzo de formación y capacitación para la investigación, las que se consideran parte sustantiva del estudio. Por último, ha realizado las labores de revisión e integración de los resultados alcanzados.

La estrategia de investigación implementada para el ECM ha sido la más adecuada para abordar un tema como el de los accidentes de tránsito, dado el carácter necesariamente multidisciplinario que presenta, y los escasos antecedentes de investigación disponibles.

Para encaminar la investigación se realizó en primer lugar una indagación bibliográfica con el fin de adquirir el conocimiento disponible sobre la cuestión y orientar la tarea a emprender. Para ello se consultaron bibliotecas, bases de datos y especialistas, como asimismo el material disponible en la web. Como resultado se pudo acceder a un número considerable de trabajos de investigación, la mayoría de ellos de corte cuantitativo con enfoques provenientes mayormente de las ciencias médicas y de la psicología. Sólo se pudo acceder a unas pocas investigaciones que encararan el problema de los AT desde una perspectiva sociológica o demográfica, y se encontraron muy pocas con un enfoque cualitativo.

En primer lugar, cabe señalar que en los últimos años se ha asistido a un interés creciente sobre el tema de AT entre diversos organismos internacionales, que ha dado como resultado la publicación de diversos informes, tales como los de la OMS (2004; 2004a; 2004b; 2003; 2002a, 2002b), la ONU (Naciones Unidas, 2003) o la OPS (2004).

En los **países desarrollados** (Estados Unidos y países de Europa) es abundante la investigación cuantitativa sobre diversos aspectos relacionados con las actitudes y comportamientos de la población en el tránsito (Ulléberg y Rundmo, 2003; Glendon y Cernecca, 2003; Parker, West, Stradling y otros, 1995; Dejoy, 1999; Yagil, 2000; Astrain, Bernaus y otros, 2003). También se detectaron investigaciones que exploran los efectos de campañas de seguridad vial (Rundmo, Iversen, 2004; Ulléberg, 2001) o los factores demográficos asociados al no uso de elementos de seguridad, en particular cinturón (Brooke Lerner, Dietrich y otros, 2001). Desde un enfoque cualitativo, se tuvo acceso a una investigación que describe las percepciones de los niños sobre el riesgo de sufrir un accidente (Green y Hart, 1998). Otros trabajos de investigación se basan en fuentes secundarias de información (Valent, Schiava, 2002; Murray, 1998; Dobson y otros, 1999), revisando la literatura sobre distintos aspectos del problema de AT (Lancaster y Ward, 2002; Social Issues Research Centre, 2004; McKenna, 1982; Chesham y otros, 1993; Ranney, 1994). También se han hallado investigaciones de tipo conceptual o ensayístico (Vidal Portell y Gómez, s.f.; OECD, 1994; HM Treasury, 2005; Frankenberg, 1995; World Bank, 2000).

En **América Latina** también prevalecen las investigaciones cuantitativas (Moyano Díaz, 1997; Liberatti, Andrade y Soares, 2001; López Barrancos, Maffei de Andrade y otros, 2003; Hijar-Medina, Carrillo Ordaz y otros, 1999), aunque algunas combinan técnicas cualitativas y cuantitativas (Hijar-Medina y otros, 2003) y otras son de tipo cualitativo (Moyano Díaz y otros, 1999; Glick Schiller y otros, 1994; Queiroz y Oliveira, 2002). Algunas investigaciones tienen un enfoque epidemiológico y analizan la mortalidad y morbilidad por AT basándose en fuentes secundarias (Klein, 1994; Yunes y Rajs, 1994; Sumie Koisumi, 1992). Otros trabajos son de tipo conceptual (Tapia Granados, 1998; Montoro González, 1998; Montoro González, Carbonell Vayá, Sanmartín Arce y Tortosa Gil, 1995) y otros describen propuestas de políticas de promoción de la seguridad o experiencias exitosas de programas (Mockus, 2001). La producción de estos países también incluye documentos de divulgación que circulan en la web; algunos de ellos son reflexiones y propuestas (Flores Montero, 2003; Mockus y Cante, 2003; Caballero, 2004; Mockus y Acero Velásquez, 2005), y otros son de producción gubernamental (como un documento del Ministerio de Salud de Colombia sobre AT –Rodríguez, 2003– o un documento del INEGI de México sobre estadísticas de AT (INEGI, 2004).

En la **Argentina** es importante la producción de investigación sobre el tema desde una perspectiva cuantitativa (Foschiatti, Ramírez, Rey y Lucca, 2004; Peltzer, 2003; Ledesma, Peltzer, Ungaro y Zervino, s.f.; Waisman, Nuñez y Sanchez, 2000; Foschiatti, Lucca; Ramírez y Rey, 2002; Foschiatti, Lucca, Ramírez, Rey y otros, 2003), encontrándose pocas investigaciones que empleen perspectivas cualitativas de investigación (Defensoría del Pueblo de la Nación, 2005), o que combinen ambas (Ungaro, de Hoyos, Úbeda y otros, s.f.). Se han podido consultar algunos trabajos de investigación sobre la problemática de los “datos” de AT en el país (Ungaro y Ledesma, 1999; Defensoría del Pueblo de la ciudad de Buenos Aires, 2003; Úbeda, 2003), un trabajo que indaga las características epidemiológicas de los AT (Llamazares, Duré, Lucazevitch y otros, 2003), una propuesta de sistema de regionalización de la atención del traumatizado (Neira, 2001), un proyecto para la mejora de la seguridad urbana (Carbone, Garnedi, Romero, y otros, 2003) y una investigación sobre el transporte público y los adultos mayores (Schmunis, 2001). También ha sido posible consultar algunos trabajos de tipo conceptual o ensayístico sobre los AT (Tocce, s.f.; Urroz, 2002; Neira y Bosque, 2001a). Otro tipo de material consiste en manuales de prevención de AT (Neira, Bosque, Gelpi, Neira, 1999; Sociedad Argentina de Pediatría, 2001). Por último, cabe indicar que existe abundante material de divulgación o investigación producido por ONG como Luchemos por la Vida (Luchemos por la Vida, 2004; Isoba, 2004; Silveira, 2003) o ISEV (ISEV, 2003, 2004), algunos de ellos en la web (Larrateguy, 2003), en revistas como IDEA o en medios de comunicación masiva (diarios).

La revisión de los textos precitados permite decir que la ocurrencia de los AT y el impacto variable de sus consecuencias reconocen una multiplicidad de causas originadas en factores humanos, físicos y ambientales; al mismo tiempo, es posible observar que, para el análisis del fenómeno, se utilizan diversos enfoques y marcos interpretativos.

De utilidad para este estudio es el enfoque **epidemiológico**, que analiza la contribución de cada componente de la “tríada epidemiológica” (huésped o individuos, agente o vehículo y entorno o ambiente) a la ocurrencia de accidentes de tránsito y sus consecuencias. Se identifican así tres factores de riesgo que estarían operando sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito: humano, del vehículo y vial-ambiental. Estos factores de riesgo presentan atributos variables en sí mismos y se combinan de distintas formas, requiriendo ser estudiados no sólo para caracterizar el fenómeno sino también para proponer medidas que incidan en él. Así por ejemplo, en relación al huésped se reconoce la influencia del sexo, la edad, las motivaciones, etc.; en cuanto al agente, se indagan las especificidades según el tipo de vehículo (autos, motos, etc.); en cuanto al entorno, interesan las condiciones climáticas, el día y hora o el tipo de vía (Glizer, 1993); por ejemplo, el tiempo incide en algunas condiciones importantes para la seguridad del tránsito, como su volumen, composición, velocidades, condiciones climáticas, visibilidad, tipo de conductores, objetivos del viaje. Por lo tanto, hay diferencias en la exposición al riesgo, en los individuos, los vehículos o el entorno, y gran parte de la literatura consultada se aboca, de manera más o menos directa o explícita, a esto. En términos muy generales, puede decirse que este esquema orienta los contenidos de la primera parte de esta obra.

Por otra parte, también se reconoce que todo **riesgo** debe ser abordado dentro de un contexto social, cultural y económico más amplio. Los diferentes riesgos están anclados en la sociedad y en su correspondiente contexto cultural, lo que determina en gran medida cómo se los percibe y la autonomía de cada individuo para controlarlos (OMS, 2002a).

La idea que los distintos actores sociales se formulan acerca de los riesgos se basa en la diversidad de información que les llega sobre los factores de riesgo (denominados a veces

“peligros”) y las tecnologías, así como sobre sus beneficios y contextos. Pero la percepción de los riesgos para la salud está enraizada también en los distintos entornos económicos, sociales y culturales en los que los actores sociales se encuadran. Entre los factores que influyen en la **percepción** de los riesgos, se mencionan el sexo, la ideología y los lazos afectivos, que inciden sobre la opinión que se forman los expertos y los legos sobre los riesgos; así por ejemplo, se ha observado que los varones tienden a minimizar los riesgos –y a considerarlos menos problemáticos– con mayor frecuencia que las mujeres (OMS, 2002a).

Desde una perspectiva que se acerca a la de percepción de riesgo, en tanto prioriza el componente subjetivo en la evaluación y configuración del riesgo, Montoro González (1998) pone el énfasis en el **factor humano** como el principal elemento explicativo de la ocurrencia de los accidentes de tránsito. Para esto introduce el concepto de **actitud**, que representa una *predisposición aprendida, relativamente estable, de valorar y de actuar, ante determinadas situaciones (...). Los componentes de las actitudes son cognitivos, e incluyen conceptos, creencias, procesos perceptivos y atencionales, etc.; afectivos, como las emociones, los sentimientos, los motivos, etc.; y conductuales, identificables como comportamientos, conductas o actividades* (Montoro González, 1998: 216). Siguiendo este planteo, el autor cita un trabajo de investigación que estudió las actitudes y variables psicosociales que influyen en el riesgo de accidentarse, y en el cual se mencionan como actitudes relacionadas con conductas de alto riesgo en las causas de accidentes las siguientes: *atribuir la causalidad de los accidentes a factores que escapan del control personal; utilizar la conducción como medio para incrementar la percepción de auto-eficacia, estatus o poder; evaluar positivamente la velocidad; buscar en la conducción sensaciones intensas, etc.* (Montoro González, 1998: 216). Otros factores claves a tener en cuenta al evaluar el riesgo de exposición a accidentes de tránsito son las actitudes hacia la velocidad en general, las actitudes hacia otros usuarios de la vía pública y hacia la policía y las relativas a la responsabilidad percibida en un accidente. A estos factores deben añadirse las características de la normativa vigente sobre circulación vehicular y peatonal, así como las percepciones y las actitudes de los usuarios de la vía pública respecto de su adecuación y cumplimiento. Debido a la relevancia otorgada a la percepción de riesgo y las actitudes de los usuarios, este autor también señala que, en el diseño de estrategias de intervención para reducir los riesgos sanitarios, las autoridades deben tomar en cuenta la diferente percepción de los riesgos del tránsito que tienen el público general y los profesionales de la salud. En términos generales, estas cuestiones orientan los trabajos de la segunda parte de esta obra.

* * * *

Este libro presenta, en forma resumida, parte de los resultados alcanzados por el ECM. Además de esta introducción, el texto cuenta con dos partes, en cada una de las cuales se han incluido capítulos que abordan las temáticas indagadas. Los capítulos de la primera parte presentan la descripción y cuantificación de los acontecimientos, las víctimas y los factores concurrentes en los AT en el país y en distintas localidades urbanas; estos estudios se basan fundamentalmente en información cuantitativa, que es evaluada y procesada para su análisis. En la segunda parte del texto se incluyen capítulos que abordan aspectos comportamentales y subjetivos de grupos poblacionales usuarios de la vía pública, y también de víctimas de AT. Cada parte incluye una introducción en la que se exponen las características y fundamentos de las tareas cuyos resultados se presentan en ella, y conclusiones específicas. Unas breves palabras finales y la correspondiente bibliografía completan el texto.

Para concluir esta introducción, y aún a riesgo de incurrir en algún olvido involuntario, queremos agradecer a las muchas personas que, desde sus roles institucionales, sus diversos puntos de vista y variadas experiencias profesionales y personales en temas relativos a la salud de la población en general y a los accidentes de tránsito en particular, nos brindaron su confianza, compartieron con nosotros sus conocimientos, orientándonos en la etapa exploratoria o en los pasos necesarios para producir, recopilar, evaluar y analizar nuestros datos; nos proporcionaron contactos valiosos y, al transmitirnos sus propias necesidades de información, nos estimularon a trabajar con entusiasmo y convencidos de la utilidad de nuestra tarea.

En una apretada y seguramente incompleta nómina, queremos agradecer especialmente (sin incluir sus títulos por falta de espacio y temor a equivocaciones) a Viviana Crapanzano, Ernesto De Titto, Saúl Flores, Mónica Gogna, Carlos Grushka, Leticia Lahitte, Alfredo E. Lattes (y demás colegas del CENEP), Diana Maffía, Norma Meichtry, Elsa Moreno, Martín Moreno, Jorge Neira, María Julieta Oddone, Zulma Ortiz, María N. Pedernera, Clotilde Úbeda, Jorge Ungaro, Omar Zein.

Queremos agradecer a nuestros informantes anónimos, los actores sociales que participaron en encuestas, grupos focales y entrevistas. También a los directores, demás autoridades, profesionales y demás trabajadores de los hospitales donde realizamos trabajo de campo, y a las autoridades de salud de los diferentes niveles de gobierno que habilitaron el acceso a los establecimientos. Agradecemos también al Dr. Juan Carlos O'Donnell de CONAPRIS por su confianza y apoyo permanentes.

Presentación

1. De los accidentes a los acontecimientos traumáticos en el tránsito²

La **lesión, traumatismo o trauma** se define como el daño al organismo causado por la brusca exposición a concentraciones de energía que sobrepasan su margen de tolerancia, o a factores que interfieren con el intercambio de energía en el organismo. En el caso de las lesiones derivadas del tránsito, la energía involucrada en todos los casos es la mecánica o cinética que permite el desplazamiento vehicular; en contadas ocasiones puede sumarse el daño producido por otro tipo de energía (por ejemplo la térmica, en caso de incendio o explosión).

La última revisión de la Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud–CIE 10, en su capítulo XX, denomina **lesiones por causas externas** a los acontecimientos ambientales y circunstancias como causa de traumatismos, e incluye a los accidentes (lesiones no intencionales), las lesiones auto infligidas intencionalmente, las agresiones, los eventos de intención no determinada y las intervenciones legales y operaciones de guerra. La clasificación define a los **accidentes de tránsito** como cualquier accidente de vehículo que ocurre en la vía pública (que se origina en, termina en, o involucra parcialmente a un vehículo en la vía pública).

La palabra accidente describe un suceso eventual, inesperado y generalmente desagradable. El término “accidental”, a su vez significa no esencial, casual, contingente, producido por una circunstancia imprevista. No es de extrañar que la concepción popular sobre el accidente se refiera a algo que sucede casual o fortuitamente, en forma súbita y al azar. La consecuencia más negativa de esta forma de entenderlo es que se asume a priori que es imprevisible y, por lo tanto, se acepta resignadamente su ocurrencia.

Sin embargo, algunas definiciones de accidente se alejan de esta postura, y alertan acerca de que *casualidad y accidente son palabras de sentido negativo que sólo expresan nuestra ignorancia respecto a determinados fenómenos y leyes... Al desconocer determinadas cualidades y precedentes del fenómeno, consideramos como accidental a aquello que no lo es realmente. El accidente y lo accidental existen en la mente, pero no en la realidad* (Montaner y Simón, 1912: 219-220).³

Según Glizer (1993), el tránsito es la manifestación dinámica del funcionamiento del sistema de transporte automotor. Sus elementos integrantes son las personas (ya sea como conductores, pasajeros, peatones), los vehículos, las vías de circulación y las normas reguladoras. Su objetivo es posibilitar el traslado de un lugar a otro de bienes y personas. La energía cinética es controlada por los conductores para permitir el desplazamiento de sus vehículos dentro de las posibilidades y limitaciones impuestas por la infraestructura, las regulaciones y la presencia de otros usuarios. El fracaso en el control de la energía lleva al acontecimiento traumático. Sus características más destacables son su aparente falta de intencionalidad y la rapidez con que sus consecuencias se hacen evidentes (lesiones, daño sobre la salud de las personas, etc).

Sectores como la policía, las compañías de seguros o la justicia, entre otros, de cuyas decisiones dependen acciones específicas, suelen abordar el problema desde un modelo ca-

² Este título resume, editados en función del texto general, resultados alcanzados por el becario Dr. Guillermo de Hoyos. Más detalles pueden verse en su informe final de beca (De Hoyos, 2005).

³ En los últimos años ha surgido una fuerte corriente de opinión que promueve abolir el término accidente tanto de la literatura médica como de nuestro léxico cotidiano (Bosque y Neira, 2002; Poole, 1998; Loimer, Iur y Guarnieri, 1996). Revistas prestigiosas como el *British Medical Journal* (Davis y Pless, 2001) han resuelto no publicar artículos que contengan el término “accidente” –exceptuando situaciones en las que sea imposible su reemplazo– en la convicción de que la terminología correcta y constante ayudará a entender que las lesiones son previsible y que tal conocimiento, unido a esfuerzos por ejecutar estrategias de prevención, contribuirá a reducir su incidencia y severidad. En el mismo sentido va el lema de día Mundial de la Salud proclamado por la Organización Mundial de la Salud: “La seguridad vial no es accidental”. También el Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación ha propuesto en 2004, establecer un sistema de vigilancia de lesiones de causas externas en el cual se adopta en reemplazo de la palabra “accidente” el término “lesión no intencional”. Estas razones han llevado a que la palabra “accidentes” tienda a dejar de utilizarse, proponiéndose en su lugar el uso de la expresión “acontecimiento traumático”, que no tiene connotación azarosa y permite hacer referencia al conjunto de situaciones que derivan en la ocurrencia de lesiones, sin hacer referencia al aspecto intencional. Algunos autores proponen también el uso de la expresión “colisión de vehículo con motor”-CVM. Así se hace en algunos capítulos de esta obra.

si siempre implícito y aceptado naturalmente por estar ampliamente arraigado en nuestra cultura. Este modelo puede ser denominado como **Modelo de causalidad prevalente** y se basa en premisas tales como: a) cada acontecimiento traumático se debe a una sola causa (o al menos a una sola causa importante); b) el factor humano tiene un rol determinante; c) la causa importante precede inmediatamente al acontecimiento traumático.

De la aplicación de este modelo se desprenden implicancias importantes, tales como que para prevenir los acontecimientos traumáticos es imprescindible conocer sus causas, o que estas causas deben ser reconocidas entre las circunstancias inmediatas al acontecimiento traumático. También se reconoce que la información recopilada orienta a establecer que la culpabilidad de la mayor parte de los acontecimientos traumáticos es atribuible a fallas humanas. Así por ejemplo, en cualquier colisión vehicular donde un conductor se desplace a alta velocidad, casi automáticamente la Policía asumirá que dicho conductor es el culpable del acontecimiento traumático, independientemente de que existan otras deficiencias en el diseño, la señalización o la iluminación de la vía u otras circunstancias habitualmente no consideradas.

Varias críticas pueden hacerse a este modelo, como la que advierte sobre la existencia de sesgos en la recolección de información, que hacen que factores ambientales (como los antes mencionados) suelen dejarse de lado; esto lleva a que se ignoren los roles del contexto social, político, económico o físico. También se advierte que existe confusión entre los términos culpa y causa, pues la primera tiene implicancias morales y legales y la segunda tiene una connotación científica; sin embargo, suelen tomarse como equivalentes, lo cual da pie al alto porcentaje de factores humanos mencionado. Como consecuencia de lo anterior, los programas preventivos enfatizan la responsabilidad individual y la adaptación del usuario a un sistema (por ejemplo el de transporte o tránsito) que no se pone en discusión. A su vez, la información recolectada realimenta esta conceptualización.

De todos modos y por variados motivos, esta forma de ver el problema prevalece y suele ser aceptada sin demasiadas críticas por los técnicos, profesionales y responsables de las áreas involucradas. Podemos mencionar entre dichos motivos la ignorancia de otros modelos, la inercia, la conveniencia de un enfoque centrado en el usuario que deje de lado responsabilidades institucionales, la satisfacción de valores socioculturales, etc. Interesa aquí destacar su presencia, la mayoría de las veces implícita, en gran parte de la información disponible.

Otra forma de ver el problema es desde el **modelo epidemiológico**, cuyas premisas básicas son las siguientes:

- Los acontecimientos traumáticos responden a una red de factores. Clásicamente se puede decir que dichos factores provienen del huésped, el agente y el medio, pero es útil reconocer que existen diferentes procesos involucrados.
- Este modelo no intenta buscar causas sino "factores de riesgo" que aumentan la probabilidad de que el hecho ocurra. Se busca asociación entre la presencia o ausencia de estos factores y la frecuencia con que los acontecimientos ocurren.
- De este modo, el acontecimiento traumático y sus consecuencias representan la culminación de un proceso gradual donde intervienen los factores de riesgo y sus interacciones.
- Este proceso se conoce como **historia natural del acontecimiento traumático** y, siguiendo el modelo de Historia natural de la enfermedad de Leavell y Clark, es posible reconocer tres etapas en aquél:
 1. Primera etapa: preacontecimiento traumático. En esta etapa actúan los distintos factores y procesos determinantes, predisponentes, condicionantes y precipitantes. Desde el modelo ecológico, se encuentran en equilibrio huésped, agente y medio, que conforman la **tríada epidemiológica**. Desde la teoría de los sistemas, existe aquí un sistema en funcionamiento y autorregulado. En esta etapa es donde se desarrolla la actividad de interés o necesidad para el individuo o la comunidad (por ejemplo trabajo, recreación, transporte, etc). Hay una generación y uso de energía con propósitos utilitarios, pero al mismo tiempo también se generan riesgos.
 2. Segunda etapa: acontecimiento traumático. En esta etapa el equilibrio se pierde, hay una falla del sistema con la consiguiente pérdida de control y liberación de energía y se produce una interacción negativa que da lugar a efectos sobre el huésped. Esta etapa es de escasa duración: habitualmente segundos o fracciones de segundo. Es el momento del acontecimiento traumático en sí (el choque, el vuelco).
 3. Tercera etapa: postacontecimiento traumático. Finalmente en la tercera etapa se tienen las consecuencias del acontecimiento traumático, los efectos negativos o no buscados del desequilibrio y de la liberación de energía. Es la etapa de la reparación del daño

sobre el huésped, la única donde el rol del Sector Salud no está puesto en discusión, y a su vez la única que habitualmente este Sector reconoce como de su incumbencia.

La aplicación de este modelo presenta notables ventajas, entre ellas el hecho de que no es necesario conocer todos los factores intervinientes, o el reconocimiento de que la eliminación de un factor o eslabón influye sobre la secuencia o cadena causal, permitiendo modificarla. Con esto, se abre la posibilidad de que las medidas de prevención puedan organizarse en niveles, de acuerdo al momento o etapa.

Así, es posible reconocer tres **niveles de prevención**, asociados a las tres etapas del acontecimiento traumático:

1. Prevención primaria: corresponde a la primera etapa, del preacontecimiento traumático, y busca evitar que el acontecimiento se produzca.
2. Prevención secundaria: corresponde a la segunda etapa, al acontecimiento traumático en sí, y busca disminuir su gravedad.
3. Prevención terciaria: corresponde a la tercera etapa, del postacontecimiento traumático, y se orienta a reparar el daño.

2. Acontecimientos, víctimas y factores en los “accidentes” de tránsito

Los elementos conceptuales presentados en el título anterior orientan, en términos generales, el tratamiento de los estudios que se presentan en los capítulos de esta primera parte de esta obra y tienen por objetivo describir y cuantificar el fenómeno en estudio en lugares específicos y poniendo énfasis en sus víctimas.

Los estudios se basan en un tratamiento exhaustivo de los datos disponibles en fuentes secundarias, lo que condiciona en gran medida sus características y alcances. Basarse en estas fuentes ha representado, por otra parte, una oportunidad para analizarlas y evaluarlas, y con esto ofrecer también recomendaciones para su mejoramiento. En algunos casos, los estudios han producido información primaria específica y parte de los resultados que se presentan se basan en ella; esta tarea ha representado también una instancia de transferencia al ámbito local que debe ser señalada.

El capítulo 1 aborda el tema en la escala nacional (Argentina y sus provincias) y en base al procesamiento de información proveniente del Sector Salud. Describe y cuantifica a las víctimas (fatales y hospitalizadas) de los AT, y se aboca a la construcción de un conjunto de indicadores orientados a evaluar el costo en vidas y monetario de los accidentes de tránsito.

El capítulo 2 incluye estudios sobre las ciudades de Mar del Plata y Buenos Aires, reunidos a partir del hecho de que ambos describen y cuantifican a las víctimas de AT a partir de fuentes de información disponibles. El primero aplica una estrategia metodológica específica para construir su propia base de datos de víctimas de AT. El segundo, en cambio, utiliza la información estadística oficial pero sometiéndola a una evaluación pormenorizada y rigurosa que, recorriendo todas las etapas que van desde la captación del dato hasta su publicación, permite no sólo evaluarla sino también formular recomendaciones para su mejoramiento.

El capítulo 3 incluye los estudios sobre las ciudades de Rosario y Reconquista, en la provincia de Santa Fe. Ambos comparten el hecho de haber realizado sendos relevamientos de información cuantitativa, a través de encuestas en hospitales públicos de referencia en sus ciudades. La descripción y cuantificación del fenómeno en estudio utiliza la información resultante de estos relevamientos y también la proveniente de otras fuentes. Esto se complementa con una presentación de las características del relevamiento hospitalario efectuado, en la consideración de que la experiencia puede ser de interés para otros usuarios.

El capítulo 4 presenta el estudio realizado en la ciudad de Neuquén. En este caso, la descripción y cuantificación de las víctimas de AT está acompañada por un estudio específico para uno de los grupos de usuarios de la vía pública que, según los resultados obtenidos, muestra mayor riesgo de accidentarse: los motociclistas. Dicho estudio se basó en técnicas de observación no participante y se orientó a conocer acerca del uso de medidas de seguridad entre los motociclistas que circulan por el centro y por distintos barrios de la ciudad.

Por último, el capítulo 5 presenta el estudio realizado en la ciudad de Resistencia, provincia de Chaco. Si bien incluye una breve descripción y cuantificación de los acontecimientos y víctimas de AT en la ciudad, basada en información policial recopilada y procesada para esta investigación, el tema central del capítulo remite a las condiciones materiales y normativas de la vía pública y su influencia en los comportamientos de los usuarios, todo ello en función de la preocupación por la generación de contextos de riesgo de ocurrencia de AT.

Unas breves conclusiones completan esta primera parte del texto. En ella se presentan los principales hallazgos de los estudios realizados y se formulan algunas recomendaciones.

CAPÍTULO 1

LOS COSTOS EN VIDAS, SALUD Y ATENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA ARGENTINA⁴

1. Introducción

De los múltiples abordajes que pueden realizarse del tema de los accidentes de tránsito (AT), en este capítulo se presenta el estudio de las víctimas y sus costos asociados, dada su importancia como problema de salud pública. Se realiza un análisis de la información disponible sobre víctimas fatales y lesionados para el total del país y las provincias, como así también de la información sobre atención hospitalaria de lesionados en AT. Asimismo, se presentan diversas medidas vinculadas con el estudio de la mortalidad y la morbilidad originada por los accidentes de tránsito, que fueron estimadas con el objetivo de avanzar en el conocimiento de los costos en vidas que los accidentes de tránsito conllevan a la sociedad. Por último, se exponen resultados de un desarrollo metodológico orientado a la estimación de los costos de la atención médica y recuperación de las víctimas de accidentes no fatales, utilizando como fuente los registros hospitalarios; si bien la información disponible para este tipo de estimaciones es muy limitada en la Argentina, estos resultados pueden considerarse como una primera y válida aproximación al tema.

La información utilizada proviene de las bases de datos de la Dirección de Estadísticas e Investigación en Salud (DEIS) dependiente del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación, que proveen datos de cobertura nacional fruto de la recopilación de la información hospitalaria y de los Registros Civiles.⁵ La DEIS estima que, en función de estudios de omisión de muertes de la década pasada, aproximadamente un cuatro por ciento de las muertes ocurridas en la Argentina no son inscriptas en el registro civil y, por lo tanto, no están incluidas en las estadísticas vitales; no se dispone, por el momento, de estudios similares con respecto a muertes específicas por accidentes de tránsito. Se han analizado las bases de datos correspondientes a las defunciones cuya causa básica de muerte ha sido un accidente de tránsito, ocurridas en 1999, 2000, 2001 y 2002.

2. Víctimas fatales

El análisis global de la mortalidad debida a accidentes de tránsito, realizado sobre la base de datos de la DEIS, muestra que unas cuatro mil personas por año mueren en la Argentina por esta causa (Gráfico 1.1). Estos valores aparentan ser bastante estables, aunque comparando los datos de los últimos años, se observa una tendencia a la disminución.

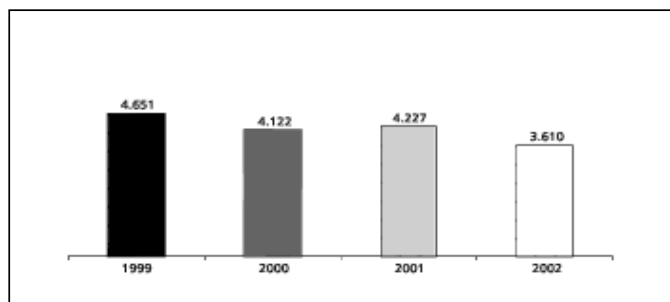


Gráfico 1.1 - Víctimas fatales de accidentes de tránsito. Argentina, 1999 a 2002

(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

Para analizar la composición según sexo y edad se utilizan cifras promedio del período considerado, para evitar posibles errores de cifras anuales pequeñas (Tabla 1.1). Del total de víctimas fatales y siguiendo el patrón internacional, la mayoría de las víctimas son de sexo masculino, superando en unas tres veces la mortalidad de la mujeres. Cabe señalar también que esta proporción se ha mantenido, prácticamente, invariable durante los cuatro años analizados.

⁴ Este capítulo resume, integrándolos al texto general, los resultados alcanzados por la becaria Lic. Laura Lacasta.

⁵ Otras fuentes de datos, como por ejemplo las que provee la Dirección Nacional de Política Criminal, brindan cifras diferentes. En este trabajo se ha optado por no utilizarlas ya que no se ha podido disponer de las bases de datos y se desconocen evaluaciones de su calidad.

Tabla 1.1 - Víctimas fatales anuales en accidentes de tránsito, por sexo y grupos de edad.
Argentina, promedio 1999-2002

(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

Grupo de edad	Varones	Mujeres	Total
0 a 4	68	41	109
5 a 9	77	40	117
10 a 14	92	51	143
15 a 19	266	101	367
20 a 24	408	91	499
25 a 29	321	75	396
30 a 34	255	64	319
35 a 39	232	64	296
40 a 44	234	64	298
45 a 49	231	60	291
50 a 54	222	58	280
55 a 59	185	47	232
60 a 64	150	45	195
65 a 69	129	52	181
70 a 74	108	48	156
75 a 79	76	45	121
≥ 80	67	51	118
Ignorado	22	6	28
Total	3.143	1.003	4.146

En cuanto a la edad de las víctimas, los datos muestran claramente que la mayoría se concentra en las edades jóvenes, entre los quince y los veintinueve años (un 30% del total) y con un máximo en el grupo de veinte a veinticuatro años de edad (12% del total). Cuando se observa la edad para cada sexo, se reconoce que, mientras los varones presentan un comportamiento similar al total, con una concentración un poco mayor en las edades precitadas (el 13% de ellos tienen entre veinte y veinticuatro años y el 32% son de edades entre quince y veintinueve años), las mujeres muestran una distribución menos concentrada en estas edades (entre ellas las defunciones entre quince y veintinueve años de edad alcanzan sólo el 26%). En las edades mayores, en cambio, la proporción de mujeres es mayor que la de varones, como lo muestra el hecho de que mientras el 17% de las víctimas fatales varones tienen sesenta años y más, las mujeres fallecidas en estas edades representan el 24% del total de mujeres. En síntesis, predominio de varones y predominio de jóvenes, similar a la tendencia internacional; una expresión de esto puede ser la constatación de que casi un cuarto (24%) del total de víctimas fatales registrados como promedio anual en el período 1999-2002, son varones entre quince y veintinueve años de edad.

El número de víctimas totales es un dato fundamental para conocer el estado real de situación y evaluar los costos totales debidos a accidentes de tránsito. Sin embargo, a fines comparativos, es más útil expresarlo como **tasa de mortalidad**, es decir como una proporción de la población expuesta a riesgo para cada grupo de edad. La tasa anual promedio del país para el período considerado se ubica en el orden del 11,9 por cien mil habitantes. Sin embargo, ella varía mucho según el sexo y la edad, tal como puede apreciarse en el Gráfico 1.2. Los menores de quince años presentan las tasas más bajas y similares entre ambos sexos. A edades por encima de los quince años, las tasas de varones y de mujeres muestran comportamientos muy disímiles:

- La tasa de mortalidad de varones crece de forma muy abrupta hasta alcanzar un máximo en las edades entre los veinte y treinta años, con niveles de más de veinticinco por cien mil, un crecimiento muy superior al que muestran las mujeres en edades similares. Tras esto, sus tasas vuelven a disminuir en la década de los treinta años de edad, para a partir de aquella

ir incrementándose lentamente con la edad. En las edades más avanzadas, las tasas masculinas llegan a tener niveles similares a los que muestran entre los veinte y veinticinco años.

- Las mujeres, en cambio, presentan un máximo nivel en sus tasas de mortalidad entre los quince y los diecinueve años, el que además está muy por debajo del nivel de los varones de estas edades. Desde los veinte años y hasta aproximadamente los sesenta años se mantienen relativamente estables (tendencia decreciente al principio y creciente luego), pero superada esta edad el crecimiento se acelera. Como consecuencia de esto último, en las edades mayores, las mujeres muestran tasas muy por encima de las que presentan en el pico máximo de su juventud, hecho que también las diferencia claramente de los varones.

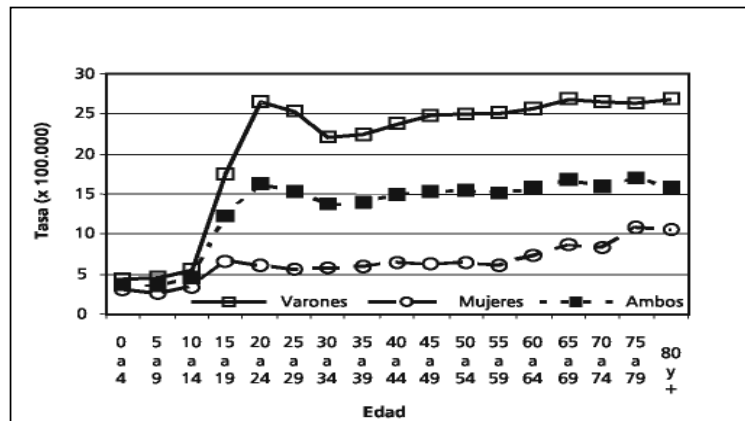


Gráfico 1.2 - Tasas anuales de mortalidad en accidentes de tránsito por grupo de edad y sexo. Argentina, promedio 1999-2002
(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

Cuando la mortalidad se estudia por **provincia**, se observa un predominio importante de víctimas en la provincia de Buenos Aires, siguiéndole en importancia Santa Fe, Mendoza, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Córdoba. La provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en conjunto, reportan más del 40 % de los casos anuales totales (Gráfico 1.3).



Gráfico 1.3 - Víctimas fatales en accidentes de tránsito por provincia. Argentina, promedio 1999-2002
(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

Sin embargo, debido a la gran concentración de población en las regiones con mayor número absoluto de víctimas fatales, el análisis de la incidencia de casos resulta más claro si se observan las tasas por cada cien mil habitantes (Gráfico 1.4). Aquí se evidencia que para la provincia de Buenos Aires, la tasa de mortalidad debida a accidentes de tránsito es inferior a la promedio del país, mientras que Santa Cruz, San Luis, Mendoza y La Pampa, casi duplican dicha tasa global. La provincia de Tucumán ostenta la tasa más baja de

mortalidad, con menos de cinco muertes por cien mil habitantes (menos de la mitad de la tasa para el total del país) y le siguen Salta y Córdoba, con un poco más de ocho muertes anuales cada cien mil habitantes.

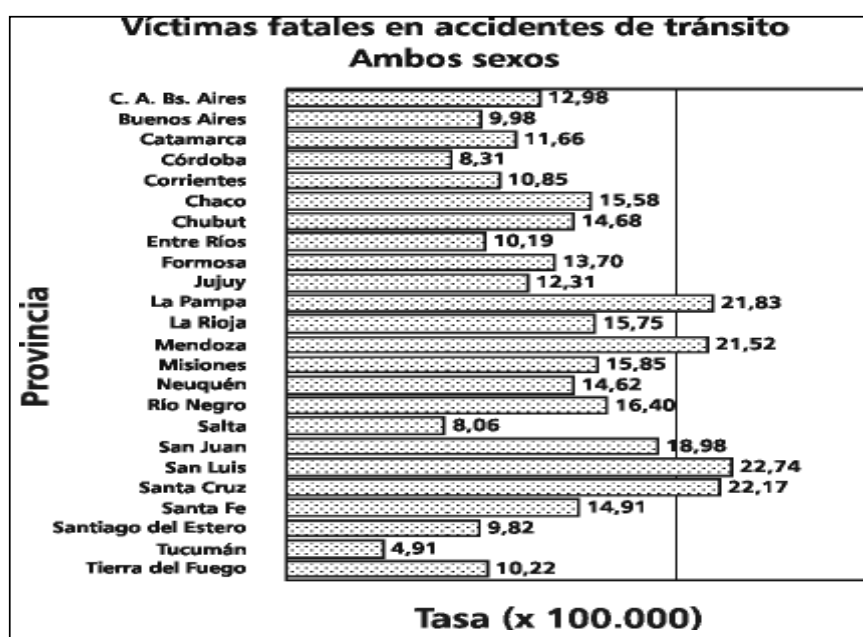


Gráfico 1.4 - Tasas anuales de mortalidad en accidentes de tránsito por provincia. Argentina, promedio 1999-2002
(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

3. Víctimas no fatales hospitalizadas

El análisis de las víctimas no fatales hospitalizadas se basa en las estadísticas hospitalarias que elabora la DEIS del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación. Hasta el momento, éstas se procesan y difunden cada cinco años, por lo que los últimos datos disponibles corresponden a 2000. En esta base se encuentran todos los egresos ocurridos en el país para los cuales el código de lesión registrado sea el correspondiente a un accidente de tránsito.⁶

Según esta fuente de información, en 2000 se registraron un total de 28.595 egresos hospitalarios (Tabla 1.2) para los que se había codificado una causa de lesión correspondiente a accidentes de tránsito. De éstos 19.714 son varones y 8.870 son mujeres. Se observa que la relación entre varones y mujeres entre las víctimas no fatales (2,2 varones por cada mujer) es significativamente menor que la registrada entre las víctimas fatales (3,1 varones por cada mujer), lo que permitiría inferir que los accidentes de tránsito tienen consecuencias más graves para las víctimas de sexo masculino.

⁶ Cabe tener presente que en el caso de egresos hospitalarios, el diagnóstico principal es la naturaleza de la lesión (caída, quemadura, envenenamiento, etc.) y el código de lesión hace referencia al agente externo (accidente de transporte, homicidio, suicidio, etc.). Por otra parte, la base excluye a las jurisdicciones que no codifican la causa externa de la lesión.

Tabla 1.2 - Víctimas no fatales hospitalizadas por accidentes de tránsito, por sexo y edad.
Argentina, 2000

(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

Grupos de edad	Varones	Mujeres	Ambos sexos
0 a 4	963	586	1.549
5 a 9	1.714	885	2.599
10 a 14	1.913	991	2.904
15 a 19	2.546	1.269	3.815
20 a 24	3.208	1.184	4.392
25 a 29	2.172	822	2.994
30 a 34	1.432	578	2.010
35 a 39	1.189	494	1.683
40 a 44	1.023	403	1.426
45 a 49	863	437	1.300
50 a 54	781	361	1.142
55 a 59	618	255	873
60 a 64	451	187	638
65 a 69	344	159	503
70 a 74	240	106	346
75 a 79	139	70	209
≥ 80	118	83	201
Total	19.714	8.870	28.595

Cuando se analizan los egresos hospitalarios discriminados por grupos de edad y por sexo, se observa entre los varones un pico importante para las edades de veinte a veinticuatro años (con valores importantes para los grupos de quince a diecinueve y de veinticinco a veintinueve años), para luego descender lentamente hacia los grupos de mayor edad. Algo similar ocurre con las mujeres, aunque el máximo de casos se presenta a edades un poco más jóvenes.

Resulta de interés observar también la relación entre la mortalidad y la morbilidad asociada a accidentes de tránsito (sobre la base de los datos de las tablas 1.1 y 1.2). Se observa que en las edades jóvenes, por cada individuo que muere existen más de veinte personas que tienen que ser hospitalizadas con diversa gravedad; esta relación no presenta diferencia por sexo hasta los diez años de edad. A medida que se avanza en edad, la relación muestra un rápido descenso para los varones debido a la importancia de la frecuencia de casos mortales. Para las mujeres, en cambio, el descenso no es tan abrupto, y se aproxima al patrón masculino a medida que se alcanzan edades avanzadas. A partir de los sesenta años, la relación se estabiliza en un valor que indica que por cada dos personas hospitalizadas por accidentes de tránsito se produce una muerte.⁷

La duración media de la internación por lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito es de 4,94 días para los varones y 3,82 para las mujeres. La duración media de la internación es creciente con la edad, tanto para varones como para mujeres, siendo en casi todas las edades superior la masculina (Tablas 1.3 y 1.4). Esto significa que los varones no solamente sufren más lesiones, sino que éstas son de mayor gravedad, lo que los lleva a permanecer hospitalizados por períodos más prolongados que lo que lo hacen las mujeres.

⁷ Es importante tener presente que el subregistro afecta tanto a las muertes como a la morbilidad, pero no necesariamente en igual magnitud. Por lo tanto, la relación entre hospitalizados y muertos debe ser tomada con reservas; presumiendo que los datos de hospitalizados tienen mayor omisión que las defunciones, esta relación estaría subestimada.

Tabla 1.3 - Víctimas no fatales hospitalizadas por accidentes de tránsito. Varones. Argentina. 2000

(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

Grupo de edad	Internación		
	Casos	Total días de estadía	Media días de estadía
0 a 4	963	2.323	2,41
5 a 9	1.714	5.194	3,03
10 a 14	1.913	6.431	3,36
15 a 19	2.546	12.220	4,8
20 a 24	3.208	17.868	5,57
25 a 29	2.172	10.700	4,93
30 a 34	1.432	6.691	4,67
35 a 39	1.189	6.841	5,75
40 a 44	1.023	5.207	5,09
45 a 49	863	5.265	6,10
50 a 54	781	5.739	7,35
55 a 59	618	3.788	6,13
60 a 64	451	2.768	6,14
65 a 69	344	3.194	9,28
70 a 74	240	1.726	7,19
75 a 79	139	866	6,23
≥ 80	118	574	4,86
Total	19.714	97.395	4,94

Tabla 1.4 - Víctimas no fatales hospitalizadas por accidentes de tránsito. Mujeres. Argentina. 2000

Grupo de edad	Internación		
	Casos	Total días de estadía	Media días de estadía
0 a 4	586	1.546	2,64
5 a 9	885	2.259	2,55
10 a 14	991	3.060	3,09
15 a 19	1.269	4.613	3,64
20 a 24	1.184	4.749	4,01
25 a 29	822	3.086	3,75
30 a 34	578	2.382	4,12
35 a 39	494	1.801	3,65
40 a 44	403	1.743	4,33
45 a 49	437	1.896	4,34
50 a 54	361	1.649	4,57
55 a 59	255	1.295	5,08
60 a 64	187	1.070	5,72
65 a 69	159	829	5,21
70 a 74	106	856	8,08
75 a 79	70	456	6,51
≥ 80	83	629	7,58
Total	8.870	33.919	3,82

4. Las pérdidas de vidas por AT⁸

Los volúmenes y tasas de mortalidad y de lesiones, si bien ofrecen un panorama claro de las consecuencias de los AT para la salud de la población, no alcanzan a reflejar adecuadamente las consecuencias que tiene un fenómeno que concentra a sus víctimas en las edades jóvenes. Existen algunos indicadores que, al reflejar no sólo la muerte sino también su condición prematura, son muy adecuados para esto, y representan formas de aproximarse a la estimación de los costos o consecuencias sociales de los accidentes de tránsito.

4.1 Potencial de años de vida perdidos por accidentes de tránsito

Se trata de un indicador muy utilizado por la Organización Panamericana de la Salud, que mide el total de años que el conjunto de individuos fallecidos en una población ha dejado de vivir; se basa en el cálculo de la diferencia entre la edad al fallecer del individuo y una edad que se espera que debería haber vivido; si bien esta edad puede fijarse en distintos niveles, en este trabajo se estableció en ochenta años, supuesto que normalmente se utiliza como edad máxima en otros indicadores. Los resultados alcanzados muestran que en la Argentina se pierden por accidentes de tránsito casi **170.000 años** de vida potencial, de los que 130.000 corresponden a varones y los 40.000 restantes a mujeres. Los datos dan idea clara de la envergadura del problema, al tiempo que ponen en mayor evidencia la desigualdad de los sexos frente a aquél.

Como extensión de este indicador, se puede calcular también el potencial de años de **vida activa** perdidos, combinando el indicador antes presentado con las tasas de participación en la actividad económica de la población. En este caso, se obtiene que del total de años de vida potencial perdidos, casi **87.000 años** son de vida activa potencial, es decir de

⁸ Una presentación detallada de los fundamentos y la metodología seguida para la construcción de los indicadores de esta sección puede verse en el Informe Final de beca de Laura Lacasta (Lacasta, 2005).

años en los que la población hubiese estado, es de esperar, participando en el mercado de trabajo; representan un poco más de la mitad del total de años de vida potencial perdidos. El número de años total se distribuye entre 72.000 varones y 15.000 mujeres, mostrando una proporción de varones mayor aún que en el total.

4.2 Años de esperanza de vida perdida por accidentes de tránsito

El índice “años de esperanza de vida perdidos” (AP), que no está afectado por la estructura por edades de la población, determina la cantidad de años de vida adicionales que deberían haber vivido las personas, en promedio, en el caso de que se eliminaran en su totalidad las muertes por una determinada causa, en este caso, las causadas por accidentes de tránsito. Los resultados alcanzados mediante el cálculo de este indicador muestran que, si se eliminaran totalmente las muertes de cada sexo por accidentes de tránsito, la esperanza de vida masculina se incrementaría en **0,43 años**; entre las mujeres, ésta se incrementaría en **0,15 años**.

Se ha podido calcular, asimismo, que más de la mitad de la esperanza de vida perdida por accidentes de tránsito corresponde a muertes ocurridas en edades inferiores a los treinta y cinco años. Si se tomaran las muertes por todas las causas, en este mismo grupo de edades se registrarían sólo el 28% de los años perdidos. Esto pone en evidencia la juventud de las víctimas fatales en accidentes de tránsito.

4.3 Años de vida perdidos ajustados por discapacidad (AVAD)

La mortalidad por accidentes de tránsito permite construir excelentes indicadores de la magnitud del problema, pero es importante tener presente que por cada persona que muere existen muchas más que sobreviven con graves secuelas; los accidentes no fatales no son adecuadamente registrados y sus consecuencias no son adecuadamente evaluadas en términos de costos sociales.

En este contexto se suele utilizar el indicador “Años de vida perdidos ajustados por discapacidad” (AVAD), en el que se evalúan no sólo los años de vida perdidos por las muertes prematuras, sino también los años de vida saludable perdidos, que incluyen los casos de muerte y discapacidad. De acuerdo con lo expresado, se trata de un indicador que reúne el tiempo vivido con una discapacidad y el tiempo perdido a causa de una muerte prematura. Los años de vida perdidos ajustados por discapacidad se componen, entonces, por aquellos perdidos por muerte (YLL) y por aquellos años de vida saludable perdidos por discapacidad (YLD). Estos indicadores son sumables, por lo que se estiman por separado y luego se combinan para obtener el indicador total (AVAD).

a) Años de vida perdidos por discapacidad (YLD): con el objeto de estimar los años de vida saludable perdidos por discapacidad generada por accidentes de tránsito, los casos que requirieron hospitalización por esta causa de lesión fueron agrupados en un número reducido de diagnósticos, manteniendo la clasificación por grupo de edad y sexo. Esta clasificación permitió establecer los vínculos entre la experiencia epidemiológica de estudios disponibles sobre la carga de las enfermedades, de modo de utilizar los pesos estimados de las discapacidades resultantes, sus duraciones y la relación no hospitalizados/hospitalizados específica para cada agrupamiento de códigos, sexo y grupo de edad. Los pesos de las discapacidades para cada grupo de diagnóstico, así como sus duraciones estimadas, se tomaron de Murray y López (1996).

El Gráfico 1.5 muestra la participación relativa de los grandes grupos de diagnóstico en los casos hospitalizados, dando cuenta de la alarmante frecuencia de daño intracraneal que es uno de los diagnósticos con mayor peso de discapacidad de corto plazo y sólo superado por el daño en la columna vertebral para las discapacidades de largo plazo; la distribución de casos por grupo de diagnóstico no difiere significativamente cuando se comparan ambos sexos.

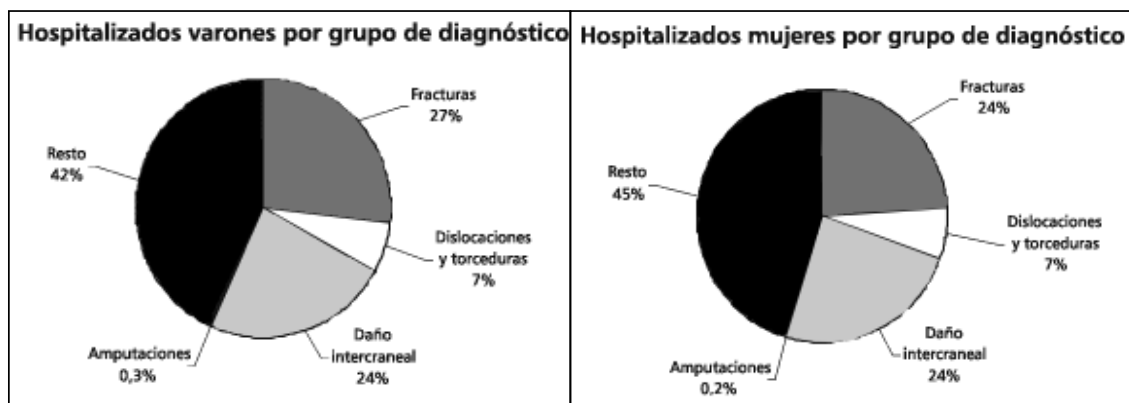


Gráfico 1.5 - Participación relativa de los grandes grupos de diagnóstico de hospitalizados a causa de accidentes de tránsito. Argentina, 2000
(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS)

La metodología de cálculo aplicada, bajo los supuestos de otorgarle un valor diferenciado a las edades, pesando más fuertemente las edades productivas, y utilizando una tasa para la actualización de los beneficios futuros de salud del 3%, permite arribar a un total de **7.440** años de vida perdidos por discapacidad, 5.034 para los varones y 2.406 para las mujeres. Más de la mitad de los años saludable perdidos se concentran entre los cinco y los veinticinco años, con un marcado pico en el intervalo quince-veinticuatro, debido a una combinación de factores tales como la incidencia de los casos en esas edades, la alta ponderación que la ecuación otorga a las edades jóvenes y al mayor peso y duración de las lesiones sufridas por los jóvenes.

Este total de años de vida perdidos por discapacidad se distribuye por grandes grupos de diagnóstico de la siguiente forma: en el caso de los varones, al daño intracraneal le corresponde el 52% de los años saludables perdidos, a las fracturas el 30%, a las amputaciones el 5% y al resto de los diagnósticos el 13%; para el caso de las mujeres, al daño intracraneal le corresponde el 57% de los años saludables perdidos, a las fracturas el 35%, a las amputaciones el 5% y a todos los otros diagnósticos el 3% restante. Se aprecia claramente, en la comparación por grupo de diagnóstico, que las consecuencias y secuelas generadas por los daños intracraneales son las responsables de la mayor parte de los años de vida saludable perdidos por discapacidad.

b) Años de vida perdidos por muerte (YLL): los años perdidos por muerte, en este indicador, se calculan aplicando la misma fórmula que para los AVAD pero asignando un valor igual a uno al peso de la discapacidad y tomando, en el lugar de la duración, el valor de la esperanza de vida correspondiente a la edad de cada muerte por accidente de tránsito, sumado para todas las muertes.

El total de años de vida perdidos por muerte, de acuerdo con esta forma de medirlo, para las 4.122 muertes del año 2000, es de **96.820** años, de los cuales 73.250 corresponden a los varones y 23.571 a las mujeres. En cuanto a su distribución por edad y sexo, los resultados reafirman lo observado en el diagnóstico respecto de la mayor incidencia de muertes masculinas y en el rango de edades quince-veinticuatro, así como la relación con los años de vida perdidos por muertes femeninas, pero disminuido debido al peso diferencial que esta metodología otorga a las edades, y al efecto de la actualización.

c) Años de vida perdidos totales (AVAD): como consecuencia de la adición de los años de vida saludable perdidos por discapacidad (YLD) y los años de vida perdidos por muerte (YLL) se llega a un total de **104.260** años de vida perdidos ajustados por discapacidad (AVAD), de los cuales 78.284 corresponden a los varones y 25.977 a las mujeres.

5. Los costos asociados a los accidentes de tránsito: una estimación⁹

Los resultados precedentes no solo reflejan aspectos personales y sociales relacionados con la integridad de las víctimas, sino que conllevan un importante costo asociado para el estado y la sociedad en general. La estimación de estos costos puede hacerse desde distintos enfoques; aquí se opta por el denominado "enfoque de la incidencia", en el cual los costos asociados a los daños se estiman desde el año de ocurrencia del evento hacia el

⁹ Una presentación detallada de los fundamentos y la metodología seguida para realizar esta estimación puede verse en el Informe Final de la beca de Laura Lacasta (Lacasta, 2005).

futuro, ya sea que su consecuencia sea la recuperación o la muerte. Este enfoque se destaca cuando lo que se intenta determinar son los costos que podrían ser evitados mediante la prevención.

La estimación de costos asociados a los AT en la Argentina enfrenta dificultades por la escasa disponibilidad de datos. En cuanto a la información epidemiológica, cabe decir que el seguimiento de las secuelas de los accidentes surge de estudios longitudinales que en la mayoría de los países, también la Argentina, no se encuentran disponibles. Con el objeto de superar esta dificultad, se analizaron datos parciales disponibles¹⁰ concluyendo que existe una importante incertidumbre vinculada con la evolución futura de la mortalidad y la supervivencia de aquellas personas que sufren accidentes de tránsito y deben vivir con sus secuelas, la severidad y duración de las secuelas de las lesiones recibidas, la cantidad y calidad de las intervenciones médicas, de la tecnología disponible y de la representatividad de esos estudios para ser expandidos a la población total. Con respecto a la severidad de los daños, los datos de incidencia pueden categorizarse en diversos niveles; a los fines de este estudio y en concordancia con las limitaciones de los datos disponibles, los casos se agruparon en tres niveles: muertes, hospitalizados y no hospitalizados.

La información estandarizada de costos de atención, desagregada por tipo de prestación, es necesaria para arribar a un costo agregado a partir de los datos de seguimiento epidemiológico. Por diversas razones, en la Argentina esa información estandarizada es inexistente o la poca que hay no está disponible.

Los costos pueden clasificarse en directos e indirectos. Los **costos directos** resultan de hacer frente a las consecuencias del accidente y pueden ser, a su vez, clasificados como médicos y no médicos. La determinación de los costos médicos implica superar las carencias de la información epidemiológica y la variedad e inconsistencia de los nomencladores que establecen el valor monetario de las prestaciones. Los costos no médicos incluyen todos aquellos que hacen a la atención de las actividades diarias de la vida de la persona accidentada y los daños a la propiedad. En una primera aproximación al tema como la que se realiza en este trabajo, los costos directos se limitan a los costos del sistema de salud.

En este trabajo los costos directos se agrupan en costo de hospitalización, costos de traslado en ambulancia, y costos de atención a víctimas no fatales no hospitalizadas, que se denominan costos de no hospitalizados. Los costos de hospitalización se estimaron a partir del total de días de internación, sobre la base de los Aranceles Modulares para Hospitales Públicos de Gestión Descentralizada, módulo de día clínico de primero al sexto día, que incluye anatomía patológica, hemoterapia, honorarios y gastos, medicamentos y material descartable de uso habitual.¹¹ El gasto en ambulancia, se estimó en función del arancel de atención urgente, unidad con médico (vía pública o domiciliaria, con o sin traslado), asumiendo que todos aquellos casos que demandaron hospitalización utilizaron traslado en ambulancia.

La estimación de los gastos correspondientes a los no hospitalizados demandaría, en primer lugar, la cantidad de casos y luego las tasas de utilización de los diversos componentes de los costos (atención médica, medicamentos, prácticas de diagnóstico y tratamiento, etc.), información no disponible en el país. Para resolver esta carencia se utilizó la relación costos no hospitalizados/hospitalizados del trabajo *Injury costs-NSW 1998-1999*, que determina que esta relación entre los costos de los no hospitalizados y los hospitalizados es de 0,59.

Los resultados de la estimación realizada pueden verse en la Tabla 1.5. En ella se aprecia que los costos directos, tomados exclusivamente como vinculados con la atención de la salud, ascienden a **veintiséis millones de pesos** por año. Es importante destacar que, desde una perspectiva amplia, a estos costos directos deberían adicionarse los costos relativos a los daños a la propiedad, costos legales, aseguradoras, etc.; en ausencia de datos, resultó prácticamente imposible estimarlos.

¹⁰ Un trabajo retrospectivo, con base en la consulta de partes policiales y el relevamiento de los datos del libro de guardia de todos los pacientes que ingresaron en el Servicio de Emergencia del HIGA P. Fiorito entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2000. Este trabajo incluye los registros de salidas de las ambulancias, y corresponde solamente a los accidentados con localidad de ocurrencia en la ciudad de Avellaneda (Di Dorio y otros, 2002).

¹¹ Se decidió utilizar un único valor para el módulo de día de internación, aún cuando el costo desciende cuando la internación se prolonga más allá del sexto día, sobre la base de la distribución por días de internación que muestra que más del 84% de los casos tiene una permanencia en internación inferior a los seis días. Tampoco se dispone de información para clasificar los casos en función del índice GSS (*Glasgow Coma Scale*) para aplicar costos diferenciales a los días de internación.

Tabla 1.5 - Costos anuales directos asociados a los accidentes de tránsito, por sexo.
Argentina

(Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la DEIS de 2000)

Categoría	Varones	Mujeres	Total
Hospitalización	11.207.400	4.070.280	15.277.680
Ambulancia	1.182.840	532.200	1.715.040
No hospitalizados	6.612.366	2.401.465	9.013.831
Total	19.002.606	7.003.945	26.006.551

Los **costos indirectos** se calculan valorizando, en pesos, los años de vida perdidos ajustados por discapacidad debidos a accidentes de tránsito. Para ello es necesario disponer de un factor a ser aplicado a los AVAD totales estimados para convertirlos en unidades de moneda, lo que implica monetizar la brecha entre la perfecta salud y el estado de salud resultante luego de ocurridos los accidentes de tránsito. Este factor puede tomarse como el valor medio estimado de un año de vida saludable y se deriva por la aplicación de alguna de las metodologías disponibles para calcular el valor estadístico de una vida.

En una primera aproximación que seguramente subestimaré los costos asociados a los accidentes de tránsito, se decidió aquí utilizar el valor actual de los ingresos potenciales futuros como base para la estimación del valor monetario de un año de vida (pues aun reconociendo que no es la mejor de las alternativas, ha sido la factible con los recursos existentes. Véanse esta discusión y los detalles de la metodología empleada, en Lacasta, 2005).

A partir de los valores actuales de los ingresos potenciales futuros según edad y sexo, se calculó el valor monetario de los años de vida perdidos ajustados por discapacidad, el que resultó ser de **717,4 millones pesos**, de los cuales 591,5 millones de pesos corresponden a los varones y 125,9 millones de pesos a las mujeres. Téngase presente que estos valores resultan de haber tenido en cuenta sólo los ingresos laborales para valuar los costos de la muerte prematura y la pérdida de salud, decisión que merecería una profunda reflexión.

Los **costos totales** debidos a accidentes de tránsito, con todas las limitaciones descritas que hacen que estas cifras se encuentren subestimadas, se ubican en el orden de los **744 millones** de pesos para los casos registrados en un año, de los cuales veintiséis millones corresponden a costos directos de atención de la salud y el resto a los costos indirectos de la mortalidad y la morbilidad. Se advierte inmediatamente que los costos directos de atención de la salud representan una proporción muy limitada del total.

Para concluir con esta estimación, podría proponerse un ejercicio comparativo, consistente en aplicar al cálculo realizado para la Argentina, el valor estadístico de una vida que se utiliza en otros países. Entre los casos conocidos, Francia aplica un valor intermedio, mientras Chile utiliza un valor bajo. Si el valor estadístico de una vida en nuestro país fuese igual al de cada uno de estos países, nuestros costos indirectos alcanzarían las cifras de 14.260 millones y 2.630 millones respectivamente. Esto pone en evidencia el carácter conservador de nuestra estimación, corroborando al mismo tiempo las graves implicancias sociales de la mortalidad y morbilidad asociadas a los accidentes de tránsito en la Argentina.

CAPÍTULO 2

VÍCTIMAS Y CIRCUNSTANCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LAS CIUDADES DE MAR DEL PLATA Y BUENOS AIRES. CARACTERIZACIÓN A PARTIR DEL TRATAMIENTO ORIGINAL DE DATOS EXISTENTES

Los accidentes de tránsito son un fenómeno multidimensional y su caracterización requiere de información específica. Ya se ha señalado que en la Argentina esta información presenta problemas diversos, que hacen que su utilidad sea limitada. Así como en el capítulo anterior se han presentado resultados del ECM alcanzados a partir del aprovechamiento de la información proveniente del área de salud, en este capítulo se presentan resultados de estudios realizados en dos localidades muy diferentes, la ciudad de Mar del Plata y la ciudad de Buenos Aires (en rigor, Ciudad Autónoma de Buenos Aires), a partir del tratamiento específico de datos provenientes de distintas fuentes.

El estudio de Mar del Plata se caracteriza por utilizar información proveniente de una base de datos sobre víctimas de accidentes de tránsito que ha sido preparada para esta investigación a partir de datos provenientes de diversas fuentes. Esta metodología representa un aporte para la eventual organización de un registro único de accidentes que permita superar las limitaciones que impone trabajar con una sola fuente de datos.

El estudio de la ciudad de Buenos Aires trabaja las estadísticas oficiales disponibles, realizando una cuidadosa evaluación de sus datos, a partir del seguimiento del proceso de obtención de datos desde el ingreso del paciente hasta la publicación de las tablas. Ofrece con esto indicaciones para un correcto análisis de la información disponible, y para su mejoramiento.

1. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Mar del Plata¹²

1.1 La información

Para realizar el trabajo se recurrió a las siguientes fuentes de datos: el Centro Regional de Emergencia Sanitaria (CRES), los libros de guardia del Hospital Interzonal de Agudos (HIGA), del Hospital Materno Infantil y del Hospital Privado de Comunidad, los registros de la Fiscalía local y los libros de cadáveres de la Morgue. Estas fuentes de datos ya habían sido validadas en un estudio anterior (Úbeda, 2003) y a partir de ellas se había creado una base única, que consideraba las siguientes variables: número de registro según fuente, fecha y hora del accidente o atención, fecha de óbito, diagnóstico consignado por la fuente, nombre y apellido, dirección del accidente, edad, sexo, otra identificación (DNI), institución a la que es trasladado, institución desde la que es trasladado, medio de traslado, observaciones. La edad se recodificó en grupos de edad de acuerdo con las estadísticas vitales del Ministerio de Salud de la Nación.

De esta base única original validada se seleccionó, para el presente estudio, el año 2002 para realizar un primer diagnóstico de la ciudad de Mar del Plata. En este caso la unidad de análisis han sido las víctimas (o lesionados) de accidentes de tránsito de la ciudad de Mar del Plata. El número total de víctimas es de 3.501. De estos registros se identificaron los que tenían datos ausentes y se realizó su búsqueda en las diferentes bases, para completarlos en la medida de lo posible.

Para el estudio de otros factores de riesgo se recurrió a la selección de víctimas fatales, con el fin de incluir factores no presentes en la base general y realizar un estudio más profundo de factores de riesgo. Con este propósito se adicionaron los siguientes campos:

- Factor ambiental: estado del pavimento, condiciones climáticas e iluminación.
- Factor humano: presencia de alcohol u otras infracciones (ausencia de uso del cinturón de seguridad, casco, exceso de velocidad, giro en "U", cruce de semáforo en rojo). Asimismo se consideró la inclusión en esta variable de cualquier otro factor agravante que pudiese encontrarse en los expedientes.

¹² Este título resume, integrándolos al texto general, resultados alcanzados con la beca realizada por la Lic. Raquel Inés Peltzer, contando con el asesoramiento local de Clotilde Úbeda. La becaria expresa su agradecimiento a la Dra. Úbeda, a Susana Levalle del Instituto Nacional de Epidemiología-INE "Dr. Juan H. Jara", a Jorge Ungaro de la Universidad Nacional de Mar del Plata, y también al personal del INE por la colaboración prestada. En el marco de esta beca también se realizó un análisis de la normativa de tránsito vigente en la ciudad de Mar del Plata, cuyos resultados pueden consultarse en su informe final (Peltzer, 2005).

La información se completó también con datos provenientes de otras fuentes judiciales y policiales. La identificación de los expedientes se realizó a través de la base de la morgue. Para completar la información se recurrió a la planilla de actuación en la vía pública (realizada por la policía en el momento del accidente), a los peritajes, pruebas alcoholimétricas, y declaraciones de testigos de las causas judiciales. En caso de no obtener los datos, se procedió a su codificación como desconocido.

Es necesario señalar que la base de datos de lesionados para el año 2002 que aquí se analiza registra datos faltantes, según se indica en el siguiente cuadro. En el se observa que la edad falta en el 25% de los registros; comparando la proporción de las edades no registradas en los diferentes tipos de accidentes, respecto de éstos sobre el total, se observa que entre ellos no hay gran diferencia, por lo que puede suponerse que las edades perdidas se distribuyen homogéneamente en todos los tipos de accidentes. En el caso del tipo de accidente, no se encontraron datos faltantes, aunque un 10,4% (N=317) de ellos se registran como accidentes de tránsito sin especificar.

Base de datos de lesionados por accidentes de tránsito, Mar del Plata, 2002.
Total de datos faltantes en las distintas variables

Variable	Datos faltantes	%	Observaciones
Edad	892	25,5	Ciento treinta y dos corresponden a pacientes sin identificación (NN), el resto, son, en su mayoría, pacientes derivados por la ambulancia del Hospital Interzonal.
Sexo	642	18,3	Ciento veinte corresponden a pacientes sin identificación (NN) el resto, son, en su mayoría, pacientes derivados por la ambulancia del Hospital Interzonal.
Lugar de ocurrencia	197	5,6	Dos terceras partes son niños (N=141).
Hora de ocurrencia	182	5,2	

El análisis de los datos se realizó utilizando técnicas uni y bivariadas. En este último caso se aplicaron test de significación para comparar dos grupos. Los datos fueron procesados utilizando los paquetes estadísticos Epi 2000.

1.2 Los resultados alcanzados

El análisis del tipo de accidente que afecta a los **lesionados** en estudio muestra que el tipo más frecuente son los choques de auto, los que representan un poco más de un cuarto del total, y los atropellos a peatón y los accidentes con moto; los tres tipos concentran prácticamente a las tres cuartas partes de los lesionados (Tabla 2.1).

Tabla 2.1 - Víctimas (lesionados) por accidentes de tránsito según tipo de accidente.
Mar del Plata, 2002

Tipo de accidente	Frecuencia	Porcentaje
Choque de autos	925	26,4
Vuelco	61	1,7
Moto	781	22,3
Bicicleta	538	15,4
Peatón	831	23,7
Sin especificar	363	10,5
Total	3.501	100,0

Las Tablas 2.2 y 2.3 presentan las distribuciones por sexo y edad de los lesionados. En cuanto al sexo, es posible ver el predominio de los varones pues casi dos terceras partes de los lesionados lo son. Analizando los grupos de edad de los lesionados, podemos ver que

casi un tercio de ellos se encuentra en el grupo de 15-24 años, y más de la mitad tiene entre quince y treinta y cuatro años, al tiempo que el 77% del total es menor de cuarenta y cuatro años. En síntesis, se reconoce el predominio de varones y jóvenes entre los lesionados en accidentes de tránsito en Mar del Plata.

Tabla 2.2 - Lesionados por accidentes de tránsito según sexo.
Mar del Plata, 2002

Sexo	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	1.037	36,3
Masculino	1.822	63,7
Total	2.859	100,0

Tabla 2.3 - Lesionados por accidentes de tránsito según grupos de edad.
Mar del Plata, 2002

Grupo de edad	Frecuencia	Porcentaje
< 1	7	0,3
1-4	57	2,2
5-14	269	10,3
15-24	816	31,3
25-34	564	21,6
35-44	294	11,3
45-54	228	8,7
55-64	156	6,0
> 64	218	8,4
Total	2.609	100

Si se indaga acerca de la existencia de diferencia estadísticamente significativa en la edad según el tipo de accidente (Test de Kruskal-Wallis para dos grupos: $p < 0.01$), se reconoce que ella sí existe. La forma de transporte al momento de lesionarse que más variabilidad presenta en la edad es el peatón, que afecta fundamentalmente a los dos extremos de la vida. Los motociclistas se ubican en el extremo opuesto, presentando la menor variabilidad: el 50% de los lesionados tiene entre veintiún y treinta y dos años de edad (Tabla 2.4).

Tabla 2.4 - Medidas de resumen de edad según tipos de accidentes.
Lesionados por accidentes de tránsito. Mar del Plata, 2002

Tipo de accidente	Obs.	Media	Varianza	Desv. típica	Mínimo	25%	Mediana	75%	Máximo	Modo
Choque de auto	656	35,11	336,28	18,34	0	21	32	48	91	20
Vuelco	41	33,88	256,81	16,03	1	22	30	43	74	21
Moto	627	28,03	141,51	11,90	1	21	25	32	88	21
Bicicleta	365	29,71	337,07	18,36	0	16	25	41	87	20
Peatón	603	35,69	560,31	23,67	0	17	28	55	88	21
Sin especificar	317	29,18	323,78	17,99	0	17	26	38	85	17

N= 2.609

Si consideramos las formas de accidentarse (tipo de accidente, excluidos los sin especificar) en los distintos grupos de edad podemos ver que, tanto para los menores de quince años como para los mayores de sesenta y cinco años, el tipo de accidentes más frecuente es el atropello a peatón. A partir de los quince años y hasta los veintinueve se accidentan principalmente como motociclistas. Entre los treinta y los sesenta y cuatro años de edad, el tipo de accidente principal es el de ocupantes de autos (Gráfico 2.1).

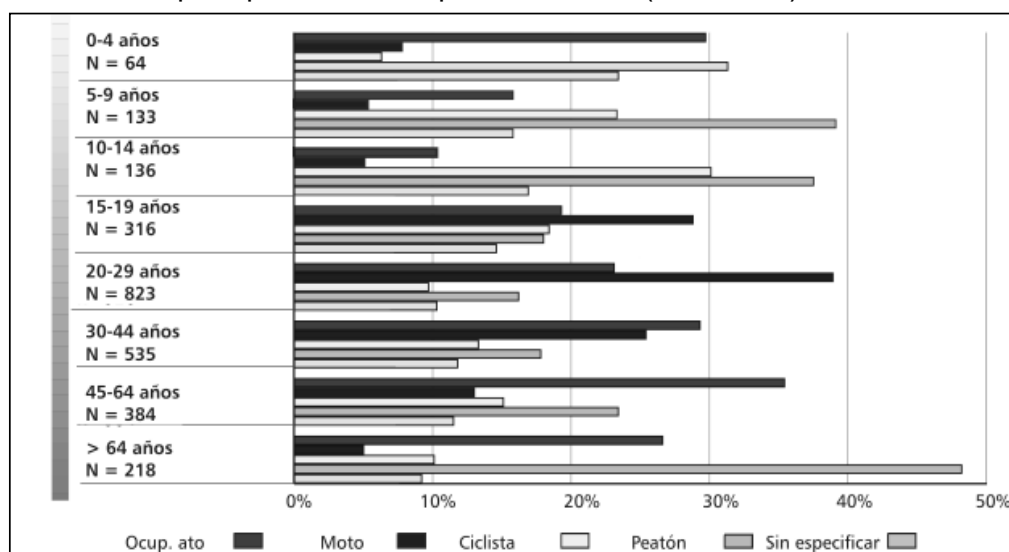


Gráfico 2.1 - Lesionados por accidentes de tránsito, por grupos de edad según tipo de accidente de tránsito. Mar del Plata, 2002

Si se analiza la hora de ocurrencia de la lesión, se constata que, para todas las modalidades de accidentes, el pico máximo ocurre entre las 19.00 y 20.00 y el mínimo en las primeras horas del día (entre la 1.00 y las 4.00). Sin embargo, cuando se analiza esto mismo considerando las distintas modalidades de accidentes, se observa un panorama más heterogéneo: a) en la modalidad ocupante de auto la distribución es relativamente pareja según las horas; b) en la modalidad moto se observan dos picos: a las 13.00 y 19.00; c) en la modalidad ciclista se observa un aumento paulatino entre las 10.00 y las 19.00; d) en la modalidad peatón se observan dos picos, uno a las 11.00 y otro a las 19.00.

La distribución según el día de la semana muestra un pequeño aumento en el número de lesionados los días sábado y domingo. En cuanto a la distribución según los meses del año, se puede observar una pequeña variación en aumento en el período comprendido entre los meses de noviembre a marzo, y un descenso en el mes de septiembre.

Se analizan ahora los datos de **víctimas fatales o defunciones** por accidentes de tránsito de la ciudad de Mar del Plata. Durante 2002, en la ciudad se contabilizan sesenta y siete víctimas fatales por accidentes de tránsito; si bien este valor es un número pequeño, representa al total de defunciones, y es similar al obtenido para años anteriores (Úbeda, 2003).

Se registra una tasa de letalidad de 19,1 por mil lesionados por AT. Del total de lesionados que fallecieron, el 70% lo hizo en el día del accidente (N=47) y un 22,4% falleció durante la semana posterior al accidente (N=15). El resto de los pacientes tuvo una sobrevivencia entre ocho y treinta días.

La estimación de años de vida activa potencial perdidos, realizada sobre la base de una expectativa de vida de setenta y dos años al nacimiento (para el total del país y para ambos sexos)¹³ permitió establecer que en la ciudad de Mar del Plata en 2002 se perdieron en total **1.549 años de vida** por accidentes de tránsito.

En cuanto a la zona de la ciudad donde ocurrió el AT, el 18% de las víctimas fatales sufrió el accidente en avenidas de ingreso a la ciudad. El tipo de accidente más frecuente de las víctimas fatales es el atropello a peatón; le sigue en frecuencia el accidente en moto, aunque su proporción es inferior a la mitad de la anterior (Tabla 2.5).

¹³ INDEC, Censos Nacionales de Población y Vivienda 1991 y 2001. Ministerio de Salud y Acción Social, Programa Nacional de Estadísticas de Salud, Información básica.

Tabla 2.5 - Víctimas fatales (defunciones) según tipo de accidente. Mar del Plata, 2002

Tipo de accidente	Frecuencia	Porcentaje
Choque de auto	11	16,4
Moto	13	19,4
Bicicleta	9	13,4
Peatón	30	44,8
Sin especificar	4	6,0
Total	67	100,0

Cuando se observa la distribución por sexo de las víctimas fatales de accidentes en general, vemos que un poco más de dos tercios de ellas son varones (69,7%), una proporción similar a la que se había hallado entre los lesionados.

La observación de la distribución por edades de las víctimas fatales permite ver que la mayor frecuencia se encuentra en el grupo de más de sesenta y cuatro años. Le siguen en importancia los jóvenes y adultos jóvenes, entre los quince y los treinta y cuatro años de edad (Tabla 2.6). La edad promedio de los fallecidos, por otra parte, es de cuarenta y cuatro años (desvío estándar 23, mediana 37).

Tabla 2.6 - Víctimas fatales por accidentes de tránsito según grupos de edad. Mar del Plata, 2002

Grupo de edad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1-4	1	1,8	1,8
5-14	1	1,8	3.6
15-24	11	19,6	23.2
25-34	13	23,2	46.4
35-44	4	7,1	53.5
45-54	6	10,7	64.2
55-64	5	8,9	73.2
> 64	15	26,8	100.0
Total	56	100,0	

La relación entre edad y sexo no resulta estadísticamente significativa ($P > 0.05$). La relación entre edad y tipo de accidente, en cambio, sí lo es ($P < 0.05$). Los accidentes sin especificar son el grupo que presenta mayor variabilidad. La mortalidad por accidente en moto presenta un promedio de edad menor que los otros grupos. La mortalidad por atropellos a peatón es el tipo de accidente que presenta un modo de sesenta y dos años (Tabla 2.7).

Tabla 2.7 - Medidas de resumen de edad según tipo de accidente.
Víctimas fatales por accidentes de tránsito. Mar del Plata, 2002

	Obs.	Media	Varianza	Desv. típica	Mínimo	25%	Mediana	75%	Máximo	Modo
Choque de auto	10	35,20	438,17	20,93	2	23	28,5	59	69	23
Moto	12	29,50	91,18	9,54	19	23,50	27	34	53	27
Bicicleta	7	40,85	321,80	17,93	17	30	34	53	70	17
Peatón	24	55,91	563,38	23,73	12	33,50	62	75	87	62
Sin espec.	4	55,25	920,91	30,34	20	30	59	80	83	20

Tomando las mismas variables ya analizadas para los lesionados, puede decirse que:

1. La distribución de las víctimas fatales según horas del día muestra un pico en torno a las 20.00.
2. La distribución por días de la semana muestra un aumento durante los fines de semana y los días miércoles.
3. En cuanto a la distribución según los meses del año, se puede observar una pequeña variación en aumento en el período de febrero a marzo, con una pronunciada disminución en abril.

Con el fin de analizar los **factores de riesgo** que pudieran haber intervenido en las circunstancias que llevaron a la defunción, se analizaron las siguientes variables, con los resultados que se indican:

1. En cuanto a la presencia de alcohol, se registró en el 48% de los accidentes en los que hubo víctimas fatales.
2. En un 30% de los accidentes en los que hubo víctimas fatales se registró exceso de velocidad.
3. En un 10% de los casos se registró el cruce de semáforo en rojo.
4. Respecto al estado del pavimento, en el 71% de los casos estaba seco.
5. El 75% de las muertes se produjo en accidentes con condiciones climáticas buenas.
6. En cuanto a las condiciones de iluminación, un 21% de las víctimas derivan de accidentes que se produjeron de noche y sin iluminación.
7. En el 40% de los motociclistas se registró la ausencia del casco.
8. Un 10% de los peatones fue atropellado fuera de la senda peatonal.

Las víctimas fatales fueron analizadas también según el lugar de ocurrencia de los accidentes que desembocaron en su situación. En general, se constata la presencia de fallecidos por todo tipo de accidentes a lo largo de las avenidas de rápida circulación de la ciudad. Los peatones se concentran principalmente en la Avenida Luro, mientras que los ciclistas lo hacen en zonas periféricas de la ciudad.

Cabe indicar que la información obtenida sobre uso de medidas de seguridad resulta consistente con resultados alcanzados en investigaciones previas. Por ejemplo, en cuanto a la adopción del **casco** en motociclistas (conductores y pasajeros), observaciones llevadas a cabo en la ciudad (Ledezma, Peltzer y Ungaro, 2000) mostraron la baja frecuencia en la adopción del casco como hábito preventivo. Dicho trabajo indica que: 1) La frecuencia observada del uso del casco en la muestra de conductores es del 40%. 2) Se detecta un 11% de conductores que disponían de casco, pero no lo utilizaban. 3) Sólo un 11% de los pasajeros usaba casco. Respecto al uso del **cinturón de seguridad** se cuenta con datos de estudios ya realizados (Peltzer, 2003), que han medido la adopción a través del auto reporte; éstos indican que su uso habitual en ciudad es del 17% en conductores y del 17% en pasajeros.

2. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Buenos Aires¹⁴

La Dirección de Estadística y Censos del Gobierno de la Ciudad recopila de manera sistemática información sobre accidentes de tránsito, que se da a conocer como "Serie estadística sobre Víctimas de Accidentes de Tránsito". Esta serie recoge información captada en los hospitales generales de agudos dependientes del gobierno de la Ciudad, sobre eventos ocurridos en su territorio. Se trata de la serie más completa y confiable disponible para la ciudad.

En este estudio se presenta un análisis de la información provista por esta fuente, orientado a caracterizar los accidentes de tránsito (AT) en la ciudad. Dicho análisis requiere considerar la calidad de la información en la que se sustenta, por lo que está precedido por una sucinta presentación de la evaluación que se ha realizado de aquella.¹⁵

2.1 Acerca de la información sobre accidentes de tránsito

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, toda persona lesionada por accidentes de tránsito en la vía pública debe ser atendida en primera instancia en los hospitales públicos dependientes

¹⁴ Este título resume, editados para el texto general, resultados alcanzados por el becario Lic. Enrique Jontef, con la colaboración de Claudia Piquin y Hugo Baracat.

¹⁵ En el marco general del ECM esta evaluación estuvo inscripta en un objetivo más amplio, orientado a elaborar una propuesta de reformulación de los instrumentos de captación de datos para mejorar la estadística disponible y ser transferida a la oficina encargada de la misma. Dicha propuesta puede consultarse en sus detalles en el informe final del becario (véase Jontef, 2005).

del Gobierno de la Ciudad, al tiempo que la Policía Federal Argentina debe tomar intervención en el hecho (de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 94 "lesiones" del Código Penal). El relevamiento realizado en los Departamentos de Urgencia de los Hospitales Generales de Agudos de la ciudad con el fin de evaluar la calidad de la información sobre AT ha permitido comprobar que la captación de información sobre las víctimas y los hechos (accidentes de tránsito) presenta problemas diversos, tales como casos de víctimas omitidas o mal incluidas en los formularios estadísticos que se cumplimentan habitualmente. Asimismo se pudo observar que no todas las personas atendidas en hospitales cuentan con intervención policial ni todas las personas con intervención policial son derivadas a hospitales del Gobierno de la Ciudad.¹⁶

En cuanto al circuito de la información, se han puesto en evidencia diversos inconvenientes entre los que pueden citarse: a) la información sobre los pacientes ingresados en los departamentos de urgencia es incompleta; b) en parte esto se debe a una escasa concientización del personal médico sobre la importancia de estos datos, en parte se debe también a la falta de tiempo y a las prioridades que el personal tiene; c) la información que se vuelca a las planillas estadísticas también presenta problemas, tanto de definición como de compleción.¹⁷

En síntesis, puede decirse que no existe un registro único de víctimas de accidentes de tránsito con información de las distintas fuentes en la Ciudad de Buenos Aires. El registro existente es el denominado "Serie estadística sobre Víctimas de Accidentes de Tránsito", que resulta de datos relevados en los hospitales generales de agudos de la ciudad. Cómo se capta y procesa esta información es una pregunta pertinente si se quiere evaluar la calidad de la información que se utiliza en este estudio.

El proceso de captación se inicia a partir del ingreso de los lesionados por AT a los Departamentos de Urgencia de los Hospitales Generales de Agudos. Estos Departamentos cuentan con un Libro de Guardia de Accidentes de Tránsito, donde se deben registrar los lesionados. Una vez que el profesional interviniente ha realizado la atención médica del paciente, completa la información en la hoja-formulario de dicho libro, basándose en los datos que el lesionado le proporciona y en el diagnóstico que ha realizado.

Se ha podido constatar que los hospitales de la ciudad cuentan con libros de accidentes de tránsito diferentes, al tiempo que una parte de ellos (hospitales Argerich, Durand, Penna y Ramos Mejía) poseen un libro de accidentados en general (no específico de AT), donde se registran todos los tipos de accidentes, relevando información más acotada sobre los lesionados por accidentes de tránsito. Sólo el hospital Fernández registra a los accidentados en una base de datos propia, que contiene variables similares a los libros de guardia específicos.

El instrumento de captación de datos (la hoja o formulario del libro de guardia de AT) se compone de distintos bloques de información, que se pueden resumir en: uno con datos sociodemográficos del lesionado; otro con información correspondiente a la seccional policial y agente que intervino en el accidente; otro bloque con información correspondiente a

¹⁶ Sobre la base de la información surgida de los partes por lesiones, la División Estadística de la Policía Federal Argentina elabora su propia base de datos de accidentes de tránsito. Esta dependencia recibe la información de las comisarías en un modelo estandarizado para las exposiciones de los artículos 94 Lesiones y 84 Homicidios del Código Penal. Los datos son cargados por cada comisaría y posteriormente enviados al sector estadístico. La información que contiene la base de datos es: día y hora del accidente, lugar del accidente, tipo de accidente, vehículos intervinientes, sexo y edad del lesionado. La evaluación preliminar de esta base indica que existirían duplicaciones de casos, omisiones de datos y distinta interpretación en el volcado de la información. Si bien se intentó cruzar la información de esta base de datos con la información de los registros de la Dirección General de Estadística y Censos del GCBA, esta tarea no pudo realizarse ya que la base policial con que se contó contenía escasas variables, las que eran insuficientes para realizar un cruce de datos confiable y evaluar los subregistros existentes en cada una de las bases comparadas, en el tiempo y con los recursos disponibles para este estudio.

¹⁷ Complementariamente a la evaluación de la serie estadística, se realizó un trabajo de campo exploratorio en dos hospitales generales de agudos de la ciudad, con el fin de hacer un seguimiento de las víctimas de AT desde el ingreso hasta el egreso en relación con la información sobre ellos. Se acompañó a un conjunto de ciento ocho pacientes ingresados como víctimas de accidentes de tránsito y se constató la internación de ochenta de ellos. A medida que se fue desarrollando este trabajo se pudieron comprobar los problemas existentes para la recolección de datos en distintos niveles hospitalarios, como así también la pérdida de datos que se produce desde el ingreso a la guardia hasta el momento del alta médica. Entre los ochenta casos de internación, en el 90% de los casos figuraba como causa de ingreso al hospital el accidente de tránsito, pero a lo largo de la historia clínica este dato se fue perdiendo, dando como resultado que sólo el 18% de los casos consignaron, en el momento del alta, al accidente de tránsito como causante de las lesiones que motivaron el ingreso al hospital (Jontef, 2005).

la atención médica realizada; y por último, uno con la descripción del tipo de accidente y el rol que desempeñaba el lesionado en el momento en el cual aquél se produce, incluyendo además datos del vehículo interviniente.

Cuando se analiza una hoja o formulario del libro de guardia específico de accidentes de tránsito con el fin de evaluarla, se ve que existen problemas diversos, que pueden agruparse en: a) de completación de las variables de la ficha; b) de calidad de la información; y c) de pertinencia y definición de las variables contenidas.

Con respecto a la completación de las distintas variables, éstas pueden reunirse en tres grupos distintos: el primero corresponde a las variables que siempre contienen información (apellido y nombre, edad, sexo, diagnóstico, tratamiento, forma, fecha y hora de producirse el accidente y observaciones); el segundo incluye a aquéllas que cuentan con una significativa completación (nacionalidad, domicilio, documento de identidad, seccional policial, agente chapa N°, internación, derivación, defunción, establecimiento, sala, cama, lugar del accidente, estado psíquico del paciente en el momento del accidente, manejando vehículo, viajando y tipo de vehículo o locomoción); el tercer grupo corresponde a aquellas variables que sólo ocasionalmente están completas (estado civil, escolaridad, profesión u oficio, sueldo o jornal, seguro, nombre de la compañía aseguradora, su domicilio y su teléfono).

Con respecto a la calidad de la información contenida en los libros de guardia se observaron situaciones que llevan a que la información resultante sea de limitada utilidad. Por ejemplo, la variable "Escolaridad" no responde a todas las alternativas que se pueden presentar con respecto al nivel de instrucción, por lo tanto resulta de difícil captación por el profesional interviniente. La variable "Forma de producirse el accidente", al no estar estandarizada, da lugar a respuestas genéricas tales como "accidentes de tránsito" que no permite identificar el tipo de accidente por el cual se lesionó el paciente; además, en muchas ocasiones se verifica que figura "choque de auto", sin la especificación del vehículo o contraparte interviniente en el hecho, o casos donde dice "atropellado por vehículo" sin especificar el rol del lesionado (si se trata de un peatón, ciclista o motociclista).

Sobre la importancia de las variables que contiene la ficha se subraya que algunas son de orden prioritario para la obtención de tabulados primarios que reflejen la situación de los accidentes de tránsito en la ciudad, como por ejemplo: sexo y edad del lesionado, día, hora y lugar donde se produjo el accidente, forma de producirse el accidente, tipo de vehículo involucrado, rol de la víctima y lugar de residencia habitual. Además hay variables que son de prioridad médica ya que contienen información necesaria para los Departamentos de Urgencia a fin de tramitar los oficios judiciales que ingresan, donde están involucrados los lesionados atendidos por ese sector hospitalario, etcétera. Los diferentes destinos de la información dificultan su uso con fines netamente estadísticos.

Sobre la base de la información recopilada en los precitados libros de guardia, los Departamentos de Urgencia de los Hospitales Generales de Agudos son los responsables del volcado de la información al instrumento de captación de datos para la Serie estadística. La información que se vuelca en este instrumento es la siguiente: apellido y nombre de la víctima, día y hora del accidente, sexo, edad y categoría de la víctima, intersección del accidente, defunción de la víctima y detalle de la causa del accidente.

Esta información es enviada mensualmente por cada hospital a la Dirección de Estadística para la Salud de la Secretaría de Salud, que a su vez la remite a la Dirección General de Estadística y Censos del Gobierno de la ciudad. En esta Dirección se reúne la información y se realizan los reparos y análisis de consistencia necesarios. A partir de los instrumentos recibidos, la oficina estadística elabora la base de datos de víctimas por accidentes de tránsito.

La información de la serie víctimas por accidentes de tránsito permite que se elaboren tabulados básicos sobre lesionados por accidentes de tránsito. Además de obtener información sobre lesionados y su caracterización, se contabilizan los días de la semana, la hora, las intersecciones más frecuentes, clase de víctimas (conductores, peatones, etc.) y el tipo de accidente (atropellamientos, choques, etc.). Sin embargo, una parte de las variables contenidas en el instrumento de captación presentan problemas que dificultan su procesamiento, tales como falta de completación, respuestas imprecisas o incompletas, etc.

2.2 Los accidentes de tránsito y sus víctimas

Según la Serie Estadística analizada, durante 2004 en la Ciudad de Buenos Aires se registraron 7.813 accidentes de tránsito o colisiones vehiculares en la vía pública, y en ellos estuvieron involucrados un total de 9.102 lesionados o víctimas (Tabla 2.8). Al observarse la evolución en el tiempo de esta información, se constata un crecimiento progresivo tanto de los accidentes

como del número de víctimas hasta el año 2000. En 2001 hubo una caída significativa con respecto a 2000, del 16,7% en cuanto a accidentes (1.507 casos) y del 19,6% en cuanto a las víctimas (2.049 casos). Entre 2001 y 2003 la cantidad de accidentes se mantuvo casi constante, mientras que el número de víctimas se incrementó levemente. Por último, puede observarse que en 2004 el número de accidentes aumentó un 3,5% respecto al año anterior; también lo hizo el número de víctimas en un porcentaje levemente superior al de hechos (3,8%).

Tabla 2.8 - Hechos y víctimas de accidentes de tránsito.
Ciudad de Buenos Aires, 1998 a 2004

[Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA) sobre la base de datos de los Hospitales Generales de Agudos del GCBA]

Año	Hechos		Víctimas	
	Valores absolutos	Promedio diario	Valores absolutos	Promedio diario
1998	8.447	23,1	10.167	27,9
1999	8.962	24,6	10.496	28,8
2000	9.017	24,6	10.643	29,1
2001	7.510	20,6	8.594	23,5
2002	7.448	20,4	8.644	23,7
2003	7.548	20,7	8.767	24,0
2004	7.813	21,3	9.102	24,9

Nota: hospitales Fernández: julio, agosto, septiembre y diciembre; Piñero: diciembre y Ramos Mejía: noviembre de 1999, sin información. Hospital Ramos Mejía: febrero, septiembre y octubre de 2000, sin información. Hospitales Fernández: junio; Piñero: diciembre; Ramos Mejía: enero, marzo, abril, mayo y junio; Vélez Sarsfield: abril y Zubizarreta: octubre de 2001, sin información. Hospitales Ramos Mejía: abril y mayo y Santojanni: noviembre de 2002, sin información.

Cuando se observan las víctimas según su sexo (Tabla 2.9), se reconoce que alrededor de dos tercios de ellas son varones y el tercio restante, mujeres. En cuanto a la edad, se constata que las víctimas se concentran en las edades jóvenes: prácticamente un tercio del total tiene edades entre veinte y veintinueve años, y la mitad de las víctimas tiene entre quince y treinta y cinco. Si se observa la distribución por edades de las víctimas teniendo en cuenta también su sexo, se reconoce que, si bien el comportamiento general es similar para ambos, los varones presentan una mayor concentración en las edades centrales (50% de las víctimas varones tiene entre veinte y treinta y cuatro años de edad) que las mujeres (32% entre veinte y treinta y cuatro años). También puede observarse que en los grupos de edad de cero a catorce años no existen diferencias según el sexo de los lesionados. En las edades avanzadas el porcentaje de víctimas femeninas es mayor que el de las masculinas: mientras el 20% de las mujeres víctimas tiene más de sesenta años, en estas mismas edades sólo se encuentra el 8% de las víctimas masculinas.

Tabla 2.9 - Víctimas de accidentes de tránsito por sexo y grupos de edad.
Ciudad de Buenos Aires, 2004

[Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA) sobre la base de datos de los Hospitales Generales de Agudos del GCBA]

Grupo de edad	Total		Sexo				Ignorado
			Varones		Mujeres		
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
Total	9.102	100,0	6.059	100,0	3.034	100,0	9
0 - 4	96	1,1	48	0,8	48	1,6	-
5 - 9	169	1,9	95	1,6	74	2,4	-
10 -14	249	2,7	153	2,5	96	3,2	-
15 - 19	689	7,6	477	7,9	212	7,0	-
20 - 24	1.499	16,5	1.143	18,9	356	11,7	-
25 - 29	1.488	16,3	1.142	18,8	344	11,3	2
30 - 34	1.000	11,0	732	12,1	268	8,8	-
35 - 39	710	7,8	499	8,2	211	7,0	-
40 - 44	620	6,8	414	6,8	206	6,8	-
45 - 49	520	5,7	320	5,3	200	6,6	-
50 - 54	503	5,5	277	4,6	226	7,4	-
55 - 59	403	4,4	221	3,6	182	6,0	-
60 - 64	319	3,5	165	2,7	154	5,1	-
65 - 69	216	2,4	108	1,8	108	3,6	-
70 - 74	185	2,0	83	1,4	101	3,3	1
75 - 79	180	2,0	76	1,3	104	3,4	-
80 - 84	124	1,4	38	0,6	86	2,8	-
≥ 85	64	0,7	22	0,4	42	1,4	-
Ignorado	68	0,7	46	0,8	16	0,5	6

Cuando se indaga por el rol que las víctimas tienen en los accidentes de tránsito (Tabla 2.10), se observa que en 2004 el mayor porcentaje (39%) está representado por los conductores (sin discriminación de tipo de vehículo motor, lo que plantea el problema de desconocer el número de motociclistas), seguidos por los pasajeros u ocupantes de vehículos (25%), los peatones (21%) y los ciclistas (7%). Sin embargo, cuando este rol de las víctimas se analiza por sexo, se reconoce que el peso de cada rol es muy diferente en varones y mujeres. Mientras que un poco más de la mitad de las víctimas varones tuvieron accidentes de tránsito como conductores, en este rol sólo se encontraba un 16% de las mujeres. En el rol de acompañantes o pasajeros se encontraba el 44% de las mujeres y sólo el 16% de los varones. Las mujeres también presentan una proporción mayor que los varones en el rol de peatón (29% y 17% respectivamente), mientras que en el rol de ciclistas vuelve a ser mayor la proporción de varones que de mujeres.

En los estudios sobre accidentes de tránsito reviste gran importancia conocer la distribución de la hora de ocurrencia de los hechos. En 2004 en la Ciudad de Buenos Aires se puede observar que la franja horaria modal (con 2.135 víctimas) corresponde a la de las 16.00 a 20.00, horario coincidente con el gran número de personas y vehículos que transitan por la ciudad. En cuanto al número de víctimas según día de ocurrencia del accidente, puede decirse que los viernes y sábados son los que concentran mayor número de lesionados, mientras que los lunes muestran la menor cantidad.

Tabla 2.10 - Víctimas de accidentes de tránsito por rol de la víctima según sexo.
Ciudad de Buenos Aires, 2004

Sexo	Total		Conductor		Ocupante-pasajero		Peatón		Ciclista y acompañante		Ignorado sin especificar	
	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%	Cant.	%
Total	9.102	100	3.552	39,0	2.284	25,1	1.907	21,0	649	7,2	710	7,8
Varón	6.059	100	3.074	50,7	952	15,7	1.029	17,0	514	8,5	490	8,1
Mujer	3.034	100	476	15,7	1.331	43,9	874	28,8	135	4,5	218	7,2
Ignorado	9	-	2	-	1	-	4	-		-	2	

Nota: hospitales Fernández: julio, agosto, septiembre y diciembre; Piñero: diciembre y Ramos Mejía: noviembre de 1999,

sin información. Hospital Ramos Mejía: febrero, septiembre y octubre de 2000, sin información.

Hospitales Fernández: junio; Piñero: diciembre; Ramos Mejía: enero, marzo, abril, mayo y junio; Vélez Sarsfield: abril y Zubizarreta: octubre de 2001, sin información. Hospitales Ramos Mejía: abril y mayo y Santojanni: noviembre de 2002, sin información.

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (G.C.B.A.) sobre la base de datos de los Hospitales Generales de Agudos del G.C.B.A.

2.2.1 Defunciones por accidentes de tránsito

Esta información proviene de la serie estadística de defunciones por accidentes de tránsito, que incluye a los fallecidos registrados a través de los informes estadísticos de defunción y cuyo accidente haya ocurrido en la Ciudad de Buenos Aires; se incluyen tanto a los fallecidos en la vía pública como a los que fallecieron en establecimientos de salud públicos o privados. La serie de defunciones por accidentes de tránsito se encuentra sistematizada desde 1989 y desde entonces es publicada como una serie continua; el último año disponible es 2003.

Las variables que contiene esta serie son: fallecidos clasificados por sexo y edad, día de la defunción, lugar de la defunción, lugar donde ocurrió el hecho y cómo se produjo el hecho. Actualmente sólo se cuenta con información sistematizada de fallecidos por sexo y edad; en cuanto a las variables día y lugar de la defunción y lugar donde ocurrió el hecho, no se encuentran sistematizadas. En cuanto a la variable "cómo se produjo el hecho", si bien el Informe Estadístico de Defunción prevé que esta variable se especifique con el mayor detalle posible, figura en blanco en casi todos los informes de defunción. Por último, cabe destacar que sólo cuando la defunción ocurre hasta treinta días corridos posteriores al hecho se considera que se ha debido a un accidente de tránsito; pasado este plazo ya no se considera el accidente como causa del óbito.

Del análisis de la información sobre los fallecidos por accidentes de tránsito (Tabla 2.11) se observa una disminución constante a lo largo de todo el período considerado, con una marcada aceleración de la disminución en los últimos cuatro años (aproximadamente un 40%). En cuanto a la distribución por sexo de los fallecidos, es posible observar que los varones concentran alrededor del 70% de las víctimas, aunque a lo largo del período considerado esta proporción muestra una tendencia creciente, hasta alcanzar una proporción del 75% de los fallecidos en el último año considerado.

La distribución de las defunciones por grupo etario (Tabla 2.12) muestra que la mayor proporción de muertes se produce en las edades jóvenes: para ambos sexos, un poco más del 36% de ellas ocurrieron a individuos que tenían entre veinte y treinta y cinco años de edad. Pero esta pauta de distribución, nuevamente, muestra diferencias entre los sexos. En el caso de los varones, en este grupo de edad se encuentra el 41% de las defunciones. Las mujeres se concentran menos en estas edades (entre los veinte y los treinta y cinco años se encuentra el 17% de ellas) al tiempo que presentan una alta concentración en las edades avanzadas: el 34% de ellas tenía setenta y cinco y más años de edad al momento de fallecer.

Tabla 2.11 - Defunciones por accidentes de tránsito ocurridas y registradas por sexo.
Ciudad de Buenos Aires, 1989 a 2003

[Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA) sobre la base de datos de la
Dirección General del Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas]

Año	Total		Varón		Mujer	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
1989	313	100	213	68,1	100	31,9
1990	331	100	222	67,1	109	32,9
1991	342	100	214	62,6	128	37,4
1992	339	100	249	73,5	90	26,5
1993	344	100	224	65,1	120	34,9
1994	345	100	248	71,9	97	28,1
1995	315	100	215	68,3	100	31,7
1996	262	100	182	69,5	80	30,5
1997	324	100	240	74,1	84	25,9
1998	280	100	204	72,9	76	27,1
1999	275	100	189	68,7	86	31,3
2000	244	100	177	72,5	67	27,5
2001	188	100	137	72,9	51	27,1
2002	170	100	121	71,2	49	28,8
2003	185	100	139	75,1	46	24,9

Nota: incluye residentes y no residentes.

Tabla 2.12 - Defunciones por accidentes de tránsito ocurridas y registradas por sexo según grupo de edad. Ciudad de Buenos Aires, 2003

[Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (GCBA) sobre la base de datos de la
Dirección General del Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas]

Grupo de edad	Total		Varón		Mujer	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Total	185	100,0	139	100,0	46	100,0
0 - 4	-	-	-	-	-	-
5 - 9	2	100,0	1	0,7	1	2,2
10 - 14	2	1,1	2	1,4	-	-
15 - 19	7	1,1	4	2,9	3	6,5
20 - 24	24	3,8	20	14,4	4	8,7
25 - 29	24	13,0	20	14,4	4	8,7
30 - 34	17	13,0	17	12,2	-	-
35 - 39	8	9,2	7	5,0	1	2,2
40 - 44	13	4,3	10	7,2	3	6,5
45 - 49	9	7,0	8	5,8	1	2,2
50 - 54	11	4,9	8	5,8	3	6,5
55 - 59	12	5,9	9	6,5	3	6,5
60 - 64	11	6,5	7	5,0	4	8,7
65 - 69	5	5,9	5	3,6	-	-
70 - 74	7	2,7	4	2,9	3	6,5
75 - 79	13	3,8	5	3,6	8	17,4
80 - 84	10	7,0	5	3,6	5	10,9
≥ 85	10	5,4	7	5,0	3	6,5

Nota: incluye residentes y no residentes.

CAPÍTULO 3

VÍCTIMAS Y CIRCUNSTANCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LAS CIUDADES DE ROSARIO Y RECONQUISTA (SANTA FE). CARACTERIZACIÓN A PARTIR DE DATOS ORIGINALES RELEVADOS EN HOSPITALES PÚBLICOS

1. Introducción

En este capítulo se presentan resultados de los estudios realizados en las ciudades de Rosario y Reconquista de la provincia de Santa Fe. Se los reúne aquí, entre otras razones, por el hecho de que ambos han relevado información primaria en hospitales públicos. El relevamiento se realizó en función de los objetivos generales del ECM, para obtener información más detallada sobre las víctimas de accidentes de tránsito (AT) atendidas en unidades hospitalarias, no existente o insuficiente en fuentes secundarias para estos lugares. También tuvo por objetivo transferir metodología e información útiles para la gestión y la prevención en los ámbitos locales, y contribuir a la formación de recursos humanos en aquéllos.

Para llevar a cabo esta tarea, se realizó en primer lugar una búsqueda sobre antecedentes de instrumentos de relevamiento de información cuantitativa de AT. Se tomaron en cuenta diversos materiales, tales como los formularios de VIGIA sobre lesiones por causas externas (versión simple y ampliada) (Argentina, Ministerio de Salud, VIGIA, 2004), el instrumento cuantitativo que se aplicaba en el Hospital de Emergencias Dr. Clemente Álvarez de Rosario, una experiencia de México (INEGI, 2004) y el "Modelo de formulario para recopilar información de accidentes de tránsito" de Glizer (1993); también se realizaron entrevistas con informantes calificados en el tema. Por otra parte, y con el fin de asegurar criterios de diseño y formulación de preguntas que estuviesen dentro de los parámetros de las ciencias sociales, se consultó bibliografía metodológica y se evaluaron distintos diseños de encuesta en términos de su implicancia en el proceso de captación del dato.

El instrumento de captación de información se organizó teniendo en cuenta los tres factores de riesgo que condicionan la ocurrencia de un accidente de tránsito –humano, ambiental y del vehículo (Glizer, 1993)–, y está compuesto por las siguientes secciones:

- A. Datos del accidente. Se indagan aquí aspectos relativos al contexto en el cual ocurrió el accidente: fecha, hora, lugar, motivo por el cual el lesionado se encontraba en ese lugar, tipo de accidente, rol del lesionado en el accidente, actividad que estaba haciendo al momento del accidente, vehículo/s involucrado en el accidente.
- B. Ambiente y equipamiento. Se relevan aquí las características del clima y la calzada al momento del accidente. Se incluyen preguntas sobre: tipo, estado y condiciones de la calzada; condiciones climáticas, iluminación, visibilidad, obstáculos que condicionaron el accidente; señales de tránsito y uso o presencia de elementos de seguridad.
- C. Datos del lesionado. Se indagan características sociodemográficas del entrevistado, tales como sexo, nombre, edad, lugar de residencia, cobertura de salud, nivel educativo, estado conyugal, presencia y tipo de discapacidad.
- D. Resultados del examen médico. En esta sección (que debe ser completada por el médico a cargo del lesionado) se busca establecer con detalle el diagnóstico médico del tipo de lesión y de su gravedad.

Cabe preguntar por qué se eligieron estas ciudades. En el caso de **Rosario**, la decisión estuvo relacionada con la existencia de antecedentes de relevamientos que se venían realizando en el Hospital de Emergencias Dr. Clemente Álvarez, y cuya continuidad merecía ser apoyada no sólo por la envergadura del esfuerzo sino también por la importancia que este establecimiento tiene en la ciudad y su área de influencia.¹⁸ El aprovechamiento de estos antecedentes para el ECM requirió adecuarlos a sus objetivos y metodología, dar continuidad al relevamiento, y realizar el procesamiento y análisis de la información recopilada, lo que

¹⁸ El Hospital de Emergencias Dr. C. Álvarez (HECA) cubre con su atención un radio geográfico de aproximadamente 250 km. siendo altamente demandado no sólo por consultantes de la ciudad de Rosario sino también de su área metropolitana. La población reconoce y considera al hospital como el único efector local que da respuesta a la emergencia. De acuerdo a la gravedad del paciente, las demandas son clasificadas para su mejor atención, resultando: a) emergencia: es toda situación en la que se requiere una atención inmediata comprendiendo a los pacientes agudos con un alto grado de criticidad (peligro de muerte); b) urgencias: patologías agudas con potencial de baja criticidad (sin peligro inminente de perder la vida); c) consultas: casos en que la dolencia es crónica o aguda con posibilidad de permanecer en espera un tiempo prudencial con un bajo nivel de riesgo (Aronna y Pendido, 1994:13).

conllevó instancias de formación e intercambio entre los responsables de la tarea. Asimismo, ha sido importante considerar que los resultados de esta labor podrían tener continuidad más allá de los términos de este ECM, potenciando sus posibilidades de transferencia.

Otras fueron las razones que llevaron a realizar este relevamiento en la ciudad de **Reconquista**, una ciudad pequeña con influencia regional en el norte provincial. En este caso, la información secundaria disponible sobre los AT resultó particularmente escasa y con marcadas deficiencias, dificultando la realización del estudio local. Por otra, se tuvo en cuenta el potencial de transferencia que tendría la realización de un relevamiento de esta naturaleza en el Hospital Central de Reconquista (establecimiento de referencia de la ciudad y su área de influencia) y en general en el ámbito local: capacitación del personal para realizar las encuestas, concientización acerca de su importancia y factibilidad, capacitación para el procesamiento de la información relevada (para el cual se gestionó y obtuvo la colaboración del Centro de Estadística y Censos de la Municipalidad de Reconquista) y para su análisis.

Se presentan a continuación los dos estudios locales, en los que se analiza no sólo la información recabada por las precitadas encuestas (y detalles de la experiencia), sino también la información proveniente de otras fuentes que contribuye a caracterizar el fenómeno en los contextos locales.

2. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Rosario¹⁹

Rosario es una de las mayores ciudades del país. Su volumen de población, la extensión y diferenciación de su territorio (con una alta densidad en su área céntrica y extensos barrios periféricos de baja densidad y muy diversos entre sí) y la variedad de sus actividades llevan a que la ciudad presente condiciones de tránsito complejas, que contribuyen a la ocurrencia de AT, los que constituyen un problema de salud pública que requiere ser investigado en profundidad.

Estudios realizados para la ciudad en la década del noventa constataron que, entre los accidentados mayores de trece años, más de la mitad (56%) intervino en accidentes automovilísticos; un 19% de ellos tuvo accidentes de motos y otro 9% participó en accidentes de transporte público colectivo. También se pudo constatar que un 45% de los accidentados tenían edades entre quince a veinticuatro años, y otro 22% entre veinticinco y treinta y cuatro años (Leone y otros, 1995). Otros estudios que relacionan grupos etarios con tipo de vehículos han concluido que, para el intervalo de quince a veinticuatro años, las mayores proporciones corresponden a víctimas en moto (44%), auto (20%) y bicicleta (11%). Para el intervalo de treinta y cinco a cuarenta y nueve años las mayores proporciones corresponden a moto (32%), auto (23%) y bicicleta (10%), guarismos que repiten el comportamiento del grupo de edad antes citado. La categoría peatón adquiere relevancia a partir de los cincuenta años de edad (26%). En cuanto al sexo de los accidentados, los hallazgos indican que, mientras hasta los diecinueve años no hay predominancia de un sexo sobre otro, superada esta edad el número de accidentes en varones supera a los ocurridos con mujeres como protagonistas, y la mayor diferencia se verifica en el intervalo de veinte a veinticinco años (Aronna, Bisio y Coll, 1994).

Estos antecedentes, unidos a la constatación del incremento del parque automotor y a la percepción de los accidentes de tránsito como un problema para la ciudad, llevan a realizar este estudio, cuyo objetivo es describir a las víctimas de los accidentes de tránsito, en relación a características relevantes para comprender la ocurrencia del fenómeno y sus consecuencias; el estudio se concentra en las víctimas de accidentes en los que intervienen medios de transporte terrestre.

La falta de centralización de la información y la ausencia de criterios comunes para su recolección obstaculizan la posibilidad de realizar un diagnóstico exhaustivo para la ciudad a partir de fuentes secundarias. Esto ha conducido a la realización del estudio en varias etapas, que permiten sucesivas aproximaciones al fenómeno:

- La primera etapa abordó el análisis de la mortalidad por accidentes de tránsito, a partir de la información proveniente de los certificados de defunción. Se observaron las características referidas a edad, sexo, circunstancia de muerte violenta y causa de la muerte. El análisis refiere a 2002, último para el que se cuenta con información.

¹⁹ Este título resume, editado en función del texto general, los resultados alcanzados por la becaria Lic. Adriana Restivo. En el equipo local participaron también la Mg. Alicia Ahorna, el Psic. Armando Coll y el Dr. Ignacio Sáenz. Mayores detalles sobre los temas presentados pueden consultarse en el Informe final de beca (Restivo, 2005).

- La segunda se propuso caracterizar a las víctimas de accidentes de tránsito atendidas por los servicios de emergencia. Para esto se recabó, procesó y analizó la información proveniente del Sistema integrado de emergencias sanitarias (SIES)²⁰ del municipio de Rosario. La información relevada corresponde a 2003, último con información disponible.
- La tercera se orientó a caracterizar en profundidad a las víctimas de accidentes de tránsito internadas en el Hospital de Emergencias Dr. Clemente Álvarez durante 2004 y el primer cuatrimestre de 2005, a partir del relevamiento de información primaria ya indicado en la introducción a este capítulo.

2.1 Defunciones por accidentes de tránsito

En 2002 en la ciudad de Rosario se registraron 666 defunciones por causas externas, las que representaron el 7,5% del total de muertes del año. Las defunciones causadas por accidentes de tránsito fueron ciento tres casos en total, representando el 15,5% de las muertes por causas externas de dicho año (datos provenientes de la Dirección General de Estadística de la Municipalidad de Rosario).

Tabla 3.1 - Muertes por accidentes de tránsito por circunstancia según sexo. Rosario, 2002
(Fuente: Informe de Avance del Anuario Estadístico del Municipio de Rosario, Dirección General de Estadística del Municipio de Rosario)

Circunstancia de la muerte	Masculino	Femenino	Total	%
Jinete	1		1	1.0
Peatón	4	3	7	6.8
Ciclista	8	4	12	11.6
Ocupante auto	12	2	14	13.6
Motocicleta	24	5	28	21.2
Sin especificar circunstancia	34	7	41	39.8
Totales	82	21	103	100
%	79.6	20.4	100	

Si se observan las muertes producidas en accidentes de tránsito teniendo en cuenta su sexo (Tabla 3.1), se reconoce un comportamiento claramente diferencial, ya que de las 103 defunciones registradas, casi el 80% son varones. Las tasas de mortalidad por accidentes de transporte según sexo aparecen como el correlato de las cifras anteriormente expuestas: 16,9 y 3,9 por cien mil para varones y mujeres, respectivamente.

Si se analiza la circunstancia de la muerte (o papel que la víctima ha tenido en el accidente) y aunque el alto porcentaje de casos sin especificar ponga límites a su análisis (lo cual es, a su vez, un indicador de las deficiencias del registro), es posible ver que la mayor proporción la presentan los motociclistas (21%), seguidos por los ocupantes de autos y los ciclistas (Tabla 3.1).

La Tabla 3.2 presenta a las víctimas fatales de accidentes de tránsito clasificadas según la causa de muerte. La mayor frecuencia la presentan las muertes con diagnóstico de traumatismos múltiples no especificados (52%) seguidas por las que tienen como diagnóstico los traumatismos de cabeza (29%), concentrando el 80% de las causas de muerte. Esta distribución puede estar en relación con la alta proporción de motociclistas entre las víctimas fatales, dado el alto grado de exposición del cuerpo que estos presentan en las circunstancias del accidente de tránsito.

²⁰ El Sistema Integrado de Emergencias Sanitarias (SIES) consta de una flota de unidades móviles para el traslado de emergencias y urgencias médicas, contando con un servicio de recepción de llamadas que atiende una compleja gama de demandas de urgencias médicas. Posee seis puestos distribuidos en la ciudad, lo que posibilita una rápida llegada al lugar del siniestro.

Tabla 3.2 - Víctimas fatales de accidentes de tránsito según causas de muerte.
Rosario, 2002

(Fuente: Informe de Avance del Anuario Estadístico del Municipio de Rosario,
Dirección General de Estadística del Municipio de Rosario)

Causas de muerte	Frecuencia	Porcentaje
Traumatismos múltiples no especificados	54	52.4
Otros traumatismos y los no especificados de cabeza	30	29.1
Traumatismos de huesos de cráneo y cara	6	5.8
Traumatismos de órganos intraabdominales	3	2.9
Traumatismo intracraneal	3	2.9
Traumatismo de otros órganos intratorácicos y otros	2	1.9
Fractura de huesos de cráneo y cara	1	1.0
Otros traumatismos de cara, verticales y tronco no especificados	1	1.0
Traumatismos por aplastamiento de tórax y amputación traumatismo de tórax	1	1.0
Traumatismos aplastamiento y amputación traumática de abdomen, región lumbosacra y pelvis	1	1.0
Traumatismo por aplastamiento de cabeza	1	1.0
Total	103	100.0

2.2 Las víctimas de accidentes de tránsito según los servicios de emergencia

Ya se ha señalado que el SIES –Sistema Integrado de Emergencias Sanitarias– cuenta con unidades móviles para el traslado de emergencias y urgencias médicas; el análisis de la información proveniente de sus registros constituye una fuente de información que puede utilizarse para la caracterización de las víctimas de accidentes de tránsito que recurren él. Se presentan a seguir las principales características de las víctimas atendidas durante 2003, último para el cual se ha podido procesar la información.

- A lo largo de todo 2003, el SIES atendió a 2.545 pacientes cuya consulta tuvo como causa un accidente de tránsito, representando el 17,4% del total de pacientes que fueron atendidos por el Sistema.
- Casi el 84% de los pacientes atendidos a causa de accidentes de tránsito son varones, siendo mujeres sólo un 16%. En cuanto a sus edades, predominan los jóvenes de entre veinte y treinta y nueve años, los que representan prácticamente el 55% de los pacientes; los mayores de sesenta años representan el 9% del total.
- Si se observan las víctimas de accidentes de tránsito según el tipo de vehículo que intervino en los mismos, se constata que un 44,3% de las víctimas participó en accidentes que tuvieron a las motos como vehículos; un 20,6% de las víctimas participó en accidentes de automóvil, y otro 17% en accidentes con bicicleta. Casi un 14% (13,6%) de las víctimas participó en accidentes de tránsito en calidad de peatones.
- Las víctimas de accidentes de tránsito se distribuyen a lo largo de los meses del año en forma relativamente uniforme, mostrando una leve concentración en los meses de invierno y primavera.
- En cuanto a la hora de ocurrencia de los accidentes de tránsito, un tercio de las víctimas se accidentó en horario nocturno (entre las 18.00 y las 24.00), un poco menos de un tercio en horario de la tarde (12.00-18.00) y un cuarto en horario matutino (6.00 a 12.00).
- Por último, cabe señalar que del total de víctimas de accidentes de tránsito que fueron atendidas en establecimientos asistenciales, el 35,5% fue derivada al HECA.

2.3 Las víctimas de accidentes de tránsito atendidas en el Hospital Clemente Álvarez

Tal como ya se ha señalado, con el fin de conocer mejor a la población de víctimas de accidentes de tránsito en la ciudad de Rosario, se indagó a los pacientes internados por dicha causa en el Hospital de Emergencias Clemente Álvarez mediante una encuesta específica (las características del cuestionario utilizado se han presentado en la Introducción al capítulo). Se aplicaron en total 644 cuestionarios, previa firma del consentimiento informado por parte de

las víctimas de AT internadas. El relevamiento abarcó todo 2004 y el primer cuatrimestre de 2005. La información obtenida fue procesada estadísticamente para su análisis.

A modo de presentación del relevamiento realizado y de la población captada, puede decirse que los cuestionarios fueron respondidos por las propias víctimas en un noventa por ciento de los casos. El 70% de las víctimas son varones. Un 63% no llegó a completar el nivel secundario de instrucción. El 70% no tiene cobertura médica.

En cuanto al rol en el accidente, el 11,0% (66) de los pacientes encuestados eran peatones, el 70% (422) conductores y el 19% (114) acompañantes o pasajeros de vehículos de transporte (Tabla 3.3). En la misma Tabla se presenta la relación entre la condición de la víctima del accidente y el sexo, pudiéndose ver que se verifica una asociación entre ambas variables ($p = 0.00^{**}$) y que son los varones quienes concentran las mayores frecuencias como víctimas independientemente de la condición en el accidente; las mujeres sólo aparecen con frecuencias que superan a las del sexo masculino en la condición de acompañantes (64,0%, 73/114).

Tabla 3.3 - Víctimas de accidente de tránsito por condición (rol) y sexo.
Hospital de Emergencias Clemente Álvarez, Rosario

Condición de la víctima de tránsito	Mujer	Varón	Total	%
Peatón	31	35	66	11,0
Acompañante del conductor o pasajero	73	41	114	18,9
Conductor	83	339	422	70,1
Total	187	415	602	100,0
%	31,1	68,9	100,0	

Nota: treinta y dos no sabe/ no contesta u otros
($p\text{-aso}=0,00^{**}$; $gI=2$)

Con relación al tipo de vehículo en el que circulaban las víctimas más de la mitad lo hacían en moto o ciclomotor (55,8%), mientras que en bicicleta lo hacían casi un cuarto del total (23,2%); ambas categorías concentran más de tres cuartas partes de las víctimas, algo que puede estar en relación directa con el alto grado de exposición del cuerpo que ciclistas y motociclistas presentan ante los accidentes de tránsito, y que se puede traducir en lesiones de mayor gravedad. El resto de las víctimas se desplazaba en automóviles, taxis, transportes de pasajeros, entre otros (21%).

Cuando se analiza el segundo vehículo que intervino en los accidentes de tránsito causantes de las víctimas relevadas, se constata que fueron mayoritariamente el automóvil (en el 56,2% de los entrevistados, 290 víctimas) y las camionetas o furgonetas (11,2%). Si los segundos vehículos que intervienen en los accidentes se agrupan según tengan cuatro ruedas, su total asciende a 83,3%. Resulta interesante relacionar este predominio de vehículos de cuatro ruedas como segundo vehículo que participa en accidentes de tránsito cuyas víctimas estaban, predominantemente, en la condición de motociclistas o ciclistas, para reconocer la alta exposición que estos últimos tienen en su circulación vial.

En la Tabla 3.4 se presenta la utilización de elementos de seguridad según el rol de la víctima en el accidente de tránsito. Sólo un poco más de la mitad de los encuestados respondió esta pregunta, cuyas opciones de respuesta están en relación con el tipo de vehículo en el que se encontraba la víctima al momento del AT. Entre quienes respondieron, cabe destacar la elevada cifra de víctimas que dijeron no utilizar elementos de seguridad al momento del accidente, un 73% (265/362) de ellos. Sólo un 23% (26/114) de las víctimas que viajaban en vehículos en los que corresponde el uso de cinturón de seguridad dijeron tenerlo puesto en el momento del accidente. En cuanto al uso del casco, las cifras resultan aún más preocupantes, pues sólo 61 víctimas dijeron tenerlo puesto al momento del accidente, cifra que representa un 21,5% del total de víctimas que se desplazaban en moto (303).

Tabla 3.4 - Víctimas de accidentes de tránsito según lugar que ocupaban en el vehículo, por elementos de seguridad utilizados.
Hospital de Emergencias Clemente Álvarez, Rosario

Elemento de seguridad	Condición de la víctima de tránsito		Total	%
	Conductor	Acompañante del conductor o pasajero		
Cinturón de seguridad	19	6	25	6,9
Casco	55	6	61	16,9
Luces encendidas	3	1	4	1,1
Elemento reflectante	2	0	2	0,6
Cinturón de seguridad y luces encendidas	1	0	1	0,3
Casco y luces encendidas	4	0	4	1,1
Ninguno	207	58	265	73,2
Total	291	71	362	100,0
%	80,4	19,6	100,0	

En cuanto a la frecuencia de algún rasgo de discapacidad, entre las 594 víctimas que respondieron, el 86,5% dijo no tener ninguna (514/594), un 11,1% tiene una discapacidad crónica, que fundamentalmente refiere a problemas de visión y audición y un 2,4% manifestó una discapacidad circunstancial, prioritariamente referida a la visión (Tabla 3.5).

Tabla 3.5 - Víctimas de accidentes de tránsito por discapacidad, según condición de la víctima en el accidente.
Hospital de Emergencias Clemente Álvarez, Rosario

Tipo de discapacidad	Condición de la víctima de tránsito			Total	%
	Peatón	Conductor	Acompañante del conductor o pasajero		
Sí, crónica	12	40	14	66	11,1
Sí, circunstancial	0	10	4	14	2,4
Sin discapacidad	48	371	95	514	86,5
Total	60	421	113	594	100,0
%	10,1	70,9	19,0	100,0	

La distribución de las víctimas según los días de la semana de ocurrencia del accidente indica que más de la tercera parte se concentra entre los viernes y sábados (39,2%).

Por último, los pacientes víctimas de accidentes de tránsito han informado sobre las condiciones ambientales predominantes al momento del accidente, de las que resulta que:

- el 80,8% de los encuestados refiere que el pavimento estaba en buenas condiciones;
- el 90,4% indica que había buen tiempo;
- un 83% no reconoce que hubiese obstáculos en la zona del accidente; y
- el 71,3% de las víctimas dijo que en el lugar del accidente no había señales de tránsito.

3. Víctimas y circunstancias de los accidentes de tránsito en la ciudad de Reconquista²¹

En la ciudad de Reconquista no existe un registro único o información actualizada sobre accidentes de tránsito que permita caracterizarlos. Para subsanar esta situación se relevaron las distintas fuentes disponibles en las que podría encontrarse información; se recogió información proveniente de instituciones vinculadas directamente con el tema, como ser el Hospital General "Olga C. de Rizzi" (Hospital Central de Reconquista), la Unidad Regional IX, la División Judicial y la Sección Informática de la Policía de la ciudad, el Servicio privado de

²¹ Este título resume, editado en función del texto general, los resultados alcanzados por el becario Dr. Daniel Stechina. Más información puede consultarse en el informe final de beca (Stechina, 2005).

Atención Médica de Emergencias, entre otras. También se consultaron instituciones que recogen o elaboran datos sobre AT en la ciudad de Reconquista, tales como la municipalidad de la ciudad o la Zona II de Salud del Ministerio de Salud de la provincia de Santa Fe.

La evaluación de estas fuentes permite decir que las mismas presentan discrepancia en los datos que brindan, habiendo fuertes indicios de subregistro variable según fuentes, aunque no es posible establecer el nivel preciso en cada caso. Además, las fuentes que tienen mejor cobertura registran escaso número de variables. Ninguna registra datos fundamentales de los aspectos materiales y contextuales (de equipamiento e infraestructura urbana y ordenamiento del tránsito) o climáticos para un adecuado trabajo de prevención de las lesiones por accidentes de tránsito (LAT). Tampoco recaban datos sobre el uso de medidas de seguridad. En cuanto al lugar de ocurrencia de los AT, el mejor registro es el provisto por la policía.

En base a la información relevada de estas fuentes puede realizarse una caracterización diagnóstica general para los años 2002-2003, teniendo en cuenta que los márgenes de error de la información pueden ser altos. En dicho período, se registraron en la ciudad un total de 346 casos por año. Un 72% de las LAT suceden dentro del casco urbano, en la zona de mayor actividad comercial y de mayor densidad poblacional; los principales lugares observados que concentran este porcentaje son cuatro zonas ubicadas sobre la ruta nacional N° 11 que pasa por la ciudad y un quinto sector en el microcentro. En cuanto a los picos horarios, se observa que alrededor del 50% de los casos suceden en horas de la mañana.

En cuanto al vehículo involucrado, el 87% de los lesionados se transportan en motocicletas y bicicletas. En los casos en que hubo otro vehículo involucrado, el 77% de ellos han sido automóviles y camionetas. La morbilidad por AT sucede en un mayor porcentaje en los menores de treinta años, que representan el 58% del total de los registros. En relación al sexo, los varones representan entre el 50-55% del total de lesionados. Entre las doce víctimas fatales por AT de 2002, nueve son varones y tres son mujeres, proporción coincidente con el promedio nacional.

3.1 Encuesta hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito

Dadas las limitaciones de la información existente sobre AT en la ciudad, y con el fin de evaluar la posibilidad de centralizar en una sola fuente de datos toda la información necesaria, se realizó un trabajo de recolección de datos en el Hospital Central de Reconquista. En el marco de este proyecto ha tenido un carácter de experiencia piloto, dado que se trató de la primera de este tipo y que la captación de información se pudo realizar sólo por breve período de tiempo. Tuvo, sin embargo, el valor de contribuir a mostrar que era posible hacerla y cómo se debería recabar la información para mejorar la que existe.

Para la adecuada captación de datos se elaboró un instrumento específico, cuyas características se han presentado en la introducción de este capítulo. Las unidades de observación son los pacientes lesionados por accidentes de tránsito ocurridos en zona urbana que son atendidos en los servicios del hospital Central de Reconquista.

Para realizar correctamente el relevamiento, se preparó un instructivo para la aplicación del instrumento, y se llevó a cabo previamente un taller de capacitación del personal de salud (médicos y enfermeras) que tendría relación con este trabajo; el taller consistió en la proyección de filmas del instrumento o planillas, la entrega del instructivo incluyendo definiciones conceptuales y forma de toma de datos y análisis de la metodología de captura de los mismos y todas las variables a tener en cuenta en cada tema y categoría. El taller concientizó también acerca de la necesidad de implementar la lectura y aceptación del Consentimiento Informado por parte del accidentado o de quien respondiera la encuesta previamente a formular las preguntas, lo que se llevó a cabo en todos los casos.

La captación de los datos se llevó a cabo en el Hospital Central de Reconquista, en sus Servicios de Guardia General, Internación Pediátrica y de Adultos, desde el 10 de enero de 2005 al 10 de marzo de 2005, y fue realizada por el personal que había sido capacitado en el taller.

Las planillas utilizadas fueron rotuladas con los datos del Hospital y numeradas de acuerdo a la fecha en que ingresaba el paciente al Hospital. Durante el relevamiento se fue verificando el nivel de completación y los posibles errores, subsanándose estos problemas en la medida de lo posible.

Los datos recolectados se volcaron a una base de datos diseñada expresamente para este trabajo, realizándose las pruebas de consistencia necesarias para asegurar su calidad. Esta tarea se realizó en el Centro de Estadística y Censos de la Municipalidad de Reconquista (lo que permitió establecer un vínculo de colaboración con la institución local que tiene incumbencia sobre el tema y cuenta con personal capacitado para llevar adelante estas tareas en forma es-

table). Los datos fueron procesados mediante el programa estadístico SPSS y se emitieron los tabulados básicos correspondientes a las distintas variables relevadas. Dado el escaso número de casos captados, debido al breve período de relevamiento de esta experiencia piloto, sólo se obtuvieron distribuciones de frecuencia simples para una parte de las variables (pues en algunos casos, como las preguntas sobre condiciones climáticas al momento del accidente, no mostraban variación: el tiempo siempre fue bueno pues era verano y no hubo tormentas).

El seguimiento de la experiencia permitió hacer una primera evaluación de ella. Se pudo observar que, a pesar de haber brindado orientación y capacitación al personal de salud encargado de relevar los datos en las planillas, algunos datos no fueron debidamente recogidos, por lo que se debió realizar un rastreo para completarlos. Esto podría deberse a que se trató de una primera experiencia que, como siempre sucede, requiere de adaptación y familiarización. El personal que llevó a cabo la encuesta hizo este trabajo conjuntamente al que realiza para atender a los pacientes que ingresan al Servicio de Guardia o Salas de Internación del Hospital, y manifestó la impresión de que eran “muchos datos” o se trataba de “una planilla muy larga” para completar. Esto pone en evidencia uno de los problemas que se reitera en experiencias de este tipo, el relativo a la carga de trabajo habitual del personal de salud, al que se requiere una nueva tarea que no siempre consideran tan importante ni tan urgente como la atención de los pacientes o que, simplemente, no tienen tiempo de hacer. Esto advierte acerca de la necesidad de que, para la implementación en forma permanente de un sistema de este tipo, se provean los recursos humanos necesarios para ello.

La evaluación general realizada permite decir que se trata de un instrumento de sencillo y rápido llenado, de fácil procesamiento, completo en cuanto a los datos obtenidos y que otorgaría la posibilidad de centralizar toda la información necesaria en una sola fuente. Además, aquélla podría procesarse a nivel local y en forma prácticamente inmediata, lo que brindaría información útil para la gestión de la institución hospitalaria, y para la implementación de políticas de prevención a nivel local. La información que se recoge es, además, coherente con la que se solicita en otras instancias, por lo que no implica duplicar esfuerzos sino, por el contrario, aprovecharlos mejor. Se evalúa también que la experiencia podría ser de utilidad para otras instituciones de salud.

3.1.1 Caracterización de los lesionados

La información relevada permite realizar una caracterización de los lesionados que fueron atendidos en el período y respondieron la encuesta. Debe advertirse que se trata de una caracterización preliminar, dado el escaso número de casos relevados (cincuenta y ocho lesionados) en el breve tiempo de captación con el que se pudo disponer. Todos los pacientes encuestados son lesionados, no habiendo ocurrido muertes por AT en el período.

En relación a las **características demográficas** de los lesionados encuestados, un 64% son varones y el resto mujeres. Este porcentaje de varones, si bien es más alto que el que indican las fuentes secundarias para la ciudad, se aproxima un poco más al que se registra en el país y en la mayoría de los estudios locales realizados para esta investigación.

La edad de las víctimas (considerada por grupos decenales) muestra que un 40% de los individuos tienen entre veinte y veintinueve años de edad. Los niños y adolescentes (cero a diecinueve años) representan un 14% del total. Por último, los adultos (treinta a cuarenta y nueve años) representan un 21% del total.

En cuanto a la información que permite caracterizar al **evento o acontecimiento** que dio lugar a los lesionados atendidos, y reiterando que algunas variables no arrojan resultados significativos dado el limitado número de casos, se cuenta con información sobre el día de la semana de ocurrencia, que indica una concentración en los días lunes y sábados y un mínimo en días domingo. En cuanto al horario de ocurrencia, la mitad de los lesionados participaron en AT que ocurrieron en horas de la mañana (entre las 6.00 y las 14.00). Esta distribución horaria coincide con el ingreso y el egreso del trabajo del comercio (horario matutino) y de la administración pública en la ciudad. En la franja horaria desde las 22.00 a las 06.00 ocurrieron, sin embargo, un 12% de los accidentes, a pesar de ser un horario en que el tránsito disminuye considerablemente en la ciudad.

En cuanto al **tipo de accidente**, casi la mitad (48,3%) de ellos han sido colisiones entre vehículos; la caída del paciente desde el vehículo (12,1%) y el atropellamiento a peatón (10,3%) le siguen en importancia. Coherente con lo anterior, prácticamente el 80% de los pacientes tuvo los roles de conductor o acompañante en el accidente que provocó su lesión. Más de la mitad (54%) de los lesionados circulaba en un tipo de vehículo: moto o ciclomotor, dato que confirma el alto riesgo al que se exponen quienes circulan

en este tipo de vehículos. Se constata, asimismo, que dos tercios de estos motociclistas lesionados son varones.

También se ha indagado por el **motivo** por el que se encontraba en el lugar donde ocurrió el AT. Se constata que la gran mayoría de los accidentados se encontraba en el lugar por motivos de recreación o realizando compras cotidianas (62%) y, en menor medida, por motivos de trabajo.

La encuesta provee información sobre **severidad de la lesión**, un dato con el que pocas veces se cuenta. La severidad de la lesión fue catalogada al ingreso del paciente, por lo que cabe la posibilidad de que pueda variar en las horas o días posteriores. La información recogida indica que el 71% de los pacientes encuestados tiene lesiones leves, y otro 10% muestra lesiones moderadas. Un dato interesante sobre esta variable es el que muestra que en un 17% de los casos esta pregunta no se completó, pudiéndose constatar que se trata de casos que fueron encuestados por personal de enfermería; este dato advierte sobre las calificaciones requeridas para un relevamiento de este tipo (algo ya previsto en el instrumento utilizado).

Cuando se analiza la naturaleza de la lesión se ve que coincide con los datos de severidad, siendo la mayoría traumas superficiales, excoriaciones y heridas. Sólo se constata un caso de paciente politraumatizado con fractura.

En cuanto al uso de algún **elemento de seguridad** en el momento del accidente, se constata que la gran mayoría de los pacientes no usaba elemento de seguridad alguno.

Si bien se indaga también sobre la existencia de señales de tránsito en el lugar del accidente, cabe advertir que la ciudad de Reconquista cuenta con semáforos solamente en cinco esquinas de intersección de calles urbanas en su cruce con la Ruta Nacional N° 11. Sólo en el 9% de los casos la lesión ocurrió en un lugar con semáforo.

Por último, en cuanto al **destino** del paciente, se reconoce que, en coincidencia con el bajo porcentaje de lesiones moderadas y severas, la gran mayoría de los pacientes fueron dados de alta. Sólo algunos requirieron hospitalización (17%), y muy pocos (5%) debieron ser derivados a otros servicios.

Para concluir, puede decirse que la caracterización de los lesionados que se acaba de hacer, si bien debe considerarse como preliminar en sus datos concretos, permite ver la variedad y pertinencia de la información que puede recabarse con este tipo de relevamiento, y la adecuada caracterización de los AT y sus víctimas que puede lograrse con ella. En cuanto a los datos obtenidos, cabe indicar también que, en general, son consistentes con los resultados alcanzados en otros estudios locales del ECM, al tiempo que reflejan adecuadamente algunas peculiaridades (como la altísima proporción de motociclistas, o la baja existencia de semáforos) propias de la ciudad de Reconquista.

La potencialidad de la estrategia de relevamiento de información queda en evidencia cuando se comparan sus resultados con la información que se eleva para integrar las bases consolidadas de datos de salud a nivel provincial y nacional. Consultada la Planilla C2 de la Zona II de Salud del Ministerio de Salud de la Provincia de Santa Fe correspondiente al mismo período relevado en el hospital, se constata que el número de casos informado en esta Planilla equivale sólo al 38% del total captado por la encuesta.

CAPÍTULO 4

ACONTECIMIENTOS TRAUMÁTICOS DEL TRÁNSITO. VÍCTIMAS, CIRCUNSTANCIAS Y COMPORTAMIENTOS DE RIESGO OBSERVADOS EN LA CIUDAD DE NEUQUÉN²²

1. Introducción

En la provincia del Neuquén las lesiones por causas externas constituyen la tercera causa de muerte en la población general, la primera entre las personas de uno a cuarenta y cuatro años de edad y la primera causa de años de vida potencial perdidos. Por otra parte, son la primera causa de egresos hospitalarios entre los varones y la tercera entre la población general, en el subsector público de salud. Entre las lesiones traumáticas, las ocasionadas por los llamados accidentes de tránsito constituyen la primera causa de mortalidad, con aproximadamente un tercio de los fallecidos por lesiones no intencionales y un cuarto de los fallecidos por causas externas en los últimos quince años. El número de personas fallecidas a consecuencia de lesiones derivadas del tránsito fue de setenta y tres por año como promedio del período 1999/2002. La tasa de mortalidad por este motivo muestra una tendencia creciente en los últimos doce años (de Hoyos y Ungaro, 2003). También ocupan el primer lugar entre los egresos por causas externas en el subsector público de salud.

Si bien se cuenta con información general acerca de la morbimortalidad derivada del tránsito a nivel provincial, no se dispone aún de un análisis más profundo y exhaustivo que brinde precisiones sobre la situación existente en la ciudad de Neuquén. Esta tarea se ha llevado a cabo en el marco de esta investigación y sus resultados se presentan en este capítulo. En primer lugar se analiza la ocurrencia de accidentes de tránsito (o acontecimientos de tránsito) y la morbimortalidad derivada de los mismos. En segundo lugar, se presentan los resultados de una indagación acerca del uso de medidas de seguridad en una población de usuarios de la vía pública de la ciudad, los motociclistas.

2. Los accidentes de tránsito y su morbimortalidad derivada

Para realizar la investigación se relevaron y evaluaron las distintas fuentes de las que podrían recabarse datos de utilidad,²³ las que se consignan en el siguiente cuadro.

²² Este capítulo resume, integrándolos al texto, los resultados alcanzados con la beca realizada por el Dr. Guillermo de Hoyos. El autor agradece por el apoyo y colaboración a Jorge Ungaro, Mónica Oppezzi, Clotilde Úbeda, Soledad Roldán y Luciana Machado, a sus hijas Florencia y Ailín y a los integrantes del equipo del ECM.

²³ Para una evaluación detallada de las fuentes de datos, puede consultarse el correspondiente informe final de beca (de Hoyos, 2005). La Municipalidad de Neuquén sólo cuenta con información sobre infracciones y registro de patentes. A través de la Dirección Provincial de Estadística y Censos se obtuvieron los datos de población y de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, datos complementarios sobre accidentes de trabajo relacionados con el tránsito.

Fuente de datos disponibles	Institución	Características	Obtención
Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito	Dirección de R.E.P.A.T	Base de datos	Informe resumen 2002/03
Registro de Accidentes de Tránsito	Policía de Tránsito de Provincia de Neuquén	Base de datos	Informe resumen 1998/2003
Expedientes judiciales de accidentes de tránsito	Fiscalía de Graves Atentados Personales	No existe base de datos	No
Informe epidemiológico semanal (Planilla C2)	Subsecretaría de Salud	Base de datos	Completa
Registro de Egresos del Subsector público sobre la base del Informe Estadístico de Hospitalización	Subsecretaría de Salud	Base de datos	Completa
Registro de mortalidad sobre la base de certificados de defunción	Subsecretaría de Salud	Base de datos	Completa
Registro de pacientes politraumatizados atendidos en guardias de emergencias mediante planilla del Registro Provincial de Trauma	Los tres hospitales del subsector público de la ciudad	No existe base de datos. Existen registros desde 1996 en adelante en cada hospital	No

Para obtener la información necesaria, estas posibles fuentes de información fueron listadas sobre la base del conocimiento previo de la situación en la ciudad, la bibliografía y el asesoramiento de personas claves. Se realizaron entrevistas a efectos de solicitar información con el Director del Registro Provincial de Tránsito (REPAT), el Juez del Juzgado de Instrucción N°1, el Subdirector de Tránsito de la Municipalidad y un oficial de la policía de tránsito. Por pertenecer a la Subsecretaría de Salud el acceso a las bases de datos del subsector estuvo garantizado para el autor, a través de la Dirección de Información.

Finalmente se trabajó fundamentalmente con los registros de la Subsecretaría de Salud. Se obtuvieron las tablas con los registros de los pacientes atendidos por semana epidemiológica desde 1996 a 2003 en la Zona Metropolitana –correspondiente a la ciudad– con las que se construyeron los corredores endémicos 1996/2002 y curva 2003. Se obtuvieron las bases de mortalidad y egresos de cada año desde 1998 a 2003 de toda la provincia. Se decidió trabajar con ellas por estar codificadas bajo la CIE 10. Se seleccionaron los registros correspondientes a las Lesiones por Causas Externas de la Zona Metropolitana. De ellas se excluyeron las correspondientes al grupo de Otras Causas Externas (Códigos Y40-Y98 de la CIE 10) que incluyen complicaciones de la atención médica y quirúrgica y secuelas de causas externas. Por hallarse en distintos formatos, las seis bases de datos se debieron compatibilizar, lo que implicó efectuar las recodificaciones de las variables existentes y crear nuevas. Así se obtuvieron dos bases de datos, una correspondiente a mortalidad y la otra a egresos hospitalarios. La primera contiene diecisiete variables y 760 registros, de los cuales 126 corresponden a Accidentes de transporte, e incluye a todos los fallecidos en la ciudad de Neuquén a consecuencia de lesiones producidas en el tránsito. La segunda tiene veintiocho variables y 10.340 registros, de los cuales 2.574 son accidentes de transporte.²⁴

I. En cuanto a la **ocurrencia de acontecimientos de tránsito** (accidentes de tránsito-AT), en la Tabla 4.1 se muestra el total de acontecimientos registrados por la Policía de Tránsito de la Provincia. De acuerdo con estos datos, se observa una disminución de la ocurrencia de AT de un 33% entre los años extremos de la serie. La distribución mensual es

²⁴ Dado que en esta base, al igual que en la de datos de mortalidad, no se consignan los lugares de ocurrencia de los acontecimientos de tránsito, se incluyeron en ella la totalidad de los egresos de los Hospitales Bouquet Roldán y Horacio Heller, más los egresos del Hospital Provincial Neuquén de los pacientes internados por consultorio externo, guardia de emergencia o derivados con residencia en el departamento Confluencia. Se excluyeron los pacientes derivados que residen en el resto de la provincia, por la fuerte presunción de que las circunstancias que originaron sus lesiones hayan ocurrido fuera de la ciudad y hayan sido derivados al Hospital de mayor complejidad debido a su gravedad.

sumamente pareja, destacándose una ligera disminución en los meses de verano (diciembre, enero y febrero) cuando presumiblemente hay menos vehículos en la ciudad; por el contrario aumenta un poco en abril, mayo y junio.²⁵

Tabla 4.1 - Total de accidentes de tránsito registrados por la Policía de Tránsito Provincial, según mes de ocurrencia. Ciudad de Neuquén, 1998 a 2003
(Fuente: Policía de Tránsito de la provincia del Neuquén)

Mes	Total accidentes registrados por año							%
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Total	
Enero	489	383	336	451	345	288	2.292	7,40
Febrero	449	437	314	390	322	287	2.199	7,10
Marzo	582	522	417	429	371	359	2.680	8,65
Abril	618	521	411	500	396	382	2.828	9,13
Mayo	598	506	485	507	391	342	2.829	9,13
Junio	590	545	480	576	295	308	2.794	9,02
Julio	527	350	505	497	389	384	2.652	8,56
Agosto	522	457	442	445	312	368	2.546	8,22
Septiembre	496	504	434	467	339	368	2.608	8,42
Octubre	484	445	458	433	328	399	2.547	8,22
Noviembre	517	499	482	391	364	387	2.640	8,52
Diciembre	461	422	423	361	345	364	2.376	7,67
Total	6.333	5.591	5.187	5.447	4.197	4236	30.991	100

II. En cuanto a los **lesionados**, a continuación se incluyen los corredores endémicos semanal (Gráfico 4.1), cuatrisesemanal (Gráfico 4.2) y acumulativo (Gráfico 4.3) de accidentes de tránsito en la Ciudad de Neuquén 1996/2002 y la curva correspondiente al 2003. Un corredor endémico es el instrumento epidemiológico que distribuye casos en el tiempo, graficando la incidencia actual sobre la incidencia histórica, con el propósito de detectar precozmente cifras anormalmente altas (o bajas) de casos (o tasas) de la enfermedad en estudio. Los corredores que aquí se incluyen han sido construidos mediante el método de la "mediana y los cuartiles", lo que genera cuatro zonas: debajo del cuartil inferior o zona de éxito, entre el cuartil inferior y la mediana o zona de seguridad, entre la mediana y el cuartil superior o zona de alerta y por arriba del cuartil superior o zona epidémica.

²⁵ Si se comparan los datos de la Policía provincial con los del REPAT se observa que los acontecimientos denunciados superan en número a aquellos en que interviene la Policía. Esto es difícil de explicar, pues implica que la Policía no toma conocimiento de un número significativo de acontecimientos a pesar de tener disponible las bases del REPAT. El promedio de accidentes registrados por mes durante 2002 y 2003 muestra concordancia en casi todos los meses. Los datos del REPAT ratifican la disminución de accidentes durante los meses de verano y el aumento en los meses de otoño.

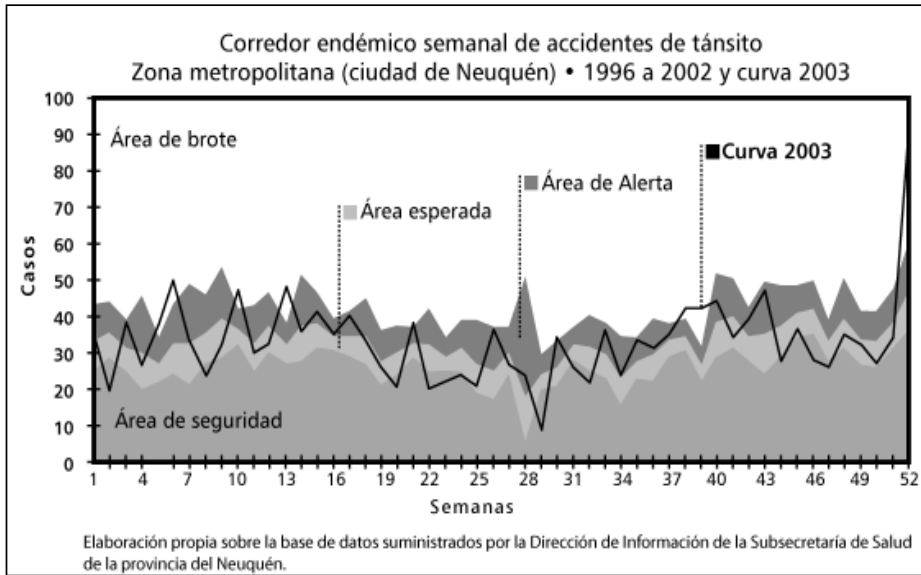


Gráfico 4.1

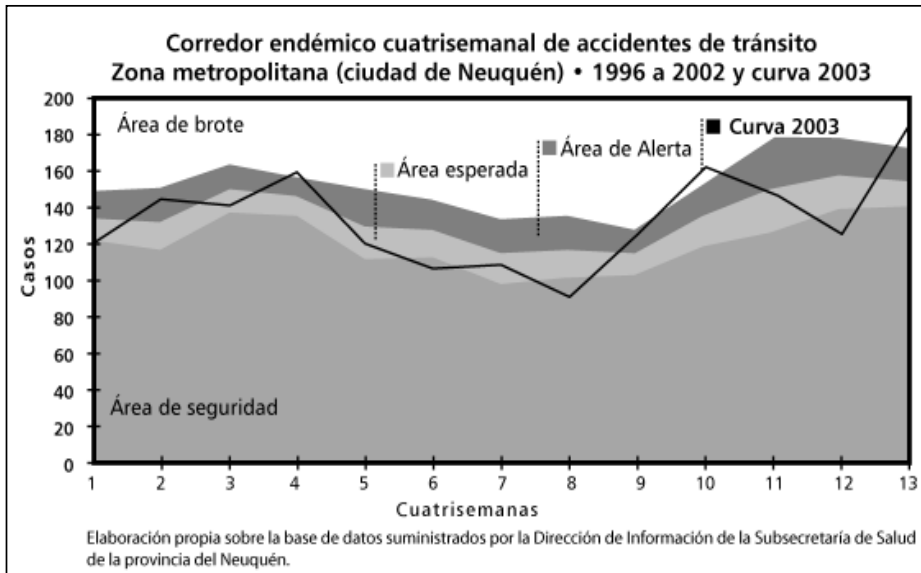


Gráfico 4.2

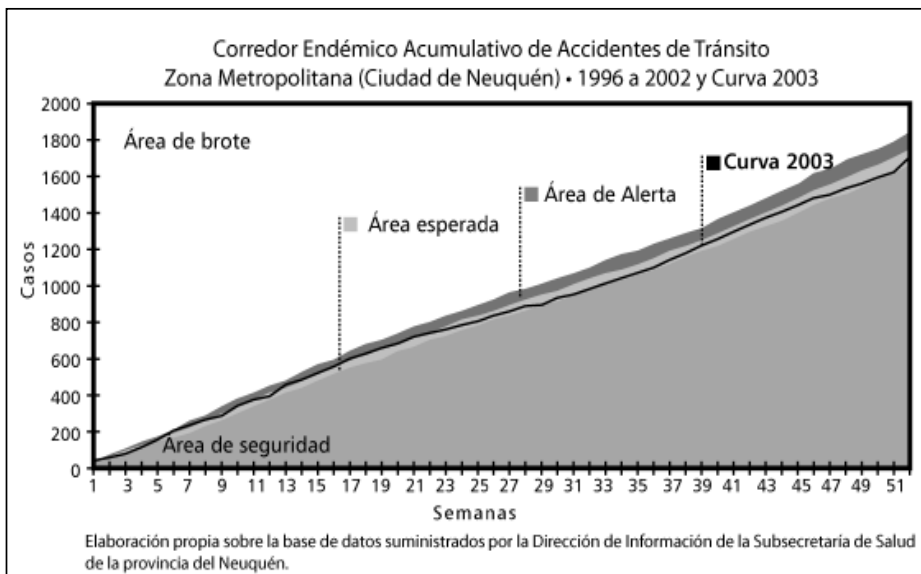


Gráfico 4.3

En los dos primeros corredores se observa que la curva correspondiente a 2003 se mantiene la mayor parte del tiempo dentro del área esperada, con algún pico hacia el área de alerta (Gráficos 4.1 y 4.2). El corredor endémico acumulativo (Gráfico 4.3) confirma que los casos denunciados durante el año 2003 se mantuvieron dentro de lo esperado con relación a los casos de los siete años anteriores.

Las internaciones de pacientes por lesiones intencionales y no intencionales se describen en las tablas 4.2 y 4.3. Se observa que, si bien ha sufrido algunas fluctuaciones, la cantidad total de pacientes internados por accidentes de transporte no se ha modificado. Sin embargo, el porcentaje de internaciones por este motivo con relación al total de lesiones ha disminuido a favor de las lesiones intencionales y otros traumas. Es destacable la disminución de las lesiones de intención no determinada al final del período, en función de una mejora en el registro (Tabla 4.2). Cuando se consideran sólo aquellas circunstancias conocidas, los pacientes internados por lesiones derivadas del tránsito constituyen un cuarto del total de internados por lesiones (Tabla 4.3).

Tabla 4.2 - Número y perfiles anuales⁽ⁱ⁾ de internaciones por lesiones por causas externas en hospitales públicos, según circunstancias agrupadas de acuerdo con la CIE10. Ciudad de Neuquén, 1998 a 2003

Circunstancias	1998		1999		2000		2001		2002		2003		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidente de transporte	469	29.1	417	27.1	418	24.6	438	24.3	369	21.1	463	23.9	2.574	24.9
Traumas accidentales	754	46.7	780	50.7	915	54.0	962	53.3	973	55.7	1041	53.7	5.425	52.5
Agresiones	251	15.6	204	13.2	238	14.0	261	14.5	270	15.4	327	16.9	1.551	15.0
Autoinfligidos intencionalmente	35	2.2	32	2.1	47	2.8	53	2.9	56	3.2	74	3.8	297	2.9
Intención no determinada	103	6.4	107	6.9	78	4.6	90	5.0	80	4.6	35	1.8	493	4.8
Total	1.612	100	1.540	100	1.696	100	1.804	100	1.748	100	1.940	100	10.340	100

⁽ⁱ⁾ Referidos al total anual de ingresos por lesiones, incluyendo las correspondientes a circunstancias sin intención determinada.

Tabla 4.3 - Número y perfiles anuales⁽ⁱ⁾ de internaciones por lesiones por causas externas con circunstancias conocidas en hospitales públicos, según circunstancias agrupadas de acuerdo con la CIE10. Ciudad de Neuquén, 1998 a 2003

Circunstancias	1998		1999		2000		2001		2002		2003		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidente de transporte	469	31,1	417	29,1	418	25,8	438	25,6	369	22,1	463	24,3	2.574	26,1
Traumas accidentales	754	50,0	780	54,4	915	56,6	962	56,1	973	58,3	1.041	54,6	5.425	55,1
Agresiones	251	16,6	204	14,2	238	14,7	261	15,2	270	16,2	327	17,2	1.551	15,8
Autoinfligido intencionalmente	35	2,3	32	2,2	47	2,9	53	3,1	56	3,4	74	3,9	297	3,0
Total	1.509	100	1.433	100	1.618	100	1.714	100	1.668	100	1.905	100	9.847	100

⁽ⁱ⁾ Referido al total de ingresos por lesiones con circunstancias conocidas.

La edad de los lesionados internados a consecuencia de accidentes de tránsito (Tabla 4.4) mantiene una notable relación con el medio de transporte utilizado: el 45% de los peatones internados es menor de quince años. Más del 50% de los internados que se movilizaban en bicicleta tienen entre cinco y diecinueve años de edad. Más del 30% de los internados que se trasladaban en motocicleta tienen entre veinte y veinticuatro años y las tres cuartas partes de

este grupo están comprendidos entre quince y treinta y cuatro años. En ese mismo grupo de edad se halla también el 50% de los lesionados internados que se trasladaban en automóvil y el 45% de los internados que se movilizaban mediante un vehículo de tracción animal (en Tabla 2.5: jinete) aunque en este último grupo merece destacarse que un 26% es menor de 15 años. Casi el 30% del total de internados por accidentes de tránsito se trasladaban en bicicleta, casi un 24% en moto y un 21% en automóvil y de a pie. Para quienes se trasladaban en vehículos de motor, la media y la mediana se ubican entre los veinticuatro y veintinueve años, siendo la primera ligeramente superior en ambos casos. En cambio, las medianas de los peatones y ciclistas son diecisiete y dieciséis años respectivamente y son siete y seis años inferiores a sus medias correspondientes. Un dato llamativo es que los internados que se trasladaban en camioneta tienen una media de doce años (Tabla 4.5).

Por último, cabe señalar que el promedio anual de días de estada por internación para el período considerado fue de 2.247, con un promedio por paciente internado de 5,24 días. La mayoría de ellos permanece menos de tres días internado.

Tabla 4.4 - Lesionados por accidentes de tránsito que recibieron internación en hospitales públicos por edad, según medio de transporte (con n > 100). Ciudad de Neuquén, 1998-2003

Edad	Peatón		Bicicleta		Moto		Auto		Jinete	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0 a 4	62	14,1	46	7,6	4	0,8	29	6,5	5	4,0
5 a 9	74	16,8	94	15,7	8	1,6	24	5,4	10	8,0
10 a 14	63	14,3	128	21,4	15	3,0	26	5,8	20	16,0
15 a 19	35	8,0	86	14,4	78	15,8	43	9,6	12	9,6
20 a 24	47	10,7	54	9,0	157	31,7	86	19,3	18	14,4
25 a 29	14	3,2	39	6,5	91	18,4	59	13,2	13	10,4
30 a 34	16	3,6	19	3,2	52	10,5	35	7,8	13	10,4
35 a 39	16	3,6	34	5,7	36	7,3	36	8,1	3	2,4
40 a 44	21	4,8	17	2,8	13	2,6	32	7,2	8	6,4
45 a 49	13	3,0	20	3,3	15	3,0	19	4,3	5	4,0
50 a 54	19	4,3	16	2,7	8	1,6	13	2,9	2	1,6
55 a 59	21	4,8	19	3,2	11	2,2	20	4,5	5	4,0
60 a 64	13	3,0	12	2,0	3	0,6	10	2,2	4	3,2
≥ 65	26	5,9	15	2,5	4	0,8	14	3,1	7	5,6
Total	440	100,0	599	100,0	495	100,0	446	100,0	125	100,0

Tabla 4.5 - Estadísticas de posición y variabilidad de la edad en años de personas lesionadas en accidentes de tránsito que recibieron internación en hospitales públicos de la ciudad de Neuquén según modo de transporte* utilizado. 1998-2003

Medio	N	Media	Desvío estándar	Mínimo	P25	Mediana	P75	Máximo
Peatón	440	24,7	21,5	1	7	17	41	98
Bicicleta	599	22,2	17,3	1	10	16	30	85
Moto	495	26,8	11,0	3	20	24	31	77
Auto	446	29,0	16,7	1	19	25	39	84
Camioneta	31	21,0	16,5	4	9	12	32	66
Jinete	125	28,2	19,4	1	13	24	37	98
T. pesado	19	34,0	19,4	9	17	30	53	71

*Se indicaron sólo los más frecuentes.

III. Contrariamente a las internaciones, las **defunciones** debidas a accidentes de tránsito se han incrementado significativamente al final del período considerado, no sólo en números absolutos (más de 50%) sino también en proporción al resto de las causas externas (Tabla 4.6). En parte, el incremento puede adjudicarse al notable descenso de las lesiones por intención no determinada, debido a la mejora en el registro, tal como se puede observar en la Tabla 4.7. Así, cuando se consideran sólo las lesiones con intencionalidad conocida, se observa que las defunciones debidas al tránsito alcanzan al 20% del total del período, por debajo del 25% provincial; este mayor porcentaje provincial es explicable por la gran cantidad de fallecimientos que se producen en las rutas regionales.

Tabla 4.6 - Número y perfiles anuales de defunciones por lesiones por causas externas, según circunstancias agrupadas de acuerdo con la CIE10.
Ciudad de Neuquén, 1998 a 2003

Circunstancias	1998		1999		2000		2001		2002		2003		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidentes de transporte	18	14,1	20	17,4	11	8,9	26	19,0	21	17,6	30	21,9	126	16,6
Traumas accidentales	52	40,6	30	26,1	27	21,8	37	27,0	35	29,4	42	30,7	223	29,3
Agresiones	30	23,4	31	27,0	28	22,6	23	16,8	30	25,2	30	21,9	172	22,6
Autoinfligido intencionalmente	9	7,0	15	13,0	18	14,5	21	15,3	20	16,8	29	21,2	112	14,7
Intención no determinada	19	14,8	19	16,5	40	32,3	30	21,9	13	10,9	6	4,4	127	16,7
Total	128	100	115	100	124	100	137	100	119	100	137	100	760	100

Tabla 4.7 - Número y perfiles anuales de defunciones por lesiones por causas externas con circunstancias conocidas, según circunstancias agrupadas de acuerdo con CIE10.
Ciudad de Neuquén, 1998 a 2003

Circunstancias	1998		1999		2000		2001		2002		2003		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidentes de transporte	18	16,5	20	20,8	11	13,1	26	24,3	21	19,8	30	22,9	126	19,9
Traumas accidentales	52	47,7	30	31,3	27	32,2	37	34,6	35	33,0	42	32,1	223	35,2
Agresiones	30	27,5	31	32,3	28	33,3	23	21,5	30	28,3	30	22,9	172	27,2
Autoinfligido intencionalmente	9	8,3	15	15,6	18	21,4	21	19,6	20	18,9	29	22,1	112	17,7
Total	109	100	96	100	84	100	107	100	106	100	131	100	633	100

En la Tabla 4.8 se aprecia la forma diferente en que los accidentes de tránsito afectan a ambos sexos: de cada cuatro fallecidos por esta causa, tres son masculinos; nueve de cada diez personas que se trasladaban en vehículos de dos ruedas y dos tercios de los que se movilizaban en auto, eran varones. Entre los internados la relación masculino/femenino disminuye un poco pero sigue siendo muy alta con relación a las mujeres (70-30%). Es mayor para motociclistas y jinetes (cuatro a uno) y menor para peatones (dos a uno) y automovilistas (seis a cuatro).

Tabla 4.8 - Distribución relativa por sexo de los internados en hospitales públicos y de los fallecidos por lesiones en accidentes de tránsito, según medio de transporte.
Ciudad de Neuquén, 1998-2003

Sexo	Internados en hospitales por AT						Fallecidos por AT				
	Peatón	Bici	Moto	Auto	Jinete	Total	Peatón	Bici	Moto	Auto	Total
Masculino	67,0	74,6	80,6	59,4	85,6	70,6	76,2	92,9	90,0	66,6	74,6
Femenino	33,0	24,6	19,4	40,6	14,4	29,4	23,8	7,1	10,0	33,3	25,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

La mayoría de los fallecidos se concentra en edades entre los diez y cuarenta años, con un pico máximo entre los quince y veinticinco años (Gráfico 4.4).

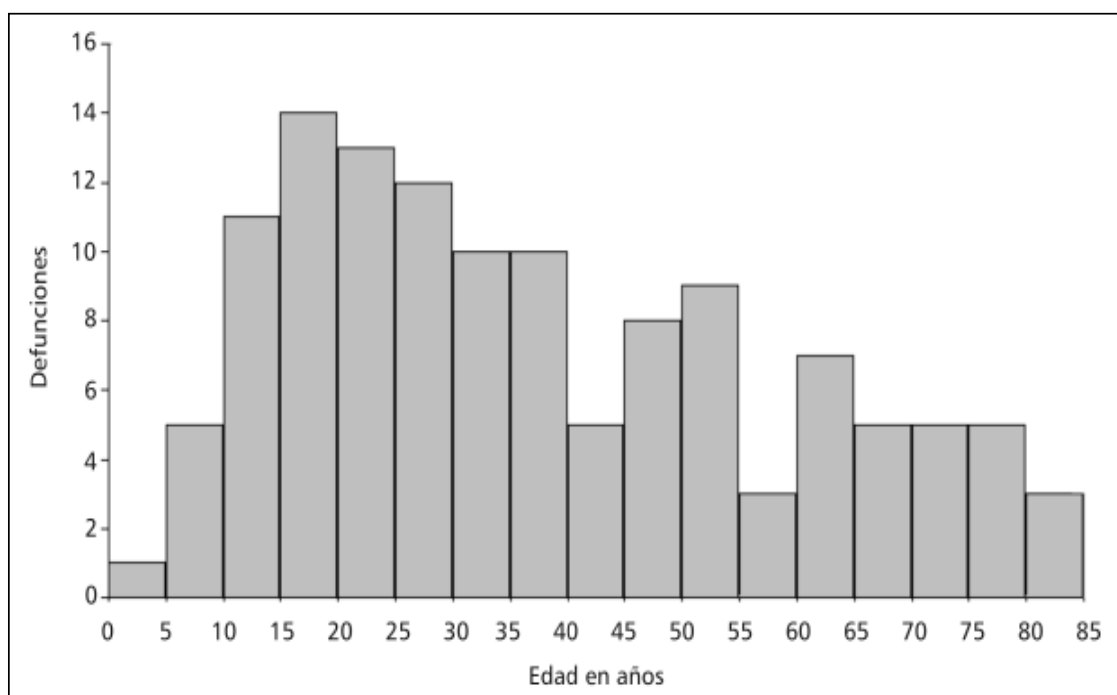


Gráfico 4.4 - Defunciones por accidentes de tránsito por edad.
Ciudad de Neuquén, 1998-2003

(Fuente: elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Información de la Subsecretaría de Salud de la provincia del Neuquén)

Cuando se considera el medio de locomoción involucrado, se observa que hay un porcentaje muy alto de medios sin especificar, del 40,5%, lo cual habla de las dificultades de registro. Si se consideran sólo aquellas defunciones con medio especificado, se puede ver que los peatones y los que se trasladaban en vehículos de dos ruedas conforman aproximadamente las tres cuartas partes del total de fallecidos. Ello es esperable y coherente con la edad de los fallecidos. Uno de cada cuatro muertos en accidentes de tránsito es peatón, proporción que se acerca a las estadísticas de ciudades de países desarrollados (Gráfico 4.5).

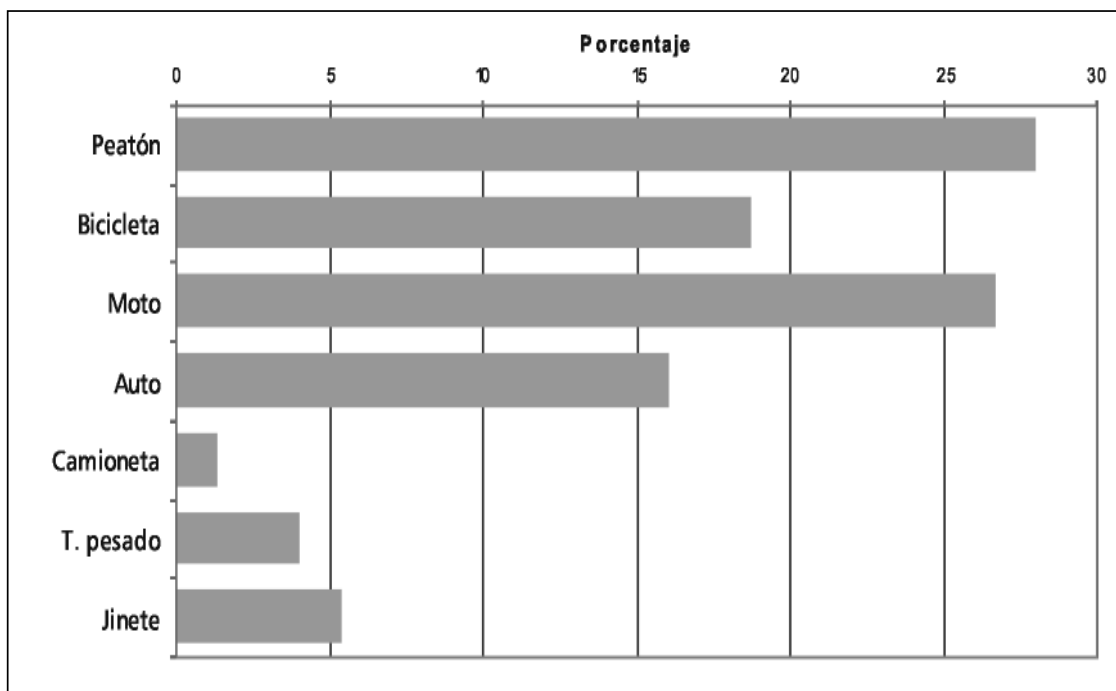


Gráfico 4.5 - Porcentaje de defunciones por accidente de tránsito según medio especificado de locomoción de la víctima. Ciudad de Neuquén, 1998-2003
(Fuente: elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Información de la Subsecretaría de Salud de la provincia del Neuquén)

3. Los motociclistas que transitan por el área céntrica y por barrios seleccionados: uso de implementos de seguridad

Complementando el diagnóstico realizado y para contextualizar la investigación cualitativa (cuyos resultados se presentan en el capítulo 6), se llevó a cabo un estudio exploratorio descriptivo que tuvo por objetivo conocer la utilización de implementos de seguridad por parte de los motociclistas.

El estudio se realizó utilizando el método de observación no participante. Se realizaron observaciones en cinco puestos diferentes del área céntrica y cuatro puestos ubicados cada uno en cuatro barrios distintos del sur y el oeste de la ciudad, evitando incluir cualquiera de las rutas que atraviesan al ejido urbano. Las observaciones se efectuaron en los meses de febrero y marzo de 2005.

Se observaron las motos que circulaban en cualquier sentido o dirección por las esquinas seleccionadas. Se registró el tipo de vehículo según la cilindrada (< 250 y ≥ 250 cm³), sexo de conductor y acompañante, uso/no uso de cascos en ambos y utilización de luz diurna. Sobre la base de la información relevada se realizó un análisis descriptivo multidimensional que permitió obtener una tipología de motociclistas.²⁶

²⁶ Para ello se efectuó un análisis factorial de correspondencias múltiples (AFCM); en el mismo se introducen las variables dentro de dos categorías: variables activas y variables ilustrativas (o suplementarias). Las activas son aquellas que conforman la estructura de la nube de puntos que será analizada en un espacio multidimensional. En este estudio se consideraron como variables activas las correspondientes a la tríada (individuo, ambiente, agente) asociada a la conducción de la moto: el sexo del conductor, el tipo de moto que conducía, el sector en el que circulaba y el momento de la semana. Las ilustrativas se proyectan en el espacio multidimensional en forma independiente. Se trata de establecer la correspondencia entre sus categorías y las pertenecientes a las variables activas. Las variables ilustrativas o suplementarias introducidas son la utilización de casco por el conductor y el eventual acompañante, el sexo de éste y el momento del día en que se realizó la observación (día-noche). La fase de AFCM permite visualizar las relaciones entre las variables activas seleccionadas para describir la muestra. Las diferentes modalidades de respuesta a estas variables constituyen una determinada configuración de puntos en el subespacio, por lo general reducido a un plano. Este subespacio es escogido para dar una representación tan correcta como posible de las distancias entre puntos colocando en un mismo Gráfico las modalidades asociadas a las cuestiones ilustrativas, es posible apreciar de forma global las dependencias entre respuestas y encontrar eventualmente el hilo conductor de una interpretación del fenómeno. Más detalles pueden verse en De Hoyos (2005).

En total se efectuaron 502 observaciones: 250 en puestos del centro de la ciudad y 252 en distintos barrios. Menos de un 11% de los conductores observados son mujeres. En el área céntrica este porcentaje sólo llega al 8%, pero asciende al 13,5% en los barrios ($\chi^2=3,94$ $p<0,05$) (Tabla 4.9). El 27% (135) de los motociclistas observados viajaba con un acompañante. Aproximadamente el 55% de dichos acompañantes (setenta y cinco individuos) son de sexo femenino, en ambos sectores de la ciudad.

Tabla 4.9: Conductores de motos por sector de la ciudad por donde transita, según sexo. Ciudad de Neuquén, febrero-marzo 2005

Sector de la ciudad	Sexo del conductor							
	Masculino			Femenino			Total	
	Nº	% fila	% col	Nº	% fila	% col	Nº	% col
Barrios	218	86,5	48,7	34	13,5	63,0	252	50,2
Centro	230	92,0	51,3	20	8,0	37,0	250	49,8
Total	448	89,2	100	54	10,8	100	502	100

En total fueron observadas 637 personas que se trasladaban en moto. El 21% del total lo hacían como pasajeras. Una de cada cinco personas que viajan en moto son mujeres (508 varones y 129 mujeres). El 60% de las mujeres observadas se desplazan en moto como pasajeras. La proporción de varones observados en el centro y en los barrios es casi idéntica. En cambio, casi dos tercios (63%) de las mujeres se observaron en los barrios.

Si se analizan las características de los vehículos, puede decirse que la gran mayoría de las motos observadas son de baja cilindrada. La relación de motos de menos de 250 cm³ de cilindrada (372 motos) respecto de las de 250 cm³ y más (130 motos) fue de tres a uno, sin que se detecten diferencias entre los sectores analizados de la ciudad (centro y barrios).

Cuando se observa el **uso del casco** por parte del conductor de la moto, se constata que apenas uno de cada tres conductores de moto lo utiliza cuando transita por la ciudad. Sin embargo, el uso de casco muestra marcadas diferencias entre el centro y los barrios: casi el 50% de los conductores de moto utiliza el casco cuando transita por el área céntrica, triplicando el porcentaje de los que lo utilizan circulando por los barrios ($\chi^2= 56,7$ $p<0,001$) (Tabla 4.10).

Tabla 4.10: Utilización del casco por los conductores de moto según sector de la ciudad por donde transita. Ciudad de Neuquén, febrero-marzo 2005

Sector de la ciudad	Utilización de casco por conductor							
	Usa			No usa			Total	
	Nº	% fila	% col	Nº	% fila	% col	Nº	% col
Barrios	41	16,3	25,6	211	83,7	61,7	252	50,2
Centro	119	47,6	74,4	131	52,4	38,3	250	49,8
Total	160	31,9	100	342	68,1	100	502	100

Los motociclistas que conducen motos de alta cilindrada utilizan el casco en proporción ligeramente mayor que los restantes, pero la diferencia no es significativa ($\chi^2= 1$ $p<0,5$). Uno de cada tres conductores masculinos utiliza el casco; en cambio lo hacen una de cada cuatro conductoras femeninas, aunque la diferencia no es significativa ($\chi^2= 1,7$ $p<0,5$). La utilización del casco por el conductor se asocia estadísticamente con el uso por parte del acompañante en forma significativa ($\chi^2= 28,96$ $p<0,001$) (Tabla 4.11).

Tabla 4.11 - Utilización del casco por las personas que viajan en moto como acompañante, según uso por el conductor.
Ciudad de Neuquén, febrero-marzo 2005

Utilización de casco por conductor	Utilización de casco por acompañante							
	Usa			No usa			Total	
	Nº	% fila	% col	Nº	% fila	% col	Nº	% col
Usa	10	52,6	55,6	9	47,4	7,8	19	13,5
No usa	8	7,0	44,4	106	93	92,2	114	86,5
Total	18	14,3	100	115	85,7	100	133	100

Si se analiza el uso de la **luz diurna**, se reconoce que apenas el 15% de los motociclistas observados circulan con la luz diurna. El uso de esta medida de seguridad entre los que conducen motos de alta cilindrada casi triplica a la utilización entre los conductores de motos de baja cilindrada, y la diferencia es significativa ($\chi^2 = 19,36$ $p < 0,001$) (Tabla 4.12).

Tabla 4.12 - Uso de luz diurna según tipo de moto por cilindrada.
Ciudad de Neuquén, febrero-marzo 2005

Cilindrada de la moto	Uso de luz diurna							
	Usa			No usa			Total	
	Nº	% fila	% col	Nº	% fila	% col	Nº	% col
≥ 250 cm ³	33	28,3	46,5	84	71,8	21,7	117	25,5
< 250 cm ³	38	11,1	53,5	303	88,9	78,3	341	74,5
Total	71	15,5	100	387	84,5	100	458	100

El análisis factorial de correspondencias múltiples permitió reconocer cuatro clases bien definidas de motociclistas:

- La clase I: compuesta por ciento ochenta y seis motociclistas varones que se desplazan en motos de baja cilindrada mayoritariamente por los barrios, durante el fin de semana generalmente sin uso de casco. Cuando hay acompañante habitualmente tampoco usa casco.
- La clase II: compuesta por ciento cuarenta y dos motociclistas varones que se desplazan en motos de baja cilindrada por el centro durante los días de semana. El 50% utiliza casco. Habitualmente se desplazan solos.
- La clase III: compuesta por ciento veinte motociclistas varones que se desplazan en motos de alta cilindrada. El uso del casco alcanza el 37% y no difiere significativamente del porcentaje global.
- La clase IV: compuesta por cincuenta y cuatro mujeres motociclistas, 30% de las cuales se desplazaba acompañada por otra mujer. El uso del casco en el conductor fue del 24,1% no siendo significativa la diferencia con el porcentaje global. El 7,4 % de los acompañantes utilizaron casco, lo cual supera al porcentaje global de utilización en acompañantes (3,6 %; $p < 0,05$)

El grupo de motociclistas que más utiliza el casco pertenece a la clase II, varones que conducen motos de baja cilindrada por el área céntrica de la ciudad durante los días de semana. La utilización del casco en este grupo triplica a la de la clase I, donde se incluye al mismo grupo de conductores pero que se desplazan en los barrios durante los fines de semana. El grupo de motociclistas de la clase III, conductores de motos de alta cilindrada, tiene un uso del casco intermedio entre los dos anteriores y superior al promedio general. Las conductoras femeninas de la clase IV utilizan el casco en porcentaje inferior al promedio (Tabla 4.13).

Tabla 4.13 - Utilización del casco por conductores de moto según clase de la tipología a la que pertenecen. Ciudad de Neuquén, febrero-marzo 2005

Clase	Utilización de casco por conductor							
	Usa			No usa			Total	
	Nº	% fila	% col	Nº	% fila	% col	Nº	% col
I	31	16,7	19,4	155	83,3	45,3	186	37,0
II	71	50,0	44,4	71	50,0	20,8	142	28,3
III	45	37,5	28,1	75	62,5	21,9	120	23,9
IV	13	24,1	8,1	41	75,9	12,0	54	10,8
Total	160	31,9	100	342	68,1	100	502	100

$\chi^2 = 44.56$; $gl = 3$; $V_{test} = 6$; $p < 0.001$

4. Conclusiones y recomendaciones

En la ciudad de Neuquén los llamados accidentes de tránsito son una importante causa de morbimortalidad, particularmente entre las personas jóvenes y los varones. Del análisis de las fuentes de datos, se puede concluir que los registros son actualmente deficitarios para poder obtener información detallada que permita orientar mejor los programas de prevención. En el caso de los registros judiciales y de atención en los hospitales no existe base de datos. En el caso de los registros policiales y del REPAT, la información volcada tiene algunos sesgos importantes, es incompleta y no coincide entre sí. Los registros de egresos y de mortalidad de la Subsecretaría de Salud son los más confiables y completos, pero aún así su utilidad queda limitada al no poder cruzar los datos con otras bases que contengan otras variables. En este trabajo no fue posible determinar el número de acontecimientos de tránsito que involucran a los motociclistas, su localización o la condición de conductores o pasajeros de los involucrados y lesionados, como tampoco la utilización o no de medidas de seguridad ni la ocupación de los motociclistas. Una primera recomendación es, por lo tanto, mejorar los registros existentes y articularlos de modo de poder complementar la información.²⁷

Del análisis cuantitativo se desprende que uno de los grupos de mayor riesgo de sufrir lesiones que requieran internación o provoquen la muerte a causa de acontecimientos de tránsito son los motociclistas jóvenes. Si bien los motociclistas varones tienen un riesgo de internarse cuatro veces mayor y de fallecer nueve veces superior que sus pares femeninos, la proporción varón-mujer detectada entre conductores y pasajeros no permite asegurar que exista una exposición diferencial al riesgo por parte de los varones. Entre los motociclistas, se observa además que el uso de las medidas de seguridad es escaso y disminuye en las áreas periféricas.

²⁷ En parte esto ya está en marcha pues durante 2005 comenzarán a funcionar en la ciudad de Neuquén tres unidades centinelas de lesiones, que formarán parte del SIVILE: Sistema de Vigilancia de Lesiones del Ministerio de Salud, las que permitirán contar con información más completa y oportuna.

CAPÍTULO 5

LAS CONDICIONES MATERIALES DEL TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RESISTENCIA. ENTRE LA NORMA ESCRITA Y LA REALIDAD OBSERVADA²⁸

1. Introducción

Los altos niveles de morbilidad, mortalidad y discapacidad que los accidentes de tránsito (AT) provocan en la población y la profunda repercusión social que esto conlleva, representan un problema con gran impacto para la sociedad. La realidad caótica del tránsito en la ciudad de Resistencia, capital de la provincia del Chaco, con una población en 2001 de 274.500 habitantes, y con acelerados ritmos de crecimiento poblacional y del parque automotor, conducen a reflexionar sobre algunos factores de riesgo que inciden en ella.

En este capítulo se presentan los resultados del estudio realizado en esta ciudad, con el fin de comprender el papel que juegan las **condiciones materiales** en la ocurrencia de accidentes de tránsito. Interesa analizar estas condiciones materiales poniendo en relación, por una parte, cómo ellas deberían ser según lo que fija la normativa existente y, por otra, cómo son en la realidad que puede ser observada, en la medida en que la distancia o diferencia entre ambas podría considerarse generadora de contextos de riesgo, favorables a la ocurrencia de AT.

La información que se ha podido obtener y procesar sobre los **accidentes de tránsito** en la ciudad de Resistencia²⁹ muestra que se trata de un fenómeno creciente a lo largo de los más de diez años analizados. En el Gráfico 5.1 puede verse que dicho número ha pasado de un poco más de 250 accidentes de tránsito en 1990 a ubicarse en torno a los 1.250 AT por año en 2002-2003. A pesar de las variaciones anuales, es clara la tendencia ascendente que se registra a lo largo de todo el período considerado.

En los 1.153 accidentes de tránsito ocurridos durante 2003 en la ciudad de Resistencia hubo un total de 2.340 **sujetos involucrados**. La mayoría de estos usuarios de la vía pública se vieron involucrados en carácter de conductores de autos (29%); le siguen los motociclistas (22%) y los que han sido categorizados en el rol de "otros conductores" (19%), los conductores de bicicletas (10%) y los de ciclomotores (8%). Estos últimos protagonistas, deberían ser tenidos muy en cuenta a la hora de fijar alguna política de prevención, dado que si bien su participación porcentual es menor que la de otros, son usuarios de la vía pública altamente vulnerables, dada su alta exposición corporal (a diferencia de otros usuarios que, como los conductores de autos, están protegidos por su vehículo). En cuanto a los peatones, cabe advertir que, si bien representan sólo un 3% del total, son los más vulnerables del conjunto de protagonistas, no sólo por lo que se expuso anteriormente, sino porque además, intervienen en su movilidad otros factores que potencian su condición de vulnerabilidad, como por ejemplo la falta de acondicionamiento de las vías para que se desempeñen con el menor riesgo posible en el desplazamiento cotidiano.

²⁸ Este capítulo resume, editados para su integración al texto general, los resultados alcanzados con la beca realizada por la Mg. Celmira Esther Rey. Mayores detalles sobre los temas aquí tratados pueden consultarse en el informe final de beca (Rey, 2005).

²⁹ Dependiente de la policía de la provincia del Chaco, la División de Criminalística es el área encargada de obtener, tabular y organizar los datos relacionados con los accidentes de tránsito dentro de la jurisdicción provincial y en particular en la ciudad de Resistencia, tratándose de la **única** entidad pública que recopila y organiza los datos sobre accidentes de tránsito en el **ámbito local**. Obtiene estos datos a través de los denominados "memorandos", texto escueto que describe los accidentes de tránsito ocurridos en la jurisdicción de las Unidades Regionales de la policía provincial. Cabe advertir que la información registrada en estos memorandos presenta diversos inconvenientes que dificultan su tratamiento: a) deficiencias en el momento de la toma de datos *in situ* (confección del informe); b) falta de uniformidad de criterios en la expresión del suceso; c) inadecuado asentamiento en las carpetas de registro; d) falencias en su sistema de archivo.

La información que aquí se presenta se ha obtenido a partir de la consulta de dichos memorandos, la transcripción de sus datos y su posterior procesamiento. Los inconvenientes que se han detectado durante esta tarea son: a) las series de registros anuales muestran meses sin registro de datos o con datos incompletos, lo que determina años incompletos; b) la información volcada en cada memorando presenta problemas de redacción que impiden la lectura; c) diversidad de criterios utilizados en la toma de datos que llevan a imprecisión, y omisión de datos, etc.; d) además, esta información no se publica, por lo que los interesados deben asistir a la institución policial y allí efectuar la consulta pertinente, como ha sido el caso de esta investigación.

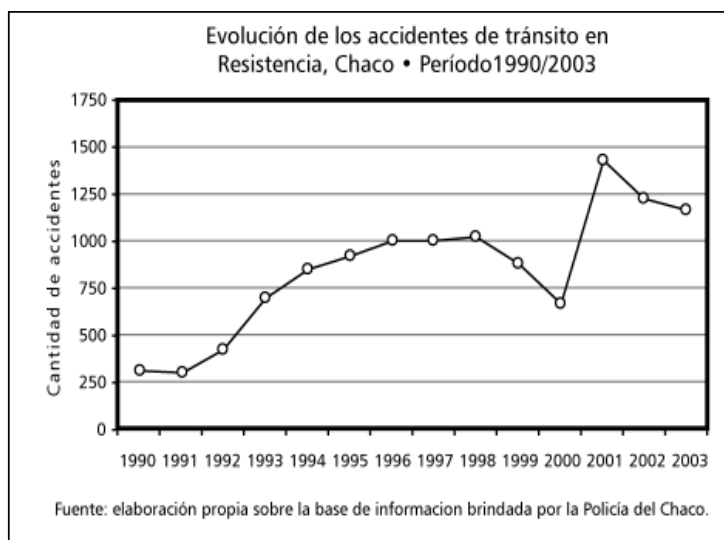


Gráfico 5.1

La mayor parte de la población involucrada en AT durante 2003 lo estuvo en eventos de tipo leves, con un registro que representa 90% del total de aquélla. Asimismo, un 7% de ellos se ha visto envuelto en accidentes graves y un 2% en hechos fatales (lo que representaría unas cuarenta y siete defunciones).

Por último, esta población muestra una mayoría de individuos de sexo masculino y de edades jóvenes. Alrededor de dos tercios de los involucrados son varones. Un 43% de ellos tiene entre quince y veintinueve años de edad (estos datos, sin embargo, deben considerarse sólo indicativos, debido al alto porcentaje de casos con datos faltantes de edad y sexo).

2. Las condiciones materiales del tránsito en lugares seleccionados de la ciudad

La ciudad, como expresión espacial de una forma específica de organización social, se modifica constantemente al ritmo de las circunstancias políticas y económicas que le imprimen sus propios habitantes, como así también de la coyuntura histórica de su micro y macro contexto circundante. Los ciudadanos son sujetos dependientes entre sí y del grupo donde viven, haciendo uso de los servicios para satisfacer sus necesidades, entre ellas las del desplazamiento de un lugar a otro con el fin de desarrollar sus múltiples actividades. La concreción de estos desplazamientos o movilidad estará en relación con la infraestructura vial o las condiciones materiales del tránsito.

En el sistema del tránsito, el medio físico –que bajo nuestra consideración se denomina **vía pública**– constituye uno de los elementos componentes fundamentales a la hora de determinar los factores de riesgos que entran en juego durante la movilidad cotidiana de la población. Numerosos estudios revelan cómo influyen las condiciones materiales de la vía pública en el comportamiento de los sujetos usuarios de aquélla, pudiendo generar accidentes de tránsito. Esta es la razón de la existencia de un conjunto de **normas** para definir sus características y usos posibles, que se orientan a garantizar la máxima seguridad vial. A través del cumplimiento de la normativa vigente se podrían garantizar las máximas condiciones de seguridad en el tránsito, dado que en dicha normativa subyace la concepción óptima del estado de la vía pública, la supresión de barreras arquitectónicas y la potenciación y mejora del acondicionamiento del mobiliario urbano y de las señales viales.

En trabajos anteriores (Rey, 1999) se ha definido el concepto de **contexto maduro**, siguiendo ideas expresadas en el texto sobre Prevención de Accidentes y Lesiones de la OPS (1993), como aquel que dispone de un sistema de tránsito donde existen normas escritas que guían el diseño de las vías de circulación e indican el uso adecuado de las mismas por parte de los sujetos usuarios; además, posee eficaces mecanismos que controlan el estado de las vías y permiten conocer y corregir las conductas desviadas de los sujetos usuarios. La respuesta de los usuarios se corresponde, en alta proporción, con las premisas que guían el diseño del sistema (normas escritas).

Teniendo como eje orientador este contexto maduro, y a partir de considerar que su efectiva existencia tendrá incidencia en la respuesta de los usuarios y, por lo tanto, actuará

como un agente eficaz en la prevención del riesgo en el tránsito, aquí se analiza la situación relativa a las condiciones materiales del tránsito en la ciudad de Resistencia. En primer lugar, se recopila y analiza la normativa existente a nivel municipal vinculada con el tema, para conocer cómo deberían ser estas condiciones. Luego se propone una estrategia metodológica que permite analizar el estado real de estas condiciones y que se aplicó en la realización del trabajo de campo. Finalmente, se presentan los resultados obtenidos a partir del relevamiento en lugares seleccionados de la ciudad, y se expresan conclusiones y recomendaciones.

Se espera que este tratamiento aporte al diagnóstico de las condiciones del estado de los componentes de las vías y a conocer su incidencia en el comportamiento de los sujetos como sus usuarios; en fin, a conocer en qué medida la falta de cumplimiento es susceptible de generar situaciones conflictivas que pueden desencadenar hechos que llevan a los accidentes de tránsito en el ámbito urbano.

Subyace al tratamiento del tema, la consideración de que la trilogía formada por la normativa, las personas y las vías, elementos componentes del sistema del tránsito, y las interrelaciones que se establecen entre ellos, donde personas y vías deben cumplir con su rol e interactuar manteniendo el equilibrio dinámico del sistema del tránsito, debe funcionar en forma coordinada y armónica. En esta cuestión la normativa relativa al sistema de tránsito, y su efectivo cumplimiento, desempeñan una función fundamental como garantía de mayor seguridad para todos los ciudadanos.

2.1 La normativa vigente

El análisis de la normativa vigente permite identificar aquellos aspectos más relevantes del marco jurídico que prescriben sobre las condiciones óptimas con las que deben estar equipadas las vías (vereda y calzada), como así también, el comportamiento que deben adoptar los sujetos usuarios de las mismas durante su movilidad cotidiana, en un tiempo y un lugar determinado. Dicho en otros términos, qué está bien y qué se puede hacer, o no, deberá definirse a partir de la normativa vigente.

A continuación se presentan las principales normas que rigen para el tema, y un cuadro que las organiza en función de las variables y categorías significativas para el análisis aquí propuesto (en el cuadro se presentan un conjunto de términos importantes cuya definición se ofrece en las notas al pie). Entre las leyes, reglamentos y ordenanzas sobre el tema merecen destacarse:

1. Ley nacional de Tránsito N° 24.449 sancionada el 23 de diciembre de 1994 y promulgada el 6 de febrero de 1995, y sus Decretos Reglamentarios 179/95 y 779/95.
2. Régimen de tránsito y seguridad vial de la provincia del Chaco. Ley N° 4.488 sancionada el 10 de junio de 1998 y promulgada el 21 de julio de 1998.
3. Ordenanza Municipal N° 4.407 sancionada el 14 de julio de 1999, que adhiere a la ley N° 4.488 y su decreto complementario N° 1881/98 y deroga toda otra norma vigente a la fecha que se oponga a la ley 4.488 y su decreto reglamentario salvo, aquellas que se encuadran en lo establecido en el Título II, artículo 3, párrafo destacado en el tercer considerando que dice que "son autoridades de aplicación y comprobación de las normas aprobadas por esta ley: "Las autoridades de cada municipalidad podrán disponer, dentro de la jurisdicción de su competencia y por vía de excepción, exigencias adicionales a las de esta ley y sus reglamentaciones. Siempre que no altere el espíritu de la norma, preserve su unicidad y garantice la seguridad jurídica el ciudadano". Esto da facultad a los municipios para adherir a la ley, pero preservando su autonomía en aspectos vinculados al tránsito.
4. Ordenanza N° 5.453 sancionada el 19 de junio de 2001, establece en su artículo primero la vigencia del código del tránsito aprobado por Resolución N° 1.578/91, el que será aplicable exclusivamente en materia de transporte, carga y descarga de vehículos de gran porte y estacionamiento en general hasta el dictado de la reglamentación correspondiente.

Normas que aluden a la seguridad vial

Variable de análisis	Contenido de la norma
Componentes permanentes¹ de las vías	<p>Ocupación de veredas 23.613/95; Regulación sobre espacios verdes (2.324/97)² Proyecto de ordenanza para derogar las N^{os} 1.963/91, 2.065/92 y 2.281/93 y rectificar términos del Reglamento General de Construcciones, en el punto 3.3.4.1. (42.404/95); Sobre ejecución de obras por empresas públicas o privadas (2.180/92); Obligaciones de frentistas, referido a cercos y veredas (802/82) Preservación del patrimonio público (2.103/92); Reglamentación sobre espacios verdes (3.394/94); Regulación de propaganda en espacios verdes (2.634/94); Utilización comercial de los espacios verdes o canteros centrales (2.445/93); Uso de canteros centrales de avenidas como prolongación comercial (2.775/95); Ornamentación, mantenimiento y embellecimiento de espacios verdes: padrinzago (2.274/93); Sobre tratamiento de Residuos Sólidos: obligación uso bolsas e instalación de contenedores y basureros (2.550/94) Código de faltas (2.664/95); Derogación de ordenanzas N^o 1.322/86; 2.103/92 y 2.631/94. Reglamentación de Espacios verdes (3.341/97) Utilización de espacios verdes y canteros de Avenidas (1.652/89); Uso de espacios centrales de avenidas (1.430/87) Arbolado de espacio público (2.3311/97); Implante de postes (2.799/95) Adecuación de instalación de árboles como soporte p/ pasacalles y cualquier otro elemento (1.867/91); Prohibición de instalación de pasacalles utilizando como soporte a los árboles (2.631/94); Sistema de Señalización Vial Uniforme Dto. 779/95. Texto reglamentario del art. 22 de la ley 24.449.</p>
Componentes transitorios³ de las vías⁴	<p>Ocupación de veredas 23.613/95; Obligaciones de propietarios, referido a la conservación de obras (557/80); Escaparates (1052/84); Escaparates- Ampliatoria de 1052 (1125/84); Vendedores ambulantes/Kioscos Fijos (109/73; 23/73) Kioscos (632/71); Perímetro para actividad comercial de vendedores ambulantes (520/79); Regulación actividad de vendedores (1253/88) Vendedores ambulantes/ Puestos fijos (1252/85); Toldos o cerramientos de material plástico; (2281/91) Construcción de Pérgolas (2065/92); Construcción de Glorieta (1963/91) Instalación y funcionamiento de kioscos-refugios (2149/92); Condiciones de actividades de locales de ventas de hamburguesas (1490/88); Propuesta de emplazamiento de módulo de ventas de flores en la Vía Pública (5535K/92); Utilización del espacio público con propagandas publicitarias (pasacalles) (2086/92); Uso de la Publicidad en la vía Pública (22730/95) Código de faltas (2664/95) Sistema de Señalización Vial Uniforme- Dto. 779/95. Texto reglamentario del art. 22 de la ley 24.449.</p>
<p>Modo de Circulación⁵ de peatones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con ritmo - En zona de senda de seguridad, la marcha será acelerada - En zona de circulación de vereda, el ritmo de marcha será acelerada. Pudiendo desacelerarse, ante presencia de obstáculos o personas. - En zona de rampa o cordón de calzada la marcha deberá desacelerarse, para mirar el sentido de circulación. • Sin ritmo, sin marcha, por detención. 	<p>Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia, 1991</p>
<p>Modo de vehículos con motor: Automóviles: autos y motos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con ritmo: - En zona de eje de calzada y antes de los 30 metros de bocacalle, la circulación deberá ser con un ritmo de marcha acelerada. - Debiendo desacelerar, ante presencia de proximidad de boca de calle o para efectuar maniobra para estacionar. 	<p>Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia. 1991</p> <p>Prohibición de estacionamiento en determinadas calzadas de la ciudad: Resolución, excepciones a la prohibición del estacionamiento sobre el lado izquierdo en todas las calzadas previstas en el artículo primero (4.942/2000) (039/2001); zona de detención para ascenso y descenso de pasajeros, servicios Chaco-Corrientes</p>

<p>- En zona de senda de seguridad la marcha deberá desacelerarse, hasta detenerse por presencia de peatón en senda de seguridad, otorgando prioridad de paso.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sin ritmo, sin marcha, por detención, para estacionar 	<p>modalidades remises, minibús, taxi. Convenio municipios Resistencia-Corrientes. Zona de detención para carga y descarga las veinticuatro horas. (1.057 20/07/2001) Resolución que dispone el desplazamiento de la zona de detención exclusiva para operaciones de cargas y descargas en calle Arturo Frondizi (1.430 17/10/2001)</p>
<p>Modo de vehículos sin motor: bicicletas</p> <ul style="list-style-type: none"> • con ritmo: <p>- En zona de eje de calzada y antes de los treinta metros de boca calle, la circulación deberá ser con un ritmo de marcha acelerada.⁶</p> <p>- Debiendo desacelerar, ante presencia de proximidad de boca de calle o para efectuar maniobra para estacionar.</p> <p>- En zona de senda de seguridad la marcha deberá desacelerarse, hasta detenerse.</p>	<p>Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia. 1991</p>

¹ La vereda y la calzada son los elementos componentes de las vías, inherentes o intrínsecos a las mismas y que permanecen en el lugar.

² La numeración (y todas las que siguen en esta columna) que figura entre paréntesis hace referencia al número de Ordenanza y al año en que fue promulgada.

³ Son los elementos componentes que se presentan en el lugar en forma pasajera o por un período de tiempo corto o breve.

⁴ Vía pública: espacio libre, en el uso del suelo urbano, asignado al acceso de personas y vehículos, bajo la denominación de vereda y calzada. Se la estudia sobre la base de "principios de accesibilidad", y según sus componentes sean permanentes o transitorios. Incluye: a) la vía peatonal o vereda: "Bandas laterales exteriores de las calles generalmente pavimentadas, situadas junto al paramento frontal de las casas, destinadas al tránsito peatonal". Se evalúa el estado de los componentes permanentes y transitorios de las distintas partes de la vereda (zona de circulación, zona verde y luz libre en esquina). b) la vía vehicular o calzada: lugar asignado para el tránsito de los vehículos, excepto en proximidad a bocacalle en zona de cebrado o senda peatonal, donde comparten su uso con el peatón. Se consideran sus componentes: cordón de calzada, rasante y bocas de tormentas, y su ancho, con luz libre para la circulación, que variará en relación con la función asignada por la jerarquía de la red vial.

⁵ Para el modo de circulación se tomaron como base criterios de movilidad brindados por informantes clave. Al hacer referencia al modo de circulación del sujeto, este adopta distintos ritmos de marcha, según lugar de la vía y, dentro de ella, según el sector asignado para transitar. Estos aspectos se tuvieron en cuenta para establecer la relación con el Código de Tránsito, donde hace mención a las personas y el uso de la vía pública y las reglas generales de conducción. Cuando se hace alusión a "parámetros de movilidad" y comunicación para referir a la capacidad que tienen las personas para desplazarse (utilizando su propio cuerpo –peatón– o a través de un medio o vehículo –conductor), el desplazamiento se puede realizar con un ritmo de marcha acelerada o desacelerada (lenta), o sin ritmo (cuando se produce la detención).

⁶ Criterios de movilidad en los sujetos. Conceptos adaptados al trabajo según información proporcionada por informante clave.

2.2 La observación de la vía pública en nodos seleccionados

A los efectos de concretar el trabajo de recopilación de la información, se procedió a la obtención de información sobre el estado de la vía pública y sobre el modo de uso por los sujetos usuarios, aplicando técnicas de observación no participativa. Esto se llevó a cabo en lugares previamente seleccionados, mediante la observación directa de los elementos a relevar y su registro en planillas, fotografías y filmación.

Para definir los lugares de observación se partió de la consideración de un **nodo** o nudo como la intersección de dos vías de comunicación, sean estas de igual o de distinta jerarquía dentro de la estructura vial de la trama urbana. Cada nodo tiene gran importancia en el sistema del tránsito urbano, puesto que incide en el funcionamiento de la circulación de las vías que conforman la trama vial de cualquier ciudad.

Teniendo en cuenta la estructura vial urbana de la ciudad de Resistencia, se eligieron dos nodos que representan situaciones contrastantes de la ciudad, tanto por su jerarquía vial como por su proximidad o lejanía al centro de la ciudad, a saber:

- **Nodo N° 1:** se cruzan una calle y una avenida, en área central consolidada.
- **Nodo N° 2:** intersección de una avenida con una ruta, en área periférica.

La observación se realizó teniendo en cuenta: a) su horario, optándose por realizarla en horas pico de la mañana y la tarde; b) las categorizaciones, que se realizaron en relación a la calzada y sus componentes permanentes, y a los sujetos usuarios de la vía en sus diversos roles; c) la posición del observador, pautándose el lugar de ubicación y la secuencia en que debía hacerse la observación. Los datos de la observación se volcaron a planillas específicas.

2.3 Los resultados alcanzados

Se presentan a continuación los resultados alcanzados en la tarea de campo previamente descripta, organizada en función de las categorías relacionadas con las normas que se han presentado en el cuadro del título 2.1. Ellos permiten reconocer cómo se generan los conflictos en el tránsito en relación con el acondicionamiento de la vía pública y el corres-

pondiente comportamiento de los sujetos usuarios de aquélla, en sus especificidades en nodos muy distintos de la ciudad.³⁰

Nodo 1: el microcentro

Este nodo se halla ubicado en el área central de la ciudad, a una distancia respecto de la Plaza 25 de Mayo (centro) de aproximadamente cien metros, y corresponde a vías de la red interna, bajo la denominación cuartaria. Se cruzan en el lugar la calle Illia (del 0 al 100), a continuación la calle Perón (del 0 al 100) y la Avenida Alberdi (al 100). Representan un conjunto de vías de distinta jerarquía de la red vial del área urbana central, donde confluyen actividades de índole comercial, financiera y bancaria, que constituyen factores de atracción de la movilidad de la población.

Si bien esta área corresponde a un sector de baja densidad residencial, la presencia de dos vías de distinta jerarquía y la actividad comercial minorista (dedicada a vestimenta, supermercado y farmacias, entre otros rubros) hacen que al lugar concurren muchas personas en un lapso muy acotado de tiempo, provocando que se torne altamente complejo, tanto para la movilidad como para la comunicación entre los sujetos usuarios de la vía pública, lo que potencia la producción de accidentes de tránsito de tipo leves.

En lo que respecta a la **vereda**, se observa que se encuentra en buenas condiciones materiales (solado), aunque el área de ochava se halla incorrectamente ocupada por elementos componentes considerados fuera de la normativa vigente. Al respecto la Ordenanza N° 5.403/01 expresa que *en el espacio comprendido entre la calzada y la línea virtual de continuidad de las ochavas hasta su intersección con los cordones, solamente podrán emplazarse señales de tránsito, y por lo tanto estarán libre de todo otro elemento que disminuya u obstaculice la perfecta visibilidad del cruce*. La normativa es clara al respecto, ya que dice que en la esquina debe haber luz libre para circular correctamente en la vía pública.

Estas condiciones materiales de ocupación indebida inciden tanto en la visibilidad como en la movilidad de los sujetos, dado el gran número de elementos que obstruyen su circulación. Entre estos elementos se encuentran: carteles publicitarios de pie móviles, cicleros (no permitidos ni reglamentados por la normativa), esculturas, postes de cables, columnas y soportes de marquesinas, basureros, maceteros, mesas de bar (en zona de circulación peatonal), carritos móviles de vendedores ambulantes, etc.

Los comerciantes convierten el lugar de tránsito y paseo en prolongaciones comerciales cubiertas de columnas o con todo tipo de soportes y elementos de sostén de las marquesinas. Esta ocupación se contrapone a la idea primigenia que diera origen a las normas establecidas en el Reglamento General de Construcciones, en punto 3.3.4.1. referido a toldos, aleros y marquesinas (Ord. N° 16/81/89),³¹ en lo referente al equipamiento permitido en espacio público como lo es una vereda y cuyo sentido es preservarla de todo elemento que interfiera en la circulación de las personas.

La falta de cumplimiento de esta normativa se acrecienta aún más cuando se observa que las rampas están fuera de la línea correspondiente a la zona de circulación en vereda, con lo cual es factible constatar cómo el desplazamiento de los peatones se ve alterado, dado que durante su trayecto se presentan una serie de obstáculos que, al tener que sortearse, obligan a cambiar el ritmo y el sentido de la marcha, y al momento de descender a la calzada, lo deben hacer por donde encuentran un lugar libre. Esto hace que el cruce sobre calzada se termine haciendo fuera de la zona asignada a tal fin, esto es, fuera de la senda peatonal.

Esta transformación del espacio público, que quita funcionalidad al nodo, perjudica tanto a los peatones, pues se altera la trayectoria de su movilidad, como a los conductores de vehículos, quienes ven afectada su visibilidad. Todo hace que la situación sea propicia para provocar accidentes de tránsito de tipo leve, por cuanto el peatón baja a la calzada por fuera de la zona asignada (cebra peatonal), pudiendo encontrarse con conductores de vehículos que se hallan circulando en ese momento.

³⁰ La investigación dio lugar a la producción de un valioso conjunto de representaciones gráficas que permiten comprender de modo acabado la situación de cada nodo. Limitaciones de impresión impiden su inclusión aquí, aunque están disponibles en el informe final de beca (Rey, 2005).

³¹ La reglamentación indica que en la fachada principal de los edificios se pueden colocar marquesinas y toldos fijos o rebatibles hacia la línea municipal. Tendrán una altura mínima de 2,50 m sobre el nivel de vereda en la parte más baja de los mismos. La saliente máxima desde la línea municipal será de tres metros, no debiendo poseer soportes verticales en ningún caso. En veredas angostas deben mantener sus bordes exteriores a una distancia no menor de un metro de la vertical del filo del cordón.

En cuanto a la **calzada**, si bien es factible observar su buen estado físico en lo que hace a existencia de rasante, cordón y rampas, no existe una clara demarcación de las sendas peatonales o sendas de seguridad, elemento fundamental para la comunicación entre los sujetos usuarios de la vía. Esta demarcación horizontal³² (blanca o amarilla) que se presenta en la calzada, transversal al sentido de la circulación e indicada por franjas blancas y delimitada por dos líneas paralelas blancas de trazo continuo o discontinuo tiene el fin de: a) inducir, regular y encauzar el tránsito peatonal, es decir indica que por allí se debe cruzar, y b) transmitir a los conductores de vehículos órdenes tales como disminuir la velocidad y detenerse ante la presencia de peatones para permitir su cruce, no estacionar ni detenerse sobre ella ni aún por circunstancias del tránsito, etc.

En las mismas condiciones se encuentra la línea de detención vehicular. El dibujo de esta marca horizontal es apenas inteligible y apenas se nota demarcado, llevando a los conductores de vehículos a aproximarse demasiado unos con respecto a otros, y a invadir la zona de circulación peatonal, a la espera de la habilitación de la luz del semáforo. Esta línea es fundamental para la regulación del tránsito, puesto que indica la obligación de detener el vehículo antes de ser transpuesta por la indicación de la señal luminosa o cruce de peatones. Debe estar presente, antes y paralela a la senda peatonal, desde el cordón de la vereda hasta el eje divisorio de mano o, en caso de circulación de sentido único, hasta el otro cordón. Es en este lugar donde se genera una competencia por el espacio entre los vehículos; la lucha se establece por posicionarse lo más próximo posible a la senda peatonal, a los efectos de iniciar la marcha primero, ni bien lo permita la luz del semáforo, siendo los vehículos con dos ruedas (con o sin motor) los que, por su maniobrabilidad, superan todos los obstáculos y se adelantan a los demás conductores:

Es así que, especialmente los ciclistas, se desplazan zigzagueando entre los vehículos sin guardar con ellos la distancia prudencial necesaria, se adelantan por cualquier parte, no circulan por la derecha ni próximos al borde de la calzada y, en algunas ocasiones, transportan bultos o a otras personas. Estas conductas desaprensivas y hasta a veces desafiantes, hacen suponer que sus conductores olvidan que ante la ley la bicicleta es un vehículo³³ (Rey, 1999).

El comportamiento de los conductores de vehículos que se acaba de describir es el que determina, en gran medida, el conflicto en este nodo, donde la movilidad y las prioridades de paso –entre los usuarios– se gana por la ley del más fuerte. Esta circunstancia hace que, por fricción o rozamiento, sean frecuentes los accidentes de tipo leves; en estos accidentes leves se ven especialmente afectados los conductores no protegidos, tales como los ciclistas y motociclistas.

En lo que hace a los peatones, la observación pone en evidencia que ellos adoptan distintos comportamientos. Por una parte, se distinguen los que hemos denominado “comportamientos de autoprotección”, cuando los peatones, tal vez conscientes de su mayor vulnerabilidad, se detienen ante toda obstrucción de paso en el sitio que corresponde a la zona de senda de seguridad. Esta obstrucción se debe, fundamentalmente, a la presencia de vehículos con motor mal estacionados (en doble mano o sobre área de senda peatonal), o al hecho de que ellos circulan con marcha acelerada hasta la bocacalle, dificultando de esta manera el desempeño de los peatones. Otros, ante la misma situación, optan por transgredir la norma. Cruzan por lugares no permitidos, tales como por la boca de calle, en diagonal, por la mitad de cuadra, entre autos estacionados, etc., generando circunstancias que acrecientan su vulnerabilidad, y la posibilidad concreta de ser atropellados por algún vehículo que circula por el sector que le corresponde. Conviene aclarar que también se observan transgresiones de algunos peatones, aún cuando no existen obstáculos.

Asimismo, y aunque existe un “ordenamiento del estacionamiento” en el microcentro de la ciudad, se permite estacionar tanto a la derecha como a la izquierda, lo cual contribuye a aumentar el congestionamiento del lugar, potenciando la posibilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito de tipo leves por colisión, derrape o rozamiento.

En cuanto a los factores de riesgos vinculados al diseño de las vías, se observa que los mismos están relacionados con: 1) La comunicación. En cuanto a esto, conviene destacar

³² Capítulo VI del Sistema de Señalización Vial Uniforme, dto. 779/95. Texto reglamentario del art. 22 de la ley 24.449/95.

³³ Para la ley de Tránsito las bicicletas son vehículos, por lo que sus conductores son responsables del uso que les dan, debiendo cumplir con lo que dicta la normativa vigente: *los conductores de vehículos menores, a los efectos del tránsito, hállanse comprendidos en las disposiciones de este código y tienen las mismas obligaciones que los conductores de vehículos con motor, salvo a lo que a licencia de conducir se refiere.* Código de Tránsito de la Municipalidad de Resistencia. Título VIII. De las bicicletas.

la falta de adecuación con la convención internacional referida a los carteles de señales informativas, puesto que algunos de ellos están pintados de color rojo, cuando lo normativo indica que deben ser de color azul, verde o negro, pero nunca rojo, ya que este color corresponde a otras señales de tránsito (como las de prohibición o precaución). 2) En cuanto a las señales horizontales, su incorrecta demarcación denota la escasa atención que brindan las autoridades a estos signos, considerados fundamentales para la movilidad vehicular. 3) La visibilidad: se advierte la invasión de carteles y otros elementos que impiden la visión, afectando la maniobrabilidad de todos los usuarios, sean éstos peatones o conductores de vehículos. 4) Existen impedimentos para la movilidad y la accesibilidad a los distintos lugares de la vía pública, tanto por obstrucción material permanente, por ejemplo una escultura, o por obstrucción transitoria, como puede ser la presencia de las mesas de los bares. 5) La organización y operatividad del funcionamiento del lugar: el estacionamiento permitido en doble mano no se ajusta a lo que prescribe la ley de tránsito, y el control que realizan los inspectores o los auxiliares de tránsito no resulta efectivo, dado que es factible observar que la situación es caótica aún cuando los mismos se encuentran presentes.

Nodo 2: la periferia

Este nodo se ubica en el área periférica de la ciudad, a una distancia respecto del centro de 3,1 km aproximadamente. Corresponde a vías de la red principal, bajo la denominación de principal secundaria (Avenida Alvear) y principal primaria (Ruta Nacional N° 11), localizándose en el empalme de ambas. La vía secundaria (Av. Alvear) canaliza la circulación que sale del microcentro y de la zona oeste de la ciudad y conecta con el municipio de Fontana; la otra vía es primaria (Ruta Nacional N° 11) y establece conexiones con las principales ciudades de la región. Se determina así un nodo de circulación mixta y de paso, en correspondencia con un uso residencial de baja densidad, próximo a sectores de alta densidad de población. Por la forma que adquiere esta intersección en su vista en planta, el área recibe la denominación de "el triángulo".

Las actividades que se realizan en el entorno de este nodo están vinculadas al comercio mayorista con depósitos de mercadería que sirven a la ciudad en general, el expendio de combustibles, o la venta de aberturas y muebles de madera. Asimismo, se advierte la presencia de vendedores ambulantes que ofrecen, preferentemente, artesanías de la etnia toba.

En este cruce se observa una gran afluencia de vehículos de todo tipo, especialmente vehículos con motor y, entre ellos, muchos de gran porte como colectivos y camiones. Si bien en general desarrollan velocidades que cumplen con lo establecido para esas vías, se reconoce que este cumplimiento es parcial.

Refiriéndonos en primer lugar a las **veredas** y comenzando por la avenida, se observa la ausencia de material correspondiente a su constitución, específicamente en el sector posterior a la ruta, bajando por Av. Alvear, en números ascendentes. Su ausencia, sumada a la falta de acondicionamiento, hace que en este lugar el peatón no tenga un lugar asignado para efectivizar su movilidad cotidiana. La vereda no está construida: no existen solado ni rampas y, en su lugar, se encuentra el suelo natural, con presencia de baches, residuos sólidos y vegetación natural (pasto). De este modo se infringe con el Capítulo 3.2.1.1. del Reglamento General de Construcciones, relativo a la obligación de construir y conservar cercas y veredas, que al respecto dice que: *todo propietario de un predio baldío o edificado con frente a la vía pública, en el cual la Municipalidad pueda dar línea y nivel definitivos o provisorios, está obligado a construir y conservar en su frente la acera, si no hubiera fachada sobre la Línea Municipal y la vereda de acuerdo con este Reglamento.*

También se advierte la presencia de elementos que interfieren, aún más, en la movilidad cotidiana de las personas que necesitan indefectiblemente atravesar este nodo. Entre ellos: 1) Exposición de muebles y aberturas de maderas de un comercio del rubro. Ocupa la vereda y toda la zona de ochava para mostrar su mercadería, obstruyendo de este modo la circulación peatonal y el ángulo de visibilidad para los conductores de vehículos. 2) Postes de cables de energía y de iluminación. 3) Existencia de guarda rail, que más allá de sus fines pertinentes, acaba constituyendo una verdadera barrera para aquellas personas que se desplazan a pie y que desean atravesar tanto la avenida como la ruta.

En relación a la **calzada**, se observa que la rasante se encuentra en regulares condiciones, con desprendimiento de material, presencia de baches y falta de homogeneidad en su nivelación. No existe, en el caso de la Av. Alvear, cordón de calzada, ni banquina en el caso de la Ruta Nacional N° 11, dado que ésta se halla sin mantenimiento alguno (pozos, sin ripio, sin nivelación, presencia de vegetación, residuos sólidos, entre otros).

Respecto de la comunicación, no existen carteles viales que indiquen, entre otros aspectos, precaución para advertir el peligro del cruce, con colores acordes a la convención. Se constata, al mismo tiempo, la inexistencia de señales informativas, que informen sobre el nombre de las vías y la altura aproximada de su localización.

Si bien la presencia de los semáforos regula la circulación, al no estar la demarcación horizontal que indique el lugar de detención vehicular y el lugar de circulación peatonal, la situación se torna altamente compleja, haciendo que los distintos usuarios se detengan en cualquier lugar, y de este modo realicen un estacionamiento incorrecto; y que los peatones crucen por cualquier lado. La ausencia de señales horizontales para mantener el equilibrio de un movimiento de alta complejidad, queda claramente expuesto en el Capítulo VI del Sistema de Señalización Vial Uniforme (Dto. 779/95. Texto reglamentario del Art. 22 de la ley 24.449/95), donde se explica con claridad cómo debe estar señalizada la calzada, algo que no se comprueba en este lugar.

Tanto en la avenida como en la ruta se constata ausencia de señalamiento horizontal. La senda de seguridad no está demarcada, lo cual dificulta la organización de la circulación, dado que los vehículos avanzan lo más que pueden a la espera de la luz verde del semáforo, obstruyendo de este modo el paso peatonal.

Lejos de cumplir con lo que establece la normativa, se observa que los conductores de vehículos avanzan hasta la encrucijada con marcha acelerada. A veces se detienen justo en el punto de contacto con la intersección, para cruzar la ruta, generando las condiciones para accidentes entre vehículos, relacionados con fricciones, roces o toques, además de la posibilidad de provocar otros de mayor gravedad.

Por su parte, los conductores de vehículos sin motor (ciclistas), no toman las medidas mínimas de seguridad para circular, lo cual complica más la situación y los expone a situaciones de alto riesgo. Así es como circulan con marcha acelerada, en contramano, por lugares no asignados, adelantándose por cualquier lugar o haciendo maniobras de zigzag, cargados con bultos o personas, etcétera. No circulan ni por la derecha ni próximos al borde de la calzada, como sería debido.

En cuanto al comportamiento de los peatones, se observa que el tráfico vehicular sumado a las condiciones en que se encuentran las vías, incide directamente en su desempeño. Los peatones, al no contar con una vía diseñada para su circulación, lo hacen por cualquier lugar, e inclusive por cualquier sector de la calzada, lo que propicia la ocurrencia de accidentes de tránsito de distinto grado de gravedad, pero especialmente los de tipo graves y fatales, puesto que se trata de una zona de tránsito de vehículos de gran porte. A partir de lo observado, es posible afirmar que el nivel de cumplimiento de los sujetos usuarios de la vía pública es notablemente bajo en este nodo, por ausencia de elementos fundamentales de regulación y por las condiciones del equipamiento de los materiales físicos para la vía pública.

2.4 Propuestas de mitigación para garantizar la máxima seguridad vial posible

Con el propósito de evitar las situaciones conflictivas generadas por las condiciones materiales fuera de la normativa que se han observado, es posible realizar una propuesta orientada al reacondicionamiento de dichas condiciones, mediante la optimización de los servicios, es decir brindando lo que hace falta y acondicionando lo que está, a los efectos para garantizar la máxima seguridad vial posible.

Nodo 1

La observación realizada en este lugar permite recomendar lo siguiente: 1) Reubicar elementos (carteles, maceteros, columnas, etc.) sacándolos fuera del sector delimitado por la línea de ochava y esquina, dado que interfieren en la movilidad peatonal impidiendo la visión y circulación peatonal y vehicular. 2) Reubicar rampas, orientándolas según la senda de tránsito peatonal resultante de prolongar en la vereda el área correspondiente a la zona de circulación en calzada, a los efectos de orientar y encauzar el sentido de circulación de los peatones, es decir en dirección a la zona de circulación en vereda. 3) Cambiar el embaldosado de veredas en aquellos sectores que están contruidos con materiales no permitidos, y colocar material antideslizante a los efectos de garantizar el equilibrio dinámico durante la movilidad de los peatones. 4) Eliminar carteles comerciales tipo poste, que están plantados en vereda. 5) Reubicar carteles comerciales reemplazándolos por los de tipo empotrado que se fijen a la pared dentro del límite correspondiente a línea municipal y según altura permitida. 6) Eliminar carteles comerciales empotrados en vereda, en zona de circulación y en zona de ochava. 7) Agregar señal informativa (nombre de calle y numeración) con colores asignados

según convención (verde, azul o negro), asegurando la comunicación de y entre los usuarios, al tener la información correcta y oportuna sobre el lugar donde se realiza la movilidad, evitando dudas y acciones que desequilibren la trayectoria de los mismos. 8) Reubicar señales de prohibición, retirándolas de la zona de ochava. 9) Agregar: a) senda de seguridad peatonal tipo cebrá sobre la calzada en las cuatro esquinas; b) bandas de detención vehicular sobre la calzada en las cuatro esquinas; c) flechas de giros permitidos sobre la calzada; d) banda de uso y detención de ómnibus. Y en todos los casos, asegurar su mantenimiento.

Nodo 2:

La observación realizada en este lugar permite recomendar lo siguiente: 1) Construir veredas y refaccionar las que existen con material permitido (antideslizante). 2) Construir rampas sobre las veredas. 3) Construir cordón de calzada y filón de cordón. 4) Reubicar los carteles tipo poste, empotrado. 5) Reubicar postes de luz. 6) Modificar el guarda rail para que deje de constituir una barrera física que impide la movilidad y la comunicación, permitiendo el desplazamiento peatonal. 7) Agregar: a) senda de seguridad peatonal tipo cebrá sobre la calzada en las cuatro esquinas; b) bandas de detención vehicular sobre la calzada en las cuatro esquinas; c) flechas de giros permitidos sobre la calzada; d) agregar banda de uso y detención de ómnibus. Y en todos los casos, asegurar su mantenimiento. 8) Colocar embaldosado (refugio peatonal) en divisor de carril central, para garantizar desplazamiento peatonal, dada la gran distancia a recorrer. 9) Colocar refugio para peatones en zona de detención de ómnibus. 10) ubicar señales informativas (nombre de calle y numeración), según color de convención asegurando la comunicación entre los usuarios. 11) Construir banquina con material adecuado (ripio o asfalto) y mantenerla en condiciones adecuadas, para permitir desplazamiento peatonal y la detención de emergencia de vehículos.

3 A modo de cierre

Este análisis ha partido de considerar que la vía pública, como espacio comunitario en el ámbito urbano, debe ser accesible para que los sujetos usuarios y en sus diferentes roles (peatón o conductor de vehículos), realicen sus desplazamientos de la manera más segura posible. Si esto es aceptado, la primer consecuencia es que las autoridades competentes deben brindar las condiciones materiales adecuadas (infraestructura vial) a los efectos de optimizar el desarrollo efectivo de dicha movilidad.

La investigación realizada muestra, en primer lugar, que existe una legislación (norma escrita) profusa y adecuada en general para asegurar lo anterior. Sin embargo, la observación de los nodos permite ver que aquélla no se cumple ni siquiera por quienes están encargados de hacerlo. Esto es particularmente importante en el caso de las condiciones materiales, que no sólo representan un problema en sí, sino que condicionan las conductas de los distintos usuarios. Su acondicionamiento debería ser un primer paso para actuar también sobre estas conductas de los usuarios que, como se ha visto, tampoco son las más adecuadas (respecto a esto, son esclarecedores del contenidos del capítulo 8 de este libro). Todo junto podría ir acercando la realidad a contextos de circulación menos riesgosos y, así, incidir en la disminución de los accidentes de tránsito, tanto en términos de número de acontecimientos como de su gravedad y, por encima de todo, del número y gravedad de las víctimas que ocasionan.

CONCLUSIÓN

Los capítulos de esta primera parte se han orientado a contribuir al conocimiento de los acontecimientos, las víctimas y los factores concurrentes en los accidentes de tránsito. Los estudios incluidos en ellos se han organizado siguiendo, en líneas generales, el marco interpretativo expuesto en la Presentación de esta parte, que orienta la indagación hacia los factores de riesgo vinculados con los individuos o **víctimas** involucrados, los vehículos y el entorno (físico y normativo), poniendo el énfasis en las víctimas en función de los objetivos generales del ECM. Son, al mismo tiempo, estudios de localidades urbanas seleccionadas del país –excepto uno que aborda el país en su conjunto– que permiten contribuir al conocimiento de la situación en cada lugar y, al mismo tiempo, comprender las especificidades que el fenómeno en estudio adquiere en relación con las características propias de estos lugares. En conjunto, representan aportes para la comprensión de un fenómeno multifacético difícil de analizar, y sobre el cual existe poco conocimiento disponible.

En todos los casos, la consideración –sistematización, análisis y evaluación– de las fuentes de datos sobre el tema de los accidentes de tránsito ha sido indispensable, pues la cuantificación y descripción del fenómeno sólo es posible a partir de ellas. La constatación general que resulta de lo anterior refiere a las limitaciones y deficiencias que dicha información presenta. Ya se ha señalado que en el país no existe un registro único de accidentes de tránsito, pero más allá de esto, las fuentes que pueden consultarse ofrecen información limitada y, en muchos casos, poco confiable, no sólo por los problemas de las cifras discrepantes sino también por los relativos a definiciones imprecisas, desactualización y discontinuidad temporal, o escasa desagregación territorial.

Los problemas de la información han obligado a aguzar el ingenio para buscar los datos, evaluarlos y analizarlos. Esta tarea ha dado lugar a aportes sustantivos en sí mismos, que pueden contribuir al mejoramiento de la información que se releva y, eventualmente, al diseño del registro único que se requiere. La indagación de las estadísticas provenientes del sector de salud aporta al conocimiento del tema, pero al mismo tiempo pone en evidencia sus limitaciones; a los problemas de subregistro general se suman las escasas dimensiones específicas para caracterizar a los accidentes de tránsito, y la imposibilidad de desagregar territorialmente la información para utilizarla a nivel local. El estudio realizado en Reconquista pone en evidencia esta cuestión, al mostrar que sólo una parte minoritaria de los lesionados registrados en la encuesta realizada en el marco de esta investigación estaban siendo informados a la zona sanitaria, desde la cual pasarían a integrar la estadística nacional; quizás esto explique cómo es posible que la tasa de mortalidad por AT del país, calculada a partir del procesamiento de las bases de datos de salud, sea muy inferior a la que las estadísticas internacionales indican para los países más desarrollados y con mejores sistemas de prevención. Por otra parte, por definición esta fuente se ocupa de lesionados atendidos en el sistema público de salud y de las defunciones; queda en la oscuridad una parte importante del fenómeno de los AT, desde la caracterización de los hechos y los factores concurrentes, hasta la de los sujetos intervinientes no lesionados, o los lesionados atendidos en el sector privado; esto significa que, aunque se superasen sus problemas, esta información seguiría siendo insuficiente para abordar el fenómeno de los accidentes de tránsito.

La información provista por series estadísticas específicas para el tema tampoco escapa a estos problemas, y el análisis que se realiza en el estudio sobre la ciudad de Buenos Aires así lo muestra. Problemas de captación parcial, registro incompleto, datos ilegibles o definiciones confusas llevan a que los amplios formularios de relevamiento disponibles en los hospitales acaben en un número limitado de tabulados de información utilizable.

Las fuentes policiales serían las más adecuadas para captar el número de acontecimientos y de involucrados, el lugar de ocurrencia o los factores concurrentes. Sin embargo, ellas también muestran limitaciones importantes, tal como lo advierte el estudio realizado en la ciudad de Resistencia. Pero aún si se superasen estas limitaciones, seguirían sin poder dar cuenta de aspectos tales como la caracterización de las víctimas o las consecuencias del accidente sobre su salud y sus condiciones de vida en general.

Los estudios realizados han tratado de superar estas limitaciones, enfrentándolas mediante la evaluación crítica de los datos y utilizándolos de la forma más creativa y pertinente posible. Para esto, han recurrido también a distintas estrategias metodológicas, como la creación de bases de datos específicas a partir de información proveniente de diversas otras fuentes, completando a partir de todas ellas registros únicos que contienen las dimensiones o variables necesarias para caracterizar adecuadamente el fenómeno de los AT. El estudio

realizado en la ciudad de Mar del Plata es un ejemplo de esta estrategia; también lo es, en gran medida, el realizado en la ciudad de Neuquén.

También han recurrido a la generación de información propia, a partir del relevamiento de encuestas hospitalarias, como es el caso de los estudios de Rosario y Reconquista. Sin dudas, llevar adelante relevamientos de esta naturaleza excede los alcances y posibilidades de un estudio como el presente, y debería formar parte de los sistemas permanentes de producción de información estadística. Pero la tarea realizada ha sido útil en varios sentidos, además del objetivo inmediato de generar información para estos estudios. Por una parte, han permitido continuar y mejorar relevamientos que ya se estaban realizando –como en el caso de Rosario– y que se espera que se sigan haciendo. Por otra, han contribuido a la capacitación y formación de recursos humanos y al mejoramiento de la capacidad instalada para producir información en instituciones hospitalarias localizadas en ciudades pequeñas, que están particularmente carentes de información útil para la gestión y la formulación de medidas de prevención, como es el caso de la ciudad de Reconquista.

En todos los casos, y a través de estas estrategias, se pudo generar la información necesaria para realizar la descripción y cuantificación de los accidentes de tránsito en cada uno de los lugares seleccionados. Como ya se ha dicho, cada estudio llevó adelante esta tarea en el marco de los objetivos generales del ECM, los específicos del estudio, y las posibilidades que los recursos disponibles ofrecieron. Entendemos que la sumatoria de todos ellos contribuye a la comprensión del fenómeno de los accidentes de tránsito y brinda elementos para la formulación de recomendaciones para políticas de prevención.

No es necesario reiterar aquí los resultados alcanzados en cada estudio, pues están expuestos en los respectivos capítulos y conviene consultarlos en cada caso. Sí resulta de interés intentar una breve presentación de los hallazgos comunes. Los estudios contribuyen a la estimación del volumen de víctimas (lesionados y difuntos) por accidentes de tránsito en cada lugar. Las tendencias, en los casos en que ha sido posible establecerlas, muestran comportamientos heterogéneos; las defunciones por AT tienden a disminuir muy lentamente en el país, pero aumentan en volumen en Neuquén o Resistencia. Son, asimismo, una proporción importante del total de defunciones por causas externas (15% en Rosario, 20% en Neuquén).

¿Quiénes son las víctimas? Todos los estudios confirman el predominio de varones jóvenes tanto entre los lesionados como entre las defunciones por AT. Los varones representan entre dos tercios y tres cuartas partes del total de víctimas. Al menos un tercio de las víctimas tienen entre quince y veintinueve años de edad. En el marco de estos guarismos generales, los estudios muestran especificidades. Los varones suelen mostrar una concentración en las edades jóvenes mayor que las mujeres, al tiempo que éstas tienen más presencia en las edades avanzadas.

Lo anterior no debería llevar a desconocer que la estructura de edades de la población también influye en estos volúmenes. El estudio realizado para el total del país permite ver, por ejemplo, que las tasas de mortalidad por AT por edades, si bien son máximas entre los varones jóvenes, también son muy altas entre la población de mayor edad y de ambos sexos, aunque entre esta última sigan manteniéndose valores mayores entre los varones.

Los estudios que han podido observar la severidad y tipo de lesiones, indican que si bien predominan las de severidad leve, el tipo de lesión muestra un alto porcentaje de daño intracraneal entre las víctimas (en torno a un cuarto de la víctimas en el país y también en Rosario).

Que las víctimas de la “epidemia silenciosa” que representan los AT sean en gran proporción jóvenes, conlleva consecuencias negativas importantes en años de vida perdidos, en discapacidad y en costos de todo tipo para los individuos y para la sociedad en su conjunto. Los indicadores calculados para el total del país en base a información proveniente del sector de salud ofrecen imágenes sintéticas de estos costos anuales: ciento setenta mil años de vida potencial perdidos, ochenta y siete mil años de vida activa potencial perdida, en ambos casos con predominio de varones. Una pérdida de esperanza de vida de 0,43 años para los varones y de 0,15 años para las mujeres. Ciento cuatro mil años de vida perdida ajustados por discapacidad. Son todas cifras que expresan de modo contundente la magnitud de los costos en vidas que derivan de los AT, y que en gran medida serían evitables.

La magnitud de estos costos se expresa también (de modo quizás más evidente en nuestra sociedad) cuando se realiza el cálculo monetario asociado con la atención de las víctimas y con las pérdidas de ingresos que estas muertes prematuras conllevan: \$ 744 millones es el “precio” que la sociedad paga anualmente por estos accidentes. En este “precio”, el costo de atención de la salud (\$ 26 millones) resulta una proporción mínima frente al costo mayor, el de las vidas perdidas y el de las discapacidades (aun teniendo en cuenta la estimación conservadora que se ha realizado de este componente).

¿Qué rol o condición desempeñaban estas víctimas al momento del accidente? La mayoría de ellos, como es de esperar, al producirse el accidente de tránsito desempeñaban el rol de conductores de distintos tipos de vehículos. Los peatones atropellados representan un porcentaje menor de las víctimas, aunque muy variable entre los lugares estudiados, seguramente en relación con el tamaño de las localidades y las especificidades del tránsito en cada una de ellas: son un porcentaje menor de los lesionados en ciudades pequeñas como Reconquista, o entre un quince y un veinticinco por ciento en ciudades medias y grandes. En el caso de Mar del Plata se pudo comprobar que el porcentaje de peatones es muy superior entre los difuntos que entre los lesionados, lo que es un indicio de su mayor vulnerabilidad. Entre los peatones, hay una alta proporción de individuos de edades avanzadas y sexo femenino.

Al indagar por los vehículos en los que las víctimas se encontraban al momento del AT, uno de ellos sobresale de modo contundente: la motocicleta. En los estudios que han podido establecerlo, la moto es el medio en el que se accidentó (lesionándose o falleciendo) entre un 20 y un 40% de las víctimas de AT, habiendo en algunos casos evidencia de que los varones jóvenes son mayoría entre ellos. También hay algunas señales sobre la alta vulnerabilidad de estas víctimas, que al igual que los ciclistas, en caso de accidentarse *...no cuentan con más protección que la ropa* (al decir de uno de los adolescentes ciclistas indagados en Resistencia). El caso de Rosario ofrece indicios de esta alta vulnerabilidad: mientras la encuesta realizada en el HECA de esta ciudad muestra que los motociclistas y ciclistas representan nada menos que el ochenta por ciento (56 y 23% respectivamente) de los pacientes hospitalizados por AT, ellos "sólo" son el sesenta y uno por ciento de los que fueron atendidos por los servicios de emergencia móvil de la ciudad, lo que estaría dando cuenta de la mayor gravedad de sus lesiones (cabe aclarar que en esta misma ciudad, motociclistas y ciclistas representan "apenas" el treinta y cuatro por ciento de los difuntos por causa de un AT, disminución que posiblemente se explique por la juventud de los lesionados, aunque la alta proporción de defunciones con circunstancia sin especificar impide afirmaciones al respecto).

En cuanto al uso de medidas de seguridad al momento del accidente, los resultados permiten constatar que es mínimo. En este sentido, resulta de gran interés la indagación realizada en la ciudad de Neuquén, a partir de la observación de motociclistas que circulaban en el centro y distintos barrios de la ciudad. Apenas uno de cada tres conductores utilizaba el casco en el momento de la observación. Un porcentaje menor de uso (21%) se constató entre los pacientes hospitalizados en Rosario, aunque en Mar del Plata este porcentaje resultó mayor.

La información sobre factores de riesgo que intervienen en los AT cuyas víctimas se analizan en los estudios locales es menos contundente. En cuanto a la distribución por días de la semana, en general se observa un mayor número de casos los días viernes y sábado. En cuanto al horario o franja horaria, éstos están muy condicionados por los hábitos de cada lugar: en Reconquista el mayor número de sucesos se produce por la mañana, en coincidencia con los horarios centrales de actividad; en Mar del Plata al mediodía y a última hora de la tarde, en la ciudad de Buenos Aires a última hora de la tarde. La estacionalidad anual o las condiciones climáticas, en aquellos casos en que pudo indagarse, no muestran mayor variabilidad.

Sin embargo, las condiciones del entorno merecen ser consideradas, y esto es lo que hace el estudio de Resistencia. La ocurrencia de accidentes resulta de la interacción de una variada y compleja gama de factores, muchos de los cuales quedan expresados en el análisis precedente. Sin embargo, las condiciones materiales en las que el tránsito tiene lugar juegan también un papel importante en esta ocurrencia, y lo mismo sucede con las condiciones normativas (existencia y cumplimiento efectivo de la misma). La observación de las condiciones materiales que realiza el estudio de Resistencia muestra que las mismas distan mucho de ser como deberían, según lo estipulan las normas; y esta situación contribuye, también, a la existencia de conductas de riesgo entre sus usuarios. El hecho de que en gran medida la responsabilidad por esta situación se encuentre en el sector público —en *el gobierno y los políticos* al decir de la gente— quizás sea una de las razones (la fatalidad, los ritmos de la vida moderna o la imprudencia de los individuos seguramente serán otras) de que esta "epidemia silenciosa" siga teniendo tanta presencia en nuestra sociedad.

Los resultados alcanzados permiten proponer algunas recomendaciones orientadas a la prevención de los accidentes de tránsito y sus consecuencias. Ellos dan cuenta de las características de las víctimas, y en este sentido aportan a la definición de grupos objetivos de políticas de prevención en sus tres niveles (primario, secundario y terciario). Conocer las características demográficas y sociales de las víctimas, sus roles y sus comportamientos de prevención (por ejemplo el uso de elementos de seguridad o el respeto a las normas), puede ser de gran utilidad para detectar nichos en los cuales actuar prioritariamente. Sin

embargo, el énfasis excesivo o excluyente en los individuos usuarios, víctimas reales o potenciales, puede llevar a cargar en ellos y en sus conductas un peso excesivo como factor causal, transformándolos en última instancia en culpables de los hechos ocurridos, con efectos contraproducentes.

Sabemos que los accidentes de tránsito, a pesar de las connotaciones que pueda tener la palabra accidentes, no son accidentales, sino resultado de un proceso en el que se concatenan un amplio conjunto de factores, y que además no concluye en el acontecimiento sino que se prolonga en el tiempo. Los individuos son una parte de este proceso, pero sólo una parte. Por esto es importante considerar también otros factores, como los vehículos o los relativos al entorno. Los estudios realizados aportan al conocimiento de los mismos, mostrando el peso que tienen y cuánto puede hacerse para mejorar estas condiciones. Valga el ejemplo de las condiciones materiales analizadas en el estudio de Resistencia, que permite ver la gran distancia que existe entre cómo son estas condiciones y cómo deberían ser, y sus consecuencias en la generación de contextos riesgosos, en los cuales los usuarios acaban adoptando también conductas individuales de riesgo. Sobre ellas sería posible actuar de manera rápida y efectiva.

Los estudios presentados ofrecen, además de las descripciones y cuantificaciones de cada caso, orientaciones metodológicas para llevarlos a cabo, las que pueden ser de gran valor en un contexto marcado por la escasez de investigaciones y conocimiento fundamentado sobre la temática (situación que, como suele suceder, alimenta las declaraciones pomposas o escandalosas pero deja sin sustento a las acciones serias y eficaces). Es necesario seguir adelante con la investigación sobre el tema, que ilumine sus distintas aristas y ofrezca conocimiento útil para la toma de decisiones y la acción.

Para esto es indispensable mejorar la información básica, y aquí vuelve a plantearse la necesidad de que el país cuente con un registro único de accidentes de tránsito que provea información confiable y exhaustiva sobre las distintas dimensiones y factores implicados en los accidentes de tránsito.³⁴ Esto no sólo permitiría el esclarecimiento de la población y la toma de conciencia de la envergadura del fenómeno y sus consecuencias negativas (lo que en sí mismo tendría efectos en la prevención), sino que orientaría de manera fundamentada y específica las acciones a implementar.

³⁴ Sobre este tema pueden consultarse también las conclusiones del capítulo 10 de esta obra.

SEGUNDA PARTE

EL TRÁNSITO, EL RIESGO Y LOS ACCIDENTES EN LAS PERCEPCIONES DE ACTORES SOCIALES SELECCIONADOS: UN JUEGO PARA DESARMAR

Las nociones de riesgo no están basadas en razones prácticas o en juicios empíricos. Son nociones construidas culturalmente que enfatizan algunos aspectos del peligro e ignoran otros. Se crea, así, una cultura del riesgo que varía según la posición social de los actores (Bestard, 1996:11)

Sobre los contenidos sustantivos y metodológicos de la Segunda Parte³⁵

Los trabajos que integran esta Segunda Parte son resultado de los esfuerzos individuales y colectivos para dar cumplimiento al doble objetivo de iniciar y fortalecer a los becarios en el arte y el oficio de realizar investigación social con métodos cualitativos y, en ese proceso, generar información útil para orientar el diseño de acciones de prevención primaria y secundaria de los accidentes de tránsito, en las áreas urbanas seleccionadas para este proyecto multicéntrico, y en otras áreas del país.

Como fuera advertido a propósito de la teoría fundamentada (*grounded theory*), los métodos cualitativos de investigación social no tienen tiempos previsibles para alcanzar sus resultados más maduros hacia la comprensión de fenómenos sociales definidos como problemas de investigación, aún si sencillos y bien acotados.³⁶ ¿Por qué utilizamos sin embargo tal tipo de estrategia para abordar un problema multifacético y complejo como es el problema de los accidentes de tránsito en la Argentina (y en el mundo)? Lo hicimos, para comenzar, porque no se trata solamente de un “problema de investigación” sino, también y principalmente, de un problema social acuciante y, como tal (y aunque parezca contradictorio), porque requiere de respuestas políticas³⁷ urgentes. Y para comenzar a dar tales respuestas de manera efectiva era necesario empezar a **comprender** por qué algunas personas –y, como se verá en los capítulos que siguen, también algunos conjuntos o categorías de personas–³⁸ hacen cosas que pueden dañarlas, a sí mismas y a otros individuos y categorías sociales, y perjudican a la sociedad en su conjunto. ¿Es que estas personas no perciben que determinadas prácticas en el espacio vial conllevan el riesgo de verse involucrado en un accidente de tránsito? ¿Cómo perciben los comportamientos humanos y otros factores presentes en el tránsito? ¿Cómo explican sus propios motivos y los motivos de los otros usuarios de la vía pública para comportarse de manera poco segura? Parecen preguntas ingenuas, es cierto. Pero como debíamos aprender rápidamente acerca de un campo (al menos para nosotros) todavía inexplorado,³⁹ decidimos tomar modelo de los

³⁵ Esta presentación de la Segunda Parte fue preparada por el equipo de la Coordinación del proyecto bajo la dirección de R. Geldstein, quien es responsable de su redacción final.

³⁶ Sobre la teoría fundamentada (*grounded theory*) y su aplicación a la investigación cualitativa pueden consultarse, entre otros, los textos de Glaser y Strauss (1967) y Strauss (1989).

³⁷ Usamos aquí el término “político” en un sentido amplio, porque el propósito general del proyecto en el que se inscribe esta Parte (y que debido a su relevancia se lo clasificó como un “objetivo” aunque sabemos que constituye una meta que sólo puede ser alcanzada una vez que todo el proceso de investigación ha culminado) era el de producir conclusiones y recomendaciones útiles para el diseño y la implementación de **políticas sociales**. Y éstas se inscriben, a su vez, en el marco de decisiones más globales que, por diferentes motivos, toman los gobernantes, a quienes en una democracia la gente común clasifica como “políticos”.

³⁸ También referidos a lo largo de esta obra como *grupos poblacionales* o, más ajustadamente, como *categorías sociales*, clasificadas por el investigador a partir de algún rasgo en común que éste considera relevante para sus fines específicos y en una cultura determinada (en Douglas, 1998, el lector interesado encontrará un abordaje original de la cuestión de la clasificación a partir de la experiencia de la autora como investigadora en Antropología de la Cultura). En las ciencias sociales, el término *grupo* suele reservarse para denominar a un conjunto de personas que se relacionan entre sí de manera personal y deliberada, directa y duradera, estableciendo vínculos significativos, a los fines de algún objetivo compartido.

³⁹ En el rastreo bibliográfico realizado en el marco del proyecto que dio lugar a esta publicación se puso de manifiesto la llamativa escasez de estudios empíricos cualitativos dirigidos a develar los **mecanismos subjetivos** (culturales, psico-sociales) que concurren a la configuración de conductas riesgosas, así como los aspectos ideacionales relativos a las representaciones sociales acerca del riesgo en el tránsito. El trabajo de Moyano Díaz y otros (1999), que presenta resultados de grupos focales desarrollados en Santiago de Chile, constituye el único antecedente encontrado para un país latinoamericano.

niños –que suelen aprender formulando preguntas (en apariencia) ingenuas– para llegar tan lejos como fuera posible con nuestro aporte a las autoridades de Salud interesadas en los resultados de esta aventura intelectual y humana, en ésta, nuestra primera indagación cualitativa sobre el tema, y desde nuestras diversas formaciones disciplinarias y diferentes experiencias académicas y profesionales.

Los resultados de investigación vertidos en la Primera Parte señalan la apreciable magnitud estadística del fenómeno de los accidentes de tránsito (AT), que nos habíamos propuesto explorar desde diferentes ópticas, así como sus múltiples impactos negativos en las diferentes localidades. Con precisión y cobertura variable dichos impactos se pudieron expresar en términos de costos humanos, sociales y económicos para las víctimas, los sistemas públicos de salud, la sociedad nacional y las sociedades locales. Esos resultados mostraron también algunas especificidades socio-demográficas, como la proporción del total de víctimas atribuibles a diferentes sectores de la población⁴⁰ y a cada medio de transporte por vías terrestres en cada localidad, sin olvidar a las víctimas peatonales.

Lo que los resultados estadísticos no alcanzaron a develar, las preguntas que quedaron sin respuesta en esa primera etapa, los muchos “¿por qué?” que seguían acicateando nuestra curiosidad científica, confirmaron la necesidad, ya planteada en el proyecto que dio origen a este estudio, de extender el conocimiento de tipo diagnóstico a la exploración y descripción de aquellos aspectos **subjetivos** que se encuentran por detrás de comportamientos humanos a los que nos inclinamos a atribuir un papel causal en la ocurrencia de tales eventos negativos cuando expresamos conceptos tales como *comportamientos de riesgo*, *grupos poblacionales de riesgo*, o *grupos sociales de riesgo*. Nos referimos a dimensiones tales como las percepciones de los propios sujetos sobre dichos comportamientos, la percepción y aceptación del riesgo, los valores, las motivaciones y las actitudes⁴¹ que propiciarían la toma de riesgos y la vulnerabilidad diferencial ante aquéllos, y cuya modificación debería ser objeto de políticas y programas de prevención focalizados para mejorar la seguridad en el tránsito. Los contenidos de los capítulos 6 a 9 están dedicados a la descripción, comprensión e interpretación de las formas en que operan estas dimensiones analíticas en categorías sociales específicas de la población general expuesta a riesgo de AT, en diversos contextos locales. A estos objetivos, el capítulo 10 añade el interés por comunicar –como en los anteriores, a partir de dar la palabra a los propios actores sociales– nuevo conocimiento acerca de los procesos de atención a víctimas de AT en la ciudad de Buenos Aires y sobre las condiciones de vida y las necesidades especiales que, como consecuencia de su participación en un evento de esta clase, enfrentan estas personas y su grupo familiar.

1. Algunas herramientas conceptuales⁴²

El conocimiento de los aspectos sociales involucrados en el tránsito y en la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito (AT), necesita del estudio de las prácticas sociales en este campo específico de interacción, regulado, como tal, por normas jurídicas legalmente instituidas, por costumbres arraigadas (y, en grado variable, legitimadas) en la cultura local y por reglas morales, personales o compartidas (Bourdieu, 1988, 1991; Mockus, 2001, 2002a y b)

En su teoría de la estructuración social, Giddens (1984) interpreta la acción social como aquella desarrollada por agentes sociales –individuos inteligentes, capaces de monitorear constantemente su propia acción y la acción de los otros agentes– que, guiados por motivos personales y por expectativas mutuas de desempeño de los roles que corresponden a sus distintas posiciones, son capaces de tomar en cuenta las constricciones estructurales que limitan su accionar, así como las oportunidades y los recursos disponibles para llevar a cabo determinada acción. La estructura social, conformada por instituciones y por relaciones sociales –y que supone también un orden instituido– es también, a la vez que algo impuesto a los agentes individuales, el resultado de la acción social que la reproduce o la transforma

⁴⁰ Clasificada, al menos, según sexo y edad y, en ocasiones, de acuerdo con su rol en el evento.

⁴¹ *Los componentes de las actitudes son cognitivos e incluyen conceptos, creencias, procesos perceptivos y de atención, etc; afectivos, como las emociones, los sentimientos, los motivos, etc; y conductuales, identificables como comportamientos, conductas o actividades* (Montoro González, 1998: 216).

⁴² Las dimensiones teóricas y analíticas expuestas en apretada síntesis en este apartado guiaron la construcción de los instrumentos cualitativos por el equipo de la Coordinación. En el capítulo 9 se ensaya su aplicación a la presentación e interpretación de resultados. Los becarios, cuyos resultados cualitativos se resumen en los restantes capítulos de esta parte, tuvieron libertad para utilizar sus propios marcos conceptuales y su propia terminología, que tratamos de respetar en el trabajo de edición sobre ellos.

a través de la historia (*estructuración de la sociedad*) (Giddens, 1984). Este enfoque que, como el de Bourdieu (1988), intenta superar las oposiciones dualistas entre estructura y acción, entre objetivismo y subjetivismo, habilita para considerar al mismo tiempo que los límites estructurales a la libertad humana de elección entre cursos posibles de acción, la creatividad de los agentes y su capacidad de invención, de creatividad y de resistencia.

Pero, aunque seres racionales que actúan movidos por intereses y motivos,⁴³ los agentes sociales –humanos, al fin– no son siempre completamente conscientes de la lógica que informa sus acciones ni de la totalidad de las consecuencias posibles de las mismas. La *agencia* supone la capacidad de los agentes de comportarse, de hacer que las cosas sucedan, de producir resultados que pueden o no ser deliberadamente buscados. Reconocidas o inadvertidas, estas consecuencias de la acción fijan, a su vez, nuevas condiciones iniciales para las acciones futuras (Giddens, 1984). Los accidentes de tránsito y sus secuelas serían entonces (en lo que respecta al *factor humano*), consecuencias no buscadas de las acciones de los conductores, los peatones, las autoridades competentes y los fabricantes de vehículos.

En su extensa revisión de los diferentes enfoques teóricos y hallazgos de investigación sobre el riesgo, su percepción y su aceptabilidad por parte de la población –originados en varias disciplinas sociales–, Douglas (1996) rescata y también critica elementos de los enfoques psicológico (teoría de la percepción) y económico (análisis de costo-beneficio o riesgo-beneficio). Las debilidades que esta autora encuentra en la teoría psicológica de la percepción son su escasa consideración del papel de lo social y de lo cultural-normativo, así como su interpretación, como *debilidades cognitivas*, de las percepciones y comportamientos que caen fuera de lo previsto según los criterios adoptados de racionalidad:

Al no haber un lazo entre el análisis cultural y la ciencia cognitiva, es inevitable que se produzcan choques entre la teoría y la evidencia. Puesto que la teoría no se ajusta de forma radical, se tiende a invocar la irracionalidad para proteger la definición excesivamente estrecha de racionalidad. Así, en lugar de una teoría sociológica, cultural y ética del juicio humano, se hace hincapié de forma no intencionada sobre la patología perceptiva (Douglas, 1996: 21-22)

La principal falencia del enfoque de riesgo-beneficio residiría en las *suposiciones de racionalidad ilimitada de la teoría de la elección*, por su olvido del *sistema o entorno total en el que el agente racional hace elecciones* (Douglas, 1996: 143, siguiendo a Simon, 1955). En este sentido, apunta la autora:

La distinción entre probabilidad objetiva (o matemática) y probabilidad subjetiva (o psicológica) ha sido siempre importante en los análisis del riesgo. Las personas no realizan coherentemente las elecciones que maximizarán sus ganancias esperadas o minimizarán sus pérdidas esperadas, aunque hay razón para suponer que tienen esas metas, [pero] los individuos tienen más preferencias por algunas probabilidades que por otras, lo que no se debería a una irracionalidad caprichosa, sino al hecho de tomar en cuenta el propio conocimiento de probabilidades y resultados en el mundo real que transcurre fuera de las situaciones de laboratorio (Douglas, 1996: 152).

La propuesta de esta autora de una síntesis superadora para el análisis de la percepción del riesgo consistiría en una aproximación antropológica que, rescatando el papel de las reglas morales (cultura) en interacción con la conducta racional, incorpore los aportes más formalizados de los economistas y los teóricos de la elección racional, pero sin perder de vista *la argumentación de Durkheim, de que las ideas acerca del mundo provienen directamente de la experiencia social* (Douglas, 1996: 141-142; 154). Tomar en cuenta el papel de la cultura llevaría, por ejemplo, a reconocer que *muchas culturas exigen la búsqueda de riesgo*, un rasgo cultural al que posiblemente se asocie *la tendencia generalizada de los humanos [...] más bien excesivamente intrépida y reacia a dejarse persuadir de la realidad de los peligros* (Douglas, 1996: 32; 63-64).

Las diferentes posiciones y roles en el campo físico y social del tránsito implican asimetrías, en términos de vulnerabilidad y poder relativos⁴⁴ y por lo tanto la existencia de riesgos

⁴³ Que, en el tema que nos ocupa, pueden cubrir un amplio espectro desde los más circunstanciales como desplazarse rápido, llegar a horario a destino, recorrer el trayecto más corto posible para cruzar una calle, pasando por otros de orden existencial o de identidad, como utilizar la conducción como medio para probar la propia eficiencia o superioridad y reafirmar el estatus o la autoestima (Donovan, Marlatt y Salzberg, 1983, citados en Montoro González, 1998), hasta nada menos que la conservación de la vida, propia o de otros.

⁴⁴ Como es el caso de los peatones frente al riesgo que implica desempeñarse en las calles en interacción

diferenciales que expresan también una injusticia social (Douglas, 1996). En este sentido, entre otras regularidades encontradas en su revisión de estudios empíricos sobre el riesgo, esta autora señala que la percepción de los peligros por parte del público parece más aguda si es interpretada como producto de una injusticia social y también que *los riesgos corridos de forma voluntaria son tolerables muy por encima del nivel natural de enfermedad, pero rara vez los corridos de forma involuntaria* (Douglas, 1996: 48). En sintonía con ello, y puesto que la percepción es selectiva, los agentes tenderían a subestimar los riesgos que corren como consecuencia de sus propias acciones y cuando perciben que ellos mismos controlan la situación e, inversamente, tenderían a sobreestimar los peligros a los que los exponen los comportamientos de otros agentes en circunstancias que escapan a su propio control. En relación a la teoría de la atribución,⁴⁵ Douglas afirma entonces:

Primero está el juicio en cuanto a las causas, sean naturales o humanas. Si el daño es obra del hombre, la atribución de responsabilidad y la inculpación va al lugar de control. Existe la opción de reconocer nuestra propia falta, revertir la culpa sobre otro, decidir si el otro estaba informado y motivado para hacer daño. Si somos ya hostiles al presunto agente del perjuicio, nuestra censura tiende a ser más severa [...] (1996: 64-65).

Puesto que la interacción social implica la potencialidad de conflicto de intereses, manifiesto o latente, resulta necesario ajustar los comportamientos a regulaciones de modo de asegurar niveles mínimos de convivencia que neutralicen la emergencia de violencia en la interacción (Mockus, 2002a).⁴⁶ En este sentido, el espacio público y el tránsito pueden ser vistos como un *campo de juego complejo*,⁴⁷ en el que los diferentes jugadores (conductores, pasajeros, peatones, autoridades) detentan diversos grados de poder y accionan conociendo en grados variables las reglas de juego y obedeciendo también a sus disposiciones aprendidas –*habitus*–, variables entre culturas y entre categorías y jerarquías sociales en una misma sociedad (Bourdieu, 1991: 264-265).⁴⁸

El desempeño de los diferentes actores en este campo de juego particular constituye **prácticas sociales**, habituales y relativamente complejas que, en ocasiones podrían ser vistas como *estrategias*. En el sentido definido por Bourdieu, la estrategia sería *el producto del sentido práctico como sentido del juego, de un juego social particular, históricamente definido, que se adquiere desde la infancia al participar en las actividades sociales, especialmente [...] en los juegos infantiles. El buen jugador [...] hace en cada instante lo que hay que hacer, lo que demanda y exige el juego. Esto supone una invención permanente, indispensable para adaptarse a situaciones indefinidamente variadas, nunca perfectamente idénticas. Lo que no asegura la obediencia mecánica a la regla explícita, codificada (cuando existe) [...] El sentido del juego no es infalible; está desigualmente repartido, en una sociedad como en un equipo. A veces falta, especialmente en las situaciones trágicas [...] [y están] los entendidos [...] que saben tomarse libertades con la regla oficial que permiten salvar lo esencial de aquello que la regla tendía a garantizar* (Bourdieu, 1988: 70).⁴⁹ Por lo tanto, en el campo del tránsito, como

con vehículos, o de los conductores de pequeños vehículos frente a la amenaza potencial de máquinas de mayor porte. Adicionalmente, mientras los pobres son mayoría en las categorías vulnerables de peatones y ciclistas, los propietarios de vehículos de gran porte y capaces de desarrollar grandes velocidades suelen situarse en la cúspide de la pirámide de estratificación social.

⁴⁵ A propósito de la atribución cultural de causalidad y de culpas.

⁴⁶ Y de hecho, mediar entre los múltiples intereses contrapuestos en la sociedad es una tarea ardua de los gobernantes. Para llevarla adelante, ellos, como hacen los diferentes agentes sociales, adoptan alguna de las varias nociones posibles de justicia social: la “meritocracia”, el bien común, los intereses de la mayoría, la protección de los más vulnerables... (Douglas, 1996).

⁴⁷ Uno de los aspectos de la complejidad de los campos sociales –y el del tránsito no es una excepción– consiste en que los agentes asumen una multiplicidad de roles en situaciones diversas, que contribuyen a informar sus prácticas a través de variadas experiencias (tales los casos de los conductores que también se desempeñan alternativamente como peatones y de los peatones que han conducido en el pasado). Esta variedad de roles y experiencias podría favorecer (o no) la capacidad de ponerse en el lugar del otro y el desarrollo de actitudes solidarias en el afrontamiento y resolución de situaciones conflictivas.

⁴⁸ ... podría decirse que se trata de aquellas disposiciones [durables] a actuar, percibir, valorar, sentir y pensar de una cierta manera más que de otra, disposiciones que han sido interiorizadas por el individuo en el curso de su historia. El *habitus* es, pues, la historia hecha cuerpo... Producto de la historia, es lo social incorporado... que se ha encarnado de manera durable en el cuerpo, como una segunda naturaleza, naturaleza socialmente constituida (Gutiérrez, 1997: 65).

⁴⁹ Siguiendo a Bourdieu a propósito de las estrategias, Gutiérrez afirma que [...] *el habitus es el instrumento de análisis que permite dar cuenta de las prácticas en términos de estrategias, dar razones de ellas, sin hablar propiamente de prácticas racionales. Dentro de este contexto, los agentes sociales son razona-*

en otros sistemas de interacción social, el reconocimiento de diferencias y de transgresiones a la norma, hacen necesario en cada caso volver a la "realidad de las prácticas"⁵⁰ en lugar de fiarse [...] en la costumbre, codificada, es decir escrita, o no [...] convertida en norma, la costumbre da una idea muy inexacta de la rutina ordinaria [...] (Bourdieu, 1988: 74).

Como lo expresa Mockus (2002a), una regla remite a un universo de comportamientos posibles, comportamientos que no se suponen plenamente determinados. Más bien es constitutivo de la noción de regla, al menos tal como la usamos aquí, que la regla pueda ser acatada o violada [...] Una regla separa así los comportamientos posibles en dos grupos: los comportamientos conformes a la regla y los comportamientos contrarios a la regla (4-5).

2. Acerca de las preguntas de investigación, los métodos y las técnicas

Las siguientes fueron las principales preguntas de investigación compartidas que guiaron la realización de los trabajos de campo cualitativos: ¿Cómo perciben el tránsito los representantes de diferentes conjuntos de usuarios de la vía pública seleccionados para el estudio en cada localidad? ¿Cómo perciben y cómo significan el riesgo en el tránsito, en relación a sí mismos y a otros usuarios de las vías? ¿Cómo significan a los accidentes de tránsito con relación a un continuo hipotético entre el azar y la causalidad? ¿Cuál es su atribución de responsabilidades respecto de diferentes factores de riesgo/seguridad (incluyendo aspectos físicos, del vehículo y el entorno); las propias prácticas y las prácticas de otros usuarios; la normativa vigente y su aplicación? ¿Cuál es su atribución de sentido (motivos, actitudes, intereses, valores, etc.) a las prácticas de los diferentes actores implicados? ¿Cómo perciben y significan la viabilidad de una mejora en la prevención, incluyendo sus opiniones y sugerencias sobre campañas pasadas y futuras? Intentamos darles respuesta mediante el diálogo (o la conversación grupal) con representantes de varios conjuntos de usuarios viales a quienes seleccionamos como informantes acerca de sus propias prácticas individuales, las prácticas de su categoría social respectiva, las prácticas de otros agentes sociales, las reglas que regulan la interacción social en el tránsito, y la cultura de su comunidad local y nacional.

Las poblaciones objetivo de los estudios locales, a partir de las cuales se obtuvieron muestras intencionales,⁵¹ fueron elegidas a partir del conocimiento acumulado en el tema –incluyendo los resultados cuantitativos de este propio estudio resumidos en la Primera Parte–, la experiencia previa de los investigadores (becarios y coordinadores), los diversos intereses teóricos y metodológicos y las expectativas compartidas de producir información original, relevante a la comprensión del fenómeno social de los AT, y transferible de manera oportuna a los fines del diseño y gestión de políticas sociales de salud y de ordenamiento del tránsito.

En el conjunto de los estudios locales utilizamos una estrategia cualitativa que combinó dos técnicas: grupos focales (*focus groups*) y entrevistas focalizadas estructuradas. El consentimiento informado de rigor (C.I.) y el entrenamiento específico a los/las entrevistadores/as fueron utilizados para solicitar y obtener la colaboración de los sujetos, a los efectos de asegurar no sólo su imprescindible participación en el estudio, sino también el resguardo de su integridad física, social, moral y emocional. Tanto por consideraciones éticas como por un sentido práctico respecto de nuestro interés en captar las percepciones más espontáneas de los agentes sociales en torno al problema de los AT, los sujetos fueron convocados para *conversar sobre distintos aspectos relacionados con el tránsito en esta ciudad*. Y, por los mismos motivos, en la construcción de las guías de entrevistas y guías de pautas para los grupos focales, se evitó la mención explícita de términos como "accidente", "trauma", "riesgo" o "peligro" por parte del/la entrevistador/a y los coordinadores y observadores de las discusiones grupales; sólo fue introducido en el tratamiento de las últimas secciones de las guías o después de que el concepto hubiera sido aludido en forma espontánea por los propios sujetos.

2.1. Sobre las categorías sociales, los instrumentos y las dimensiones de análisis

A continuación, se señalan las dimensiones en común contenidas en las guías de entrevistas individuales y la guía de pautas para grupos focales aplicadas a las muestras de las poblaciones locales seleccionadas, según se indica en cada caso.⁵²

bles, no cometen "locuras" ("esto no es para nosotros"), y sus estrategias [...] obedecen a regularidades y forman configuraciones coherentes y socialmente inteligibles, es decir, socialmente explicables, por la posición que ocupan en el campo que es objeto de análisis y por los habitus incorporados (1997: 74).

⁵⁰ La expresión está en bastardilla en el original.

⁵¹ Y en algunos casos, también por cuotas, según criterios de inclusión especificados en cada capítulo.

⁵² Los becarios tuvieron libertad para agregar dimensiones temáticas de su interés e introducir modifi-

A) Población general

- Grupos focales de discusión: 1) Ciclistas adolescentes y jóvenes (Resistencia); 2) conductores de automóviles adultos y peatones adultos mayores (Ciudad de Buenos Aires).
- Entrevistas individuales: 1) Motociclistas jóvenes (Mar del Plata y Neuquén); 2) conductores de automóviles adultos y peatones adultos mayores (Ciudad de Buenos Aires); 3) padres o madres de niños o adolescentes (Reconquista).⁵³

B) Víctimas de accidentes de tránsito en hospitales públicos

- Entrevistas individuales: 1) Víctimas adultas (Ciudad de Buenos Aires y Rosario).⁵⁴

Las guías de entrevistas y grupos focales se diseñaron teniendo en cuenta componentes actitudinales, motivacionales y de comportamiento de los entrevistados acerca de las siguientes dimensiones de análisis:

- **Sí mismo:** esta dimensión analítica exploró las percepciones, atribuciones de sentido y explicaciones de los actores sobre sus propias prácticas (estilos de desempeño), actitudes y motivos en cuanto integrantes de estas categorías sociales definidas por sus roles en la vía pública, y las prácticas y motivos atribuidos a la generalidad de los conductores o peatones de su categoría.
- **Los otros, el entorno y la normativa de tránsito:** se exploraron las percepciones, actitudes y valoraciones de los sujetos con respecto a las prácticas de las diversas categorías de usuarios de la vía pública (conductores profesionales y particulares, peatones, motociclistas y ciclistas); las condiciones del medio físico (diseño y estado de las vías de circulación, señalización, obstáculos, etc.) y la normativa vigente en su ciudad (conocimiento de obligaciones y derechos en el tránsito, adecuación de la norma a objetivos de seguridad y cumplimiento por parte de los diferentes usuarios).
- **Los accidentes de tránsito:** a) significados atribuidos por los sujetos al término **accidente**⁵⁵ y atribuciones de responsabilidad en los accidentes de tránsito (definiciones de los sujetos del término "accidente"; percepción y valoración del riesgo e identificación de **factores de riesgo** como causas previsibles o no previsibles de los AT). b) Percepciones acerca de la **prevención** (opiniones y actitudes hacia elementos de seguridad y medidas que se podrían tomar para mejorar la prevención primaria y secundaria); recordación, opiniones y sugerencias sobre campañas oficiales para promover la seguridad en el tránsito.

Además de recoger los datos previstos en las dimensiones comunes a todos los instrumentos cualitativos ya descriptas arriba, la guía de entrevistas a **víctimas de AT** atendidas en hospitales públicos estuvo orientada a captar información sobre las siguientes dimensiones: el accidente sufrido, trauma y atención de las lesiones en el sistema público de salud. Condiciones económicas, sociales, emocionales y familiares de vida del accidentado antes y después de haber sufrido el AT; necesidades especiales que pudieron haberse derivado del hecho de haber sufrido trauma por AT para ese sujeto y su familia; necesidad de ayuda extra-familiar para continuar con tratamientos o rehabilitación; cambios que percibe el sujeto en su vida a partir de secuelas físicas, discapacidades permanentes y transitorias; autonomía personal, posibilidades de reinserción social y laboral.

caciones que no afectaran las definiciones operacionales básicas adoptadas en la construcción de las guías (a fin de no afectar la comparabilidad de los resultados).

⁵³ Versiones preliminares de las guías de entrevistas fueron desarrolladas inicialmente como instrumentos complementarios de la encuesta relevada en las ciudades de Reconquista y Rosario (ver capítulo 3) y se aplicaron en la primera de estas localidades en carácter de prueba piloto a un corto número de padres o madres de niños y adolescentes. Estos resultados no se presentan en esta obra.

⁵⁴ Los resultados de la indagación realizada en la ciudad de Rosario no se presentan en esta obra. Sólo se incluyen algunos de ellos puestos en relación con los alcanzados en la ciudad de Buenos Aires (véanse notas varias del capítulo 10).

⁵⁵ Este aspecto se incluyó como contribución a una discusión conceptual ampliamente extendida acerca de la conveniencia del uso del término "accidente" (por la potencialidad negativa de su connotación de ocurrencia azarosa y su probable refuerzo de actitudes fatalistas), respecto del objetivo de prevenir, que requiere la estimulación de actitudes proactivas en la población (véase Presentación a la Primera Parte).

1. Introducción

El análisis de la morbimortalidad producida por los acontecimientos de tránsito en la ciudad de Neuquén, ya presentado en el capítulo 4, permitió reconocer que uno de los grupos de mayor riesgo de sufrir lesiones en el tránsito es el de los motociclistas jóvenes; en dicho capítulo se presentó también un análisis de los motociclistas que transitan en la ciudad de Neuquén, basado en observación no participante.

Con el objetivo de indagar acerca de los aspectos situacionales, comportamentales y subjetivos que participan en la ocurrencia de accidentes de tránsito, este mismo grupo fue elegido para realizar un estudio de tipo cualitativo que permitiese explorar el papel que tienen aspectos socioculturales tales como las percepciones, las motivaciones y las actitudes de los integrantes de este grupo de riesgo, y sobre la base de ello proponer recomendaciones para la prevención y control de lesiones en el grupo en particular y en el tránsito en general. En este capítulo se presentan los resultados de este análisis.

1.1 El proceso de salud-enfermedad como marco de referencia de los acontecimientos traumáticos

El proceso de salud-enfermedad es el producto de una compleja trama de procesos políticos, productivos, demográficos, socioculturales y ambientales que interactúan entre sí. Se desarrolla en el marco de la vida cotidiana: en el hogar, en los medios de transporte, en los centros de enseñanza, de trabajo y de recreo. Resulta en parte *de los cuidados que uno se dispensa a sí mismo y a los demás, de la capacidad de tomar decisiones y controlar la vida propia y de asegurar que la comunidad en que uno vive ofrezca a todos sus miembros la posibilidad de gozar de un buen estado de salud* (OMS y otros, 1987).

Es posible definir los problemas de salud en alguna o varias de las tres dimensiones o espacios en los que estos procesos tienen lugar: singular, particular y general (Castellanos, 1987). En el primero se alude a los atributos individuales y también en parte a las conductas y estilos de vida. Cuando un problema es definido en el espacio particular se hace referencia al perfil de un grupo poblacional en el contexto de sus condiciones reales de vida (condiciones sociales, materiales, alimento, vivienda, acceso a la atención, etc.) y a las estrategias que éstos generan en relación con su salud. Finalmente, cuando un problema es definido en el espacio general, nos estamos ubicando en el ámbito de las políticas y los planes de salud. El abordaje en este espacio general permite identificar las relaciones entre los problemas de salud-enfermedad y los procesos históricos, políticos, económicos y sociales; es en esta dimensión donde resulta necesario establecer prioridades, entre ellas los planes de salud.

El espacio de lo general incluye el de lo particular y éste el de lo singular. Se entiende entonces que es imprescindible identificar los problemas en las tres dimensiones, porque aún para dar respuestas a los problemas individuales (espacio de lo singular) es necesario contextualizarlos en las dimensiones superiores. Podemos concluir que los procesos traumáticos son el resultado de la interacción permanente y continua de los procesos que ocurren en el interior de cada uno de estos espacios y entre ellos (de Hoyos y Ungaro, 2003).

1.2 Aceptación del riesgo en el tránsito

En la vida cotidiana, el concepto de riesgo se asocia habitualmente a la probabilidad de que ocurra un evento desfavorable. En epidemiología, se define como la probabilidad de que uno de los miembros de una población, o un grupo de personas de una población definida, desarrolle o sufra un evento desfavorable en un período de tiempo determinado (Ortiz, Esandi y Bortman, 2001). También se conoce como riesgo a la probabilidad de que una población o sistema resulte afectada por un peligro. La OPS utiliza este concepto cuando se refiere a los desastres pero lo interesante es que se reconocen dos componentes del riesgo: uno externo, el peligro o la amenaza y otro interno, la vulnerabilidad (OPS, 2000). Trasladado este concepto a la Historia Natural del Acontecimiento Traumático en el tránsito, podríamos asimilar la amenaza a la demanda que le propone al usuario (conductor o peatón) el sistema de tránsito, y la vulnerabilidad a varios factores, entre los que se destaca

⁵⁶ Este capítulo resume, integrándolos al texto general, los resultados alcanzados en su investigación por el becario Dr. Guillermo de Hoyos (ver agradecimientos en la nota al pie 22 del Capítulo 4).

el desempeño de dicho usuario. En este esquema, la percepción del riesgo por parte del usuario equivaldría a la resultante entre cómo evalúa la demanda (la amenaza) y cómo valora su propio desempeño para superar dicha demanda. Algunos autores hacen hincapié en que, en general, la gente tiende a aceptar más los riesgos cuando son conocidos, observables, de efectos inmediatos, de distribución equitativa y considerados controlables y fáciles de reducir (OMS, 2002b). En ese sentido, la demanda del tránsito se corresponde muy bien con los primeros términos de la afirmación anterior y el desempeño del usuario es el que determinaría cuán controlable y reducible es la amenaza. Un modelo que puede resultar útil para comprender el proceso de toma de decisiones de un usuario del tránsito dentro de lo que llamamos desempeño, es la Teoría Homeostática del Riesgo formulada por Wilde, que se apoya en dos conceptos fundamentales: compensación del riesgo y maximización de la utilidad. Se asume que los conductores evalúan las situaciones potenciales de peligro previendo sus posibles consecuencias y comparando estas previsiones con el nivel de riesgo que están dispuestos a asumir. De esta manera, el riesgo de sufrir "accidentes" en una población determinada resulta del riesgo que esa población está dispuesta a tolerar a cambio de maximizar la utilidad de sus desplazamientos. Mientras el nivel aceptado de riesgo permanezca estable, el nivel de "accidentalidad" no presentará variaciones sustanciales (Carbonell Vaya y otros, 1997). El concepto de aceptabilidad del riesgo propuesto por Douglas (1996) sostiene que las decisiones de los individuos están influenciadas por un contexto cultural específico, bajo la premisa que los grupos sociales asumen riesgos distintos a los que asumen los individuos y que los riesgos que los individuos toman dependen de su posición en un ordenamiento social determinado. Este concepto de aceptabilidad involucra una serie de factores, entre los cuales la percepción está incluida. Por otra parte, se inserta adecuadamente en el esquema de Castellanos descrito en el título anterior.

2. Los motociclistas: estrategias de obtención de información y caracterización del grupo

Como ya se ha dicho, la investigación cualitativa se realizó sobre el grupo de riesgo seleccionado a partir del análisis cuantitativo: los conductores de motos de dieciocho a treinta años. Dentro de este grupo, se determinaron cuatro subgrupos según características que se consideraron significativas en función de los objetivos perseguidos: a) Conductores de sexo masculino que manejan motos de cualquier cilindrada y la utilizan para trabajar. b) Conductores de sexo masculino que manejan motos de alta cilindrada ($\geq 250 \text{ cm}^3$) y que no la utilizan para trabajar. c) Conductores de sexo masculino que manejan motos de baja cilindrada ($< 250 \text{ cm}^3$) y que no la utilizan para trabajar. d) Conductores de sexo femenino que manejan motos de cualquier cilindrada.

La información se relevó a través de la aplicación de entrevistas en profundidad, que estuvieron pautadas por guías de entrevistas⁵⁷ organizadas según las siguientes dimensiones: a) el sí mismo / el vehículo: la moto y su percepción sobre el grupo de motociclistas; b) los otros, la normativa, el entorno; c) los accidentes de tránsito y los motociclistas; y d) la prevención.

Las entrevistas se llevaron a cabo en distintos escenarios (domicilios particulares, lugares de trabajo, lugares prefijados, la costa del río, la calle), en horarios disímiles, desde las 08.00 hasta la 01.00. Se realizaron un total de cincuenta y una entrevistas según el siguiente detalle: doce a conductores que utilizan la moto para trabajar; once a conductores de motos de alta cilindrada ($\geq 250 \text{ cm}^3$); quince a conductores de motos de baja cilindrada ($< 250 \text{ cm}^3$); y trece a conductoras.

Antes de cada entrevista se obtuvieron algunos mínimos datos personales. Las características de los entrevistados se resumen en el siguiente cuadro, pudiéndose decir que, en conjunto, el grupo de motociclistas entrevistados aparece como bastante homogéneo. Los conductores de motos de alta cilindrada son los que tienen mayor promedio y mediana de edad. El grupo de mujeres es el de mayor nivel educativo global. El grupo de conductores que trabaja con la moto es el más joven y de menor nivel educativo.

⁵⁷ Las características de las guías de entrevistas se han reseñado ya en la presentación a la segunda parte del libro.

Características sociodemográficas de los entrevistados según los grupos seleccionados

Grupo de conductores		Cilindrada ≥ 250 cm ³		Conduc-tora de moto		Cilindrada < 250 cm ³		Trabajan		Total	
Nº de entrevistados		11		13		15		12		51	
Edad en años	Promedio	27		25		26		24		25,5	
	Mediana	26		23		26		24		25	
	Modo	26		23		28		24		23	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Educación	Primaria incompleta	0	0	0	0	0	0	1	8	1	2
	Primaria completa	0	0	0	0	0	0	1	8	1	2
	Secundaria incompleta	5	46	3	23	2	13	5	42	15	29
	Secundaria completa	2	18	3	23	11	73	5	42	21	41
	Terciaria/univ. incompleta	1	9	4	31	1	7	0	0	6	12
	Terciaria/univ. completa	3	27	3	23	1	7	0	0	7	14
Tienen hijos		5	46	7	53	5	33	4	25	23	45
Trabajan		11	100	10	77	14	94	12	100	47	92
Son propietarios de moto		10	90	9	69	14	94	6	50	39	76

3. Las dimensiones exploradas

A continuación se presentan los resultados del análisis de la información recabada, organizados según las dimensiones que fueron exploradas. Luego se discuten los resultados en forma conjunta.

3.1 El sí mismo. El vehículo

A. La moto

Los motociclistas atribuyen a la moto dos significaciones claramente diferenciadas: una de ellas es la moto como instrumento o herramienta de trabajo, movilidad o traslado; es un criterio utilitario de necesidad, que todos reconocen que existe. La otra tiene que ver con la moto como pasión, como estilo de vida, como generadora de sentimientos, como ser querido. Existen respecto a esto diferencias al interior de los grupos que vale la pena destacar:

Para el grupo de mujeres, la moto representa claramente un medio de movilidad cómodo y económico, que utilizan mayoritariamente para trasladarse al trabajo. Reconocen que pueden tener otras significaciones para otros, pero habitualmente no las comparten.

...para mí es un medio de transporte más y no representa nada en mi vida... el tipo que tiene la moto de calle es el apasionado de la moto pero para disfrutar en cuanto a turismo, para hacer facha también, de la velocidad en grupo, la adrenalina (Pamela)

Y... es un medio de transporte que usan... porque es más fácil. la moto es más práctica digamos... en lo que yo me puedo trasladar a distintos lados, es lo que me ayuda a ir a distintos lados. No tengo que estar esperando, por ejemplo, si viene el colectivo, yo siempre me manejo en moto (Alicia)

El grupo que conduce motos de alta cilindrada, en cambio, se inclina mayoritariamente a identificar en la moto otros valores. Para ellos, la moto tiene una connotación afectiva y ocupa un lugar de gran importancia en sus vidas, aunque muchos no logran poner en palabras el significado y los sentimientos que despiertan. Incluso se llega a considerar ese sentimiento como un fanatismo generalizado que deja poco lugar a otras opciones.

Es el escape, vos subís a tu moto y sos vos y la moto... no hay nada más. Es muy difícil explicarlo en palabras. El sentimiento que te da la moto, que genera la moto... (Luis)

...y no sé, es algo medio que no se puede expresar bien así, la moto para mí es todo, yo vivo para la moto nada más, o sea está.. la moto es como que está antes que todo viste, en mí, o sea, yo he tenido otras parejas y me he peleado por andar en esto (Jesús)

Los dos grupos que utilizan motos chicas, ya sea como medio de trabajo (conductores que utilizan la moto para trabajar) o para trasladarse (conductores de moto de baja cilindrada) tienen las opiniones divididas. En la mayoría encontramos la representación utilitaria, sin desconocer que existen otras significaciones para los demás. Sin embargo, para algunos representa una parte importante, un estilo de vida, una forma de hacer las cosas. Aunque no lo expresen con palabras, se percibe en ellos un apasionamiento similar al que describen los motociclistas de alta cilindrada.

En realidad para mí la moto es un medio de transporte nada más, no significa nada en especial. Yo simplemente la moto la compré por una cuestión de economía y la uso para transporte nada más... tengo amigos que sienten que la moto es todo, le ponen todo arriba. La tratan como un hijo (Mario, conductor de moto de baja cilindrada)

... un estilo de vida. Tiene algo así como rebeldía, no importa contra qué, rebeldía (Adolfo, conductor de moto de baja cilindrada)

Si lo vas a ver de parte mía todo, todo... lo que pasa es que mucha gente la tiene para trabajar. Yo la tengo para todo: para trabajar, para salir, para viajar, para todo. Para mí representa mucho (Wally, conductor que utiliza la moto para trabajar)

La cuestión de género apareció espontáneamente en las respuestas acerca de representación y de sensaciones. Tanto es así que se incluyó el interrogante acerca de la identidad sexual de la moto en algunas entrevistas. La identificación de la moto como la mujer amada, la pareja, está presente en los varones de todos los grupos.

... y, es como una novia porque te lleva y te trae y vos la tenés que cuidar sí o sí. Te enamoras, te enamoras (Pastor, conductor de moto de baja cilindrada)

Sí, yo a mi motito la re-quiero, sí... yo tengo una Yamahita chiquita me la regaló mi vieja... la re-quiero y la re-cuido, y empecé a trabajar con esa... yo estoy enamorado de mi moto (Ernesto, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Es algo muy privado, muy íntimo, algo más..., para mí es como mi segunda señora (Norberto, conductor de moto de alta cilindrada)

Un chiste muy común en la jerga: el casado quiere más a la moto que a la señora (Luis, conductor de moto de alta cilindrada)

En el grupo de las mujeres también aparece una identificación femenina de la moto, con la cual hay un sentimiento de amistad o fraternal.

La mía se llama Sofía. Así se llama mi moto... La Sofi. Sí, es femenina... Yo la amo... La amo a mi moto. Sí, sí... Y... debe ser la hermana que no tengo. La cuido mucho a mi moto, eh. Aparte me la regaló mi padre. Eso es. ..Es la hermana que no tengo... (María)

Es mi compañera... Yo le hablo a veces... (Silvia)

Sin embargo, para unos pocos, la moto es un elemento que se identifica con el varón, ya sea por la frecuencia mayoritaria de quienes la utilizan como por los valores que representa.

Yo creo que es más masculina que femenina, más del 90% es de uso masculino, pero con esto no estoy diciendo que soy machista, que la moto es para el hombre pero se ve más uso masculino en la moto que femenino. Los delivery son todos hombres. Las motos grandes son manejadas por hombres... (Andrés, conductor de moto de baja cilindrada)

Me refiero a que tiene un sexo masculino porque es del hombre. O sea, es el que más la domina, es el que más la maneja es el hombre. Cada quince hombres hay una mujer en moto... (Tony, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Es toda la adrenalina y... también es representar el sexo opuesto, su masculinidad ahí arriba (Pamela)

La **sensación** de libertad que despierta andar en moto es generalizada. Aunque se enfatiza mucho más en el grupo de alta cilindrada, está presente en todos los demás motociclistas, inclusive en las mujeres y en aquellos usuarios de motos chicas que le reconocen un sentido puramente utilitario. Los conductores de moto de alta cilindrada refieren que las sensaciones no son explicables a través de palabras y pretenden transmitir la impresión de que están en posesión de un secreto reservado sólo para ellos. En muchos casos el choque del aire en la cara y, en menor medida la exposición al entorno, son las maneras en que se ejemplifica dicha sensación de libertad.

Sobre la moto el sentimiento... llamémoslo así, un aire de libertad. Y... bueno, debajo de la moto, yo creo que cuando andás caminando y no tenés la moto te falta algo, es así. No sé cómo decírtelo... (Gonzalo, conductor de moto de alta cilindrada)

Para mí es una sensación de libertad... Sobre la moto es como una sensación de libertad, es... es algo más suelto y debajo de la moto, qué se yo, el sentimiento sobre el amor de la moto, eso no se pierde nunca. Pero sobre (la moto), sensación más que

sentimiento. Sentimiento siempre está, lo que pasa es que sobre es la sensación de libertad que te brinda (Baltasar, conductor de moto de alta cilindrada)

... terrible. La sensación es linda aparte es lindo estar sin casco también, a mí me gusta, mucho. Me gusta que me agarre el calor, el frío, las heladas, la lluvia, los vientos, a mí me encanta... (Wally, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Subirte es una adrenalina, te olvidás de lo que estás haciendo... (Talía)

Me genera como libertad, te genera, sí, sensaciones como de bienestar, de aire. (Mercedes)

De todos modos, existe una minoría a la cual la moto no le genera sentimientos ni sensaciones particulares, y que preferirían otras alternativas de traslado si estuvieran a su alcance.

¿Sensación? Ninguna, ando en moto porque no tengo plata para comprarme un auto (Alfonso, conductor de moto de baja cilindrada)

No, no, para nada. Sólo poder hacer un recorrido, una distancia, en menor cantidad de tiempo sin tener que estar esperando un colectivo, depender de alguien para moverme, de otra movilidad (Pamela)

La **velocidad** despierta también sensaciones en todos los grupos. El placer por la velocidad es destacado por todos aquellos que utilizan motos de alta cilindrada, aunque la mayoría asegura que sólo acelera cuando están dadas las condiciones adecuadas. Libertad sigue siendo el concepto asociado. Adrenalina es la palabra más utilizada para describir la sensación producida por la velocidad, no sólo en este grupo sino también en los otros tres. Aun muchos de aquellos que no se sienten atraídos particularmente por la moto, reconocen que experimentan sensaciones placenteras a través de la velocidad.

Es poner tus propios límites, porque vos te pedís un poco más a vos mismo, ¿sí? Por ahí un manejo más agresivo... Adrenalina, la sensación que... produce el choque que tenés de aire eso no te lo produce nada. La sensación de velocidad en un auto nunca la conseguís (Luis, conductor de moto de alta cilindrada)

Sí, andar arriba, andar fuerte. Está bueno también andar fuerte..., es como lucirte arriba de la moto... está bueno andar rápido en la moto... Es un placer,... es como que te amotina más para andar más fuerte, no sé, te sentís bien andar fuerte (Ernesto, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Sin embargo, en todos los grupos hay personas a quienes la velocidad no les llama la atención o niegan que les produzca sensaciones particulares. Entre los que trabajan con la moto se admite la velocidad como un recurso, aunque ello también está presente entre quienes la utilizan para trasladarse, tanto en motos chicas, como en grandes.

La velocidad, andar justo con los autos, siempre me produjo adrenalina. Hoy lo hago por llegar más rápido etc., pero no por... no por jugar con la moto sino por... por trabajar, ser más ágil (Tony, conductor que utiliza la moto para trabajar)

La velocidad no me agrada. A mí me pone tenso. Pero como siempre ando con poco tiempo tengo que andar haciendo maniobras para llegar temprano, paso los semáforos en rojo, coches por el medio... (Fabricio, conductor de moto de alta cilindrada)

Finalmente, entre los conductores de motos chicas que no las utilizan para trabajar y entre los motociclistas, hay personas que sienten rechazo por la velocidad, o sensación de miedo.

Nada, nada, miedo. No miedo a la moto y a mí sino al andar en moto tenés miedo de todos los que tenés al lado tuyo, o sea, porque no te respetan como vehículo. Y la velocidad, más cagazo (Hernán, conductor de moto de baja cilindrada)

No, a mí me da miedo. Sí, me siento mucho más expuesta al peligro, no sé... siento que el mínimo golpecito ya me puede tirar o me puede pasar algo porque siento... a mí me provoca mucho miedo (Lara)

Al **riesgo** se le otorgan distintos significados. Casi todos admiten la existencia de riesgo al desplazarse en la moto. En ningún caso se refirió que la búsqueda del riesgo resulte personalmente atractiva, aunque admitir su presencia no implique por ello cambio de actitudes o conductas. Los usuarios de motos grandes tienden a filosofar acerca de la existencia universal del riesgo en todas las actividades de la vida cotidiana, aunque ello también es compartido por conductores de motos chicas. Otros ponen el acento en lo que hagan los demás usuarios del tránsito y no en sí mismos; entienden que el riesgo proviene de los demás.

... lo que pasa es que el riesgo está en todos lados, yo no creo que andar en moto sea un riesgo, o sea, hay que ser muy prudente para hacerlo, pero el riesgo está en todos lados, vos cruzaste la calle y te pasaron por encima (Jesús, conductor de moto de alta cilindrada)

También es otro elemento que te genera adrenalina... si vas a salir en tu moto y en la esquina te vas a pegar un palo, si lo estás pensando, directamente no salís... si te tiene que pasar te pasa... (Gonzalo, conductor de moto de alta cilindrada)

El riesgo de la moto yo creo que representa frente a los demás, o sea, creo tenerla clara en cuanto a la moto, entonces yo creo que por culpa mía nunca voy a tener un accidente. Sino que me cuido más de lo que hacen los demás que de lo que hago yo (Tony, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Y... el riesgo... la muerte... Yo vivo pensando en los riesgos que tengo en la moto. Yo sé que en mi casa me están esperando. Pero cuando yo me subo a la moto, como que me olvido de eso (María)

B. Los motociclistas

Aunque algunos admiten que hay de todo, existe bastante coincidencia en que los **jóvenes motociclistas** son en general inconscientes, ignorantes, irresponsables, irrespetuosos de las normas de tránsito. Muchos interpretan sus actitudes como un intento de mostrarse y sobresalir, otros de rebeldía. Algunos las atribuyen a inmadurez o a falta de conocimiento. Curiosamente, aunque todos los entrevistados son motociclistas jóvenes, la descripción no los incluye, no admiten formar parte del grupo al que se refieren.

Inconscientes un poco... bastante, andar sin casco, andar rápido, pasar entre las filas de los autos... no tienen idea del riesgo que toman ni de los que hacen correr tampoco. Es como, para sobresalir (Suyai)

... y, rebelde... creo que representa rebeldía un joven motociclista en la familia... Un joven motociclista es rebelde... (Colo, conductor de moto de alta cilindrada)

Al describir a los jóvenes motociclistas muchos hacen referencia a la existencia de grupos de motociclistas en Neuquén; algunos de los entrevistados admiten pertenecer a alguno de ellos. De las entrevistas se desprende la presencia de varios grupos diferentes y distintas formas de apreciarlos, aunque la mayoría identifica bien sólo a aquellos con motos de alta cilindrada:

... son gente grande... de más de treinta, cuarenta por ahí. Tienen motos muy grandes y se juntan una vez por mes a comer un asado, a chupar, por ejemplo... y se van todos en sus motos (Fabricio, conductor de moto de alta cilindrada)

... y yo los que conozco acá en Neuquén, los pibes que son delivery son pibes que forman un grupito relacionados por el laburo, ¿sí?, tenés la otra parte que son pibes que tienen moto y que, no sé, les gusta cierta forma, hacerse ver con las motos y por ahí tienen otra onda, el tema de droga, y es como la llevan ellos; por ahí vas a ver en el centro que hay un grupo de motos que todos tienen, qué se yo, motos de dieciséis mil dólares para arriba, tipos que la tienen parada, la muestran, no andan acelerando, la usan más que nada como un relax para dar la vuelta, sentirse bien y nada más. Después tenés, como te decía recién, los chicos que por ahí tienen una moto y que tienen un grupo y les gusta salir a acelerar, a hacerse ver, les gusta por ahí andar boludeando ahí en el centro, fuerte..., tenés de todo... (Manuel, conductor de moto de alta cilindrada)

Nosotros andamos siempre con un grupo, porque somos varios cuando nos juntamos, y son así locos, pero en el tema que les gusta así hacer ruido, pero no andar haciendo quilombo, como quien dice, que andan en willy y que se corren para allá, que se cruzan para allá, no, todos tranqui así en una sola fila, y bien, haciendo más que nada ruido, por ahí algunos, acelerando y qué se yo, pero bien, digamos... divertidos (Mónica)

Cuando se los interroga sobre la significación del **riesgo para los motociclistas** en general, se aprecia que nuevamente hay un desprendimiento de los otros. En general hay una tendencia a considerar que los demás minimizan, ignoran o incluso buscan el riesgo contrariamente a la posición sostenida en términos personales. Algunos entienden que la búsqueda o el desprecio por el riesgo se da o se potencia en los grupos.

No sé si miden el riesgo porque es tanta la pasión que tienen que tal vez se olvidan de los riesgos (Pamela)

Yo creo que después de que uno por ahí se pega un palo, la piensa... y yo he visto que ellos no, no tienen un tope, digamos, en riesgo, ¿no?, mientras más arriesgado sea yo creo que más los felicitan los amigos o, o más fiesta le hacen... me refiero a los chicos por ahí que boludean en el centro, que andan fuerte, que se juntan por ahí para celebrar, a boludear (Agustín, conductor de moto de alta cilindrada)

Y, muchos lo ven como un desafío. Como un desafío a superarse a sí mismos y a superar el miedo en cierta forma o a ser aceptados... cuanto más riesgo corrés más lo valora la gente, que sé yo (Hernán, conductor de moto de baja cilindrada)

La cuestión de **cómo se aprende a andar en moto** surgió como una pregunta natural con relación a la descripción de los estilos de conducción de los adolescentes y jóvenes. Salvo alguna excepción donde un padre o amigo han estado involucrados, el aprendizaje del manejo de las motos se hace habitualmente en soledad y en poco tiempo con las motos de baja cilindrada. La conducción de motos de alta cilindrada suele ser bastante posterior en el tiempo, cuando ya se ha adquirido más experiencia y edad. Sin embargo, algunos llegaron a debutar con motos relativamente grandes como producto de una necesidad laboral.

... realmente yo aprendí... yo cuando me compré la moto dije: "Bueno, ya la compré", fue mi primer, mi primer logro comprar una moto, y después andarla. Yo aprendí solo (Alejandro, conductor de moto de baja cilindrada)

Yo aprendí de kamikaze que soy, de arriesgado, aprendí a andar en moto el mismo día que me dijeron... Porque yo antes el trabajo lo hacía en bicicleta y me dijeron "bueno, vas a empezar a manejar la moto". La chica que manejaba la motito tuvo un accidente... "Así que vas a tener que aprender vos". Así que un amigo me prestó la moto, una Gilera... de caradura aprendí a manejarla en diez minutos la moto... (Charly, conductor que utiliza la moto para trabajar)

C. Diferencias al interior del grupo de los motociclistas

Todos los grupos consideran en general que hay diferencias entre los motociclistas más **jóvenes o adolescentes y los adultos**. Los primeros son identificados a través de las descripciones hechas anteriormente, atribuyéndoles irresponsabilidad e inconciencia. A los adultos se los ve como más cuidadosos y prudentes. Esta diferencia es atribuida a la experiencia, a que ya se sufrieron accidentes y a la responsabilidad desarrollada a través de la formación de una familia.

Y sí, los adolescentes con las motos están más sacados, no tienen mucha idea de lo que es una moto. Y por ahí un adulto, por ahí le tiene más respeto, se cuida con el tema de las protecciones. Los pibes son más descontrolados. (Charly, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Y, veo una diferencia, que por ahí se siente que los adultos ya no quieren el riesgo en la moto, por lo general tenés una familia, tenés hijos, entonces ya una moto... tenés que ser muy fanático de tu moto como para no largarla... El joven por ahí no tiene tantas obligaciones con el tema de la familia... Se siente seguro, sabe que no va a pasar nada, está tranquilo, se tiene confianza, pero creo que a medida que vas creciendo vas disminuyendo los riesgos (Colo, conductor de moto de alta cilindrada)

Sí, si bien la velocidad les gusta a todos, creo que mientras más adulto se es más conciencia tenés de la velocidad y el riesgo. A mí ya a medida que voy avanzando con la edad... me doy cuenta de que soy un poco más precavido, tengo más cuidado en las cosas que hago, en lo que puedo provocar o provocarme (José, conductor de moto de baja cilindrada)

Sin embargo, algunos pocos consideran que la conducta sobre la moto pasa por cada persona y no por la edad. Son mujeres y conductores de motos grandes, justamente, los dos grupos donde es posible observar una gran cantidad de conductores de más edad.

Pero hay jóvenes conscientes e inconscientes y adultos también. Hay tipos grandes que te manejan y no se cuidan o andan a la defensiva (Pamela)

No creo que vaya por la edad eso sino que va por la cabeza de cada uno, hay gente grande que hace, o sea, que por ahí no se maneja bien en la ruta o que sale a tomar y después anda tomado en una moto, pero eso no, no va por la edad (Jesús, conductor de moto de alta cilindrada)

La **cuestión de género** fue explorada exhaustivamente. Hay coincidencias entre varones y mujeres acerca de que es creciente el número de mujeres que conducen moto, pero que aún son una franca minoría. Hay tendencia a considerar que el uso es sobre todo por necesidad, practicidad y economía, y no por gusto. La ropa, el peinado, el tamaño y peso de las motos y el riesgo aparecen como obstáculos a su utilización por parte de las mujeres. Hay una caracterización generalizada de que la mujer maneja motos chicas o ciclomotores, que lo hace por necesidad de traslado al trabajo, o a lo sumo al estudio, porque se trata de familias humildes que no pueden acceder a un automóvil. Se las considera más prudentes, más cautas, circulan más despacio, pero se atribuye esas características a falta de habilidad conductiva, torpeza o miedo. No hay diferencias entre los grupos en estas apreciaciones. Subyace tanto en los varones como en las mujeres la convicción de que la moto sigue siendo un elemento masculino, sobre todo la moto grande; aunque también hay algunas expresiones por parte de varones, sobre todo conductores de motos de alta cilindrada, que

intentan desmentirlo. Sólo un par de trabajadores de *deliverys* se atrevieron a exponer un rechazo frontal a las mujeres "motoqueras" con expresiones descalificadoras como "gronchas" o de corte machista como "lesbianas".

Y... en este rubro, siempre fue un rubro muy machista. Siempre el hombre manejaba la moto, de hace un tiempo a esta parte como que ha empezado a cambiar y hay más mujeres motociclistas (Luis, conductor de moto de alta cilindrada)

Sí, ahora se ha visto mucho por ahí se manejan para la escuela o para la universidad, se ven mucha, mucha cantidad de chicas que manejan... Por ahí como que el varón en la forma de manejo es más segura, de manejo, por ahí a la hora de frenar o doblar como que la mujer titubea mucho. O sea, no está muy segura... (Dicky, conductor de moto de baja cilindrada)

Es mucho más masculino el uso de la moto, ahora hay mujeres que la utilizan más por comodidad, pero son pocas... la gente que trabaja en los delivery son todos hombres, no hay chicas repartiendo. Como los chicos son de andar mucho más fuerte, una mujer va a demorar el doble... Mantienen su feminidad, por ahí es cierto que andas más "guarra" vestida porque no podés andar arregladita... (Pamela)

... la típica mujer, tenían que ser somos, siempre más cuidadosas, siempre más despacio... En general somos más cobardes para andar (Lorena)

Es muy difícil que a una mujer le gusten las motos, las mujeres que andan en moto son contadas y tienen su forma de pensar diferente a la de otras mujeres. Conozco dos chicas que andando en moto son lesbianas, son lesbianas, será porque se identifican con su forma o es un poderío para ellas, no sé (Samuel, conductor que utiliza la moto para trabajar).

He visto empleadas domésticas que usan las motitos o, alguna chica que labure, que le queda medio lejos el laburo, una motito le queda más cómodo, más rápida y no tan caro de mantener pero una cosa es la groncha motoquera y otra cosa es la que usa la moto para trasladarse... groncha... sí! no me gusta pero para nada fanáticas, motoqueras (Charly, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Los conductores que **trabajan con la moto**, habitualmente denominados *deliverys*, son vistos por todos los otros motociclistas como el grupo que circula más rápido en la ciudad, en forma más arriesgada e imprudente. Se considera que no cuidan la moto, lo cual puede estar en relación a que no siempre les pertenece. Se admite que, en gran parte, son las características del trabajo las que llevan a esa conducta, dado que pasan mucho tiempo en la calle y se sabe que en la mayoría de los casos cobran por viaje realizado. Sin embargo también se los acusa de comportarse en forma desaprensiva en cualquier circunstancia.

O sea la mayoría de los que veo se manda para cualquier lado, cruzan el semáforo en rojo, no llevan casco, se mandan en contramano, por la vereda, no tienen drama, o sea, quizás es porque los apuran, por el tiempo, no se... van a los pedos con la moto. (Victoria)

Son los más imprudentes de todos, semáforos en rojo, contramano, no siempre tienen las luces, mirá que yo voy en moto y en auto y veo que son los peores (Alfredo, conductor de moto de alta cilindrada)

Yo los veo como están tantas horas arriba de la motito ya están muy confiados, y por eso deben tener accidentes, pero por exceso de confianza. Por ahí en una persona que está ocho horas arriba de un vehículo, es lo que le pasa a un taxista. ¿Adonde vas a ver a un taxista que ande despacio? (Baltasar, conductor de moto de alta cilindrada)

En cambio, los motociclistas que utilizan la moto para trabajar se ven a sí mismos como personas responsables, cuidadosas con su instrumento de trabajo, conocedoras de su ámbito de desempeño (la calle) y del riesgo. No creen diferenciarse de los demás motociclistas.

Son gente humilde... Económicamente diría... y responsable. (La diferencia) no sé en qué sentido sería... Sí, uno que está todo el día en la moto, tiene más agilidad, ya conoce las calles, semáforos, todo (Ariel)

Los que trabajan con la moto tratan de ser más cuidadosos, porque saben que están corriendo muchos riesgo y que es una herramienta de trabajo... Es una responsabilidad más que tienen (Pablo)

Dos personas de este grupo difieren de sus compañeros. De alguna manera representan las dos personas de mayor experiencia, uno por su edad (treinta años) y otro porque además de trabajar sobre la moto, contrata a otros motociclistas para reparto. Ambos coinciden con el resto de los grupos en que los trabajadores que hacen *delivery* son los que andan más rápido en la ciudad y son los más arriesgados. Lo atribuyen a las condiciones de trabajo, pues en general cobran por viaje. Lo explican de la siguiente manera:

Y la diferencia que hay es que una persona que hace delivery anda siempre a fondo, anda siempre apurado para llegar a cumplir con la entrega,... se debe a que cobran por viaje, siempre cobran por viaje, y el otro de los motivos es sentido común. Si uno lleva una pizza el cliente no la quiere comer fría, nosotros lo que queremos es que el cliente vuelva a pedir, si uno lleva un helado no lo quiere tomar derretido. Entonces para que vuelva a pedir lo mejor es ser ágil, llegar rápido (Tony)

A vos te pagan por lo que hacés, que le llaman el laburo por reparto, depende lo que hagás lo que cobrás, ahí es donde se produce la imprudencia. Ahí es donde tenés que salir más rápido, hay que entregar el pedido más rápido, hay que entregar la mayor cantidad de pedidos, eso implica riesgos, que la persona ande todo el día a los pedos... Me parece más que nada por una presión laboral. Vos mientras más viajes metas más cobrás. La mayoría de los deliverys en Neuquén trabaja a la cantidad de viajes que hagás es lo que vas a cobrar. Eso es lo que produce la imprudencia... el tema de la puntualidad, o sea si estamos hablando de que dijimos diez minutos tiene que estar en nueve minutos... la prolijidad del pedido, de que el pedido llegue impecable. Te lo exigen ellos, porque por ahí podés llegar a perder un cliente y ellos te lo hacen ver de esta manera. Esta persona a la que yo le llevé hoy un pollo y llegó todo el pollo en la bolsa todo desarmado en vez de llegar en la bandeja, esa persona no llama más, qué significa, un viaje menos, un cliente menos para vos, que laburás de esto... (Ubaldo)

Muchos de los motociclistas que no trabajan con la moto coinciden con Ubaldo y Tony en que son las condiciones de trabajo las que obligan a tomar riesgos excesivos. Fundamentan sus opiniones en experiencias propias o de personas cercanas. Las exigencias de los empleadores parecen ser mínimas: algunos no piden nada, otros la moto en condiciones, otros el carné.

La experiencia que yo tuve o que viví, desastrosa. Digo ¿quién controla eso? Los pibes siguen trabajando ahí y por dos mangos... Yo creo que los chicos que lo hacen, además de que les guste andar en moto, es una necesidad que deben tener de ganarse unos mangos, entonces no les importa (Pamela)

No, a los pizzeros, lo único que les exigen es que tengan el carné, la moto y el baúl para llevar las pizzas y laburan con reparto, o sea, el reparto es de ellos. No creo que laburen con recibo de sueldo y nada de eso especial. Para mí laburan por reparto, según la cantidad de repartos le garpan..., vos vas a la pizzería y te dicen "sin reparto tanto" y "con reparto un mango más" y el mango es el que va para el chabón (Lito, conductor de moto de baja cilindrada)

También el relato de los propios repartidores acerca de la precariedad de sus condiciones de trabajo es claro.

A mí eso es algo que me llamó la atención porque... no me pidieron nada, o sea me dijo mi jefe: "Bárbaro vení mañana traete una mochila y papel, una lapicera y vení a trabajar." Y nada más, o sea no me pidió nada, ni siquiera me exige que use el casco, nada, nada (Pato, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Requieren que tengas carné, y bueno, si te dan ellos la moto, te piden que tengas carné y que uses lo que ellos te digan, casco, generalmente... A los que ponen la moto generalmente a esos chicos no se les pide nada. Le dan la moto y chau, depende de ellos, se hacen cargo de todo, hasta de la policía. (Samuel, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Supongamos que a mí me rechazan un helado porque no sé, llegué tarde... si yo no llego a entregar el helado y me lo devuelven me lo descuentan a mí, o sea, y generalmente son helados de un kilo, dos kilos, un kilo vale veinte pesos, y para mí veinte pesos son veinte viajes, ¿entiende? Eso es lo que exige la heladería, no se si es que andes más rápido, pero por lo menos que encuentres la calle enseguida, la casa... (Pato, conductor que utiliza la moto para trabajar)

3.2 Los otros. La normativa. El entorno

A. El tránsito y los otros en el tránsito

Con respecto al **tránsito** existe una coincidencia casi absoluta entre aquellos motociclistas que no utilizan la moto para trabajar en considerarlo complicado, desorganizado y peligroso. La palabra utilizada más frecuentemente para calificarlo es "desastroso". Varios apelan a su conocimiento o experiencia de otras ciudades para opinar que en Neuquén la situación es peor. La falta de respeto surge como el problema prevalente y más trascendente. Se refieren no sólo al incumplimiento de las normas, como se verá más adelante, sino sobre todo a la falta de respeto por el otro. Hay una tendencia a considerar la prepotencia del más grande como una regla establecida en la cual los motociclistas se ven perjudicados

al ser ignorados por vehículos mayores. Las opiniones respecto del resto de los **problemas en el tránsito** varían: algunos no perciben o no le dan trascendencia a problemas de infraestructura y equipamiento. En cambio otros mencionan un amplio espectro de dificultades entre las cuales están: la falta de planeamiento urbano, el crecimiento demográfico y del parque automotor, falta o mala sincronización y funcionamiento de semáforos, mal estado de las calles, badenes, cunetas y lomos de burro peligrosos, mala señalización y otros.

Un desastre. Los peores son los que estacionan en doble fila y ni siquiera ponen el guiño... No te ven, ando con la luz prendida todo el tiempo, igual no te ven... No te respetan, te tiran el auto encima, te desplazan a la derecha... Hay pozos por todos lados... Han asfaltado pero en muchos lugares ya está roto... (Silvia)

Un desastre... el paso de cebra no está en muchos lugares, los semáforos para que cruce el peatón no están... se pone el semáforo en verde y la gente sigue cruzando, falta de educación total en el tránsito, de la gente y del municipio... las calles mal (Marcelo, conductor de moto de alta cilindrada)

Acá en Neuquén no hay más accidentes porque Dios es grande... yo he andado en moto en Buenos Aires, quince millones de habitantes: comparado con esto es un lujo... Acá es un quilombo (Luis, conductor de moto de alta cilindrada)

En cambio, en el grupo de los que trabajan con la moto, las opiniones están claramente divididas. Algunos coinciden con los anteriores y califican el tránsito de desastroso. Otros en cambio entienden que es un tránsito ordenado y tranquilo. Esta opinión contrasta con la que los mismos motociclistas expresarán más tarde sobre los demás usuarios. Prácticamente no mencionan problemas de infraestructura y equipamiento.

No, acá es cualquier cosa, es cualquier cosa. ¡Acá si sos prudente vas a tener un accidente seguro pero seguro! Andás medio loco así y no te pasa nada, ¿por qué? Porque tenés que andar como todos. No podés ser prudente cuando todo el mundo es loco. ¡Te pasan por arriba y acá son re locos! Y acá, el problema de Neuquén es que hay muchos autos... tenés que andar, tenés que andar como ellos... Se te mandan con el semáforo en rojo así que lo único que tenés que tener es vos estar alerta, sí, sino no podés (Wally)

Dentro de todo es bastante tranquilo... es muy prolijo y hay una prudencia, ya sea el riesgo de chocar o todo lo que... pero hay, hay una conciencia de mirar por lo menos que no venga nadie (Ubaldo)

Bastante organizado..., casi todas las calles tienen su cartel de cuando podés girar para un lado o para el otro. Está señalizado, bastante señalizado (Ariel)

Consultados acerca de la opinión sobre el **manejo de la moto** (a), en general la mayoría opina que maneja bien, que son precavidos y cautelosos. Sin embargo, casi todos reconocen que manejan mejor, más despacio y en forma más prudente **cuando llevan acompañantes** (b). Justifican tal hecho en la responsabilidad por el otro o el temor del acompañante. Algunos califican su conducción como regular y admiten ciertas conductas de riesgo como ir rápido o pasar semáforos en rojo. También actúan diferente cuando llevan acompañantes. Sobre **los demás motociclistas** (c) la mayoría opina que no manejan bien, que van muy rápido o son muy arriesgados, aunque reconocen que hay diversidad de conductas. No hay diferencias dignas de mencionar entre los grupos.

a) Yo creo que manejo bien (se ríe) sí porque respeto todo, no me ando haciendo la loca para nada. b) (Cuando llevo pasajeros) voy con cagazo... porque llevo una vida atrás, no es la mía, es más carga todavía, o sea y voy respetando las leyes pero con una responsabilidad más porque llevo una vida atrás. c) (El resto de los conductores) Te digo por ahí que si llevo a un semáforo y el semáforo se pone rojo, yo soy la única motociclista (se ríe). Yo me mato de la risa porque soy la única que se queda,... te juro que soy la única. (Victoria)

a) Regular... cometo infracciones, lo reconozco. b)... si llevo a ellas (señala la mujer y la hija) manejo con mucho cuidado, por miedo a tener un accidente y que les pase algo... c) Nadie respeta, ni los peatones ni los motociclistas ni los automovilistas, entonces por ahí te obligan a vos a cometer infracciones (Manuel G, conductor de moto de alta cilindrada)

a) Del uno al diez, un seis o siete me pondría. b) (Cuando llevo pasajeros), completamente distinto, en la velocidad, estás llevando a otra persona, en eso soy bastante celoso... c) el resto de los motociclistas, para mí bien. La gran mayoría de los que andan en moto maneja bien, el mismo nivel que yo (Adolfo, conductor de moto de baja cilindrada)

a) Creo que manejo bien, muy bien creo. b) (Cuando llevo pasajeros) mejor que cuando manejo solo... lo primero que hago es bajar la velocidad... siempre cuando llevo a

alguien me hago cargo y... soy más consciente que nunca. c) Creo que la mayoría maneja bien...hay quien cree que está arriba de una bicicleta... meterse en contramano y no tener luces como si fuera una bicicleta y no es una bicicleta (Samuel, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Con relación a **los otros usuarios** del tránsito, la crítica adversa es generalizada, aun en aquellos motociclistas trabajadores que piensan que el tránsito es ordenado. Los **automovilistas** (a) son vistos como irrespetuosos y desaprensivos. Se considera que tienden a no ver a los motociclistas, no utilizan los espejos, giran sin poner el guiñe con gran riesgo de embestir a las motos, estacionan en doble fila. Los taxistas, y en segundo lugar los colectiveros, son identificados como los peores. Los **peatones** (b) son descritos como imprudentes e irresponsables por el modo de cruzar las calles. El discurso es homogéneo en todos los grupos, aunque más enfático y generalizado en los usuarios de motos de baja cilindrada, tanto varones como mujeres.

a) Mal, mal, todos mal. Así como opino lo que es el tránsito, es lo mismo como conducen, es un desastre, autos, motos, bicis, caminando, son todos un desastre, nadie respeta nada. b) (los peatones) también son uno de los peores. Ellos llegan y se mandan, no respetan semáforo, no respetan banquina, no respetan nada, se mandan a la mitad de la calle (Talía)

a) Los automovilistas no te respetan, si andás con una moto no te respetan... es clásico la ley del codo, digamos, que te ponen, te tiran el auto encima, no te respetan porque sos más chico (Victorio, conductor de moto de baja cilindrada)

a) Los taxistas andan muy fuerte,... si te tienen que tirar el auto encima te lo tiran... y los colectiveros también,... las mujeres, también son cualquier cosa las mujeres, para manejar.. b) Y los peatones te complican, capaz que estás en el centro y pasan por todos lados..., pasan por donde quieren los peatones (Ernesto, conductor que utiliza la moto para trabajar)

a) Los automovilistas también, acá si bien se maneja muy rápido, se maneja bastante..., se maneja mal... el motociclista siempre va a la defensiva con los autos. b) los peatones, el peatón no sabe, no sabe cruzar la calle, cruza por cualquier lugar (Marcelo, conductor de moto de alta cilindrada)

Entre los motociclistas, es casi unánime la impresión que los demás usuarios del tránsito tienen una visión negativa y bastante injusta sobre ellos. En la mayoría de los casos piensan que se los ve como locos e irresponsables, lo cual parecen aceptar en parte. En otros, en cambio, consideran que se los ve como ladrones, molestos o sujetos odiados, calificativos que los ofenden.

A nosotros, a la mayoría de las motos nos odian, sí nos odian porque nosotros andamos entre los autos... Y te odian y te odian y te tocan bocina... (Wally, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Los conductores creo que piensan que los motociclistas molestan porque siempre están a la izquierda, a la derecha se están mandando por todos lados, y los peatones... a veces se suelen molestar porque estacionás la moto en la vereda, o en las esquinas querés entrar por la rampa de discapacitados y les interrumpís el paso... Y ves los gestos en la cara, eh... alguna puteada por ahí (José, conductor de moto de baja cilindrada).

Hay un concepto generalizado que dice que son todos inconscientes y que andan todos rápido y todo eso... es como el que tiene moto está como loco, tocado. Eso es una pavada (Adolfo, conductor de moto de baja cilindrada)

Te digo lo que me pasa a mí, o sea yo paro en un semáforo al lado de un auto y muchas veces te ponen la traba en la puerta, ¿sí?, y yo no creo que tenga cara de salir a robar o algo por el estilo, ni tampoco hay que tener cara para eso, ¿no? La gente piensa que el motociclista es una persona que se dedica a robar o que es un borracho o que es un drogadicto... me ha pasado infinidad de veces (Jesús, conductor de moto de alta cilindrada)

B. Las normas de tránsito

La percepción que tienen los motociclistas acerca del **cumplimiento de las normas** (a) es coherente con su impresión acerca del tránsito, lo cual es razonable ya que la mayoría de las respuestas están fundamentadas en el respeto por las reglas de tránsito. Entonces, los motociclistas pertenecientes a los tres grupos que no utilizan la moto para trabajar opinan que el cumplimiento es en general bajo, escaso o casi nulo. Cuando se les pregunta por **quiénes cumplen o incumplen las reglas** (b), la mayoría opina que hay incumplimiento generalizado. Muchos piensan que los jóvenes son menos cumplidores que los adultos, pero son muchos también los que no encuentran diferencias. Una minoría indica que algunos grupos particulares son más o menos cumplidores. Entre los primeros se nombra a las mu-

jeros, los mayores, los motociclistas de alta cilindrada. Entre los últimos figuran los motociclistas en general y los *deliverys* en particular. Interrogados acerca de **a qué lo atribuyen** (c), se observa que el incumplimiento generalizado está casi siempre fundamentado en la irresponsabilidad, el trabajo, el apuro y sobre todo la falta de controles y multas, aunque hay otros argumentos tales como el de falta de educación y de modelos a seguir, el desconocimiento, el ánimo o humor de cada día. Hay quién lo relaciona con una cuestión cultural o de idiosincrasia. El incumplimiento de los jóvenes es atribuido además a inmadurez e inexperiencia en accidentes. Por su parte, el cumplimiento se atribuye a la edad, madurez, experiencia en episodios traumáticos, cambios en la escala de valores, educación, multas, conciencia. Algunas circunstancias son mencionadas reiteradamente como ejemplos en los cuales no se cumplen las reglas: las rotondas, el semáforo, los guñes al doblar, la noche, los barrios. Finalmente, cuando se los interroga sobre **si las normas están bien o mal** (d), casi sin excepción acuerdan en que las normas están bien, o lo estarían si se cumplieran. Muy pocos objetan el uso obligatorio del casco basándose en que se trata de una decisión personal y alguno advierte que las normas no están hechas para motociclistas.

a) *No, no, los guñes no se cumplen, en las rotondas... se manda cualquiera, los semáforos no se respetan... por lo menos acá en Neuquén no se respeta nada.* b) *(los jóvenes) creo que menos, yo te digo cuando veo los pibitos que pasan en auto, esos se mandan no tienen drama.* c) *O la gente se olvida o se toman normas así como, por ejemplo, hay un semáforo en una calle ... está en rojo... porque no hay nadie, pasa, o sea es como que se hacen normas de la calle d) las normas de tránsito... bien están porque yo ya te digo lo vi hace poco todo, me evaluaron... Están bien hechas pero no están controladas* (Victoria)

a) *No hay grupos que cumplen. Siempre transgreden igual.* b) *siempre están aquellos que cumplen un poco más por el hecho de que hay gente que tiende a hacer las cosas bien en todo, quiere hacer todo bien, con su trabajo, su familia, o sea la conducta que tiene uno. Después bueno, hay gente que las rompe porque bueno, el perfil de la gente será así: tu manera de actuar es así... sos transgresor en todo, porque esto de no respetar una norma de tránsito implica poner en riesgo tu vida y si vos jugás con tu vida no se lo que queda para los demás.* c) *(Los jóvenes) las cumplen menos por el hecho que hablábamos hoy: son ellos solos, los jóvenes son ellos solos y la falta de conciencia. Por el sólo hecho de ser joven que tenés que ir creciendo, aprendiendo muchas cosas, te lleva a transgredir mucho más.* d) *las normas están bien... Lo que tendría que haber es más control... Siempre hay transgresiones a todo esto, así que lo que tiene que haber es un poco más de control, porque todos sabemos lo que está bien y lo que está mal sin embargo, siempre, hacemos lo que está mal* (Colo, conductor de moto de alta cilindrada)

a) *Acá en Neuquén manejan mal, hay muchas cosas que hacen mal.* b) *generalmente la gente mayor y las mujeres respetan más que la gente joven que anda en moto...* c) *y, generalmente por apuro, vas en moto y vos decís: "en moto no, el semáforo lo paso en rojo" si total no corren riesgo, no te vas a meter en rojo cuando vienen todos, pero si ves que no viene nadie, pasás en rojo y listo...* d) *(las normas de tránsito) si, están bien... hay una cosa que yo sacaría ... yo estuve en Estados Unidos viviendo y allá no es obligación el casco* (Dardo, conductor de moto de baja cilindrada)

Por su parte los que trabajan con la moto mantienen la división de criterios expresada respecto del tránsito: mientras que algunos coinciden con el resto de los motociclistas, otros ven un buen o muy buen cumplimiento. Con respecto a los otros ítem, no hay diferencias.

a) *Y yo creo que bajo...* b) *La gente que he visto que maneja bien motos, son gente grande. La mayoría. Creo que es una cuestión de edad, una cuestión de maduración...* c) *(No se cumple) porque uno arriba de la moto prácticamente se maneja como quiere, porque... por ejemplo voy a entregar un helado me paso una cuadra y vuelvo en contra mano, porque es así. Por ahí en vez de ir por la calle voy buscando una dirección y voy por la vereda, o sea... hay lugares por donde uno anda por la vereda... cosas así* (Pato)

a) *No hay respeto, no hay respeto en el tránsito, sin ir más lejos, bueno, el accidente que yo tengo ahora, por el que estoy fracturado es por una persona que pasó en rojo un semáforo...* b) *Yo creo que hoy, hoy se puede delimitar entre jóvenes y personas muy mayores, cincuenta y cinco, sesenta años en adelante.* c) *Eh... yo creo que (los mayores) cumplen más porque ya cambia la manera de pensar. Yo tengo el caso de mi padre, él no pasa un semáforo en rojo. Tiene una manera diferente de pensar y si llega al lugar que va temprano llega y si llega más tarde, bueno, lo remienda, yo creo que es la mejor manera, pero uno hasta que tenga esa edad no piensa de esa manera...* d) *Yo digo que están bien, están bien, funcionan más o menos* (Tony)

a) *Sí, se cumplen, sí, por eso te digo que la gente maneja bien. b) y los que no las cumplen son los de las bicis, y como ser los fines de semana cualquier auto, cualquier auto pasa en rojo, los fines de semana generalmente, o a las horas de poco tránsito, como que no le dan bola a los semáforos... c) (Se cumple) yo creo que por los controles, hay muchos controles acá en la ciudad, de parte de las autoridades municipales, la policía... d) en general, bien, sí, bien (Tito)*

Las menciones a la **utilización o falta de utilización del casco** aparecieron espontáneamente en varias ocasiones durante el transcurso de muchas de las entrevistas. El tema fue abordado en esta etapa desde distintos aspectos de interés. Las opiniones sobre si la gente utiliza o no el casco son coincidentes en la casi totalidad de los entrevistados de los tres grupos de motociclistas que no utilizan la moto para trabajar: en Neuquén el casco se utiliza poco y su uso disminuye durante el verano, en los barrios y durante los paseos cortos. La gran mayoría reconoce la necesidad de su utilización por razones de seguridad, pero aun así muchos admiten que ellos no lo usan todo el tiempo o que no lo usan nunca. Reconocen que un motociclista que lleva correctamente colocado un casco se está cuidando y esperan que el que no lo usa no sufra ninguna caída o colisión. Algunos han tenido experiencias personales en las que el casco los protegió, pero no todos asumen haber reforzado o cambiado conductas favorables a su empleo después.

Las razones esgrimidas para su no utilización son las siguientes: a) calor: aun los defensores acérrimos se quejan y casi todos aseguran que el empleo del casco aumenta durante el invierno; b) incomodidad, ligado a lo anterior pero también a ponérselo y sacárselo varias veces para los que andan haciendo trámites o trabajando. Es incómodo también acarrearlo cuando, por razones de seguridad, no se lo puede dejar en la moto estacionada; c) quita sensación de libertad: este argumento es utilizado sobre todo por los conductores de motos de alta cilindrada y por algún conductor de baja cilindrada, pero no por las mujeres. Fundamentalmente se refieren a la sensación del viento en la cara; d) dificultades en la visión lateral, sobre todo por la limitación al giro de la cabeza. Este argumento es rebatido por algunos conductores (sobre todo de motos grandes) que opinan que ello no sólo no es cierto, sino que sin la visera (o al menos antiparras) es imposible mantener los ojos abiertos a cierta velocidad; e) dificultades en la audición. Este argumento es también rebatido por algunos conductores de motos grandes que opinan que, en realidad, se escucha bien o incluso mejor por desviar el viento; f) estética: muchos reconocen que el casco no les permite mostrarse, no deja que los vean. Varones y mujeres entienden que el peinado es una limitación importante para la mujer a la hora de decidirse a colocárselo; g) decisión personal. Algunos conductores varones opinan que esto es tan personal que modificarían la reglamentación del uso del caso para hacerlo optativo, h) Costo: algunos conductores de motos chicas, tanto varones como mujeres, refieren que no tienen capacidad de adquirirlo o reponerlo en caso de robo; i) Falta de control: surge espontáneamente como la razón principal y de fondo por sobre todos los argumentos previos. Más allá de estar o no de acuerdo, es prácticamente unánime el reconocimiento de que la baja utilización del casco es atribuible a la falta de controles y de multas.

El uso del casco, por su parte, se atribuye a responsabilidad, "conciencia", alguna experiencia previa, los controles en las rutas o en el centro y al frío. No hay acuerdo sobre quiénes utilizan el casco en mayor proporción. En todos los grupos hay quien se inclina tanto por los varones como por las mujeres, y también por la paridad. Los argumentos giran en torno a la mujer, pues la falta de uso se atribuye al peinado y la mayor utilización a razones de prudencia y responsabilidad.

(La gente) no, no lo usa... uno porque le da calor, otro porque es una cosa más que tenés que llevar, otro porque te ahoga... muchos no lo usan porque salen los domingos a la noche a hacerse los chetos y con el casco no te ven... la mayoría de las mujeres que he visto usa casco, por el miedo, sí... Los varones no, muchos vos los ves pasan con el casco en el brazo o con el casco atado a la moto, no tienen drama... (Victoria)

No puedo respirar... me aprieta, aparte porque me aplasta mucho el pelo. Después yo me saco el casco y estoy con los pelos pegados (María)

No se usa para nada... bueno, el motoquero sí, gente consciente que tiene motos grandes, pero la gente que se transporta... por laburo, a no ser que hayan tenido un accidente por ahí sí. Se piensa en el casco pero es incómodo... cuando hace calor, terrible. En invierno lo usás porque el casco es calentito, pero después salir de compras y andar con el casco... Sacártelo y ponértelo, andar con el casco en el supermercado... es incómodo. En el centro... sí. Es mucho más riesgo en el centro (Mario, conductor de moto de baja cilindrada)

Y, yo no uso... no tengo, nunca me compré. Pienso que no, también va en eso, que los pibes... que se yo, para presumir con un casco, tiene que tener un casco de quinientos

mangos, no va a andar con un casco de mierda con terrible moto. Yo no uso porque me parece ridículo, sinceramente me parece ridículo... nunca me hicieron una multa por eso. Me han frenado, me hicieron multa por no tener tarjeta verde o por no tener carné, pero por casco en mi vida... Yo cuando tuve un accidente, no tenía casco... Si hubiese pegado con la cabeza, por ahí hoy estoy usando casco, y no salgo sin casco... Sí, sí, sí, las minas sí lo usan. Las minas son las que más lo usan, las minas son más precavidas para manejar, tienen más miedo (Lito, conductor de moto de baja cilindrada)

Sí lo uso... Lo que pasa que, bueno, uno el tema que no quiero que me paren más, otro la comodidad, sin anteojos o con anteojos sin casco no se puede andar, porque te lastima los ojos.... yo lo uso más que nada capaz no porque me vaya a romper la cabeza sino porque me molestan los ojos, por eso (Fabricio, conductor de moto de alta cilindrada)

A mí me incomoda andar sin casco, me siento como desprotegido, cuando sentís mucho aire en la cara, te empiezan a llorar los ojos, me molesta para la visibilidad... tan solo que te pegue un mosquito a sesenta kilómetros por hora, es como si te pegara una pila, igual. Y con el casco no sentís tanto, digamos, ese viento que te pega en la cara, y tenés mucha mayor visibilidad, podés andar con los ojos bien abiertos, sentís el ruido que tenés que sentir, porque andar sin casco te provoca un zumbido en los oídos que no te permite escuchar los ruidos, por ahí tenés un auto al lado, no lo pudiste ver, y no lo escuchás (Agustín, conductor de moto de alta cilindrada)

El grupo de motociclistas que utilizan la moto para trabajar muestra la misma divergencia de opinión que mostró sobre los temas anteriores. Mientras algunos coinciden con los otros grupos en que el uso del casco es minoritario, otros entienden que por el contrario, su uso es masivo, mayoritario o al menos importante. Las razones esgrimidas para utilizarlo o no utilizarlo prácticamente no difieren de las sostenidas por los otros motociclistas, aunque aquí hacen hincapié no sólo en la incomodidad de ponerlo y sacarlo sino en la demora que ello causa en función del trabajo. Aunque unos pocos creen que el porcentaje de uso es similar para varones y mujeres, la gran mayoría opina que las mujeres son las que más lo emplean no sólo por razones de autocuidado y responsabilidad sino también por estar más expuestas a lesiones por deficiencias en la conducción.

El que anda en moto chica no lo usa, yo no lo uso en moto chica de vago y por ahí si voy en una moto grande no sé, es diferente. No sé yo voy en una moto grande y me gusta (...), por eso te digo, depende la moto, depende mucho... creo que el que anda en una moto grande y no lo usa es un inconsciente... las mujeres lo usan, los hombres lo llevan en el codo. Las mujeres normalmente, usan casco. La mayoría que andan en moto son mujeres grandes que la usan para trabajar... creo que es más fácil que tengan un accidente ellas que un hombre. Creo que no están muy seguras de dónde están subidas, creo que por eso... (Samuel)

Un 30% usa casco... los que trabajan con la moto también puede ser un 30%... Es incómodo porque despeina, porque es incómodo ponerlo y sacarlo, porque al cliente le molesta que uno llegue con casco y no se lo saque... Y la maniobra de ponerlo y sacarlo tiene una demora, y hace que uno pierda viajes y pierda porcentaje de ganancia. Generalmente el casco si se lleva es por un operativo y se lleva siempre en el brazo... y cuando no están trabajando tampoco... porque se acostumbran de una manera y no lo usan, ya después que no están trabajando les da igual. A no ser que como te decía recién hayan tenido un accidente con el casco hubiese podido salvar algo más, ahí lo van a empezar a usar... la mujer generalmente lo usa (Tony)

Cuando se les pregunta si creen que existen **códigos propios de los motociclistas** para conducir, la mayoría opina que no. Algunos creen que sí existen, estos se traducen en reglas de comportamiento que se aplican únicamente en ruta, durante viajes y son patrimonio de los conductores de motos de alta cilindrada. Son muy pocos los que creen identificar un sistema de códigos en la ciudad, que puede servir para identificarse o enviar señales de advertencia a otro motociclista. Finalmente, algunos identifican ciertas reglas implícitas que siguen al llegar a las esquinas, al atravesar esquinas con semáforos o al encontrarse con otro motociclista.

Se hacen señas y se pasan, doblan en cualquier lado sabiendo que el otro ya sabe la maniobra que va a hacer el otro (Ana)

... el motociclista tiene códigos que con señas te podés dar cuenta que tenés la policía a dos cuadras. ¿Entendés? Vos te cruzás un motociclista y te dan una vuelta y sabés que está la policía ahí nomás... si te están haciendo así (hace un giro con el dedo) es porque están parando, eso es una seña... (Samuel, conductor que utiliza la moto para trabajar).

... y hay unos códigos... por ejemplo si vos tenés una moto más chiquita que la que

tenés al lado en un semáforo, nunca podés salir más rápido, si tienen una moto grande no soportan que una moto chiquita los pase más rápido. Ponéle si una moto grande va paseando y vos lo pasás, acelera la moto grande y te pasa y después deja de acelerar cuando te pasó... (Alfonso, conductor de moto de baja cilindrada)

La **relación con la policía** suscita distintas opiniones. La mayoría reconoce que los motociclistas evitan en lo posible pasar delante de los policías, aunque no hay acuerdos en el motivo. Algunos lo atribuyen a que los motociclistas no tienen los papeles en regla o no llevan casco y quieren evitar que los multen. Otros en cambio, le asignan la responsabilidad a una mala actitud policial. Algunas mujeres sugieren que hay evitación o indiferencia mutua. En todos los grupos hay quienes opinan que la relación no es mala y que incluso algunos se comportan amigablemente. Pero también en todos los grupos hay quienes consideran que la policía los discrimina negativamente. Esta impresión está más difundida entre los conductores de motos de baja cilindrada, ya sea que trabajen con ella o no. Entienden que son blanco de mal trato o persecución, a diferencia de quienes transitan en motos grandes. Estos últimos, por su parte, se consideran discriminados como grupo por su imagen de rebeldía. Una de las conductoras, a su vez, opina que la policía discrimina a las mujeres. Finalmente varios creen que por el hecho de ser Neuquén una ciudad relativamente chica, en donde ambos grupos se conocen bien, las relaciones entre ambos pueden potenciarse hacia un lado o hacia otro.

Aislante. Los policías son policías y los motociclistas, son motociclistas, nadie se mete con nadie... o sea, ni la policía se mete con los motociclistas... no te dan bolilla, no te dan bolilla... no, no, no existen... (Talía)

Depende el caso, a mí me han frenado y está todo bien. Yo sé que están trabajando pero muchas veces hay faltas de respeto por parte de los motociclistas y por parte de los agentes de tránsito, o sea por portación ilegal de rostro (risas) o por andar con cierta moto te frenan (Pato, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Es buena, con la policía me llevo bien, no tenés problema... yo saludo a todos los milicos, te conocen, la policía anda por todos lados también... los ves dos, tres, cuatro veces en el día y lo saludas... (Ernesto, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Mal, mal. En el caso particular te digo mal, y lo he visto en otros casos que por ahí el hijo de, no cumple ciertas reglas, y por ahí el pibe que está laburando, el pibe que realmente necesita hacer un tipo de maniobra como para justificar el mango, llegar más rápido, lo que sea, parado o frenado y te tienen para averiguación, te tienen para esto, te están frenando el laburo. Hay, hay un roce muy feo entre policías y los pibes... Neuquén es muy chico, o sea, es peor que te marquen, te digan el de la motito tanto... hay mala relación entre policía y los motoqueros de acá en Neuquén (Ubaldo, conductor que utiliza la moto para trabajar)

...no sé qué criterio aplica la policía, porque por ahí pasa una moto muy buena sin casco y no. Y en cambio pasa uno que se ve que viene del trabajo, que viene en su motito como puede y... a ese sí, a ese encaran. Eh... discriminan (David, conductor de moto de baja cilindrada)

No sé si decirte pésima... la policía para cualquier motociclista debe ser el karma, ¿no? Lo ven como lo peor... entonces los ven y se esconden o se escapan o algo siempre pasa (Agustín, conductor de moto de alta cilindrada)

Acá viste que se marca un motociclista y se lo persigue, todos los días se rompe las pelotas... uno tiene todo, y te para el mismo cana quinientas veces y todos los días le mostrás los mismos papeles, "siga". Entonces por ahí hay una persecuta, viste, hacia ciertas personas (Gonzalo, conductor de moto de alta cilindrada)

Casi todos los entrevistados de todos los grupos coinciden en señalar determinados aspectos con relación al **consumo de alcohol** y la conducción de motos que vale la pena destacar: a) se admite que es un problema frecuente e incluso creciente. Se refiere que el consumo de alcohol es generalizado sobre todo entre los adolescentes y jóvenes, y se lo vincula a las salidas nocturnas y a las reuniones en los bares; b) el papel que desempeña el grupo es resaltado. Pertenecer implica seguir ciertas consignas que el grupo "dictamina" y juntarse a beber alcohol es indicada como una de ellas para algunos grupos tanto de conductores de motos chicas como grandes. Todos los casos que se relataron como anecdóticos o a modo de ejemplo de asociación de moto-alcohol-"accidente" hacen referencia al grupo; c) se reconoce que es una asociación de riesgo para producir accidentes. Se acepta que altera la percepción a través de la afectación de los sentidos y del equilibrio, aunque no hay menciones al juicio crítico o a la toma de decisiones; d) algunos entrevistados enfatizan que por las características del móvil (falta de estructura de protección externa, necesidad de mantener el equilibrio,

velocidad), es más peligroso beber alcohol cuando se conduce una moto que un automóvil; e) pese a lo anterior, muchos varones admiten haber tomado y conducido, o hacerlo frecuente o periódicamente en función de que entienden que es posible beber hasta cierto punto y manejar con seguridad. Ninguna de las mujeres reconoce experiencia personal en el tema pero coinciden en la apreciación; f) algunos motociclistas señalan, además de la imprudencia de los conductores, la responsabilidad de los padres por no advertir lo que hacen sus hijos y la actitud complaciente de la policía; g) en algunos casos se refiere que algunos motociclistas o grupo particular de motociclistas parecen interesados en la búsqueda del riesgo a través de un consumo desmedido asociado a la conducción de motos; h) finalmente, y relacionado con lo anterior, algunos entrevistados entienden que en casos como esos, el haber sufrido lesiones como consecuencia de este tipo de conducta, no la modifica.

Hay gente que se cuida, y hay gente que no. ¿Que no tomen?, no conozco. Hay gente que toma hasta cierto punto y después no toma más. No, no va a estar borracho (pero) toman y conducen... tampoco le dan mucha bolilla. Yo he visto gente que ha tenido accidentes grandes por andar en moto borracho, pero borracho y... cambian la moto y siguen tomando. No es que dejan de tomar o toman menos o se cuidan más, no (Suyai)

El grupo con el que nosotros nos juntamos siempre a tomar, todos los grupos de motoqueros, estás charlando y tomemos una cerveza, y se terminó esa y otra, y siguen tomando todo el tiempo, es muy normal en los motoqueros que siempre se tome algo. Por eso que hay muchos accidentes por ahí. Uno porque tiene familia y se cuida, pero el que es soltero y eso, no tiene nada que perder (Manuel V, conductor de moto de alta cilindrada)

Yo he andado también medio alcoholizado arriba de la moto pero he andado a uno por hora... y es mucha imprudencia de los padres porque le dan el auto a su hijo de diecisiete años un sábado, está todo bien, pero, capaz que lo tienen como un santo. Pero el pibe sale al boliche y se la re-da, ¿viste? Ésa es la que dijo "mi hijo se cuida, le presto el auto". ¡Mentira! El hijo sale y se mama y siempre miente. Yo tengo amigos que los padres les re-confían, inclusive que los tienen como "mi hijo ni toma alcohol mi hijo" y salen y se dan vuelta, y yo los veo mucha imprudencia de los padres, porque se hacen que los conocen y en el fondo ni los conocen (Alfonso, conductor de moto de baja cilindrada)

Si, cuando yo me junto con mis amigos y salgo de trabajar vamos a tomar unas cervezas, tomamos unas cuantas, y andamos despacio, salís cansado... pero hay algunos que andan re-locos... El sábado cuando salimos de trabajar nos fuimos con mis amigos, estábamos en moto ahí... en el río grande y pasaron los milicos y nos dijeron que guardemos los envases de cerveza, los guardamos en la mochila, y no nos dijeron nada... eso que estábamos con las motos, todo. (Ernesto, conductor que utiliza la moto para trabajar)

He ido a asados y he conducido con una botella de vino encima. Y no son los mismos reflejos, no es lo mismo doblar sobrio, con tus cinco sentidos que andar con un litro de vino encima. (Ubaldo, conductor que utiliza la moto para trabajar)

3.3 Los accidentes de tránsito y los motociclistas

Con pocas excepciones, los motociclistas perciben que en Neuquén suceden un elevado número de "accidentes" de tránsito y lo atribuyen en la mayor parte de los casos a imprudencia o inconsciencia de los usuarios. No se ponen de acuerdo, en cambio, con relación al nivel de participación y responsabilidad de los motociclistas en dichos eventos. Las mujeres y los motociclistas que conducen vehículos de alta cilindrada suponen que hay menos accidentes que involucran a los motociclistas que a los autos, pero hacen consideraciones acerca de la proporcionalidad (podría haber más si hubiera más motos), de los lugares donde ocurren (más en los barrios) y de la vulnerabilidad y gravedad de las consecuencias (mayor para los motociclistas). La imprudencia y la falta de respeto por las normas están presentes en la mayoría de las entrevistas. El grupo de mujeres es el que más enfatiza la "inconsciencia".

...los accidentes de tránsito se ocasionan por la inconsciencia y por la falta de educación vial que cada uno maneja a su manera y sin tener en cuenta nada... he visto más con autos que con motociclistas y con ciclistas y sí lo que pasa es que un accidente con un motociclista la mayoría de las veces es mortal (Pamela)

Se originan por la inconsciencia de todo el mundo... No ven, no respetan, el alcohol, la droga (Talía)

... imprudencia... imprudencia... y desconcentración. Creo que son los factores más importantes en los AT... si ocurren menos es porque hay más porcentaje de autos que de motos, nada más que por eso. Si fuera mitad y mitad habría mucha más gente en moto que en auto... La velocidad de la moto es el primer factor porque si vos vas bien,

como dicen las normas, vas a cuarenta, vas a cruzar un semáforo que es verde tuyo y viene uno y se manda en rojo, alcanzás a frenar. La velocidad o si vamos al caso creo que la imprudencia, es la principal. La velocidad es una consecuencia de tu imprudencia (Colo, conductor de moto de alta cilindrada)

El grupo de conductores de motos chicas es el que visualiza la existencia de gran cantidad de accidentes en la ciudad y una importante inclusión de los motociclistas. Atribuyen gran parte de la responsabilidad a los automovilistas que los ignoran, que no los consideran vehículos o los minimizan al estatus de ciclistas. Refieren que no ceder la prioridad en las esquinas, "tirarlos al costado" o encerrarlos, y abrir la puerta del conductor por parte de los automovilistas son las circunstancias que más originan las colisiones. Es el grupo que se siente claramente más victimizado por el tránsito.

Sí hay muchos accidentes de tránsito acá en la ciudad... y de motociclistas... por ejemplo vos vas en la moto, y se baja una persona de un auto y te abre la puerta, igual que en bicicleta, no les importa, ni siquiera miran para atrás. En la moto dentro de todo vos, podés frenarla en dos o tres metros, pero en la bicicleta no... el cien por ciento no es culpa de los automovilistas, pero el ochenta por ciento seguro (Alejandro)

Bastantes no más que de autos porque hay pocas motos, y por lo mismo, no le dan pelota a las motos... no le dan pelota. Va una moto adelante tuyo y vos querés que se corra y para mí la moto es un vehículo y tiene que ir en el mismo carril que un auto... como un vehículo más, pero para ellos no, tenés que ir a un costado como si fueras una bicicleta, entonces cuando te empiezan a pasar, te empiezan a tocar bocina (Lito)

Los trabajadores de *delivery*, en cambio, sin quitarles la responsabilidad a los automovilistas, admiten también la propia. Asumen que accidentarse forma parte de las reglas de juego de conducir una moto (*un palo seguro te vas a pegar*), que en la mayoría de los casos los accidentes constituyen caídas, aunque admiten que de vez en cuando puedan ser graves. Algunos cuentan sus accidentes como trofeos o cicatrices de guerra, enfatizando su cotidianeidad y la corresponsabilidad junto a los automovilistas en su producción.

Creo que hay más accidentes de autos que de motos... acá en Neuquén bastantes accidentes hay, no sé cuánta será la cantidad de motociclistas pero conozco gente que se ha pegado palos duros en moto y le ha ido muy mal, muy mal... que sé yo, han tenido meses de recuperación... Que sé yo, en auto por ahí la podés llegar a pilotear, pero... si tenés una moto o te comprás una moto un palo seguro te vas a pegar, eso de una (Charly)

Los accidentes de tránsito son frecuentes. Yo creo que no hay una estadística, un día pueden chocar cinco motos o ninguna y otro día una y bueno, así. Yo creo que (la culpa) es 50%-50%. Un 50% de los automovilistas y 50 % de los motociclistas... Con este último fueron diecisiete accidentes. El más grave fue uno que estuve tres meses en cama. Tres meses... bueno, estuve dos meses quebrado y un mes en rehabilitación (Tony)

Cuando se les pregunta si la **reglamentación vigente es adecuada** (a) para contribuir a aumentar la seguridad del motociclista, la gran mayoría opina que lo es, pero que no se cumple o que lo sería si se cumpliera. Hay varios que no se consideran en condiciones de responder. El resto asocia, y a veces confunde, la legislación con el control o cumplimiento. La circulación de las motos por el carril derecho y sobre todo por la derecha del carril, en forma voluntaria o forzada por los automovilistas, es el tema que más los aflige. Los motociclistas insisten en que no son considerados vehículos automotores sino meras bicicletas y algunos opinan que la legislación ha sido pensada sólo para automóviles. Con relación al **equipamiento** (b) casi todos se quejan del estado de las calles, pozos, badenes, calles de ripio, agua en el asfalto y sobre todo de los lomos de burro (*un invento argentino*). Aseguran que la falta de mantenimiento es mucho más peligrosa para los motociclistas que para los vehículos de cuatro ruedas y lo ejemplifican en el riesgo de quedar tirado frente a un vehículo al caer en un pozo. Hay varias menciones a las rutas que atraviesan la ciudad de Neuquén, dado que es una vía muy habitual de circulación para el tránsito local. Dos entrevistados advierten sobre el peligro del guarda rail para los motociclistas (*protege sólo a los automovilistas*). Muchos se quejan de la falta de sincronización de los semáforos. El grupo de mujeres enfatiza además la falta de señales, sin embargo una de ellas llama la atención sobre el exceso de cosas a las cuales hay que estar atento, entre ellas, muchas señales y semáforos.

(La reglamentación) a mí me parece que está bien. Mi reclamo es que tomen a la moto como un vehículo más y entonces las normas tienen que ser las mismas... el tema es que no se respetan... b) faltan carteles..., las líneas de la calle todas borradas, senda peatonal o no se... falta mantenimiento, sobre todo (Victoria)

a) *La reglamentación a mí me parece que está bien* b) *No sé, creo que hay demasiadas cosas que tenés que estar atento, las señales, los semáforos, los pozos...* (Silvia)

El grupo de conductores de motos de alta cilindrada reconoce los mismos problemas que los demás. Sin embargo les quita importancia, el énfasis siempre está puesto en la conducción y no en el entorno.

a) *Me decían que es obligatorio ir por la derecha las motos, en el doble carril, y a mí me parece que no siempre es lo mejor eso....* b) *Y acá en general, hay varios lugares donde realmente es peligroso circular... una esquina donde hay una cañería rota, o una plaza donde se derrama agua, y esa esquina es de alto riesgo para que un motociclista se caiga. Los baches grandes pueden producir una caída...* (Alfredo)

a) *Tienden a proteger a todo el mundo* b) *Los semáforos funcionan, pero no están regulados, capaz que está pensado así para que no acelerés tanto y no ocurran más accidentes, vos frenás a fondo en todas las esquinas. El tema es que cuando hay mucho tráfico, te vuelve loco. Una cosa que es muy, muy peligrosa para el motociclista es el guarda rail. La chapa esa, si vos te caés encima te matás. Eso lo veo peligroso. En muchos lugares de Europa lo tienen prohibido por accidentes en moto* (Luis)

a) *(Las reglas vigentes) son útiles siempre y cuando se las respete, sí...* b) *Me ha pasado por ahí de noche comerme un lomo de burro y no saber qué me había pasado, porque salté un metro y medio y no me di cuenta que había pasado, por no tener indicación, porque estaba en una zona oscura, eh..., pero..., en sí uno siendo prudente en el manejo con la moto, yo creo que se puede sobrellevar el problema* (Agustín)

Los grupos de conductores de moto de baja cilindrada, tanto los que trabajan con ellas como los que no, son los que parecen estar más afectados por una reglamentación correcta pero que no ha sido pensada para los motociclistas y que, además, no se cumple. Hay quien atribuye esa falla en el cumplimiento a la falta de educación y ésta a la corrupción. En el caso del equipamiento, además de los puntos ya comentados se agregan otros como el embotellamiento de autos, las esquinas de asfalto y ripio y la falta de estacionamiento para motos como otros ejemplos de que ellos son los usuarios del tránsito más perjudicados.

Las reglas de tránsito están bien, pero no se cumplen... porque por ahí por alguna imprudencia de alguno que maneja un auto, lo cerró, o no lo vio, y se pega el palo el motociclista... mirá, yo traté de siempre llevar las luces encendidas porque eso te hace que te vean, y probé y, hasta ahora no me he pegado golpes b) *al motociclista no lo ayuda mucho... hay lugares donde no tenés por donde circular porque está lleno de autos, o sea muchos embotellamientos si, yo creo que por ahí contribuiría abrir un poco más las calles... el ripio por ejemplo, molesta, porque por ahí llegás a una esquina y hay asfalto y tierra, y te pegás un golpe* (Victorio)

Las normas no son adecuadas porque no las respetan. Si bien te dice, que se yo, hacer... supuestamente el motociclistas debe ser igual que un auto, según la ley, pero no se respeta igual que un auto, la moto no se pone en el medio de la calle como un auto sino que siempre se tira hacia un lado.. b) *la típica loma de burro que al que más le afecta es al motociclista... por ahí los semáforos, hay lugares claves por ahí que vos ves que no hay semáforos y es donde por ahí se producen accidentes. El tema de los guarda rails también son un peligro, cuando vas por la ruta o te encierra un auto vas a ir a parar al guarda rail que es muy filoso, hay personas que han perdido un brazo o una pierna por caerse arriba del guarda rail. Está hecho para los autos no para las motos. La persona que se cae ahí termina en un hospital* (Dicky)

No está hecha para motociclistas, sí para el conductor de un auto, el auto, el camión, la camioneta.. No para el motociclista. El motociclista... si no te tomás la atribución de sentirte un conductor más, seguramente que vas a ir frenando en todos los semáforos y vas a tener que tirarte al cordón... me parece que las leyes de tránsito están hechas para recaudar y con una visión más para el conductor de auto no para la moto. b) *Terrible, ¿acá?, de terror, es de terror en el sentido de que hay unos bachados que son hechos a la que te criaste, ... hay calles acá en Neuquén que son céntricas y no podés andar, no se puede circular. Cuando vos vas y, y lo que se llama pegás un llantazo... se te dobla la llanta cuando agarrás un pozo. Andá a la municipalidad, te sacan con fritas. No les importa a ellos* (Ubaldo)

Los motociclistas tienen opiniones divididas cuando se les pregunta **quiénes son los más expuestos a sufrir accidentes de tránsito**. Mientras que algunos identifican claramente a los varones jóvenes, otros entienden que el riesgo es universal y equivalente para todos. Los primeros argumentan que con la edad cambian los intereses, se adquiere madurez y experiencia, aunque se pierda fuerza para controlar una moto grande. El grupo de *deliverys* es identi-

cado por varios entrevistados como el más expuesto por el tiempo de permanencia en calles o por sus conductas de riesgo. Los que creen que cualquiera tiene el mismo grado de exposición a un accidente hacen hincapié en el desempeño personal o en el estado de ánimo o carácter de la persona, independientemente de la edad y sexo. También está presente, en algunos de sus discursos, la fatalidad como determinante general de los "accidentes". Finalmente algunos comparan el gusto por la velocidad e intrepidez de los varones con la falta de habilidad conductiva de las mujeres para considerar que los riesgos de ambos grupos son parejos. En general las mujeres y los conductores que trabajan con la moto se inclinan por considerar a los varones jóvenes como los más expuestos, los conductores de motos grandes consideran que el riesgo es parejo para todos y los de motos chicas tienen opiniones divididas.

... y por ahí los que más, los que más fuerte andan, los que son menos precavidos, más que nada los que trabajan con el tema ese de comidas rápidas, mensajerías... (Mónica)

Para mí sí, los varones, los menores como que no toman conciencia, están en la pavada, en acelerar, en hacer un willy, una payasada y capaz que eso les cuesta la vida (Loreta)

Estamos igual de expuestas, porque hay muchas que por miedosas son muy torpes. Y así como el hombre puede chocar por velocidad, la mujer por torpe también choca (Lara)

Creo que una persona, a medida que va creciendo va perdiendo reflejos, fuerza para controlar su vehículo, una moto, pero también va adquiriendo madurez para darse cuenta de eso por lo tanto tenés mayor control. La juventud tiene más reflejos, fuerza pero tiene inmadurez, o sea es muy relativo. El hombre es un ser más, es más fuerte, más bruto, más confiado. Hay diferencia en relación al control del vehículo. A la mujer creo que le cuesta un poco más controlar el vehículo. No sé bien a qué se debe pero he visto que ante una misma situación, una mujer como que se asusta y no sabe, creo que si fuéramos cincuenta y cincuenta, habría más problemas con el cincuenta por ciento de las mujeres, por el hecho ese... no veo, no veo una diferencia (Colo, conductor de moto de alta cilindrada)

Siempre vas a tener más tendencia a los pibes jóvenes. A los pibes jóvenes porque estás en la locura de la moto, pienso que hay más tendencia a ese grupo (Charly, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Por la frecuencia en que usan la moto creo que los que la utilizan para trabajar exclusivamente, deliverys, mensajerías.. Pero nada más que por una cuestión de frecuencia... (José, conductor de moto de baja cilindrada)

Sí, todo el mundo está expuesto... o sea, por más prudente que seas por ahí hay cosas que... o la edad que tengas, hay cosas que te tocan, a cualquiera (Dicky, conductor de moto de baja cilindrada)

3.4 Prevención

Opinar acerca de la prevención de accidentes parece resultarles difícil o incómodo a muchos de los motociclistas. No impresiona que sea un tema en el cual hayan reflexionado, o sobre el cual les corresponde opinar. Algunos llegan a expresarlo en esos términos o refieren que no saben qué decir al respecto, pero la mayoría después de los titubeos iniciales se atreve a contestar. Por el contrario, otros entrevistados manifiestan ideas claras sobre lo que hay que hacer, sobre todo en el grupo de conductores de motos chicas. Cuando se les pregunta **qué podría hacerse para que ocurran menos AT** en que estén involucrados motociclistas, los entrevistados se inclinan por la educación o el control. Es llamativo que casi nadie haga mención a mejorar los aspectos de infraestructura, después de que muchos resaltaron problemas con el mantenimiento de las calles, los semáforos y las señales. Aun cuando ello es repreguntado en forma específica, la trascendencia que se le otorga es menor. Un solo conductor sugiere carriles exclusivos para motos. Unos pocos hacen recomendaciones sobre coordinar los semáforos, arreglar e iluminar las calles y reemplazar los guarda rails de metal por unos de goma. Una propuesta original relacionada con la infraestructura, es la construcción de lugares especiales donde los motociclistas puedan buscar la velocidad en condiciones de seguridad.

Por ahí lo que se podría hacer es designar algún sector para motociclista nada más, que acá no hay... donde circulen las motos, o un carril donde se pueda circular los motociclistas (Victorio, conductor de moto de baja cilindrada)

La persona que le gusta la moto es muy fierrera. Debería haber lugares, picódromos que se llaman, donde la gente va y se saca las ganas de acelerar. O sea, habiendo una ambulancia, habiendo personas que lo organizan, exigiéndote que uses un casco o unos guantes y eso es bueno porque si vos un día tenés ganas de acelerar tu moto tenés un lugar para ir (Dicky, conductor de moto de baja cilindrada)

Tampoco se propugna un cambio de legislación, a excepción del subgrupo de “motoqueeros” de alta cilindrada y uno de los conductores de motos chicas, que opinan que habría que modificar la ley y permitir que cada uno decida acerca del uso o no del casco. Fundamentan su propuesta en el respeto por la toma de decisión personal, descuentan que todos conocen los riesgos que asumen y que no perjudican a los demás. Dos de ellos refieren conocer a alguien a quien el casco le causó la muerte. Uno de ellos, que es docente, lo equipara al uso del preservativo manifestando que el cuidado es un tema estrictamente personal.

El uso del casco es como cuando usás preservativo. Ese ejemplo puntual, vos sabés que te estás arriesgando a contagiarte o no contagiarte, pasa por una decisión personal. Porque no andan los milicos atrás tuyo viendo si te pusiste un forro o no. Entonces, si vos vas pinchás y no te cuidaste, problema personal. Si yo voy choco y me pongo un palo y me parto la cabeza es mi problema, porque no justamente por usar el casco... hay casos que por accidentes, o sea, el uso del casco en vez de salvar la vida la ha quitado (Gonzalo, conductor de moto de alta cilindrada)

Usar el casco sí es una decisión personal, uno puede poner en riesgo su vida arriba de una moto, caminando, de un montón de formas distintas y no por eso lo van a controlar o lo van a legislar para que no pueda hacer determinada cosa. Siempre y cuando no ponga en riesgo a los demás... (Baltasar, conductor de moto de alta cilindrada)

Que te obliguen y si vos no querés no lo vas a usar. Si vos no querés usar el casco aunque te lo puedas sacar acá a dos cuadras, te lo vas a sacar. Eso va por conciencia de uno... (Aguiles, conductor de moto de baja cilindrada)

El resto de las opiniones están dirigidas a fortalecer la educación o el control. En el caso de la **educación**, las opciones propuestas son: a) Educación vial en las escuelas, algunos especifican en el secundario, otros desde el primario, pero aclaran que no con la superficialidad actual. b) Instancias de información y educación para conductores. No se precisa la forma pero se reconoce la necesidad. c) Instrucción previa a obtener el carné de conductor en forma exigente y duradera, con muchas evaluaciones, instituciones y lugares donde aprender a manejar. d) Información a través de la publicidad y de la comunicación social. Quizá la más citada. Muchos apuestan a la publicidad televisiva. El estilo agresivo, que muestre imágenes fuertes con lesionados y fallecidos por accidentes de motos creen que puede ser convincente, sobre todo si está dirigida al uso del casco. e) El efecto imitativo, descrito como conducta social, y ejemplificado a través del uso generalizado de las luces bajas diurnas, cuya adopción masiva se atribuye al uso creciente por parte de los automovilistas y no a la publicidad.

Los grupos de mujeres y de conductores de alta cilindrada son los que hacen más hincapié en la educación formal, a través de la escuela o instituciones. En cambio los conductores de motos chicas se inclinan a mencionar más la publicidad.

Yo creo que tendríamos que ir todos a una escuela. Yo, si hubiera una escuela gratis, yo iría, ¿eh? Y, ahí, los que tendrían que ir más son los jóvenes. Los adultos tenemos un poco más de conciencia que los jóvenes, eh ¿Qué más puede hacerse? Salir en los diarios, en las propagandas de televisión (María)

Yo lo único que haría, lo único que haría, ¿querés andar en auto o en la moto? Andá a hacer un curso de seis meses, un año. Tenés que ir todos los fines de semana, dos horas, examen, examen, se tiene que saber todas las leyes de tránsito, se tiene que saber todas las señales, se tiene que saber todo... Porque no hay escuela de conducción. Una cosa es manejar y otra cosa es conducir (Luis, conductor de moto de alta cilindrada)

Yo veo una campaña preventiva de un tipo que se cae de la moto, esas que pasaban en la tele, y no me dicen nada. Pero a mi me hizo concientizar el tema de que yo había ido a hacer terapia para rehabilitación e... iban muchos chicos “chicos” con parálisis de accidentes de auto, entonces sí (Fabricio, conductor de moto de alta cilindrada)

No sé si hay una fórmula mágica..., tal vez insistiendo un poco más con propaganda televisiva que es lo que la gente mira mucho hoy día. Hoy en día me parece que la publicidad agresiva, de impacto, es la más efectiva. Las que muestran escenas de accidentes impresionan un poco entonces te hacen pensar bastante. Si con el consumo funciona, bueno, con la seguridad también... Yo creo que (también) es por una cuestión de una conducta social “¡ah! si el otro lo hace yo también”, insistir con la gente que lo hace y bueno, que se sume otro más y que se divulgue solo prácticamente como con las luces bajas (José, conductor de moto de baja cilindrada)

Las publicidades me parecen muy buenas, por ejemplo, fui a la salita y encontré el afiche del tomate era ¿no?, el tomate contra la pared y el... la foto del cementerio. Son

publicidades que pueden ser shockeantes pero en realidad ésa es la realidad. Esas campañas me parecen bárbaras (Mario, conductor de moto de baja cilindrada)

La única forma sería por educación o por publicidad, no sé, cansarlos con la publicidad, "usar el casco salva vidas", pero otra cosa no. No se les puede obligar a que si no te ponés el casco no arrancás la moto, como un auto que si no te abrochás el cinto, no lo enciendas. Educación. Yo creo que si se les da educación vial en la escuela que es donde se están desarrollando, mejoraría un poco (Pedro, conductor que utiliza la moto para trabajar).

Casi todos los conductores, incluso aquellos que señalan en primer término la educación, promueven el control para lograr el cumplimiento de reglas. Las excepciones son el subgrupo de motoqueros de alta cilindrada antes mencionado y una de las mujeres. El uso masivo del casco por los motociclistas sólo es concebido a través del **control**, con o sin educación. Incluso algunos remarcan que, en este caso particular, la publicidad es inútil. Se mencionan distintas estrategias que incluyen: a) Detención y reconvención por parte de la policía. La mayoría cree que sólo funciona como advertencia y que debe ser seguido por multas. Otros entienden que ello sería suficientemente molesto como para inducir el uso. b) Multas: la mayoría entiende que si no hay una sanción económica no hay cambio de conducta. Varios entrevistados lo ejemplifican con la campañas de control de uso de cinturón de seguridad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en Neuquén de noviembre de 2004 que indujo su utilización generalizada mientras se efectuaron los controles con multas (El monto propuesto de las multas van desde el costo de un casco -\$ 60- hasta \$ 800). c) Otras penalidades: un conductor de moto de baja cilindrada considera que para algunos la sanción económica no es un problema y propone el pago con horas de trabajo como un modo de educar o rehabilitar. Otro sugiere mandar a los infractores al hospital a ver a los accidentados. d) Retiro de carné: un motociclista lo propone en segunda instancia, para reincidentes. e) Secuestro de motos: lo proponen varios, en general en segunda o tercera instancia *a posteriori* de las multas.

Creo que la gente de la única manera que cumple, es cuando si no cumple se lo multa. Eso me obligaría a usar el casco, porque no podría pagar, si me hicieran multa cada vez que no uso...Y en muchos aspectos la gente de la única manera que funciona es cuando no les queda otra (Suyai)

Para que los motociclistas usen más el casco: operativos de seguridad, en el mismo control tendría que ir la multa (Agustín V, conductor de moto de alta cilindrada)

Hace poquito acá en Neuquén hubo una campaña por el cinturón de seguridad, se hizo una campaña, salió por la televisión y fue una semana, ahora nadie usa cinturón. Y con el casco, una semana que todos andaban con el casco, con el cinturón de seguridad, pero fue una semana, después se olvidaron (Norberto, conductor de moto de alta cilindrada)

Que haya leyes más fuertes, que si un día me paran, me digan "no usás el casco, te sale \$ 200, no la pagás, te sale \$ 500, cuando te agarre te saco la moto". Yo creo que voy a usar el casco toda mi vida, ime voy a bañar con casco! (se ríe). Vos apretás a la gente, lamentablemente, vos la apretás y te va a entender (Nehuén, conductor de moto de baja cilindrada)

Advertirles de la multa y sancionarlos, porque lo que te sale una multa te sale un casco... Y, arriba de los cincuenta pesos, sesenta pesos (Ariel, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Yo creo que la policía cuando ve una persona sin casco tendría que secuestrarle la moto. Le está dando unos años más de vida. Si porque todo se comenta, a una persona le secuestran la moto y el compañero lo va a empezar a usar a rajatabla (Tony, conductor que utiliza la moto para trabajar)

Específicamente con relación a la utilización del casco, un par de conductores mencionan que es necesario solucionar el tema económico de quienes no pueden pagarlo o reponerlo cuando se los roban. No tienen propuestas concretas, una conductora sugiere que "alguien" debería dárselo, mientras que el otro entiende que el gobierno no puede hacerlo.

La misma situación económica, por ejemplo, de no llevar casco y todo eso también tiene mucho que ver. Un casco está... el más barato está sesenta pesos y hay mucha gente que no lo puede comprar. Tampoco el gobierno se puede poner a regalar cascos, la gente no se lo puede comprar, tampoco tiene trabajo, o sea... (Mario, conductor de moto de baja cilindrada)

La mayoría de los conductores entienden que las medidas deben ser parejas para jóvenes y adultos. Algunos entienden que la educación y la publicidad deben ser diferenciales, pero admiten que con relación a los controles no debe haber desigualdades.

Igual a los jóvenes y a los adultos Yo creo que es parejo. A veces no necesariamente la edad da a pensar, sino la experiencia de cada persona que está conduciendo, o lo que tiene en la cabeza (Nora)

Me parece que campañas de educación, que ayuden a tomar conciencia a la gente que maneja... y distintas para los jóvenes que para los adultos, porque manejan distintos códigos, por ahí sí (Mercedes)

Algunos trabajadores de *delivery*, se resisten a aceptar cualquiera de las estrategias. Se muestran escépticos respecto a la eficacia de los controles o son reticentes a que se les impongan, argumentando que no son posibles o que son perjudiciales.

Yo creo que concientizar por ahora no se puede. La policía quiere concientizar, yo lo reconozco, diciendo la primera vez, bueno, reprimiendo con palabras etc., la segunda vez con multa, la tercera vez con secuestro de la moto, pero no se puede, el motociclista retira la moto y sigue de la misma manera. No, no van a disminuir los accidentes. Yo creo que hoy por hoy no van a disminuir. Lo que pasa es que yo entiendo el tema de la policía, no puede controlar automovilista por automovilista, sería imposible, tendría que estar clavado el policía y perjudicaría a todo el movimiento en general (Tony)

Qué sé yo, poner policías cada dos cuadras no me gustaría tampoco, no me gustaría nada.... Pasa que para hacer algo tenés que meter a la policía y si metés a la policía... no, no tiene sentido. No, no creo (Samuel)

3.5 Discusión de los resultados

Del análisis de las entrevistas se desprende que los motociclistas jóvenes presentan características comunes que les confieren identidad como grupo particular dentro de los usuarios del tránsito, pero al mismo tiempo muestran diferencias notables entre los subgrupos analizados.

En cuanto a los **motociclistas jóvenes** en general, en primer término puede reconocerse un patrón común que se vincula con las dificultades enfrentadas para entrevistarlos; aunque muchos de ellos se mostraron interesados o al menos aceptaron de buen grado realizar las entrevistas, luego no acudieron a las citas, hechas aun en sus propios domicilios. Esta contradicción entre el decir y el hacer, o la dificultad para cumplir compromisos contraídos puede ser una primera característica de este grupo, que en opinión de los entrevistadores va más allá de la informalidad atribuible a la juventud.

Para los motociclistas, la moto no es un vehículo más del tránsito. Es un vehículo distinto, no sólo por sus atributos de economía, practicidad, comodidad, destacados sobre todo por los usuarios de motos chicas, sino fundamentalmente por su capacidad para brindar libertad y sensaciones placenteras. Ello se obtiene en gran parte a través de la velocidad y ciertas maniobras arriesgadas. Siempre habrá una justificación para andar rápido, entre vehículos y violando reglas de tránsito: el apuro por llegar al trabajo, el trabajo mismo o la anarquía del tránsito que obliga a maniobras de supervivencia. Pero la sensación placentera que la velocidad despierta está presente explícitamente o subyace en los discursos de la gran mayoría de los entrevistados. Quienes no disfrutan de ella son los que no han adquirido habilidad conductiva, quienes no logran superar las amenazas de los demás conductores. Este papel está reservado a las mujeres y a algunos pocos usuarios de motos chicas.

Para los conductores varones, la moto también es un objeto de poder, en tanto influye en la apariencia, en la presencia de las personas, al tiempo que puede ser vista también como un elemento de seducción, sobre todo entre aquellos que manejan motos de gran cilindrada. La moto sintetiza una imagen de masculinidad a través de los atributos que los mismos motociclistas le otorgan y (suponen) comparten con el resto de la sociedad: atracción estética, potencia, habilidad conductiva, dominio, valor para enfrentar las amenazas que suponen los otros en inferioridad de condiciones, con mayor exposición. En los conductores de motos de alta cilindrada la rápida y potente respuesta del vehículo a la solicitud del conductor y el alto valor económico acentúan esta imagen en tanto el hecho de "tener más" y "poder más" son en nuestra sociedad formas de "ser más". Una persona es en la medida de lo que tiene y puede y esto se hace visible en las apreciaciones que los motociclistas hacen de sí mismos y de los otros.

La mujer es una intrusa en este imaginario porque no da la talla para manejar hábilmente la moto, para dominarla. Su presencia como motociclista es aceptada y comprendida en tanto usuaria de moto chica por razones de trabajo y transporte barato, como parte de la conciencia social frente a los problemas socioeconómicos. No así en una moto grande donde su aparición implica el abandono de la feminidad, la imitación de las conductas viriles (*lesbiana, groncha*).

Por lo anterior, la cuestión de que los motociclistas son prácticamente autodidactas no es menor, ya que refuerza los logros y las cualidades de quienes han adquirido el dominio del vehí-

culo. Estas últimas son principalmente valor y habilidad conductiva, atributos autoproclamados masculinos. De hecho, las mujeres motociclistas aun reconociendo inferioridad en las destrezas conductivas con relación a los varones, parecen gozar de un estatus especial frente al resto de la sociedad, pues se animan a hacer algo que el resto no, e incluso disfrutan de ello.

Los sentimientos que despierta la moto en gran parte de los conductores varones hacen que le confieran una identidad sexual que cierra el círculo: si montar o andar en moto es una actividad masculina, la moto en sí es una presencia femenina: no es casual que sea entendida como fuente y objeto de amor y placer, de dominio y cuidado, espacios que ha ocupado la mujer históricamente.

Aparentes contradicciones son notables en el discurso de muchos entrevistados. Casi todos asumen que los calificativos de "inconscientes, irresponsables, imprudentes e irrespetuosos de las reglas de tránsito" que ellos mismos atribuyen a los motociclistas jóvenes no los incluyen. Sin embargo enfatizan el cuidado del acompañante a través de un manejo distinto al habitual, más despacio, más prudente y más respetuoso. Muchos de ellos terminan reconociendo que andar a alta velocidad, avanzar con semáforo en rojo, no detenerse en las esquinas o adelantarse entre vehículos son maniobras habituales. ¿Cómo se explica esto?

Probablemente a través de la descomposición de los elementos que conforman el riesgo: la amenaza son los demás, los otros, principalmente los vehículos de cuatro ruedas; la vulnerabilidad está dada por las características de la moto, sin carrocería o elementos de protección externa. La forma de superar el riesgo es mediante el propio desempeño. Manejar bien no quiere decir necesariamente respetar las reglas de tránsito. Significa habilidad conductiva para sortear las amenazas: cuidado para fijarse si viene algún vehículo antes de avanzar con semáforo en rojo, precaución para estar atento a las maniobras de otros al adelantarse entre vehículos o al desplazarse a alta velocidad.

En otras palabras, los motociclistas entienden que la demanda que les solicita el tránsito neuquino es alta, debido al mal desempeño de los demás. La cuestión estructural, si bien reconocida casi universalmente como problema, está casi ausente a la hora de las propuestas de prevención. El mal estado de las calles no es esencial, es como si formara parte de las reglas de juego. Sí lo es el comportamiento de los automovilistas. Esa demanda es superada a través del buen desempeño conductivo de los motociclistas. Es la anarquía reinante en el tránsito la que los obliga a conducirse con sus propias normas de tránsito. El rol de víctimas de la imprudencia e irresponsabilidad de los automovilistas marca todo su discurso. La estigmatización por parte de éstos como ciclistas los ofende, sin embargo no les impide reconocer que se movilizan entre los vehículos como ellos. En este sentido, reclaman el derecho a que se respete su lugar en el tránsito pero difícilmente estén dispuestos a renunciar a las posibilidades que las características del vehículo les permiten.

Estas percepciones encontradas resumen la forma de concebir al peligro, siempre mirando al "de afuera", que "no soy yo". Poner el acento afuera hace que la mirada hacia uno/a mismo/a se desvíe y no permita mirarse en el espejo que refleje la propia imprudencia y la propia participación en la creación del riesgo. El acompañante que parece poner un límite al riesgo a afrontar, puede llegar a ser ese espejo, ese otro que devuelve una imagen a la que cuidar.

El reconocimiento de que el no uso del casco es generalizado parece, *a priori*, una falla en la argumentación sobre la culpabilidad de los otros, asumiendo que en primera instancia, utilizarlo o no es una decisión del conductor/a. Sobre las razones ofrecidas ya se ha comentado; baste destacar aquí que sin dudas el casco conspira contra las significaciones predominantes que se le asignan a la moto: libertad, poder, atracción. También interfiere con el trabajo y la comodidad. Sin embargo, el discurso del afuera reaparece cuando se asume que la falta de control y penalización es el motivo principal de la no utilización. Nuevamente son los otros: los policías, funcionarios y autoridades los depositarios de la responsabilidad. Nuevamente son los otros los que aparecen en el espejo

El conocimiento de las reglas de tránsito parece ser bastante pobre en general entre los motociclistas. Varios argumentos están a favor de esta afirmación: a) La casi totalidad manifiesta que aprendieron a conducir solos y en muy poco tiempo. Ninguno asistió a una escuela de conducción ni recibió entrenamiento sistemático. b) Muchos de los conductores a quienes se les preguntó, no poseen carné, por tanto nunca tuvieron una instancia que los obligara a conocer las normas. Algunos que lo poseen soslayaron la importancia del examen, por lo que la utilidad de esa instancia parece cuestionable. c) Hay una idea generalizada de que los usuarios del tránsito, incluidos los motociclistas, desconocen las reglas. d)

Muchos parecen ignorar el lugar que debe tomar la moto en el centro del carril y entienden que es la legislación la que los obliga a ir por su derecha, lo cual según su propia percepción aumenta los riesgos. e) En general, no emiten críticas acerca de, ni se les ocurre ninguna propuesta sobre cambios en la legislación. Siendo tan fustigadores de los "otros", lo más probable es que su silencio en este tema se deba a que es terreno desconocido.

Pese a la acertada percepción de que el consumo de alcohol es un problema frecuente asociado a los jóvenes y a las lesiones originadas en el tránsito, existe una subestimación de los efectos del alcohol sobre los conductores. Nuevamente se mira a los otros como conductores irresponsables que no saben cuándo parar de beber, o que buscan el exceso. Casi siempre se vincula a los grupos de motociclistas, pero de ningún modo se admite que uno mismo puede perder el control cuando bebe y conduce, nunca aparece la imagen propia en el espejo.

Finalmente, en las propuestas de prevención es donde con mayor nitidez se refleja la imagen de los otros. Es tan fuerte la necesidad de enajenación de responsabilidades que varios tuvieron dificultades en dar respuestas, dado que ese es el rol de "los otros". Las propuestas de educación y de control son muy razonables y factibles, pero está claro que son algo que los demás (el gobierno, la municipalidad, los funcionarios, los docentes, los policías) deben llevar adelante. No hubo propuestas de organizar, impulsar o hacer proyectos desde lo grupal o comunitario. No hubo propuestas de colaboración individual en la educación de los otros. Apenas el reconocimiento de que las penalizaciones y las multas serían capaces, por medio del dolor económico, de devolver la propia imagen en el espejo.

En cuanto a los **grupos en particular**, pese a la homogeneidad aparente de la imagen que los motociclistas proyectan hacia fuera, el análisis de las entrevistas permite ver diferencias importantes entre los grupos considerados.

Los conductores de motos de alta cilindrada conforman el grupo de mayor promedio de edad de los entrevistados. Representarían la parte más joven del universo de conductores de motos grandes ya que, según sus propios dichos y las constataciones del investigador, la mayoría tiene más de cuarenta años. La razón es fundamentalmente económica. Por lo tanto, este grupo conforma una elite que ha alcanzado la posesión de una moto de alta cilindrada y alto valor en edades tempranas. Todos trabajan. Curiosamente casi la mitad no terminó el secundario. Es el grupo que más enfatiza el placer que le depara la moto, que más subraya la búsqueda de libertad, de aquello inexplicable y que los diferencia de los otros. Se consideran a sí mismos más prudentes y maduros, la búsqueda de la velocidad se da en las rutas en condiciones de cierta seguridad y no en la ciudad. Refieren imponer respeto en la circulación, ocupando su lugar en el centro del carril, se sienten confiados en la potencia de sus motos y demuestran en general experiencia conductiva a través de sus comentarios. Son los que más tienden a formar grupos alrededor de las motos. Suelen utilizar el casco en rutas pero poco y nada en la ciudad. En cambio, son vistos como arrogantes por los demás conductores, que entienden que el grupo hace ostentación del vehículo y de poder.

Las mujeres conductoras son consideradas universalmente como un grupo minoritario y de reciente ingreso dentro de los motociclistas. Es el grupo de mayor nivel educativo entre los entrevistados: más del 75% terminó el secundario y más del 50% tiene estudios universitarios. Casi todas conducen motos de baja cilindrada, por razones de economía, comodidad y practicidad. En general disfrutan la moto, pero muchas la cambiarían por un auto si pudieran. Disfrutan también de la velocidad, pero reconocen no poseer la habilidad conductiva de los varones. Se consideran más responsables y prudentes. Por ello, por miedo o por convicción, se mueven más lenta y cautelosamente en el tránsito y evitan las zonas conflictivas en lo posible. Opinan que utilizan igual o más el casco que los varones. No le dan connotación sexual a la moto o la consideran una compañera o hermana.

El grupo de motociclistas que conduce vehículos de baja cilindrada puede dividirse en dos subgrupos: aquellos que comparten la pasión por las motos con los conductores de motos grandes y los que sólo la consideran un vehículo útil aunque la disfruten, a semejanza de las mujeres. Para los primeros, llegar a una moto de alta cilindrada es un objetivo más o menos explícito. Para los últimos, de cambiar, preferirían un auto. Casi todos utilizan la moto como vehículo de traslado al trabajo. En conjunto es el grupo que más se siente víctima de los otros: de los automovilistas que los ignoran, de los conductores de motos grandes que los desprecian, de la policía que los discrimina, de la legislación que no los considera, de la Municipalidad por las calles y las trabas burocráticas para el carné, de la situación económica, etcétera. También son los más críticos hacia el resto de los conductores de motos. Por otro lado, son los que más propuestas realizan acerca de la educación y el control.

El grupo de conductores que utilizan la moto para trabajar es el más joven de todos. A

su vez los entrevistados representan a casi todo el universo de *delivery* pues son excepcionales los conductores mayores de treinta años que realizan este trabajo. Sólo uno de cada tres tiene hijos. Son los que tienen menor nivel de educación: casi el 60% no completó el secundario. Este grupo resume las dos posiciones previamente expuestas en una sola: reconocen a la moto como su instrumento de trabajo, pero a la vez sienten pasión por ella. Refieren que la velocidad y determinadas maniobras arriesgadas son recursos que utilizan habitualmente para apurar las entregas en su trabajo, pero admiten que ello les despierta placer, adrenalina. Son los que más marcan la aparente contradicción entre verse como personas cuidadosas y prudentes y aceptar que incumplen cotidianamente las normas de tránsito, inclusive la no utilización del casco. Ello se explica considerando que son los que más apuestan a su propio desempeño, a su propia habilidad conductiva y a su conocimiento del terreno. No los asustan los "accidentes", los asumen como parte casi inevitable de su exposición al riesgo. Una parte de ellos tiene muy en claro que la anarquía del tránsito de algún modo los favorece, pues les permite violar reglas de tránsito en forma sistemática sin que ello contraste demasiado con el contexto o sea punible.

4. Integrando resultados: conductas observadas y percepciones

¿En qué medida las percepciones y actitudes declaradas de los motociclistas en general y de los diferentes grupos en particular coinciden con los hallazgos de la investigación cuantitativa que se basó sobre el análisis de datos secundarios y observación no participante de los motociclistas en la ciudad de Neuquén (ver capítulo 4)? ¿En qué difieren?

La percepción general acerca de la relación hombre-mujer como conductores de motos es coincidente con la observación: las mujeres son sólo el diez por ciento de los conductores, utilizan motos chicas y su desplazamiento es más visible en los barrios que en el centro, lo cual puede explicar las diferencias de apreciación entre quienes se mueven más en unos u otro. La visión que las propias mujeres comparten con el resto de los motociclistas acerca de que utilizan más el casco que los varones, en cambio, no se corresponde con la observación: aunque la diferencia no es significativa, las mujeres utilizan el casco en proporción menor.

El análisis de la morbilidad demuestra que, en efecto, las personas jóvenes son las más afectadas (ver capítulo 4). También demuestra que el 70% de los internados y el 75% de los fallecidos en circunstancias del tránsito son varones. Es correcta la percepción de la mayoría de los entrevistados acerca del mayor riesgo diferencial de los motociclistas con relación a los automovilistas, ya que los primeros encabezan, junto a los peatones, la Tabla de mortalidad y secundan a los ciclistas en la de internación. Sin embargo los ciclistas, el otro grupo de usuarios de vehículos de dos ruedas que en el análisis cuantitativo presenta una afectación muy similar, es prácticamente ignorado por los entrevistados: en alguna medida su ausencia en el discurso es imagen especular de la ignorancia que, según ellos, mantienen los automovilistas acerca de la existencia de las motos en el tránsito.

El porcentaje de mujeres que se trasladan en moto asciende al 20% del total de motociclistas entre conductores y pasajeros. Dado que las mujeres constituyen un 10% de los motociclistas fallecidos y un 20% de los internados, su contribución a la morbilidad no parece menor. Algunos sesgos evidentes invalidan sacar conclusiones al respecto: la observación se llevó a cabo en verano, donde es posible que haya un mayor número de motociclistas, especialmente femeninas, circulando, no es representativa de la distribución de tránsito de la ciudad, no incluyó las rutas donde puede haber preponderancia masculina, etc. No sabemos ni el tiempo de exposición al tránsito ni el kilometraje recorrido. Tampoco sabemos si las lesionadas son conductoras o pasajeras, y en este último caso, si eran pasajeras de un varón o de otra mujer. Todo ello debería despejarse antes de cuestionar si la sostenida prudencia de la mujeres es o no un factor protector o si el rol de "los otros" en el tránsito es en efecto tan determinante de los "accidentes" que minimiza la mayor exposición al riesgo que universalmente se atribuye a los conductores varones.

La utilización del casco es baja, tal como lo sostiene la mayoría de los entrevistados. Apenas un 30%, porcentaje idéntico al encontrado en la ciudad en un estudio similar realizado en noviembre de 2001 (Ungaro, de Hoyos, Peltzer y Úbeda, 2003). Aunque los conductores de motos de alta cilindrada y los conductores masculinos en general aparecen utilizando el casco en mayor proporción, las diferencias no son significativas entre conductores de motos de alta y baja cilindrada o entre varones y mujeres, contradiciendo aquí varias de las apreciaciones formuladas por los distintos grupos. Sí en cambio el uso del casco es significativamente mayor en el centro que en los barrios, lo cual se corresponde con los dichos de los entrevistados acerca de que la presencia policial en las calles (importante en el

centro) o la percepción de mayor riesgo (mayor demanda de tránsito) favorecen su utilización. En la observación la utilización del casco por el conductor se asoció estadísticamente con el uso por parte del acompañante en forma muy significativa. Ello parece indicar que el cuidado del "otro" al que casi todos los motociclistas se han referido, no se refleja a través del uso del casco. Sólo quienes se cuidan a sí mismos protegiéndose con el casco cuidan al "otro" del mismo modo.

En la investigación cuantitativa se incluyó la observación de la utilización de la luz diurna, que no fue incluida entre los ítem de las entrevistas en profundidad. Se constató que apenas el 15% de los motociclistas observados circulan con la luz diurna. El uso de esta medida de seguridad entre quienes conducen motos de alta cilindrada casi triplica a la utilización entre los conductores de moto de baja cilindrada. Esta significativa diferencia puede deberse a la tecnología (las motos más grandes, en general más nuevas, pueden tener dispositivos automáticos de encendido de luces al ponerse en marcha), al mayor nivel de autocuidado y prudencia (como los conductores de motos de alta cilindrada manifiestan) o a interés por llamar la atención (como refieren los conductores de moto de baja cilindrada acerca de los primeros). No se encontró en la legislación local una norma que obligue a su utilización, ni tampoco fue mencionada por los entrevistados como una medida controlada por la policía.

El grupo de motociclistas que utilizan la moto para trabajar parece ser el de mayor riesgo: las características señaladas arriba hay que combinarlas con el hecho de que, probablemente, sean los de mayor exposición en función del tiempo en la calle y los kilómetros recorridos. A ello hay que sumar que transitan por lugares de alta demanda y bajo presión para realizar entregas en lapsos reducidos. Lamentablemente, carecemos de datos para confirmar o descartar esta afirmación ya que la actividad laboral de los lesionados no se encuentra registrada en nuestras bases de datos para poder identificarlos.

5. Conclusiones y recomendaciones

En la ciudad de Neuquén los llamados accidentes de tránsito son una importante causa de morbimortalidad, particularmente entre los jóvenes y los varones. Se ha visto que uno de los grupos de mayor riesgo de sufrir lesiones que requieran internación o provoquen la muerte a causa de acontecimientos de tránsito son los motociclistas jóvenes. Si bien los motociclistas varones tienen un riesgo de internarse cuatro veces mayor y de fallecer nueve veces superior que sus pares femeninos, la proporción varón-mujer detectada entre conductores y pasajeros no permite asegurar que exista una exposición diferencial al riesgo por parte de los varones. El uso de las medidas de seguridad es escaso y disminuye en las áreas periféricas.

Del análisis cualitativo presentado en este capítulo se desprende que los motociclistas, al igual que el resto de los usuarios del tránsito, han desarrollado estrategias de supervivencia en un tránsito con una lógica propia que no es la dictada por la reglamentación vigente. La percepción del riesgo por parte de los motociclistas no puede considerarse baja, pero acentúa la amenaza que implican los otros y subestima la propia vulnerabilidad en función del desempeño. Sólo parece francamente inadecuada con relación al consumo de alcohol y en parte con relación a la utilización del casco. En este último caso, para la mayoría, las ventajas de no utilizarlo superan al hipotético perjuicio. Existe casi siempre una ponderación del riesgo-beneficio, y no una despreocupación total al respecto.

Con relación a las medidas de prevención, la primera discusión que debe darse es qué tipo de ciudad queremos tener. La cuestión no es menor ya que si se busca promover una mejor calidad de vida para los habitantes, como por ejemplo a través de la estrategia de la Organización Panamericana de la Salud, Municipios y Comunidades Saludables (OPS, 2002) o de la propuesta de considerar a los niños como indicadores ambientales de Francesco Tonucci (1995), entonces la moto puede ser considerada un vehículo contaminante y riesgoso tanto para los pasajeros como para los peatones u otros usuarios. En ese sentido debería considerarse desalentar su utilización, favoreciendo las alternativas peatonales, ciclísticas y de transporte público. Para ello habría que instrumentar políticas públicas que incluyeran un cambio profundo en la infraestructura y la organización del tránsito urbano. Aunque ello no fuera un objetivo enunciado, dar pasos hacia esa dirección, teniendo en mente dichos objetivos puede ser una estrategia válida para mejorar la calidad de vida de la población y disminuir los riesgos derivados del tránsito en particular.

Las siguientes recomendaciones se desprenden del análisis realizado, incluyen las propuestas de los entrevistados, pero se apoyan también en la bibliografía, experiencias previas y opinión del investigador desde el modelo de abordaje presentado:

1) Mejoramiento del transporte público: una importante franja de motociclistas conformada

- por la mayoría de las mujeres y gran parte de los usuarios de motos chicas encuentran en la moto un medio de movilidad económico y práctico, pero a su vez reconocen que si pudieran utilizar otro vehículo (un auto) lo harían. El mejoramiento del transporte público de pasajeros, que hoy los usuarios y las instituciones vinculadas consideran deficiente en Neuquén, ofrecería una alternativa importante para quienes usan la moto sólo por necesidad.
- 2) Mejoramiento de la infraestructura urbana: la meta sería disminuir la demanda que supone el mal estado de las calles, la falta de pavimento en gran parte de la ciudad, los "lomos de burro", la falta de iluminación adecuada, de señalización clara, etc., todos ellos citados por los motociclistas como problemas. La planificación y el mantenimiento son imprescindibles aunque no aparecieran nítidamente entre las propuestas.
 - 3) Adecuación de la infraestructura al tránsito de motos: una propuesta hecha por dos motociclistas se refiere al reemplazo de las barreras de seguridad metálicas por otro material. En Europa el reemplazo de estas barreras de seguridad rígidas o semirrígidas por barreras de cables ha disminuido las lesiones mortales en hasta el 50% (OMS, 2004). Otra propuesta sugerida por un motociclista es la colocación de espejos convexos en las esquinas conflictivas.
 - 4) Reorganización del tránsito: también orientada a disminuir la alta demanda, involucra a la totalidad de los usuarios. Algunas de las medidas a tener en cuenta y que se complementan entre sí, son:
 - a) Redefinición del sentido de las calles, limitando al máximo las calles la doble mano en calles angostas que exigen una alta demanda a los conductores en cada esquina y maniobras de riego cuando hay vehículos estacionados.
 - b) Reevaluación de colocación, tiempos otorgados y sincronización de semáforos: en la actualidad existen muchos semáforos de cuatro tiempos en esquinas de escaso tránsito y nula vigilancia, que son violados sistemáticamente por muchos conductores, incrementando las posibilidades de colisiones.
 - c) Considerar la habilitación de un carril exclusivo para bicicletas y ciclomotores de no más de 50 cm³ de cilindrada en algunas calles y avenidas identificadas. Si bien esta medida aparece avalada en la bibliografía para las bicicletas, son los propios conductores de motos chicas quienes las proponen. En la actualidad se observa que algunos ciclomotores circulan por las ciclovías buscando alejarse de los demás vehículos de motor; debe analizarse si esto compromete la seguridad de los ciclistas.
 - d) Considerar la autorización para giro permanente a derecha (en vías de doble mano) o a ambos lados (en vías de una sola mano) por vehículos de dos ruedas en esquinas claves donde no se incrementen los riesgos. En la actualidad la maniobra se hace cotidianamente y aunque antirreglamentaria, agiliza el tránsito y no parece comprometer la seguridad de los usuarios. En algunos países el giro a derecha o a izquierda permanente es permitido para todos los vehículos.
 - e) Señalización adecuada, reclamo frecuente entre los entrevistados. Incluye la señalización de obstáculos, desaceleradores de tránsito, sentido de las calles. También debe considerarse evitar toda señal prescindible que contribuya a aumentar la demanda del conductor.
 - 5) Legislación: del análisis de la legislación existente en la ciudad se desprende que muchas medidas propuestas por los motociclistas en realidad ya existen. El problema es que no hay cumplimiento de ellas, como son la obligatoriedad de la educación vial en las escuelas y ámbitos de educación superior, la difusión y aplicación permanente de medidas de prevención, la creación de lugares para la enseñanza y práctica de la conducción y los requisitos para la obtención del carné. Algunos cambios en la legislación a considerar son:
 - a) Respetar la edad mínima para obtener carné establecida por ordenanza y suprimir la disminución a dieciséis años decidida por el ejecutivo municipal, que va a contramano de las medidas de seguridad.
 - b) Mantener la categorización de edades mínimas para conducir establecida por la ordenanza (motos de 250 cm³ a partir de los veintiún años con un año de experiencia en categoría inferior).
 - c) Considerar un sistema progresivo de otorgamiento de licencias: transitorias hasta los veintiún años o por dos años si es obtenida por primera vez después de los veintiuno. La licencia definitiva estará sujeta a la ausencia de infracciones en ese período.
 - d) Implementar curso teórico práctico obligatorio para obtener cada categoría de carné, antes de acceder al examen.
 - e) Reevaluar y actualizar los requisitos para obtener la licencia.
 - f) Explicitar en la legislación el uso del casco en la cabeza correctamente ajustado que no permita interpretaciones discordantes con la seguridad (por ejemplo portar casco en el codo).
 - g) Establecer la obligatoriedad del uso diurno de luces bajas.
 - h) Prohibir el consumo de alcohol en los conductores de vehículos automotores hasta los veintiún años (alcoholemia cero). Disminuir el límite del nivel de alcoholemia permitido a 0,02 g/dl en todos los motociclistas siguiendo la experiencia de otros países y atento a la escasa percepción de riesgo sobre el particular.
 - i) Adecuar la legislación a las medidas de reorganización de tránsito que se pudieran instrumentar.

6) Control: es el reclamo mayor de los motociclistas, a veces aun en contra de sus propios intereses. Algunas consideraciones para llevar adelante un adecuado control son las siguientes: a) Educar y entrenar a los policías, inspectores y demás controladores en la normativa vigente, pero también y muy especialmente en los conceptos de la prevención y cultura de seguridad basados en el modelo epidemiológico, los derechos de los ciudadanos y la correcta comunicación en el marco de relaciones humanas. b) Supervisar a los controladores. c) Garantizar a través de la legislación y la burocracia la efectivización de las sanciones. d) Considerar un régimen de sanciones crecientes que incluyan según los casos amonestaciones, multas, detenciones para circular transitorias, inhabilitaciones, retiro de carné o vehículos y trabajos comunitarios. e) Establecer estrategias progresivas para el control: en lo general comenzar con los vehículos automotores de cuatro ruedas, luego los de dos, finalmente ciclistas y peatones; priorizar el uso de medidas de seguridad en todos los vehículos automotores (casco, uso diurno de luces); realizar controles de alcoholemia rutinarios los fines de semana y variables los días de semana.

7) Educación: junto al control, la educación es el otro pilar que promueven los motociclistas. En varios lugares, intervenciones basadas sólo en educación no han logrado impacto en la prevención de lesiones del tránsito (por ejemplo en el uso del casco). Sin embargo combinadas con otras estrategias de legislación y control potencian los resultados positivos. Por otra parte, debe considerarse que aplicada en niños y adolescentes no puede ser sino una estrategia a mediano y largo plazo, y por tanto más difícil de evaluar. Cualquier propuesta de educación y de comunicación social para la prevención que se quisiera implementar con relación a los motociclistas debería tener en cuenta los aspectos de la discusión aquí planteados. Muy especialmente la resistencia a aceptar determinadas pautas que se perciban como limitantes o inhibitorias. También que adolescencia y juventud son etapas que deben ser entendidas como procesos evolutivos, cambiantes, fuertemente afectados por el contexto. Algunas de las propuestas aquí incluidas están orientadas a la educación formal institucional y otras a la educación popular o comunitaria. Con relación a las primeras: a) La inclusión de la educación vial en los niveles de enseñanza inicial, primaria y secundaria está dispuesta por la legislación vigente, pero no se cumple. El trabajo intersectorial entre Educación, Salud, Policía, Dirección de Tránsito y Defensa Civil es esencial para definir estrategia y contenidos. La educación vial debería ser teórico-práctica y avanzar progresivamente desde los distintos roles de los niños: peatones, pasajeros de autos, conductores de bicicletas, pasajeros de transporte público. El rol de conductor de vehículo automotor podría ser materia optativa del último año del secundario y estar en relación a la obtención de licencia de conductor. El proceso debería involucrar a toda la comunidad educativa. b) También la ordenanza prevé la educación vial en enseñanza técnica, terciaria y universitaria, aunque tampoco se cumple; la prevención de lesiones en el tránsito y el socorrismo deberían ser los ejes. c) Ya se ha mencionado la necesidad de educar y entrenar a los policías, inspectores y demás controladores del tránsito; asimismo es necesario llegar con el paradigma de la promoción de la salud y prevención de lesiones a los funcionarios tomadores de decisiones de los gobiernos municipales, provinciales y nacionales. d) También se ha mencionado la necesidad de implementar un curso teórico práctico obligatorio para obtener cada categoría de carné, antes de acceder al examen.

Un tipo particular de educación institucional que debe ser incluida aquí es la educación para la salud realizada en la práctica clínica, habitualmente desde el consultorio médico, o por otro personal de salud. En la literatura suele denominárselo aconsejamiento, y es quizás el instrumento dentro de la medicina que mayor impacto ha tenido en los países desarrollados en los últimos diez o quince años, y el de mayor potencial. Se basa en que la conducta humana es en la actualidad uno de los principales determinantes de salud, y que el aconsejamiento es un método que ha probado ser efectivo: que los médicos aconsejen la utilización del casco a los pacientes que se trasladan en motocicleta y la abstención de beber bebidas alcohólicas antes y durante la conducción de vehículos automotores.

Con relación a la comunicación social: a) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir "accidentes" también está dispuesta por la ordenanza, aunque la Dirección de Tránsito Municipal reconoce no estar haciendo educación vial. b) La publicidad es apoyada por los motociclistas como una forma de mantener la concientización sobre el tema. Las imágenes "efectistas" son las más mencionadas. Sin embargo el tema merece un análisis particular y pormenorizado, pues los distintos subgrupos estudiados deberían ser alcanzados a través de estrategias diferentes.

- 8) Los incentivos económicos: a) si bien la ordenanza establece que las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación, ello no siempre ocurre según lo investigado entre los motociclistas y vendedores de motos. Un incentivo económico por parte de la Municipalidad, como la disminución de la carga impositiva a los comercios de venta, podría estimular el cumplimiento de la reglamentación, la ampliación a un segundo casco para el pasajero o la disminución del precio del casco; b) la disminución del costo de la patente, seguro, tasas municipales u otros servicios para los motociclistas que no hayan sido infraccionados una vez establecidos sistemas de control puede favorecer un mayor cumplimiento de la normativa; c) en Neuquén un casco estándar nuevo puede adquirirse por sesenta y cinco pesos, aunque uno algo más consistente y atractivo tiene un costo mínimo de ciento diez. La adquisición en cuotas sin interés de elementos de seguridad como el casco, con subvención municipal, facilitaría la compra por parte de grupos de escasos recursos y constituiría un gesto elocuente de una política de seguridad.
- 9) La organización y optimización de la atención del trauma: si bien la prevención terciaria es tardía, costosa e implica el fracaso de la prevención primaria y de la secundaria, optimizarla no sólo es un imperativo ético que responde al rol tradicional y excluyente del sector Salud sino que además disminuye en forma significativa la morbimortalidad. Llamativamente, en ningún momento ha sido una preocupación de los entrevistados. Ninguno esbozó la preocupación acerca de que una atención deficiente pudiera agravarle eventuales lesiones. Aumentar la capacidad sanitaria para los cuidados definitivos de los pacientes graves y para su rehabilitación y organizar un centro regional de trauma son medidas que, entre otras, contribuirían a un mejor resultado final.

1. Introducción

La literatura especializada señala que las causas y las consecuencias de los accidentes de tránsito (AT), tienen relación con factores tan diversos como la hora, el día de la semana, el precio del combustible, las limitaciones legales del sistema, la cantidad de vehículos que circulan, la disponibilidad de servicios de transporte público, las características físicas de los vehículos (como por ejemplo la presencia o ausencia de dispositivos de seguridad) o las características personales de los implicados (edad, sexo, estado psicofísico, factores psicosociales, etc.) (Tapia Granados, 1998). A pesar de esta compleja red de factores en interacción, se reconoce que el comportamiento humano es un aspecto clave en el desencadenamiento de los accidentes de tránsito (Montoro González y otros, 1995), estimándose que en un noventa por ciento de los mismos las acciones humanas son un importante factor contribuyente (Åberg y Rimmö, 1998). De esta manera, una parte importante de la investigación científica se ha centrado en el desarrollo de modelos e instrumentos que permitan abordar el estudio de los comportamientos, con la finalidad de contribuir al desarrollo de programas y planes de acción preventiva focalizados en el factor humano.

Uno de los conceptos fundamentales surgido en la investigación del factor humano es el de **percepción de riesgo**, entendida como una elaboración subjetiva que se estructura a partir de una serie de indicadores del ambiente que señalan la probabilidad de sufrir un accidente de tránsito (Ranney, 1994). Existen diversos factores que influyen en la disminución de la percepción subjetiva de riesgo, entre los que se encuentran las explicaciones que se realizan respecto a las causas de los accidentes de tránsito. Moyano Díaz (1997) señala que la investigación de las explicaciones de los sujetos sobre las causas de los AT puede contribuir a un mejor entendimiento de su conducta en el tránsito, ya que su atribución a causas diferentes de las que son riesgosas de acuerdo a criterios objetivos o estadísticos, puede disminuir la percepción del riesgo en esas situaciones.

Los riesgos son percibidos e interpretados de manera muy diversa por los diferentes grupos que integran la sociedad (sean éstos científicos, técnicos o población general). La idea que se hace la gente de los riesgos se basa en la gran diversidad de informaciones que recibe sobre los factores de riesgo (a veces denominados peligros) y las tecnologías, así como sobre sus beneficios y contextos. En la percepción pública de los riesgos y de sus factores intervienen valores y creencias. Es necesario considerar los riesgos como construcciones sociales que operan dentro de contextos históricos y culturales particulares (Douglas y Wildavsky, 1982, citado en OMS, 2002b). Así, los riesgos no deben tratarse de manera independiente y separada de las circunstancias sociales, culturales, económicas y políticas en las que los vivencia la población, ya que este contexto determinará los riesgos percibidos por los distintos grupos.

Respecto a los accidentes de tránsito, Draysokry (1997) señala que las adaptaciones conductuales que parecen ser centrales en la investigación en seguridad vial necesitan ser enfocadas desde el punto de vista de los participantes del tránsito. Los fenómenos de adaptación muestran que los sujetos utilizan modificaciones deliberadas (intencionadas) en el tránsito, de acuerdo a su interpretación y sus propias necesidades, las que a menudo son muy diferentes de las de los expertos. El estudio de la experiencia de los usuarios viales, sus interpretaciones, necesidades e intenciones cuando transitan en la vía pública, puede contribuir a un entendimiento más profundo de las conductas de las personas en el tránsito. El conocimiento del significado de tomar parte en el tránsito con distintos roles (como conductor, pasajero, trabajando, etc.) y en diferentes situaciones, del riesgo, del alcohol, de la velocidad, del uso de medidas de autoprotección, entre otros, podría abrir nuevas dimensiones para comprender esta problemática y brindar información para el diseño de programas de prevención.

Estos desarrollos conceptuales encuadran el interés por indagar acerca de los aspectos situacionales, comportamentales y subjetivos de los actores involucrados (real o potencialmente) en AT en contextos concretos. En este capítulo se presentan los resultados de la investigación cualitativa realizada con el objetivo de explorar el papel que los sujetos atribuyen a las conductas propias y de los otros actores, sus percepciones de riesgo y sus explicaciones causales de los AT. El trabajo de campo se llevó a cabo con personas seleccionadas

⁵⁸ Este capítulo resume, integrándolos al texto general, los resultados alcanzados en su investigación por la becaria Lic. Raquel Inés Peltzer (los agradecimientos figuran en la nota al pie 12).

a partir de una población de usuarios de la vía pública que presentan una alta exposición al riesgo de accidentarse: los motociclistas de la ciudad de Mar del Plata. Para el cumplimiento del objetivo general de la investigación se analizaron diversos aspectos motivacionales y conductuales discernibles en sus discursos.

2. Cuestiones metodológicas: obtención de información y caracterización del grupo

El trabajo contempló la aplicación de entrevistas a motociclistas jóvenes de ambos sexos, residentes en la ciudad de Mar del Plata. Se realizaron en total treinta y ocho entrevistas a motociclistas varones y mujeres con edades comprendidas entre los dieciocho y los treinta años. Para la selección de los sujetos se tuvieron también en cuenta el tipo de moto y el uso que hacían de ellas, para conformar subgrupos que permitiesen analizar diferencias y similitudes. Así, se conformaron las siguientes cuatro categorías:

- mujeres conductoras particulares de motos de cualquier cilindrada (catorce entrevistadas);
- varones conductores particulares de motos de menor cilindrada $< 250 \text{ cm}^3$ (nueve entrevistados);
- varones conductores particulares de motos de gran cilindrada $\geq 250 \text{ cm}^3$ (siete entrevistados);
- varones que conducen motos para trabajar (*deliverys*, mensajerías) (ocho entrevistados).

La entrevista recogió información acerca de: 1) Datos generales del entrevistado: edad, sexo, nivel de instrucción, estado conyugal, tipo de moto que posee y ocupación. 2) Los motociclistas: significado de la moto (vehículo), imagen del motociclista, significado del riesgo, diferencias al interior del grupo (según uso, potencia de la moto, edad, género). El sí mismo: decisión para adquirir la moto, significado propio de la moto, sensaciones asociadas a su uso, aprendizaje en la conducción y licencia para conducir. 3) La normativa: percepción de la normativa vigente y de los agentes de seguridad encargados del control, motivos de su cumplimiento e incumplimiento. Conductas y motivos de transgresión de las normas: alcohol, velocidad y uso de casco. 4) El tránsito: percepción del entorno y sus problemáticas, explicaciones causales de los accidentes de tránsito. 5) La prevención: percepción de la prevención primaria y secundaria.

Los entrevistados se contactaron en la calle, lugares de trabajo y negocios de reparación de motos. Sobre la base de la información obtenida en la primera parte de las entrevistas, puede brindarse la siguiente caracterización:

- La edad media de los entrevistados es de veintisiete años. Los conductores de motos de gran cilindrada son los que tienen un promedio de edad más alto (veintinueve años). Entre quienes usan la moto para trabajar la edad promedio es menor (veinticuatro años).
- En cuanto al nivel educativo, el sesenta por ciento de los entrevistados posee al menos estudios universitario o terciarios incompletos. Aquí la principal diferencia entre los grupos es que ninguno de los que usan la moto para trabajar posee estudios universitarios o terciarios completos, en tanto más del cincuenta por ciento de estos trabajadores sólo posee estudios secundarios. Los conductores de motos de gran cilindrada son los que presentan el mayor porcentaje de estudios universitarios completos (43%). La mayoría de los entrevistados trabaja, dos se encuentran desocupados (un varón y una mujer) y una mujer es ama de casa.
- De las mujeres conductoras, siete están casadas o viven en pareja, de éstas, seis tienen hijos. Excepto uno, todos los repartidores son solteros. De los que conducen motos de gran cilindrada, cinco están casados y dos tienen hijos. De los motociclistas que tienen moto de menor cilindrada, tres están casados o viven en pareja y solo uno tiene hijos.

3. Análisis de resultados

Se presentan a continuación los resultados del análisis de la información recogida, organizados según las dimensiones que fueron exploradas.

3.1. El sí mismo. Los motociclistas. El vehículo

A. La moto (vehículo) y el motociclista

Tres ideas principales surgen en relación al significado que los entrevistados atribuyen a la moto. En primer lugar encontramos la moto como medio para movilizarse. En este caso se señala la comodidad del vehículo, un medio de transporte rápido, ágil, accesible y económico tanto por su precio como por su mantenimiento. La moto da independencia para trasladarse. Se reconoce el peligro que se corre al utilizarla, pero éste se compensaría frente

a los beneficios que el vehículo otorga. Esta idea principalmente surge en el discurso del significado atribuido a la moto por las mujeres y los varones que utilizan motos de pequeña cilindrada. Dentro de esta idea de la moto como medio para movilizarse se diferencia el discurso de los usuarios de motos de gran cilindrada, quienes se refieren en gran medida al significado subjetivo: un objeto que permite disfrutar de la libertad asociada a la moto.

Para mí, un medio de transporte, para ir a trabajar, para movilizarme.. ahorro mucho tiempo con la moto. Es una comodidad, aparte es más... si bien tiene sus pros y sus contras, es mejor que el auto porque la podés poner en cualquier lado, acelerás en el tránsito, es mucho más económica, aunque es peligrosa, pero bueno (Julia, ciclomotor)

Y... yo creo que debe representar la libertad de hacer lo que querés, parar donde querés, y vivir como querés. Yo creo que de alguna manera por ahí podría representar un poco eso, esa libertad que el auto no te da, pero la moto sí (Pedro, moto > 250 cm³)

En segundo lugar, para algunos motociclistas la moto representa algo más que un medio para movilizarse: la moto es estatus, una forma de vida, una pasión, un objeto de identidad.

Hay motociclistas que la moto les representa la vida. Hay muchas motos, o sea las motos de alta cilindrada, por ejemplo las customs o las choppers... hay flacos que se pueden dedicar veintitrés horas al día para cambiarle un farito, para customizarlas o para dedicarle su vida a la moto. Tengo el hermano de un amigo que es así, es fanático de la moto y hoy le cambió el faro y mañana se lo vuelve a cambiar, y cuando no le cambia la cubierta, la pintó de vuelta. O sea, hay motociclistas que la moto, para ese tipo de motociclistas, puede representar muchísimo. Para otros es un medio de transporte, no más... (Juan, moto > 250 cm³)

Por último, la moto se describe como herramienta de trabajo, una forma de movilizarse y ganar dinero. Este significado surge especialmente entre quienes trabajan con ella, los repartidores y empleados de mensajería.

Depende de lo que haga con la moto, si lo que hace es trabajar representa una herramienta de trabajo... (Juan, repartidor)

En cuanto a la **decisión de comprar la moto**, un grupo de entrevistados refiere haber optado por una moto por razones monetarias, porque la consideran un medio de transporte barato y económico de mantener. En este caso algunos entrevistados preferirían un auto, pero es más caro. Tratándose de los repartidores, se agrega la posibilidad de trabajar con el vehículo. En el caso de algunos usuarios de motos de pequeña cilindrada, a la necesidad le sigue posteriormente el gusto por la moto. En el grupo de motociclistas de motos de gran cilindrada, la decisión se funda principalmente en el gusto por el vehículo; en estos usuarios el paso sería de una moto pequeña a otra más grande.

Porque fue ese vehículo que me llevaba lejos en poco tiempo, más barato... y al cual primero pude acceder por mis primeros ahorros y luego me adapté, me gustó, me identifiqué (Eduardo, moto de cilindrada < 250 cm³)

Porque podía tener una salida laboral que por ahí en el auto no, y me sirve para salir a algún lado, e ir a la facultad (Hernán, repartidor)

... pero un motociclista generalmente..., así como uno trata de progresar con los coches tratan de progresar con las motos, entonces a medida que van teniendo capacidad económica o posibilidad de ahorro van creciendo, van empezando a comprar motos más grandes y se van adaptando de acuerdo a la potencia del motor (Ignacio, moto > 250 cm³)

En cuanto a las **sensaciones asociadas a la moto** se mencionan la libertad que brinda el vehículo para el traslado, la independencia, rapidez y facilidad para circular. Este sentimiento de libertad también se asocia con la posibilidad de estar en contacto con el aire, sensación repetidamente mencionada en relación al placer de andar en moto, que se agudiza según la estación, brindando mayor confort y placer en el verano.

Me gustó la libertad que te da para andar, más económico, más barato para comprarla, más fácil de mantenerla (Diego, repartidor)

Primero la libertad para moverte, la facilidad para estacionarla en cualquier lado, que pueden ir más rápido que los autos a veces. (Luciana, ciclomotor)

Te da la sensación de que vas como más... más en contacto, como que en el auto vas encerrado en una burbujita, y en una moto no, te da el viento en la cara, eso... (Víctor, ciclomotor)

Por otro lado, se mencionan sensaciones negativas como el miedo. Quienes refieren que la moto les produce inseguridad son principalmente mujeres.

No, más que precaución cuando voy, pero no, así, sensación de libertad no (Ana, ciclomotor)

Me da miedo, me siento desprotegida (Susana, ciclomotor)

Por último, otra sensación a la que se asocia la moto, principalmente en los varones, es el vértigo, la "adrenalina" que se siente, sensación única que es difícil de describir.

Es como que el vértigo es mayor, la aceleración es totalmente distinta, es totalmente distinto a manejar un auto... sos vos y la moto y nada más, es una sensación difícil de describirte (Felipe, moto > 250 cm³)

En general, los conductores de motos **aprenden** solos a conducirla. Inclusive se llega a señalar que ésa es la forma de hacerlo. En algunas ocasiones se aprende con la ayuda de algún amigo o familiar que presta el vehículo, en otras se lo compra y luego se aprende. Este aprendizaje se realiza practicando en la calle, y a medida que se logra mayor destreza se amplía el recorrido. La bicicleta sería un paso previo en el que se aprendería a mantener el equilibrio, luego se pasaría a un ciclomotor. La experiencia se adquiere andando.

Me subí y salí andando, andar en bicicleta. Me costó mucho no es algo... es complicado hay que agarrarle la mano a los cambios, pero es un poco de práctica, no es que sea necesario que a uno le enseñen (Gustavo, repartidor).

Eh, lo que pasa que yo, bueno, aprendí primero a andar en bicicleta que eso es fundamental para mantener el equilibrio. Después salté a un ciclomotor, que el ciclomotor era acelerarlo y salir, era como andar en la bicicleta pero un poquito más rápido, porque de hecho estaba bastante hecho pomada así que no andaba muy rápido, no había mucha diferencia por ahí, lo único que hacía era no pedalear. Después salté a otra con cambio, que ahí se me dificultó un poco pero le agarré la mano porque eran cambios, no eran con embrague sino eran con motor, entonces le bajabas la velocidad, le ponías el cambio, acelerabas, bajabas un cachito, ponías el segundo cambio y así. El problema me pasó cuando tuve que manejar la moto con el embrague para pasar el cambio y ahí fue un quilombo. El tipo de la agencia me dijo "salí a andar una vuelta y volvé". Tardé como no sé, como cuarenta minutos porque no podía [risa], ponía el cambio y se me paraba, ponía el cambio y se me paraba, era así. Porque pasarle el cambio con una mano, con el pie... o sea apretás el embrague con una mano, con el pie pasás el cambio, con la otra mano apretás el freno y el acelerador, o sea que es todo un quilombo hasta que le agarrás la mano. Ahora ya está, hacés trac, trac así y listo (Pedro, moto > 250 cm³)

La posesión de un **registro de conducción** es irregular entre los entrevistados, y gran parte de ellos no lo ha sacado nunca. Algunas de las razones son la falta de interés por realizar el trámite, o su precio. Incluso en algunas ocasiones no saben si es obligatorio poseerlo para conducir motos. Esto es así en todos los grupos excepto en los conductores de motos de gran cilindrada, ya que todos los sujetos entrevistados de este grupo poseen el registro. En cuanto a las razones para tener el registro de conducción está el evitar tener problemas legales (circular con todos los papeles en regla), o la exigencia de los padres.

No, la tengo hace dos años, no tengo ganas de sacarlo. (Augusto, repartidor)

Si, porque me gusta estar tranquila digamos por esto mismo de la inseguridad que me da correr el riesgo de algo, me gusta estar tranquila, tengo todos los papeles de la moto siempre, el seguro. Decidí sacarlo por eso (Ana, ciclomotor)

En cuanto al **riesgo**, los entrevistados expresan que para algunas personas el riesgo es un valor, que se lo busca y disfruta, manejando a alta velocidad, no usando casco, y no respetando las normas de circulación. Esto permite disfrutar la adrenalina que estas situaciones implican. Esta búsqueda de sensaciones es identificada principalmente con los jóvenes.

El motociclista le gusta el riesgo porque la adrenalina que hay está muy asociada a la moto, al acelerador (Diego, repartidor)

Uno cuando es adolescente tiene menos conciencia del riesgo, vaya en bicicleta, caminando, corriendo o en moto. (Fernanda, ciclomotor)

La moto te incita a la velocidad a lo mejor, por ahí yo no, que soy más grande no... pero para los jóvenes por ahí sí, te incita a la velocidad y el riesgo es muchísimo (María, ciclomotor)

Esta valoración positiva del riesgo surge en el discurso de los grupos de conductores de motos de gran cilindrada y de ciclomotores. Estos conductores refieren que el riesgo les produce una sensación placentera.

Me parece algo placentero, me hace sentir bien, muy cómodo (Justo, cilindrada > 250 cm³)

Y bueno nada... digamos como que es algo que está ligado a la moto, yo sé que por tener una moto es un riesgo, es algo que está ligado directamente a la moto... es un riesgo, andar en moto es un riesgo, por ahí como toda actividad riesgosa tiene su parte

linda porque, qué sé yo... a veces es divertido y todo, el mismo hecho de la comodidad que te permite la moto para manejar lo hace lindo y a la vez riesgosa... por ahí por eso es un poco más divertido. También depende de cada uno, y hay quienes son unos dementes que les encanta exponerse al peligro permanentemente al pedo, y hay gente que no, sabe que es un riesgo y por eso trata de ser prudente y divertirse, pero prudentemente (Víctor, ciclomotor)

El riesgo se asocia directamente con la moto, considerada un vehículo intrínsecamente riesgoso. Los entrevistados refieren que están expuestos y desprotegidos, aludiendo en varias ocasiones al cuerpo como paragolpe, diferenciándolo de los autos en los que se tiene una carrocería que los protege. Incluso, uno de los entrevistados considera la moto como más peligrosa que la bicicleta por la velocidad que es posible alcanzar. Este riesgo produce miedo a sufrir alguna lesión y precaución en el desplazamiento, principalmente entre las mujeres.

Cuando estás en la moto tenés que estar a full porque sos vos el que puede chocar con... tu cuerpo es el que choca, no es un pedazo de fierro, es tu cuerpo directamente el que se golpea (Gonzalo, repartidor)

En realidad tengo tanta precaución que como que nunca llegué a un límite de velocidad o de lo que sea... voy con tanta precaución como que me asusta un poco el tener algún día que correr ese riesgo o tener una situación de riesgo en la calle, como que me da inseguridad (Ana, ciclomotor)

Por otro lado, el riesgo son los otros; el peligro se representa en las conductas de los demás en el tránsito, más allá de las precauciones personales que se tomen. En este sentido, el riesgo se asocia con algo incierto: aunque se tomen precauciones, algo imprevisto que escape al control propio puede pasar.

No se piensa en el riesgo que se corre, uno tiene que estar muy advertido de cómo maneja uno y cómo manejan los demás, porque creo que el riesgo es cómo manejan los demás (Inés, ciclomotor)

Como te digo, por más que sea respetuoso y precavido no quita que otro pueda venir y te pueda pasar por arriba (Gonzalo, repartidor)

Riesgo... yo no sé si el riesgo depende tanto de mí. Mi mamá siempre me dice que ella no tiene miedo tanto de cómo maneje uno o de mí, sino de los otros. Yo creo que el riesgo también pasa por los otros. Yo puedo tomar todas las medidas de precaución, pero el riesgo es esa posibilidad de que algo imprevisto pase, y eso no depende de mí, depende de circunstancias que... que se yo..., imaginate que se me cruce alguien alcoholizado o no alcoholizado, que va apurado porque le cierra el banco, o alguien que no está mirando para atrás, abre la puerta del auto y itac!, me engancha a mí... pero creo que es algo impredecible que no lo podés evaluar, podés tomar ciertos recaudos, pero nunca son el 100% (Juana, ciclomotor)

Asimismo, se lo conceptualiza como algo presente en todas las actividades de la vida. En este sentido algunos entrevistados refieren que, aunque siempre presente, se aprende a ignorarlo, se lo minimiza o se lo niega.

El riesgo siempre está, es una parte de la vida. Empieza a formar parte de tu vida, de la vida diaria. Siempre está (Gonzalo, repartidor)

Y el riesgo está siempre, el riesgo de salir a la calle... uno se cuida como salir en bicicleta o salir en auto, el riesgo está para todo, no es en particular para un motociclista que significa algo distinto (Gustavo, repartidor)

Los accidentes (ya sean presenciados o sufridos) son un llamado de atención acerca de los riesgos que se corren.

Yo creo que para mí el riesgo es cuando... seguir andando, o sea seguir haciendo las cosas, sabiendo que te pueden pasar, o sea, no se si por ahí me explico. Eh, un ejemplo, yo cuando trabajaba repartiendo cintas de impresora para una casa, creo que nunca vi tantos accidentes de moto como en esa época y... normalmente sucedía eso cuando yo más loco andaba. O sea, creo, yo lo interpreto por ese lado, el riesgo podría llegar a suceder si yo viendo esos accidentes en moto no tomara conciencia de esa persona, o sea no lo tomara como un mensaje de decir "pará o el próximo sos vos" y lo siguiera haciendo enloquecido y anduviera para un lado o para el otro... yo creo que andar en moto es tener mucha conciencia de lo que estás haciendo, y el riesgo puede pasar cuando no tenés esa conciencia de lo que hacés, o sea no tomés, o lo que se te presenta no lo ves como un mensaje, yo lo veo así, como un mensaje de decir bueno, frenate porque fuiste... (Pedro, moto > 250 cm³)

Volvemos a la pregunta del riesgo, y para mí el hecho de subirme a la moto es que estoy arriesgando mi vida constantemente, en cada esquina, no sé si habíamos hablado

que yo había chocado una vez y sí, cuando me puse a pensar lo que era o lo que me podría haber pasado, empecé a tomar conciencia, desde ese día uso casco sí o sí (Sebastián, ciclomotor)

En relación con este último aspecto, se indagó acerca de los significados que los entrevistados asignan a la **velocidad**. Por un lado, algunos entrevistados le otorgan un valor positivo, disfrutan de ir rápido. Entre éstos se deben distinguir aquellos sujetos que reconocen que no se puede ir rápido en cualquier lugar de la ciudad o bajo cualquier circunstancia (sólo andan rápido si van solos). Por otro lado, otros le asignan a la velocidad un significado negativo, ya que se cree que aumenta el riesgo de accidentes de tránsito. La velocidad produce miedo, y entre los entrevistados que respondieron de esta manera se encuentran algunos que reconocen que, a pesar de esto, existen circunstancias en que se circula rápido: cuando se está apurado o por razones de seguridad, principalmente en la noche.

En realidad me gusta [la velocidad], pero es más de lo mismo, creo que hay lugares y momentos para poder hacer eso, o sea, disfruto de la velocidad en la medida que sea un lugar donde me sienta cómodo para poder ir rápido, no me gusta andar rápido dentro de la ciudad, mucho menos en un lugar como Mar del Plata donde el tránsito es casi caótico, me parece hasta tonto... En lugares donde sí se puede ir rápido o donde yo por lo menos me sienta tranquilo que puedo ir rápido, me gusta (Fabián, moto > 250 cm³)

No soy ni de andar rápido, ni de... Ando rápido cuando tengo que hacerlo pero también me siento re inseguro, te aseguro que agarro la calle Jara y muchas veces tengo que llegar rápido o volver rápido y me da mucho miedo, además como están las calles no se puede andar rápido en Mar del Plata (Sebastián, ciclomotor)

En general, las sensaciones asociadas a **circular con pasajeros** son el miedo, la precaución, el sentimiento de mayor responsabilidad. En los repartidores se describe una sensación de agrado, y en algunos se acompaña con mayor precaución. Otros refieren que no encuentran diferencias. En el caso de los conductores de motos grandes surge la diferencia entre los pasajeros que saben o no andar en moto, pues en este último caso el peso y movimientos de la otra persona pueden interferir en las maniobras. En cambio, en los conductores de ciclomotores esta diferencia se asocia principalmente al vehículo, parecería que el peso de otra persona se siente en el andar de la moto, se vuelve más pesada y difícil de maniobrar.

Me da mucho miedo, ando mucho más despacio cuando tengo una persona, porque me da mucha más responsabilidad (Julia, ciclomotor)

La sensación es... por ejemplo por un lado es agradable porque estás acompañado por una persona que querés, que podés andar... y por otro lado como que uno respeta más la moto, anda más despacio, más precavido para no lastimar al que lleva atrás (Justo, cilindrada > 250 cm³)

No me siento muy cómodo llevando a alguien, ya llevás otro cuerpo atrás, las maniobras son distintas, la moto frena menos, tiene menos reacción y si la persona que va atrás no es muy ducha en andar en moto es medio complicado, así que me gusta más andar solo que con alguien atrás (Ignacio, moto > 250 cm³)

B. Imagen que los motociclistas tienen del propio grupo

Como característica distintiva que identifique a los motociclistas con una imagen particular del grupo como un todo, se encuentra la irresponsabilidad. Esta idea resumiría el hecho de que los conductores de motos son desaprensivos frente al cuidado en el tránsito, realizan maniobras riesgosas, no utilizan casco, circulan realizando zigzag entre los autos, andan a contramano. Estas conductas de riesgo no sólo se adscriben a "los otros", sino que, en algunos casos, se reconocen como propias. Por otro lado, esta tipificación de los motociclistas es asumida por usuarios de motos de pequeña cilindrada pero no por aquellos que usan motos grandes.

Un poco inconscientes, muchas veces, a veces el tiempo que uno tiene para hacer las cosas lo lleva a arriesgarse un poquitito y no respetar algunas cosas. (Juan, repartidor)

Son bastante inconscientes, aquellos que no usan casco, que andan a alta velocidad, que no respetan las normas de tránsito, digamos a veces yo también, se confía que está en la moto y, o no pone un guiñe, o no respeta un semáforo amarillo, no somos cuidadosos, yo tengo un ciclomotor e implica no tener cambios, baja velocidad, pero aquellos que tiene motos grandes... (Julia, ciclomotor)

Esta imagen negativa de los motociclistas como grupo en general se encuentra en una minoría de los entrevistados. En la mayoría de los sujetos la imagen de los motociclistas se estructura principalmente alrededor del uso que se le da a la moto y al tipo de moto que se tiene, no estando diferenciados estos dos ejes en muchos de los casos.

Los describiría no como un grupo único... existen diferentes grupos, existe un grupo que utilizan la moto como medio de transporte porque es más barato, más económico en tanto al mantenimiento, costo de compra y adquisición, hay algunos motociclistas que lo consideran un estilo de vida que pueden ser aquellos que utilizan motos más grandes ya sean motos de ruta, motos de gran velocidad (Fernando, ciclomotor)

Sobre la base de la cilindrada, se diferencian los usuarios de motos grandes de los de motos pequeñas. Los usuarios de motos grandes, los *motoqueros*, se identifican con características particulares, en cierta medida son fanáticos de las motos, con intereses comunes, para los que la moto es un hobby o un estilo de vida y con cierto espíritu de cuerpo. El placer y el gusto por la moto marcan una diferencia en cuanto a los cuidados del vehículo. El interés se centra en lo estético, la arreglan, le prestan atención, hasta sería algo más que acompaña la imagen del motociclista. Los *motoqueros* se identifican con una vestimenta especial, tienen la moto como forma de vida, gustan de andar en ruta y reunirse, y se trataría de gente más grande. Dentro de este grupo se menciona a los de la "Harley Davison" como un grupo selecto. Asimismo, dentro de las motos grandes se encuentran aquellos que tienen motos de competición, que utilizan las motos para deporte, carreras o circuitos especiales de *moto cross* y que son identificados con la búsqueda de situaciones que producen mayor adrenalina.

Según en qué grupo de motociclistas que manejes, hay motociclistas fanáticos que se juntan, hacen peñas, viajan, hablan de la parte mecánica de la moto, de las mejoras que le hacen con el dinero que le están invirtiendo y hay otros simplemente compran la moto estándar y la usan como te decía recién, de darse un gusto de sentir el placer de andar en moto que es hermoso (Ignacio, moto > 250 cm³)

Existen cualidades que se asocian a las motos grandes y que caracterizan a sus conductores. La potencia, el porte de las motos, la velocidad que ellas logran, hacen que estos motociclistas asuman de manera deliberada mayores riesgos y una búsqueda de sensaciones. Por otro lado, estas características también condicionan su relación con los otros vehículos en el tránsito: la reacción que poseen estos vehículos marca la diferencia en la circulación, ya que al ser mayor en las motos más grandes posibilita seguir el ritmo del tránsito.

Creo que sí, los conductores se diferencian en la medida que los conductores de gran cilindrada tienen como un mayor gusto por la velocidad que además está reforzado por la moto (...), al que anda en moto grande le gusta en general la potencia y si las motos son potentes ellos ven cuánta potencia toleran arriba de la moto. En cambio los de pequeña cilindrada, utilizan la moto más como vehículo, para transportarse (Fernando, ciclomotor)

El costo del vehículo y su mantenimiento marcan una diferencia entre las motos de gran cilindrada y las pequeñas, y esto se relaciona con el nivel económico de los usuarios, marcando a los de gran cilindrada en la elección de este tipo de motos por el placer y a los de motos más pequeñas por la necesidad de transportarse en un vehículo barato y de fácil mantenimiento. Para los usuarios particulares de motos de pequeña cilindrada, los cuidados no son tan importantes y pasan por la utilidad, no por la estética como en el grupo anterior, ni por la necesidad como sucede con quienes utilizan la moto para trabajar. Este grupo no se identifica con características particulares ni con sentimientos de pertenencia a ningún grupo.

Me costaría unificar a todos los motociclistas. Hay motociclistas que andan atrás del peso, entonces la moto es algo que les sirve para movilizarse por poca plata. Después hay gente que tiene mucha plata, e invierte mucha plata en la moto. Entonces serían... describirlos como gente que... o sea la moto le viene bien para las tareas que tiene que hacer, y le gusta andar en moto (Diego, ciclomotor)

Las características de las motos de pequeña cilindrada, como la potencia, la reacción que tienen o su velocidad, condicionan el desempeño de los conductores y su relación con los otros vehículos. No podrían seguir el ritmo del tránsito, el conductor debe estar a la defensiva, y los usuarios están más expuestos.

Los ciclomotores no, no tienen salida y no tienen mucha velocidad, entonces el ciclomotor se maneja de otra manera, en general no pueden ponerse delante de los demás, porque no van a salir rápido, cosas así. Eso te influye la manera de manejar. Por ejemplo vos llegás a una esquina y un auto se te viene encima y vos con un ciclomotor por más que le des a full al acelerador no vas a salir andando como con otra moto. Entonces tenés mucho más cuidado, que no llegues a una situación que tenés que salir porque no salís... (Nahuel, ciclomotor)

Por último encontramos otro grupo diferenciado según el uso que se le da a la moto: los que la usan para trabajar, los *delivery* o mensajeros. Si bien no se identifican con algún tipo especial de moto, en general se les adscriben motos de pequeña cilindrada. Por otro

lado, no se les asigna más espíritu de cuerpo que el de compartir una tarea común. Estos conductores son percibidos como peligrosos, con conductas de riesgo. Serían las condiciones laborales las que determinarían este tipo de comportamientos en el tránsito, ya que se encuentran obligatoriamente expuestos al riesgo, sin opción. Para ellos, el tiempo es dinero, y entregar más pedidos significa aumentar sus ingresos.

En cambio con una de estas motos delivery, lo que pasa es que esos manejan como locos, porque como laburan no tienen tiempo de nada y no les importa, se acostumbran (...) se acostumbran a andar de cualquier manera. Yo me los he cruzado de contramano a oscuras, doblando así de contramano a oscuras, de pedo los esquivo... (Andrés, moto > 250 cm³)

... por ahí los que andan trabajando andan más acelerados, más apurados por una cuestión de que a menor tiempo de entrega hacen más plata, que también está mal, pero más que eso... el hecho de la manera de manejar, o andar, por ahí la confianza de estar todo el día en la calle, no creo que haya diferencia (Gustavo, repartidor)

Para quienes trabajan con la moto, el vehículo significa una herramienta indispensable de trabajo. Cuidan sus motos de modo diferente al resto, en función de la necesidad de ganar dinero, pues si no anda no se cobra. Así, los cuidados pasan por lo mecánico, por el funcionamiento de la moto. La preocupación por el buen funcionamiento del vehículo es mayor entre quienes trabajan con moto propia que entre aquellos que utilizan vehículos de sus empleadores.

... igualmente no quiero decir que los conductores de delivery sean una pinturita, obviamente hay algunos que trabajan con motos prestadas y no les importa para nada, andan a todo lo que da, agarran los badenes, los agarran a todo lo que da, la moto sufre, la suspensión empieza a sufrir, las ruedas se empiezan a romper, anda toda destartalada y no les importa. Para los que son dueños de la moto no es nada que ver... al que le dan la moto en el local que trabaje. (Gonzalo, repartidor)

Los que la usan para trabajar es una herramienta de trabajo y por ende la cuidan hasta ese punto... están más pendientes de que no se le rompa porque de eso depende el trabajo, es tan importante que descuidan otras cosas... (Eduardo, moto de cilindrada < 250 cm³)

C. Imagen de sí mismo que perciben que tienen los otros

Para los motociclistas, los otros usuarios viales tienen de ellos una imagen caracterizada por la amenaza, son una molestia y representan un peligro; los demás usuarios los ven como irresponsables que asumen deliberadamente una alta exposición al riesgo. Esto tiene como consecuencia que el riesgo de accidente puede ser grande, y los resultados repercutir en problemas para el automovilista. Resulta significativo que esta preocupación no se percibe desde el aspecto de la seguridad vial o del cuidado de las personas y de la vida, sino centrándose en la posibilidad de tener problemas legales. Esta percepción se agudizaría en el caso de quienes trabajan con la moto.

Los ven como un peligro, que aparecen de la nada con un semáforo en rojo, los ven como una fuente de problemas por eventuales lesiones, por homicidio culposo. (Esteban, moto de cilindrada menor que 250 cm³)

Lo que pasa es que el común denominador es que el motociclista es cualquiera, se te cruza en medio de la calle o va por cualquier lado, como que están identificados para mí como un factor de riesgo... si vos vas aprendiendo a manejar, lo primero que te dicen, cuidado las motos, cuidado las bicicletas, que se te cruza, como que el motociclista es un riesgo para el que maneja auto, colectivo. (Ana, ciclomotor)

Por otro lado, la visión que se percibe en los otros vehículos respecto de los motociclistas es que se los considera como vehículos inferiores.

Generalmente si son usuarios de autos, se piensan que todo aquel que maneja otro vehículo inferior (o sea moto, bici) tiene otra posibilidad de manejo, le temen... dicen que manejan mal o que no respetan ciertos códigos de tránsito (Inés, ciclomotor)

Esta visión de los otros conductores se ve en la falta de respeto que sienten los motociclistas hacia ellos, retroalimentándose: como no esperan que se los respete como otro vehículo más, manejan a la defensiva y asumen esas mismas conductas que creen que se ven en ellos.

El motociclista se acostumbra a que pasa por todos lados, entonces vos en un semáforo nunca te quedás atrás. Hay un problema en el motociclista, que el motociclista no está acostumbrado a que lo respeten como un vehículo más y entonces tampoco se comporta como un vehículo más... El otro día se quejaba un chico que conozco que iba por la ruta que los tipos le hacían luces para que se corriera a la banquina para que ellos pasaran, por qué, porque ellos consideran que él no tenía por qué andar por el medio

de la calzada. Uno como motociclista es un vehículo más, tiene que andar por el medio, no puede andar por un cordón. Yo por andar pegado al cordón una vez me pegué un palo, porque la moto se me subió al cordón y Pum! Pero el automovilista considera que no, que vos... si un auto está yendo a sesenta por el medio lo pasan, no le hacen ningún problema, ahora si un motociclista va por el medio a sesenta, es un problema, tiene un problema, porque te dicen cosas: "Eh!! correte!" Y es una situación donde no da para explicarle al otro: "mirá, yo soy un vehículo igual que vos tengo que andar... no puedo andar por el cordoncito"... (Nahuel, ciclomotor)

Por último, parecería que esta falta de respeto hacia los motociclistas es diferente según quién maneje, las mujeres serían un poco más respetadas que los varones.

Porque si es una moto de estas de alta cilindrada es un loquito, lo he escuchado en varios, y está haciendo facha, está haciendo pinta. En cambio si es un ciclomotor en que por ahí va una mujer es distinto, es distinta la percepción creo (Juana, ciclomotor)

Depende. Si sos mujer te respetan más, te dejan pasar, frenan más los colectiveros... no frenan igual si sos mujer u hombre (Cristina, ciclomotor)

D. Diferencias al interior del grupo de motociclistas

En cuanto a las **diferencias de género**, los entrevistados por lo general consideran que la moto es un vehículo masculino, que tiene que ver con la virilidad (es más probable que los varones sean fanáticos por los "fierros"). A su vez, son los varones quienes gustan y disfrutan más del riesgo. La moto es un vehículo pesado que requiere fuerza para manejarlo (sobre todo las motos grandes), es por esto que los varones son quienes más utilizan este tipo de motos.

Quizás la moto tiene un poco más de riesgo,... quizás el varón es un poco más arriesgado por impulso, por moda, lo que pasa es que la parte masculina es lo que tiene que ver con la velocidad, con los motores, el hombre es más de prestar atención a los fierros, como a las mujeres les gusta ir al shopping... (Felipe, moto > 250 cm³)

De por sí, porque la moto es un vehículo pesado... la fortaleza física ante todo, y segundo es como que está implícito que la moto es un vehículo de varón, salvo el ciclomotor, las motitos chicas que hay ahora modernas que las chicas lo utilizan para movilizarse, pero igualmente creo que hasta en la motos chicas supera ampliamente la cantidad de varones a la de mujeres (Ignacio, moto > 250 cm³)

El gusto por las motos y el riesgo que los varones asumen con ellas se contraponen a una visión de la mujer desde una definición de lo femenino signada por el cuidado de sí misma y el cuidado por la estética propia (vestimenta y peinado). La precaución surge como una característica muy fuerte en relación a las mujeres motociclistas; ellas tienen más miedo y su percepción del riesgo es mayor que en los varones. La precaución en la conducción femenina se ve en sus conductas en la calle: circulan a menor velocidad que los varones, no realizan zigzag entre los autos, usan casco.

... generalmente las mujeres tienden a cuidarse un poco más, en cambio los hombres tienen más la posibilidad de hacer lo que quieren, es más aceptado que se dañen a sí mismos... que corran el riesgo. De ser temerarios... (Eduardo, moto de cilindrada < 250 m³)

Porque la moto se ve como un móvil más inseguro y la mujer es más cautelosa. Al hombre le gusta generalmente lo extremo y la mujer es más cautelosa en todo (Juliana, ciclomotor)

Incluso para algunos entrevistados esta precaución que tiene efectos negativos en la conducción hace más inseguras a las mujeres, y en algunas ocasiones les juega en contra para resolver situaciones difíciles en el tránsito.

Y, las mujeres no se animan tanto a subirse a la moto, porque es como que le tienen miedo. Miedo y a veces es como que no se sienten seguras, y no saben si la van a poder manejar (Diego, repartidor)

...capaz que el sentir un poquito más el miedo a veces que no ayuda, sino que es como que se acobardan frente a ciertas situaciones y a veces se mandan alguna (Juan, repartidor)

Esta relación con el riesgo según el género se relaciona con el diferente uso que las mujeres hacen de la moto: el placer se sustituye por la necesidad de trasladarse y la moto tendría el significado de un vehículo para movilizarse.

Por supuesto, la mujer que maneja moto me parece que lo es por una necesidad de dinero, porque no tiene otra forma de movilizarse y lo hace más que nada por el hecho de ahorrarse un colectivo o un taxi (...) obvio siempre hay una excepción que confirma

la regla, pero no veo que la mujer ande en moto como para disfrutarla, o sea siempre capaz que hay alguna, pero la mayoría lo hace para movilizarse hasta el trabajo, etc. que si pudieran tener un auto lo cambiarían al instante (Juan, moto > 250 cm³)

En líneas generales, el desempeño de las mujeres se evalúa positivamente, señalándose que no habría diferencia en el manejo entre varones y mujeres. No obstante esta evaluación se realiza a través de la excepción, puntualizándose que hasta hay mujeres que manejan mejor que los varones, y esta sería la excepción que justifica la regla.

Hay mujeres que manejan mucho mejor que los hombres. Y porque dicen que por ahí las mujeres no saben andar en la calle, pero yo he visto hombres que no saben andar en la calle (Ernesto, repartidor)

Por último, ciertas características que se les adscriben a las mujeres determinan otra forma de discurso en torno a la imagen de las mujeres motociclistas: se las considera como fuertes, especiales, autosuficientes, independientes. Este discurso se encuentra principalmente en los varones. Esta caracterización las igualaría a los varones, alejándolas de las particularidades femeninas. Si bien al preguntarse explícitamente si serían medio "marimachos" se contestó que no, se las asimila parecidas en sus características a lo varonil.

Pienso que deben ser chicas con bastante poder de... autosuficientes, independientes, chicas que, pienso que mentalmente bastante fuertes. (Ignacio, moto > 250 cm³)

... me da la sensación de que son minas súper seguras, también tienen una cuestión de tuerca, una cuestión de tuerca parecida a la de los hombres, o sea les gusta la moto, disfrutan de manejar la moto. Se parecen más a un hombre o a las cosas que le gustan a un hombre de la moto. (Fabián, moto mayor que 250 cm³)

En algunos casos se refirieron a estas características en relación a las mujeres que son *motoqueras* o que utilizan motos de gran cilindrada, aunque se reconoce que éstas son una minoría, y que, al igual que los varones, es una elección basada sobre el gusto por la moto y no en la necesidad.

Hay chicas que les gusta manejar moto y las ves por lo general en motos enduro o con motos fuera de lo común, o sea no una moto común de calle... esas chicas pienso que tienen esa moto porque les gusta (Andrés, > que 250 cm³)

En relación con la **edad del conductor**, los motociclistas adultos son percibidos como más prudentes en la conducción. Esta prudencia se alcanzaría luego de haber tenido algún accidente o haber estado a punto de sufrirlo. La experiencia y madurez los motivaría a buscar el placer en otras situaciones. En cambio, los jóvenes tendrían más conductas de riesgo, buscarían el placer en el vértigo de la velocidad y en la realización de maniobras difíciles. Esta exposición a situaciones peligrosas sería propia de la edad.

...el motociclista joven generalmente busca el vértigo, busca la velocidad, busca el riesgo, las maniobras difíciles y el motociclista viejo ya con el paso del tiempo se ha dado ya seguramente unos golpes... o se ha salvado de algunos accidentes por poquito y ha valorado un poco más el hecho de no haber tenido un accidente grave... y bueno, hace maniobras más tranquilas y las piensa un poquito más, aunque a veces no depende de uno sino de los demás, de los vehículos... eso lo buscás cuando sos joven... cuando sos más viejo, por ahí buscás otras cosas, buscás viaje en ruta y otro tipo de placer (Ignacio, moto > 250 cm³)

Los adolescentes me parece que tienen una conducta más de riesgo, pero igual que en todos los ámbitos de la vida... no es particularmente por ser usuarios de motos, uno cuando es adolescente tiene menos conciencia del riesgo, vaya en bicicleta, caminando, corriendo o en moto, y los adultos, me parece que hay lo que decía antes, a medida que va creciendo en edad hay menos usuarios de motos, porque las necesidades y el poder adquisitivo son otras, entonces tal vez los usuarios de motos adultos haya algunos que usen la moto porque realmente les guste ese tipo de vehículo (Fernanda, ciclomotor)

Los adultos y los jóvenes se diferenciarían por el tipo de moto y por el uso que le dan. Los primeros tendrían motos más grandes, y la utilizarían más por placer. En cambio a los jóvenes se les asigna un sentido de utilidad para con el vehículo, para trasladarse, ya que por el precio del vehículo les sería muy difícil acceder a una moto de mayor cilindrada.

Lo que pasa que para mí la diferencia está en que el adulto pasea en su moto y muchas veces fanfarronea con la moto que tiene y el que es joven aprovecha para hacer trámites, o es mensajero o la usa para trabajo, o va y viene en la moto porque trabaja en un lado, estudia en el otro, como que es más utilitaria en el joven que en el viejo, el viejo la usa como para, si tiene una moto linda está todos los domingos en la costa fanfarroneando con la moto, la velocidad me parece que no es la misma... el joven vive más acelerado, el viejo por ahí se dedica a mostrar su moto (Ana, ciclomotor)

En cuanto a las **condiciones de trabajo** de los que utilizan la moto para trabajar, se menciona que los empleadores piden el registro, casco y seguro, como así también que las motos estén en buenas condiciones, que sean preferentemente chicas y que no sean lentas. Según los dichos de los entrevistados, estos requisitos serían al momento de la contratación, luego el uso del casco y el mantenimiento del vehículo correrían por parte del empleado. En cuanto a las condiciones de trabajo, si bien muchos entrevistados no respondieron acerca del contrato, algunos de ellos sí dijeron que trabajaban en negro. El pago es a partir de un piso, por encima del cual se cobra por entrega. Esto repercute en la forma de conducirse en la calle: cuantas más entregas, más ganancias.

El cuidado de la moto corre por parte mía y no es que ellos me ponen como requisito tener la moto diez puntos, yo lo hago porque creo que mi trabajo funciona mucho mejor si la moto está en buenas condiciones (Juan, moto > 250 cm³)

La velocidad está relacionada con el tiempo, el tiempo está relacionado con las horas que yo estoy sentado arriba de la moto trabajando, mientras más rápido haga el recorrido, más rápido me voy a poder bajar de la moto y dejar de trabajar... (Juan, repartidor)

3.2 Normativa de tránsito

Las normas en general se evalúan positivamente, aunque se reconoce su poco conocimiento. El principal problema que se describe, más allá de su conocimiento o adecuación, es su incumplimiento. La gente no respeta las normas de tránsito, pero también se señala la falta de controles para hacerlas cumplir. En relación al uso del casco, principalmente, se reconoce que está bien, que la norma es adecuada, pero igualmente no se cumple. Por otro lado se percibe que las multas son, en muchos casos, injustas económicamente para los motociclistas, generando cierta idea de persecución contra ellos con el objetivo de recaudar y no de prevenir. Esto repercutiría generando comportamientos de evitación de los controles y despreocupación por el cumplimiento de las normas.

...más que nada la obligatoriedad del uso del casco está perfecta, creo que hay que usarlo sí o sí y las reglamentaciones dependen más que nada de cómo las cumplimos nosotros... porque la reglamentación puede ser buena, pero si no la cumplimos no sirve para nada. La reglamentación supongo que si está hecha es porque está estudiada, pero fundamentalmente está en cómo la cumpla la gente (Ignacio, moto > 250 cm³)

No lo sé, no podría decirte si es adecuada o no [la reglamentación], pero no alcanza, por otro lado te persigue el inspector para multarte y no para prevenirte... Es una actitud demente, no quiero decir que somos hijos del rigor, pero algo de eso existe (Esteban, ciclomotor)

... ni siquiera está muy claro cuál es [la reglamentación], porque no está muy controlada (Lorena, scooter)

En cuanto a los **códigos propios** de los motociclistas, los entrevistados o bien desconocen que existan, o se los adscriben a los *motoqueros*, que utilizan motos más grandes. En este caso los códigos tienen que ver con lo estético, el uso y cuidado de la moto, el gusto por la velocidad y la relación entre ellos, considerándose que existiría un cierto espíritu de cuerpo. Se reconocen códigos para desplazarse en las calles, en particular respecto a los *deliverys*.

En el caso de los motoqueros tienen códigos porque suelen ir en grupos. Con respecto a otros motociclistas... hacen la suya (Cristina, ciclomotor)

...en general tiene que ver con una estética de lo que sería la moto. La moto la tenés que tener bien porque si no te dicen "mirá la porquería que tenés"... vos tratás de tenerla bien por esas cosas, que no te digan, pero... y después códigos en la calle también... uno trata de no pasar a otro motoquero estrepitosamente si sabe que el otro tiene mejor moto, porque después el tipo lo puede tomar como que le estás corriendo y te empieza a correr... Y cosas así, ayudar a otro que está en problemas, avisarle si hay un... si están parando, cosas así (Nahuel, ciclomotor)

Respecto a los **agentes de tránsito**, si bien se reconoce que no todos son iguales y que hay agentes municipales interesados en la seguridad, en general la imagen que se impone es la de recaudadores para la municipalidad. La relación con los "zorros" (término popular para referirse a ellos) se define como mala y la conducta frente a ellos es la de evitación. Esta tendencia se agrava debido a que, en general, los motociclistas no circulan con todos los requisitos legales, ya sea de documentación, registro o casco. En el caso de quienes trabajan con la moto, se reconoce que es peor por su forma de manejar, la que los lleva a cometer más infracciones.

Y hay de todo, hay quienes se toman el trabajo realmente como es, que tratan de orientar un poco al que está haciendo las cosas mal, no directamente sacarle el vehí-

culo, ponerle una multa, sino charlarlo un poco el tema, tratar de persuadirlo... y hay quienes son como dice el reglamento, y bueno recaudan y te retiran el vehículo, bueno son más extremistas, pienso que hay de todo (Ignacio, moto > 250 cm³)

Pero aparte hay algo con respecto a los zorros creo yo. Creo que está ahí para cagarte, no está ahí para prevenir, no está ahí para decirte "tenés que hacer esto, esto, no podés hacer esto", porque por ahí hay una concepción del control o del tránsito que el zorro está ahí para coimear (Juana, ciclomotor)

... aquel que anda en una motito y anda sin seguro, sin papeles, sin casco, sin nada, sin luces, sin nada, y lo ve un zorro, si lo alcanza a ver antes... se pegó la vuelta en "U" en la calle y se mandó a mudar en contramano... y donde encontró un hueco, o un porche se metió ahí para que el zorro no lo vea, o sea que no, no... es terrible y lo ve un zorro y es de escapar, es así porque seguramente que la mayoría andan sin seguro, sin casco, hay algunos que deben tener papeles pero no... (Pedro, moto > 250 cm³)

A. Transgresión de las normas

En cuanto al **cumplimiento o transgresión de las normas**, si bien en muchos casos se reconoce que no existiría diferencia de cumplimiento de las normas según edad, en varias ocasiones se identifica a los jóvenes como un grupo más transgresor, que está más apurado, es irresponsable, posiblemente por la rebeldía propia de la edad que se va perdiendo al madurar. Es interesante que, como contrapartida, a la gente mayor se le asignan transgresiones no deliberadas, sino originadas en la pérdida de sus capacidades, lo que los haría más inseguros, llegándose a señalar que pueden ser más peligrosos que los que cometen infracciones deliberadamente.

Que las cumplan bien [las normas] nadie... un 50% de la gente trata de cumplir algo, pero por lo general no... diría un 50% se cumple, el resto no ¿por que? Por comodidad, por llegar rápido a algún lado, por no frenar... hablan por celular y no ven el cartel. Con el tema de los jóvenes se respeta menos que una persona adulta... la juventud anda siempre más apurada... cuando uno ya es más grande se empieza a aplacar y ya es más responsable... (Hernán, repartidor)

... el adulto es como que anda un poco más tranquilo en el auto, o sea anda tranqui, no se anda haciendo mucho el loco, pero muchas veces es un poco más despistado, digamos, en vez de ir por donde se anda tranquilo y despacio por la derecha, anda por la izquierda. O si tiene que doblar, por ahí se te cruzó y no te puso el guiño. En el sentido de que por ahí anda un poco más tranquilo, no anda tan rápido pero es medio, es como que ya viste... pierde reflejos y como que pierde reflejos y se abatata un poco más y le tocan bocina o lo aprietan, entonces es como que andan más inseguros... (Pedro, moto > 250 cm³)

Los entrevistados perciben que el incumplimiento de las normas es generalizado. Las razones reconocidas son la ignorancia, la comodidad, el individualismo, el apuro, la educación. En determinados momentos y por razones de seguridad, sobre todo de noche, se transgreden normas como el semáforo en rojo. También se señala el contexto cultural de transgresión general de todas las normas sociales. Asimismo se señala la falta de controles, y que los pocos controles existentes se realizan con fines de recaudación y no de prevención.

Los conductores no las cumplen [las normas], los peatones no las cumplen, que el cuerpo de tránsito está... lo veo más para sancionar que para hacer cumplir, o sea que no hay una tendencia por parte de nadie para que eso se cumpla (Andrés, moto > 250 cm³)

... me parece que en este país no se cumple ningún tipo de normas, es una cuestión cultural, ya está incorporada así (Víctor, ciclomotor)

En cuanto al **alcohol** y su percepción como problemática asociada al tránsito, todos los entrevistados lo reconocen como un problema, considerándolo como una de las causas de los accidentes. Lo ven como una circunstancia frecuente. Lo reconocen como un factor de riesgo y como un factor que disminuye la percepción del riesgo. Pocos lo consideran como un riesgo para los demás. Es llamativo ver cómo a veces justifican el consumo de alcohol en otro medio: es riesgoso manejar una moto alcoholizado, pero no un auto, aunque otros entrevistados expresan claramente el riesgo de manejar alcoholizado en moto o en cualquier forma de transporte. Esta conducta se atribuye a falta de conciencia en quien lo hace. Se considera que es un problema de control.

... el alcohol indefectiblemente te afecta los sentidos, la percepción y los reflejos y por lo general la gente que toma siempre piensa que no le afecta, que está bien, todo perfecto y aunque uno no se dé cuenta eso actúa, como te dije es indefectible que te afecte y sea un factor de riesgo más (Lorena, scooter)

Es gravísimo, porque los chicos salen a veces al boliche en moto, y no es lo mismo salir alcoholizado en un auto que en una moto, en un auto por ahí chocás y no te pasa nada... en la moto te matás. El alcohol para la moto es totalmente incompatible y muchas veces los chicos manejan alcoholizados (Ignacio, moto > 250 cm³)

El hecho de haber padecido una lesión por accidente de transporte en el que el alcohol estuvo involucrado no es un factor para cambiar de conducta. Esta falta de conciencia aparece unida a un sentido de responsabilidad que es independiente de la edad, pero dependiente de la historia personal; en especial la paternidad los enfrenta en mayor medida al riesgo de perder la vida o quedar inválido.

...es complicado, tengo muchos amigos que han tenido accidentes por el alcohol, después salieron a manejar y eso lo veo bastante mal. Me incluyo también que no se puede hacer nada de eso, porque perdés conocimiento total y no sabés si vas por la mano o contra mano... es totalmente diferente el manejo de estar bien a estar ebrio (Diego, repartidor)

Sí, la gente me parece que no mide las consecuencias. Vos ves en un bar, un sábado a la noche que la gente se sube a un auto, una moto... y tomó mucho y no piensa si tiene los reflejos si tomó un vasito, si tomó dos. Creo que no tienen conciencia, no se controlan (Julia, ciclomotor)

También el costo económico de un choque les hace tener control sobre la bebida. Creen que es posible beber hasta un límite donde poder mantener el control, pero hay veces que es inevitable conducir luego de haber tomado. Pero no a todos les interesa lograr ese control sobre el alcohol, quizás justamente buscan la pérdida de control.

Yo desde que tuve auto, tuve auto tres años, y manejé antes el auto de mi vieja y ahora... No tomo alcohol y manejo, o sea... si tomo no manejo. He tomado una o dos veces y tuve que manejar porque no me pude controlar esa noche, pero no soy de ir con la idea de mamarme y volver... si yo manejo, voy a tratar de tomar hasta ser conciente que me estoy por pasar al otro lado. Por el solo aspecto de que me puedo mandar una cagada y por el solo aspecto de que si choco y rompo el auto, así choque contra una pared, al otro día cuando me despierte la plata la voy a tener que poner yo (Juan, moto > 250 cm³)

El alcohol les disminuye los reflejos, disminuye la sensación de riesgo, los libera de inhibiciones, creen tener el control de la moto y en realidad están siendo controlados por ella, sienten que es la moto la que les exige más velocidad, más riesgo y se asocia a la sensación de la adrenalina que esto produce.

Y no entran en conciencia los demás. Van a un boliche y creen que porque van con una moto que... dicen tengo control de la moto... me controlo con la velocidad. Podés controlar la velocidad con alcohol en la moto, pero pasa que te va pidiendo la moto. Eso es lo malo que tiene la moto, te pide velocidad. Estás ebrio por hacer facha le das pata, le das pata hasta que chocás (Sofía, ciclomotor)

El manejar alcoholizado lo marcan como un factor cultural, de costumbres, instintivo y una expresión de la agresividad del individuo. Ubican el problema en los fines de semana, en la noche, a la salida de los locales bailables.

Y es porque se da cuenta que puede manejar de alguna manera y lo hace por instinto o por una costumbre (Diego, repartidor)

Está reglado, no es esencial... es un problema más, porque como dije la gente que maneja de modo agresivo es así siempre, ebria o no (Augusto, repartidor)

En cuanto a la adopción del casco y la percepción de su utilidad para prevenir lesiones, se reconoce que, en todos los grupos de entrevistados, la adopción del casco es irregular. Su uso depende de: 1) Las condiciones climáticas: se usa cuando llueve o hace frío y no se usa cuando hace calor. 2) El lugar de circulación: se usa en lugares céntricos y no en la periferia. También los motociclistas de motos grandes y ciclomotores mencionan que lo usan en ruta. 3) Por seguridad: el casco es percibido como un dispositivo que protege en caso de accidente. 4) Para evitar problemas con los controles de tránsito: la obligatoriedad del uso condiciona su adopción, lo que no necesariamente implica una mayor percepción de los beneficios para la seguridad del motociclista.

Si me acuerdo [de usar el casco]. Y depende también mucho adónde vaya, si yo voy a un lugar que me queda lejos y sé que corro riesgo de que me vea algún zorro o que tengo que andar por avenidas, ahí sí lo llevo. Y a veces tengo que ir cerca o por todas calles adentro, no lo uso. (Fernanda, ciclomotor)

No depende de nada, lo uso [el casco]. Lo uso porque sé que me protege. (Gonzalo, repartidor)

Sí... cuando llueve y es de noche y hace frío [usa el casco]. Es sencillo. Lo uso porque hace frío o porque está lloviendo y no quiero mojarme la cara, pero no lo uso para nada... (Juan, moto > 250 cm³)

La principal razón que se menciona para no usarlo es la incomodidad que el casco ocasiona para la visión y audición. En este sentido se reconoce que, si bien existen cascos que no interferirían con estos sentidos, son caros. Otra idea que surge en algunas mujeres es la incomodidad del casco asociada a lo estético.

Muy pocas veces lo uso. Son muy incómodos, la verdad son incómodos. Vos tenés que usar un casco, tiene que ser un casco cómodo y yo el que tengo es barato y es incómodo y no podés manejar con casco (Alejandro, ciclomotor)

[No lo uso] *Porque a veces no me entra [risas] la mayoría de las veces por el pelo, porque me molesta, me resulta incómodo, y en general tiene que ver con eso, con una cuestión de incomodidad, o me tengo que soltar el pelo, o sea me tengo que despeinar y entonces no, en general, nunca lo uso* (Victoria, ciclomotor)

En cuanto a la percepción de la utilidad del casco para prevenir lesiones, en general se lo ve como un dispositivo adecuado para ese fin. No obstante, en el discurso de algunos entrevistados surge la idea del casco como un elemento que, en algunos casos, puede ocasionar daños.

No, vos podés usar el casco y te podés matar, conozco un chico que voló de una moto y cayó y se dio la cabeza contra el cordón y el médico le dijo que si llevaba casco se hubiera muerto, hay probabilidad de que no te mates con el casco pero depende el golpe... pero si se hubiera puesto el casco se hubiera desnucado, te puede matar el mismo casco... (Iván, repartidor)

Si bien explícitamente no se encuentran razones para el uso diferencial del casco según el sexo, se percibe que la mujeres lo usarían más. En el caso de los varones, el uso del casco no se vería bien. Algunos usuarios de motos grandes refieren que las mujeres son más inseguras y el casco les da más seguridad.

No sé, se crearán más piolas [los varones, no usando casco], estéticamente no queda bien tampoco usar casco, no es canchero usar casco, la mayoría de los hombres no lo usa (Julia, ciclomotor)

Yo creo que la mujer usa más el casco que el hombre, porque aparte me da la sensación de que por ahí no se siente del todo segura en la moto, arriba de la moto, y aparte muchas veces el hombre que anda en un auto es medio guacho también, porque si ve que anda una chica, en un ciclomotor o en una motito, medio que le pasa muy cerquita y por ahí le pasa otro auto cerca del otro lado, y medio que se abatata, que van duras ahí arriba, por eso creo que se asustan más y lo utilizan más al casco. El hombre es más seguro (Pedro, moto > 250 cm³)

3.3 El tránsito

En todos los grupos se considera que el tránsito es desorganizado, problemático, inseguro, "un desastre". Las principales causas por las que se percibe de esta manera son la falta de respeto por las normas (no respetar los semáforos, parar en doble fila, no respetar las velocidades de circulación, no anunciar adecuadamente las maniobras que se realizan, no respetar las prioridades de paso ni los carriles, etcétera) y el mal estado de las señalizaciones o su ausencia. Otro problema que recurrentemente se menciona es el mal estado de las calles. Se percibe que todos los usuarios del tránsito (automovilistas, colectiveros, ciclistas, motociclistas y peatones) transgreden la reglamentación. Este hecho se agrava por la falta de controles por parte de las autoridades competentes. Se cree que son las autoridades municipales las que deberían actuar frente a la desorganización y mantenimiento de las vías. Asimismo, algunos entrevistados sostienen que el problema se agrava en la temporada veraniega por el mayor volumen de vehículos y el desconocimiento de las calles por parte de los turistas. Además de las transgresiones, otra de las conductas mencionadas es la agresividad y falta de respeto de la gente entre sí en el tránsito.

Un asco [el tránsito]... Porque la mayoría de los automovilistas y los motociclistas y ciclistas, no respeta nadie las normas de tránsito... las calles están rotas, en muchos lugares no hay señalizaciones adecuadas, en muchos cruces donde pasan muchos coches todo el día no hay semáforos. Pero me parece igualmente que el problema más grave es que nadie respeta las normas de tránsito. No sé si cuestionaría tanto las normas en sí, pero el problema más grave para mí es que no respetan las normas de tránsito (Fernanda, ciclomotor)

El tránsito en Mar del Plata es más o menos riesgoso, anda muy rápido la gente y ahora en temporada es insoportable, muchos de afuera hacen maniobras que... agarran

lugares que no se puede andar porque no conocen o por no prestar atención, no ven carteles de tránsito, las señales... (Diego repartidor)

El desempeño de los motociclistas se percibe, en líneas generales, como irresponsable. Se reconoce que no paran en la esquinas, realizan zigzag entre los autos, no respetan los semáforos, circulan a contramano, se suben a la vereda, no usan casco, no frenan en las esquinas, van rápido. La moto se considera un vehículo pequeño y angosto que puede pasar entre los otros vehículos, lo que posibilita este tipo de comportamientos. Por otro lado, en el discurso de algunos entrevistados se identifica a los jóvenes y repartidores como los que más se conducen así.

Como que es así, tienen como ciertas ventajas las motos al ser más angostas, hay una cola re larga en un semáforo y pueden ir esquivando autos hasta ponerse primeros... o no respetan tanto las manos, entonces doblan en contramano y se quedan al ladito del cordón y siguen la cuadra hasta que se vuelven a acomodar. Me parece que son más irresponsables también con el casco, que si es un viaje corto "no uso casco", o en determinadas cosas me parece que son más negligentes o se nota más (Gonzalo, repartidor)

Sin embargo, cuando se les pregunta específicamente por su propio desempeño en el tránsito, en líneas generales lo evalúan como medianamente bueno. Esto no quiere decir que respeten las normas. Reconocen comportamientos como los señalados para los motociclistas en general, no obstante señalan que estas infracciones se realizan tomando recaudos tales como estar atentos o mirar que no venga nadie. Algunos explican estos comportamientos como consecuencia del apuro que se tiene. En las mujeres surge el tema de la prudencia y la responsabilidad, en ocasiones relacionado con un sentimiento de vulnerabilidad e inseguridad. Los conductores de motos de gran cilindrada (excepto uno de los entrevistados que reconoce la búsqueda de sensaciones en la conducción), consideran que conducen tranquilos y, como uno de ellos señala, el uso de la moto es con el objetivo de disfrutar, por lo que no se ven obligados a manejar apurados.

Yo creo que manejo prudente, manejo rápido pero manejo prudente, no voy a pasar una esquina a doscientos, miro los espejos (...) soy loco para manejar, me gusta salir ahora y llegar ahora, salgo con los minutos contados (...) tengo que entrar a las cuatro y no voy a salir a las tres para ir paseando, no... voy a salir a las cuatro menos cuarto para llegar lo más rápido que pueda, pero creo que soy prudente, miro por los espejos, señalo, uso el guiño, uso la bocina... (Daniel, ciclomotor)

El desempeño de los otros usuarios viales se considera en general malo. Nuevamente surge la falta de respeto, tanto de las normas como de los otros usuarios del tránsito. En cuanto a los peatones, la situación es similar; en ocasiones se los caracteriza como "un desastre", y aunque se considera que son uno de los grupos más vulnerables, se cree que ellos tampoco respetan la normativa: cruzan por el medio de la calle, esperan para cruzar parados en la calle, no respetan el semáforo, se abalanzan sobre los vehículos para cruzar.

Desordenados, como ya dije antes no hay un orden acá para cruzar las calles, la gente no cruza en las esquinas, no respeta el semáforo que está en verde, si no vienen autos cruzan igual, desorganizado (Diego, repartidor)

3.4 Los accidentes de tránsito: explicaciones causales y prevención

Los accidentes de motociclistas se atribuyen al factor humano, especialmente a las conductas de riesgo que los individuos asumen. Surge fuertemente la idea de desprotección que se tiene en la moto, pues se está más expuesto. Otras de las causas que se relacionan con los accidentes son la velocidad, las características de las motos, su facilidad para el desplazamiento y los problemas de los frenos. El ambiente juega un papel importante entre las causas de accidentes, principalmente el estado de las calles, la señalización y la falta de iluminación. Algunos entrevistados no creen que este aspecto influya en los accidentes y los explican únicamente a partir de los comportamientos de los conductores; sólo una entrevistada los atribuyó explícitamente a la fatalidad.

Sí, por esa forma imprudente de manejar, porque aparte uno está mucho más expuesto y la moto al darte tantas comodidades, tanta libertad de maniobrabilidad... uno hace cosas más arriesgadas y hace que haya más accidentes (Lorena, scooter)

No, para mí no, para mí si bien todo eso es un desastre no tiene que ver, o sea podría estar todo eso desastroso y no habría accidentes si la gente manejara distinto. No me parece que pase por ahí el tema (Víctor, ciclomotor)

Todos los entrevistados, en algún momento, han expresado formas de **prevenir las lesiones** por tránsito, pero al preguntarles específicamente por ello, algunos no encuentran respuesta y otros proponen medidas muy claras. El estado de las vías de circulación en la

mayoría de los entrevistados no surge como problema a tener en cuenta en la prevención. Algunos pocos sugieren carriles exclusivos para motos en las avenidas y prohibición de circulación en la ciudad de motos adecuadas a otros terrenos (*motocross*) o de motos capaces de desarrollar grandes velocidades (para ruta), aunque reconocen que la mayor parte de los accidentes se dan en ciclomotores pequeños.

...Japón tiene un sistema que no permite motos de alta cilindrada, tiene una legislación que no permite motos de alta cilindrada, eso hace que las motos anden a menor velocidad, pero honestamente, habiendo trabajado en policía científica te diría que un 70% de accidentes de motos son motos de las lentas, de las de baja cilindrada... motos que se involucren de alta cilindrada en accidentes, y... son muy pocas, así que no me parece que tampoco sea una solución, yo creo que habría que hacer estudiar el problema y hacer un sistema para que haya menos accidentes y van a bajar los accidentes de moto, no creo que se pueda hacer algo para que haya menos accidentes de moto solamente, se puede hacer para que haya menos accidentes, pero de motos no me parece (Andrés, moto >250 cm³)

Sólo un entrevistado propuso el análisis de los accidentes para determinar las causas por las que el sistema falló y extraer del mismo conclusiones para adoptar medidas de prevención.

Bueno, revisar bien cómo fue el accidente y de ahí, supongamos, señalar la calle, ver bien qué es lo que falló... qué produjo ese accidente y de qué manera vienen manejando, si es de día o de noche, si tenían la luz correspondiente las motos o el auto (Diego, repartidor)

Las medidas de prevención que proponen se relacionan con la educación formal e informal. La formal desde la escuela en todos los niveles, y el entrenamiento adecuado antes de entregar el registro. La informal a partir de campañas constantes, informando y formando conciencia.

Para mí se debería empezar en la escuela la prevención, que les enseñen las normas... todo lo referido al tránsito. En el colegio se debería modificar el tema de las materias y dar una sobre prevención en el tránsito... (Fernando, ciclomotor)

Y no sé exactamente, pero también situaciones asociadas a lo que es la educación en general... me parece que los cambios posibles serían muy paulatinos y asociados también a una modificación de la conciencia con respecto al valor de la vida ajena y al valor de la vida propia en términos generales (Diego, ciclomotor)

3.5 Las campañas de prevención

Los entrevistados piensan que las campañas deberían estar dirigidas a los grupos de riesgo, ser permanentes y estar acompañadas por acciones de control progresivas. Imaginan campañas que acompañen el desarrollo de conductas de cuidado. De allí que expresan la necesidad de la sanción, pero sanción con sentido, que les haga pensar y cambiar. Piensan en una campaña positiva, basada en los beneficios y acompañada de una actitud preventiva de los agentes de tránsito y con multas tanto al usuario como al empleador, si es un repartidor. Las campañas deberían ser persuasivas, progresivas, contar con concientización previa y estar acompañadas por el cumplimiento efectivo de las normas y por sanciones; alguno piensa que se debe ser absolutamente estricto.

...trabajar desde la concientización...O sea primero y principal, me parece eso, ya sea o con publicidades, afiches, que tengan que ver con eso, como que es algo tan visto y que ya sabemos todos, y bueno, volver a darle vigencia como por lo menos para tener la concioncita en la cabeza, "precaución" ¿entendés? Sí ya pasó y ya nos reímos todos, bueno... volver a eso, como una primera medida que no sea grotesca, o sea bruta, no sé. Y después se me ocurre siendo más rigurosos en lo que es, a ver si se respetan o no [sobre el control] Claro, pero no directamente así como algo bruto ahora, sino que primero trabajar desde la prevención, desde la concientización y que acompañado de eso, se vea que hay un mayor control, entonces yo sé por qué no debo hacerlo, pero además me doy cuenta que mucha gente más se está preocupando y si yo no lo hago, hay alguien que me va a estar señalando que lo estoy haciendo mal. Como que tendrían que ir de la mano (Victoria, ciclomotor)

Multas, multas por no usar el casco. También en el caso de la gente que trabaja que la misma agencia le exija al empleado tener el casco, que vaya tanto una multa para el empleado que no usa el casco como para el empleador, ahí se generaría un poquito más de obligación, ya monetaria que es lamentablemente lo que duele más que la moral (Juan, repartidor)

Consideran que el estado de las motos es malo en general, que no se arreglan por problemas económicos y porque no se exige que estén bien. Piensan que el uso de los cascos puede aumentar si vinieran con la moto al comprarla y si mejorara su tecnología. Otra forma posible es restringir el uso de la moto como sanción.

Uno se acostumbró tanto a no usarlo [el casco] ... Yo la verdad que si puedo no usarlo no lo uso, porque es molesto el casco... no escucho, es una cosa pesada. Por ahí si hubiera otro tipo de casco, andá a saber, pero los cascos que tenemos hoy por hoy es una molestia que uno trata de evitar. ¿Qué se podría hacer? Y no sé, que te secuestren la moto si te agarran sin casco... vos sabés que es una fija, ahí sí lo vas a usar, porque no te queda otra (Nahuel, ciclomotor)

Y el tema del casco... Más que nada la indumentaria que usan, las motos que tengan los frenos bien, que estén en condiciones. Que se controle eso más que si tiene los papeles bien. De última el seguro es el seguro de un bien, bah... también se asegura una persona de última pero... Por ahí el chico, el jovencito que tiene una moto que no puede pagar mínimamente dos manguitos para ponerle nafta, vestirse, salir... qué se yo... no sé, me parece que no se gasta tanto en el tema del seguro, me parece que no se gasta tanto en tenerla perfecta para evitar que le pase... Me parece que cuando se controla una moto se controla que efectivamente esté bien ese aparato como para que no produzca accidentes y no que si vos tenés o no el papel... Vos podés tener el papel y la moto estar un desastre (Esteban, ciclomotor)

4. Conclusiones y recomendaciones

Los accidentes son un problema complejo que implica una conjunción de causas. Por ello las medidas destinadas a su control que se apoyen en varios factores están destinadas a tener un mayor éxito. Esta perspectiva se debe observar desde lo individual, lo grupal, lo social y desde el entorno o ambiente. En esto nos ayuda para su análisis la Matriz de Haddon, un marco conceptual que plantea la historia natural del evento considerándolo en sus etapas de preincidente, incidente y postincidente, y la tríada ecológica: huésped, agente y medio ambiente.

El siguiente esquema general muestra el paradigma que guía a los entrevistados. Lo más llamativo que se observa es el hecho de que el post-incidente no es visto.

Convencimiento general			
	Huésped	Agente	Medio ambiente
Pre-incidente	Placer, traslado, herramienta de trabajo. No tiene conciencia del daño propio ni del daño a otros, actúa con libertad, sin responsabilidad. Percibe el riesgo pero en el otro. No se siente respetado. No respeta las normas. Busca el límite. Hay pocas diferencias entre varones y mujeres en la valoración del riesgo asumido. No se cuida. No cuida a otros. Tienen conductas protectoras cuando el riesgo que perciben es mayor al que están dispuestos a asumir (usan cascos en avenidas, cuando observan vigilancia).	(moto): circula en condiciones no adecuadas (sin frenos, sin luces, sin papeles). No protege al conductor ni acompañante. Los elementos de seguridad no son adecuados.	Contexto cultural transgresor. Agresividad al conducir. Permisividad social ante el uso de alcohol y el exceso de velocidad. Falta de respeto a los demás y a las normas. Falta de control de las normas. Sanciones inexistentes o poco impactantes. Falta de control preventivo. Condiciones laborales no normadas.
Incidente	No usan elementos de protección.		Servicios de emergencia rápidos.
Post-incidente	---	---	---

Medidas propuestas			
	Huésped	Agente	Medio ambiente
Pre-incidente	Educación desde pequeños. Conducta de los padres. Campañas de concientización. Difusión de los accidentes y de sus consecuencias. Difusión de las normas. Otorgamiento de registro con educación previa y exámenes estrictos. Capacitación en primeros auxilios.	(moto): control del estado de las motos. Frenos. Casco adecuados (mejorar la tecnología y el diseño). El casco incluido en la compra de la moto.	Cambios de paradigmas sociales. Programas de prevención en la currícula escolar. Normas más estrictas para otorgar el registro. Control del cumplimiento de las normas por el empleador y los organismos oficiales de control. Sanciones más severas. Mejoras viales. Carriles exclusivos. Prohibición de circulación en determinadas áreas para motos de mayor cilindrada.
Incidente	Usar elementos de protección (casco, ropa adecuada).		Servicios de emergencia rápidos.
Post-incidente	---	---	---

Los accidentes de tránsito que involucran a motociclistas en la ciudad de Mar del Plata representan un problema que afecta principalmente a los menores de treinta años. El casco es una forma eficaz de prevenir lesiones y muerte en caso de accidentarse con moto. A pesar de ser obligatorio su uso, la frecuencia de adopción en la ciudad es muy baja. Diversos motivos influirían en la decisión, desde aspectos personales hasta psicosociales. Hemos encontrado en el discurso de los entrevistados que, si bien la percepción de la utilidad para prevenir lesiones es adecuada, esto no se acompaña con su adopción regular. La incomodidad que refieren, tanto para la visión como para la audición, el costo de los cascos adecuados y la molestia en caso de calor, funcionarían como barreras para su uso. Los entrevistados también señalan la relación entre el lugar de circulación y la adopción del casco: se lo usa en avenidas y rutas, y se prescinde de él cuando se circula por las afueras o por calles comunes. Estos resultados coinciden con estudios previos que señalan la relación entre el uso del casco y el lugar de circulación (Ledesma, Peltzer, Ungaro, 2000). Las razones esgrimidas apuntan a una percepción diferencial del riesgo, es decir, en aquellos lugares donde se percibe que el tránsito es menos peligroso no se lo usa, en cambio en avenidas o rutas donde se considera que existe mayor riesgo sí se lo utiliza. Este hecho lleva a pensar en la presencia de mecanismos de compensación: al percibir que el riesgo es mayor al tolerado se disparan medidas que compensen este aumento del riesgo para restablecerlo al nivel aceptado.

En la distribución de los lesionados por accidentes según el sexo, tanto para los lesionados por accidentes como para los fallecidos, los varones presentan mayor frecuencia. Son los varones quienes refieren una mayor aceptación del riesgo, incluso en algunas ocasiones su búsqueda deliberada. Estos aspectos se acompañan de modelos sociales, donde lo masculino se asocia al peligro, a la búsqueda de lo extremo, como expresan algunos de los entrevistados. En cambio en las mujeres encontramos una imagen centrada en el miedo y la precaución; ellas en general señalan usar más el casco y ser más precavidas en sus desplazamientos.

Si bien no fue explicitado en el discurso de los entrevistados, se puede encontrar latente un sentido de autonomía entre los conductores. La forma de aprendizaje es un ejemplo de ello: la conducción es una habilidad que se obtiene por propio esfuerzo, en la calle y preferentemente solo. Ninguno de los entrevistados fue a una academia, como máximo comenzó a andar en moto en compañía de algún amigo o familiar. Esta excesiva confianza en que tienen el control de las situaciones se puede rastrear en la relación con los otros usuarios viales, a quienes se considera como portadores del peligro. No se visualizan las conductas de riesgo propias como generadoras de mayor riesgo. Se refieren a los jóvenes y sus conductas de riesgo, como si ellos perteneciesen a otro grupo de edad.

Otro aspecto para resaltar es la situación de los que trabajan con la moto. Las condiciones en que trabajan (desempeño, uso de medidas de autoprotección, registro) corren por su cuenta, no refiriendo los entrevistados que los empleadores o las autoridades públicas las

controlen. Reconocen conductas de riesgo, pero las justifican por las condiciones laborales y por el comportamiento de los otros. Para ellos existen momentos del día más peligrosos para transitar y de hecho coinciden con los hallados en el diagnóstico: los accidentes con motos aumentan a las 13.00 y a las 19.00. Los entrevistados encuentran la justificación en comportamientos de "otros", principalmente el apuro por completar trámites o llegar a casa.

La moto se percibe como un vehículo peligroso, en el que se sienten expuestos y desprotegidos. Las condiciones de mantenimiento, en muchos casos, se ven como un problema para la circulación pero lo económico y la exigencia de trasladarse impiden el adecuado mantenimiento. Esto sería distinto en el caso de los que trabajan con moto propia, donde el cuidado se asocia a la necesidad laboral.

El entorno es visto como algo muy agresivo, en el que no hay respeto mutuo: los automovilistas no respetan a las motos (mayor fragilidad), el motociclista no respeta al entorno (mayor exposición). El tránsito se inscribe en un contexto general transgresor, en el que prima no respetar las normas. Frente a esta situación, los motociclistas tienen comportamientos acordes con ella: pasar entre los autos, no respetar el semáforo, evitar los controles de tránsito. Esta forma de desplazarse constituye códigos implícitos para la conducción, sobre todo de los que utilizan motos de menor cilindrada.

El tránsito se percibe como peligroso, pero en general esto no se acompaña con más conductas de protección, el problema se ve como del "otro", sean estos automovilistas, peatones u otros motociclistas, pero no es representado como un problema propio. Inclusive cuando se asumen deliberadamente conductas de riesgo, se las justifica por razones diversas, tales como el apuro, los problemas de seguridad, o la falta de respeto de los otros conductores hacia ellos.

Las causas de los accidentes que describen los entrevistados se centran principalmente en el factor humano, desestimándose otros factores como los ambientales. Es llamativo que el estado de las calles o las señalizaciones, al tiempo que son mencionados entre los principales problemas del tránsito en cuanto a los desplazamientos y al riesgo que implican, desaparecen como factores al momento de la explicación de los accidentes.

Si se analiza el discurso sobre los accidentes desde una secuencia temporal que considere el pre-incidente, incidente y post-incidente, para los entrevistados lo que sucede luego del accidente (post- accidente) no es visto, coincide con expresiones tales como "ya está", "fue", "no se puede hacer nada". En contraste, el preincidente sí es visto, y no como algo eventual sino como una real concurrencia de factores de difícil modificación porque parte de la necesidad de cambios sociales, que sólo se podrían lograr a largo plazo con la educación, y a corto plazo con la aplicación de normas acompañadas de campañas de concientización.

En Mar del Plata se registran gran cantidad de contravenciones de tránsito. Este hecho es percibido por los entrevistados, para quienes el problema no es de adecuación de las normas sino de su incumplimiento. Lo relacionan con el contexto general de transgresión social, donde lo que prima es la agresividad y la falta de respeto por el otro. La principal causa de esto es la falta de control adecuado por parte de la autoridad. La percepción de estos controles es negativa: el interés pasa por la recaudación. Para algunos entrevistados no alcanza con más multas, sino que el control debería estar acompañado de prevención y concientización.

Si bien los motociclistas perciben el riesgo que significa la moto, existe una visión individualista de la problemática. El alcohol es un problema con relación a los accidentes, pero no es visto como un problema social sino como algo que descansa, en última instancia, en la conciencia de cada uno para arriesgarse y hacerse daño.

Como se ha visto en diversos estudios sobre riesgo, ya sea por abuso de sustancias o conductas sexuales, en el caso particular del tránsito también existe toda una gama de estrategias de adaptación al riesgo que deben tenerse en cuenta si se desea intervenir sobre ellas. En el análisis de estas estrategias de prevención, como lo hace notar Calvez (1992), el enfoque cultural permite comprender que en determinados contextos la salud es la opción número uno.

En estos casos, la persistencia de comportamientos de riesgo no es el producto de la falta de percepción del riesgo o de información, sino de la presencia de otros códigos, construidos aun en oposición a los aceptados por la mayoría. Esto se observa claramente en los distintos grupos: los que usan la moto para trabajar, o los que la usan por placer.

Con respecto a la información, existen evidencias de que el conocimiento de los peligros no es suficiente para adoptar cambios en la conducta orientados a la prevención, en consonancia con la idea de que la conducta no está regida por la racionalidad con respecto al ajuste entre fines (protección de la persona frente a una amenaza de muerte) y medios (supresión de las prácticas de riesgo) (Calvez, Schiltz y Souteyrand, 1996). Varios fines pueden

estar presentes en un mismo momento; hay prioridades que pueden no ser la salud; hay diferentes modos de percibir el riesgo; el riesgo puede ser definido de diferentes modos; las "normas ideales" pueden colisionar con las "normas prácticas"; etcétera.

Por último, cabe resaltar que surge claramente la importancia de las normas grupales en la adopción o no de la conducta preventiva.

4.1 Recomendaciones que orienten el diseño de acciones de prevención

"para o el próximo sos vos"

En primer lugar es necesario considerar la necesidad del diseño de acciones destinadas al control del cumplimiento de la normativa. Este aspecto fue ampliamente señalado por los entrevistados. Las acciones llevadas a cabo deberían centrarse en revertir la imagen negativa que se tiene de los encargados de la seguridad vial. Así se podría pensar la posibilidad, para algunas contravenciones (como no usar el casco), del cambio de multas por la obligatoriedad de realizar cursos. Otro tipo de acciones podrían llevarse a cabo en lugares de reunión de motociclistas. Esto podría ser efectivo en pos de la prevención. Indudablemente las características propias de los diversos grupos deberían ser tenidas en cuenta a la hora del diseño de las intervenciones. En este sentido, se deberían considerar las diferencias en la aceptación de los riesgos por parte de los diversos tipos de motociclistas. Un caso especial es el de los que trabajan con la moto: en este caso se podría pensar en controles específicos del cumplimiento de las normativas del uso de medidas de protección.

Las cuestiones vinculadas con la prevención que surgen del estudio podrían ser sintetizadas como sigue: a) Cumplimiento de las normas. b) Mejorar el sistema de seguridad vial. c) Mejoras viales. d) Carriles exclusivos para motos. e) Obligatoriedad de un curso para la obtención del registro de conducción de todo tipo de motos. f) Programas que aumenten los beneficios de las conductas seguras y que aumenten los costos de cometer infracciones (por ejemplo disminución del monto del seguro en caso de no registrar multas, y calificación del registro). g) Campañas de educación vial en las escuelas. h) Normas para el control de empleadores y empleados usuarios de motos. i) Casco incluido en la compra de la moto. j) Cascos de mayor seguridad y mejor diseño. k) Educación en prevención y promoción de la salud desde la escuela. l) Cambios de paradigmas sociales: educación formal e informal.

Mar del Plata acaba de ser aceptada (diciembre de 2004) como uno de los Municipios Saludables del país. Sería de esperar que la prevención de accidentes tenga un lugar central, y que la estrategia para ello sea la gestión de programas de prevención de lesiones con participación comunitaria.

1. Introducción

Tal como se ha señalado en el capítulo 5, la problemática del tránsito constituye uno de los hechos más relevantes que afronta la sociedad local de Resistencia. A pesar de la honda repercusión social que estos hechos provocan, es posible advertir que la mayoría de los ciudadanos no reconoce su importancia. La población siente que “a ellos nunca les va a pasar”, que “es cosa del destino” o que “Dios así lo quiso”, en tanto las autoridades competentes en la temática no parecen asumir la responsabilidad que les cabe. Surge entonces la pregunta: ¿por qué está instalada en nuestra sociedad la cultura de esta aparente indiferencia, pasividad, subestimación, negación o reducción sobre la existencia de riesgo?

Para tratar de comenzar a dar respuesta a este interrogante se ha llevado a cabo la investigación cuyos resultados se presentan en este capítulo, y cuyo propósito ha sido explorar, desde un abordaje cualitativo, los aspectos del tránsito más accesibles a la percepción de la gente común. Lo hacemos mediante la exploración y descripción de los contenidos discursivos relativos al tránsito entre jóvenes ciclistas de Resistencia; más específicamente, con respecto a sus percepciones sobre el riesgo de accidentes y las responsabilidades en circunstancias de movilidad o tránsito en la vía pública. Utilizamos para ello la técnica de discusión grupal (grupos focales) por medio de la cual se intenta –a través del discurso– indagar, entre otras cuestiones, sobre la representación conceptual acerca de la seguridad vial, las características del tránsito, etc. Estamos, por lo tanto, ante la presencia de datos descriptivos, conformados por las palabras emitidas en forma oral por las personas que integran el grupo. *El grupo de discusión es una técnica de investigación social que como la entrevista abierta o en profundidad y las historias de vida, trabaja y focaliza en el habla. Se asume que en toda habla se articula el orden social y la subjetividad* (Moyano Díaz y otros, 1999: 1web, siguiendo a Canales y Peinado).

Efectivamente, el discurso se constituye en el material de registro de las opiniones emitidas por un grupo de personas, en este caso por jóvenes que opinan sobre las características del tránsito de la ciudad de Resistencia; y dada la incidencia diferencial de los protagonistas en accidentes de tránsito y la prevalencia de la morbimortalidad según edad, sexo y rol de usuario de la vía pública, en esta investigación se tomaron estas variables como elementos distintivos del discurso a los efectos de permitir dirigir la organización y la constitución de los grupos de discusión.

Moyano Díaz dice que *La investigación de la respuesta humana ante el riesgo o catástrofe puede ser entendida en dos dimensiones: la basada sobre la economía política y la del comportamiento* (Moyano Díaz y otros, 1999: 9web). Las respuestas colectivas sobre las condiciones del tránsito permiten abordar esta segunda dimensión y, ellas son, precisamente, las que se ha intentado captar a través de los grupos focales aplicados a jóvenes de la ciudad de Resistencia, a fin de perfilar el esquema de comportamientos que subyacen en las respuestas y justifican las decisiones en su movilidad, en cuanto al uso de la vía pública bajo la prescripción de la normativa vigente.

Asimismo, y a fin de complementar el análisis de las condiciones materiales y su incidencia en la ocurrencia de accidentes de tránsito (AT), se retoman aportes provenientes de la Geografía de la percepción, que advierten sobre la importancia de comprender no sólo las características objetivas del equipamiento vial y de los transportes, sino también la forma como son percibidos por la población que efectivamente utiliza las vías y sus respectivos equipamientos. Por esta razón, el estudio tomó como ámbitos espaciales de referencia los mismos nodos de tránsito que fueron analizados desde sus condiciones objetivas y en relación con lo que prescribe la normativa (véase Capítulo 5), para conocer también cómo son percibidos por un grupo de usuarios concretos de la vía pública: adolescentes y jóvenes ciclistas.

1.1 Una población involucrada en el riesgo

¿Por qué se ha elegido a los jóvenes ciclistas? Autores de distintos países han destacado que el enfoque de riesgo, aplicado a los jóvenes, revela que los comportamientos riesgosos propios de este grupo de edad se constituyen en un factor que conduce a la

⁵⁹ Este capítulo resume, integrándolos al texto general, los resultados alcanzados en su investigación por la becaria Mg. Celmira Rey.

mayor parte de su morbimortalidad; también desde el enfoque de la salud se reconoce que la morbilidad juvenil tiene la particularidad de ser desencadenada por factores mayoritariamente externos y de conducta.

Entre las conductas juveniles adoptadas y que se identifican como factor de riesgo se encuentra la alta exposición a la que se someten los jóvenes cuando efectúan su movilidad, ya sea como peatones o como conductores de vehículos con motor (autos, motos, etc.) o sin motor (bicicletas), donde es posible la aparición de una serie de eventos conducentes al daño, manifestándose a través de las lesiones traumáticas que pueden ser leves (golpes, hematomas, fracturas), graves (traumatismos severos) o fatales (ausencia de signos vitales). Estos hechos frecuentemente no son identificados por este grupo etario –ni por su entorno familiar o social– como un problema que requiera atención prioritaria para prevenir el riesgo de sufrir AT.

Los ciclistas son un grupo de usuarios de la vía pública que están expuestos a situaciones de riesgo de AT. Si bien en términos porcentuales no son los usuarios más afectados por estos eventos, cabe advertir que la falta de carrocería de sus vehículos los vuelve más vulnerables dada la exposición corporal a la que se someten.

Teniendo en cuenta lo expuesto, es que nos abocamos al estudio de los jóvenes conductores de bicicletas que atraviesan algunas de las áreas consideradas riesgosas en la ciudad de Resistencia. Más específicamente, nos interesa conocer la opinión de un grupo acotado que abarca entre los quince y los veinticinco años de edad.⁶⁰ Intentamos detectar los principales factores que inciden en la movilidad cotidiana de los jóvenes conductores de bicicletas.

1.2 Unos lugares riesgosos: los nodos

Investigaciones realizadas en el Instituto de Geografía de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional del Nordeste han identificado lugares de la ciudad que presentan alto riesgo para circular en la vía pública, en los que la probabilidad de sufrir AT es alta; también han detectado que los protagonistas involucrados más vulnerables son los peatones y los ciclistas (Foschiatti y otros, 2004).

En el caso específico de los ciclistas, se ha podido constatar que los hechos que los involucran aparecen distribuidos en toda la trama vial que corresponde al ámbito urbano, pero de manera significativa en avenidas diseñadas para la circulación rápida (es decir aquellas que se conectan con las rutas que circunvalan la ciudad, en especial las arterias Castelli-Alvear y Malvinas Argentinas-Soberanía Nacional).

Por esta razón, para esta investigación se han seleccionado jóvenes ciclistas que frecuentan algunos de estos lugares o nodos de alto riesgo para circular, indagando también en relación a dichos lugares. Uno de ellos se ubica en el área céntrica de la ciudad, en la intersección de vías de circulación con intensa actividad comercial. El otro es el cruce de una de las avenidas de circulación rápida y una ruta nacional (se trata de los mismos nodos analizados, desde otra perspectiva, en el capítulo 5).

2. Cuestiones de método

Para la concreción del estudio se convocó a adolescentes y jóvenes que usan la bicicleta como principal medio de movilidad y residen en la ciudad de Resistencia, de ambos sexos y con edades comprendidas entre los quince y los veinticinco años. Todos ellos son estudiantes de establecimientos educativos ubicados en áreas próximas a los nodos investigados, lo que hace que muy probablemente los frecuenten. Dos de los establecimientos pertenecen al sistema educativo formal, uno está ubicado en el centro de la ciudad y el otro en la periferia, y reciben estudiantes residentes en sus proximidades; el tercero integra el sistema de educación no formal, brindando educación para adultos. Las instituciones educativas fueron seleccionadas por su proximidad a los nodos en cuestión, y también con la intención de abarcar población con situaciones sociodemográficas diferentes dentro del espacio urbano, ya que la ciudad muestra niveles socioeconómicos medio-altos en el centro y medio-bajos en la periferia (Manoiloff, 2000: 97). La excepción la constituiría la Escuela Libre para Adultos (BLA), que recibe a individuos que no lograron completar la escolaridad secundaria provenientes de toda la ciudad y predominantemente de condición socioeconómica media y baja.

Se realizaron seis grupos de discusión, dos en cada una de las escuelas, con un total de cincuenta y ocho participantes, según puede verse en el siguiente cuadro. Todos los grupos estuvieron conformados por adolescentes y jóvenes de ambos sexos; los establecimientos

⁶⁰ Período que va desde el logro de la madurez fisiológica hasta alcanzar la madurez social, en el contexto cultural y la circunstancia histórica y económica del sector social específico al cual pertenece.

educativos condicionaron la edad de los participantes: más jóvenes en los del sistema formal, y mayores en el del sistema informal.

Sistema educativo	Ubicación del establecimiento	Grupo	Participantes
Sistema educativo formal: Unidad Educativa Privada N° 42. Instituto Adventista	Centro de la ciudad	N° 1 N° 4	11 11
Sistema educativo formal: CEP N°32	Periferia de la ciudad	N° 2 N° 3	13 12
Sistema educativo no formal: Bachillerato Libre para Adultos (BLA)	Centro de la ciudad	N° 5 N° 6	6 5
Total		6 grupos	58

En cuanto a la técnica aplicada, ya se ha señalado que se trata de grupos de discusión. Se caracteriza por la conformación de *...un grupo artificial, donde el investigador provoca su constitución en la conversación y donde se persigue articular distintas perspectivas sobre el fondo de un lenguaje común. Así definido, el grupo de discusión existe en la medida que existe una situación determinada, posibilitada por el investigador que los reúne y constituye como grupo; trabaja en el sentido de que se orienta a producir algo como tarea, existiendo por y para ese objetivo, e instaura un espacio de opinión grupal donde se verifican las opiniones pertinentes, adecuadas, verdadera o válidas* (Moyano Díaz y otros, 1999: 3 web, siguiendo a Canales y Peinado).

Los adolescentes y jóvenes fueron convocados a participar voluntariamente de una charla para conocer la opinión que tiene el grupo sobre la temática en cuestión; su participación fue requerida y obtenida mediante el consentimiento informado de rigor. Los encuentros se realizaron en las instalaciones de las unidades educativas a las que asisten, en salones acondicionados para realizar la tarea. Las sesiones duraron entre una hora y media y dos, y se efectuaron durante los meses de marzo, abril y mayo de 2005.⁶¹ Las discusiones grupales fueron registradas mediante grabaciones, con la debida autorización de los participantes.

Cada encuentro se inició mediante la presentación del grupo y bajo la consigna de la convocatoria: "hablar con los jóvenes en su rol de usuarios de un vehículo muy importante, como lo constituye la bicicleta", para pasar inmediatamente a las consignas de la guía de pautas de discusión grupal (cuyas características generales ya han sido expuestas en la presentación a la Segunda Parte de esta obra).

La información relevada a través de estas instancias fue procesada y sistematizada para su análisis, para lo cual se procedió a la desgrabación de las opiniones emitidas por cada grupo, a la lectura analítica de los contenidos y a su sistematización; se construyeron categorías y se extrajeron elementos de la conversación a partir de cada una de las dimensiones abordadas, las que fueron descriptas según los grupos. Por último se procedió a la exposición sintética de las consideraciones efectuadas por los distintos grupos, siguiendo el esquema de contenidos de la guía diseñada a tal fin. Se captó en primer lugar el discurso predominante en toda la población entrevistada para pasar, luego, a la consideración del discurso desagregado, cuando éste resultó ser distintivo o significativo, según escuela, sexo o edad. Los resultados de esta Tarea se presentan a continuación.

3. Los resultados alcanzados

3.1 El sí mismo. El grupo. El vehículo

A. La bicicleta

Entre los elementos discursivos más representativos y recurrentes en la discusión sobre este tema se destaca que para la mayoría, la bicicleta es un medio de transporte importante para efectuar su movilidad cotidiana y útil para (a) desplazarse fácilmente, dado que por sus características el vehículo resulta liviano y muy cómodo para estacionar y (b) trasladarse de un lugar a otro (en lugar de caminar) de manera rápida y económica, puesto que se ahorra dinero y tiempo.

⁶¹ Para su realización, se contó con la valiosa colaboración de los directivos, profesores y preceptores de las instituciones mencionadas, quienes asumieron el rol de facilitadores y observadores del desarrollo de la actividad y se encargaron de agilizar los trámites y de concretar los encuentros. También se contó con la colaboración de las profesoras Norma Monzón y Érika Gómez, quienes se ocuparon de anotar los tiempos de cada discusión y de los aspectos distintivos de la conversación para su identificación en la cinta grabada.

Varios indican que es un medio deportivo, de recreación, que les permite además hacer actividad física (ejercicio); incluso en uno de los grupos se lo vincula con la despreocupación y la diversión (grupo nº 1), parecería que ven a la bicicleta casi como un juguete. Por lo tanto, observamos que se mezclan las funciones que cumple como medio de transporte, con las vinculadas a la recreación. Las precauciones y conductas que serían apropiadas para el uso del vehículo como medio de transporte se desdibujan o no se toman en cuenta para esta segunda función.

En prácticamente todos los grupos, los participantes manifiestan que les gusta andar en bicicleta por la posibilidad de desplazarse en el menor tiempo posible, accediendo fácilmente a los distintos lugares de la ciudad. Sin embargo, los adultos (grupos nº5 y 6) manifiestan que no les agrada andar en bicicleta pero la usan de todos modos, dado que no disponen de otro medio de transporte accesible, y que resulta eficiente (rápida, práctica y económica) para desarrollar sus actividades, y que no podrían hacerlo con otro medio de transporte.

No consideran que la bicicleta sea una máquina peligrosa, siempre y cuando se le asigne un uso adecuado y acorde con las características del vehículo (pequeño, diseñado para una sola persona) y se realice su mantenimiento mecánico. Asocian el peligro del vehículo con la persona que lo usa (edad y objetivo de desplazamiento) y la forma en que efectúa el desplazamiento. Señalan que es necesario mantenerla en buen estado, sometiéndola a permanentes revisiones técnicas para verificar la posible aparición de algún desperfecto en su mecánica.

B. Los ciclistas

La mayoría de los participantes de los diferentes grupos usan la bicicleta en forma cotidiana, considerando además que esto les ayuda a tener *...una buena apariencia física corporal*.

Consideran que la velocidad y el ritmo con los que se desplazan son inferiores a los de otros conductores, razón que les permite observar con mayor atención el entorno (lo que les permite conocer con más detalle la ciudad), y les otorga mayor capacidad de reflejos para responder de forma inmediata a la aparición de algún hecho fortuito (como por ejemplo el encuentro con un animal). Algunos describen al grupo de conductores de bicicletas como trabajadores, y los distinguen del resto porque llevan objetos (herramientas para la construcción), o bien por la indumentaria (equipo de trabajo). Señalan que muchas veces circulan apresurados, ya que inician el recorrido hacia el lugar deseado con el tiempo justo. Indican además que muchas veces el conductor de bicicleta es el típico adolescente, aquel que va a la escuela y, como un adolescente más, no respeta las normas de tránsito.

En cuanto a las conductas que adoptan los ciclistas en la vía pública, señalan las siguientes características distintivas: (a) *... no respetan mucho las normas de tránsito*, circulan por lugares no admitidos, por ejemplo en calzada por la izquierda, o haciéndolo por la vereda o pasando el semáforo en rojo; (b) *... son más irresponsables que los otros conductores*; ante la presencia de semáforo en rojo los automóviles y motos se detienen, en tanto que los ciclistas no lo hacen.

Al respecto, señalan que estando en el lugar corroboran que *...no venga alguien y, por más que el semáforo esté en rojo, pasan de todos modos*. Sostienen que existe la creencia de que este comportamiento no causa problemas, aunque reconocen que es factible la ocurrencia de un accidente porque puede venir un vehículo con motor atravesando la vía (al estar habilitado por el semáforo) y producir un accidente. Destacan que los estudiantes cuando van a la escuela circulan apresurados sin respetar nada, además son *...negligentes* porque circulan por lugares no admitidos por la normativa, *...se meten por todos lados*, no les importa cruzar el semáforo en rojo y es entonces cuando ocurren los accidentes en donde los ciclistas se ven involucrados. Admiten que los únicos que respetan son los mayores, a quienes consideran como más educados. Expresan, además, que *...la ciudad tampoco permite que el ciclista maneje bien, como corresponde*.

Entre las características que describen al **joven ciclista**, señalan: (a) ser atlético, activo; (b) circular a una velocidad superior que los adultos, ya que éstos *...van lento y respetan más las normas de tránsito*. Este hecho responde al escaso tiempo que destinan para efectuar el desplazamiento (salen con la hora justa, justificando de este modo el motivo por el cual circulan rápido y sin respetar las normas de tránsito); (c) no respetar las normas de tránsito. Efectivamente, reconocen cometer muchas infracciones, admitiendo que es frecuente y hasta corriente pasar la señal lumínica en color rojo y no respetar las normas del tránsito. La mayoría de los participantes de los distintos grupos opinan que el hecho es incorrecto, *...que está mal*, pero que de todos modos lo hacen, dado que *...todos (los ciclistas) acostumbra a hacerlo para llegar rápido a un lugar determinado, sin perder tiempo*, a pesar de admitir la posibilidad concreta de que los choque algún automóvil. El joven ciclista es, por lo tanto, un sujeto vulnerable a sufrir accidentes dado que la forma de circular hace que no adopte medidas de prevención.

En cuanto al **peligro** que representa andar en bicicleta, la mayoría de los grupos opina que no es peligroso hacerlo, aunque sí lo es el lugar por donde lo hacen: por las avenidas o en el centro de la ciudad, o bien por la presencia de otros conductores, como los remiseros que circulan a alta velocidad y sin precaución y se cruzan en su trayectoria, obligándolos a frenar inmediatamente. Agregan que es frecuente que les digan palabras groseras. Admiten que esta situación de peligro está condicionada por la forma en que manejan la bicicleta y que, si se maneja bien no hay peligro alguno; en cambio, sucede lo contrario cuando se maneja mal, por ejemplo muy rápido o circulando por la vereda, en donde es posible chocar a una persona.

Agregan que otro factor que puede contribuir al peligro es el estado de la bicicleta. Muchas veces al tener el vehículo varios años, se pueden aflojar o rajar algunas partes fundamentales de su mecánica (como por ejemplo la horquilla) y el conductor puede sufrir una caída que le puede provocar hasta la propia muerte, dado que parte del material se puede introducir en el cuello o en otra parte del cuerpo.

Agregan que se observa que la mayoría de los ciclistas obvian ponerle una luz o un ojo de gato, fundamentales para desplazarse durante la noche, dado que es el único dispositivo que permite distinguirlos a esa hora del día. Expresan, además, que al no usar casco (*... porque las autoridades no se los exigen*) el ciclista *... no tiene otro tipo de protección que no sea la ropa.*

Sostienen que el peligro de andar en bicicleta depende de cada persona. Es peligroso cuando los conductores de vehículos con motor (autos, colectivos, motos, etc.) no prestan atención ante la presencia de los ciclistas y es factible que sean atropellados.

El conflicto se presenta en determinados lugares cuando, a la espera de la habilitación del semáforo, se produce una alta densidad de conductores, desencadenando la aparición de atascamientos donde los conductores de vehículos con motor, especialmente autos, al intentar avanzar y pasar a los ciclistas no lo pueden hacer; esto se complica más cuando el ciclista aprovecha el momento y las condiciones de su vehículo para desplazarse en zigzag adelantándose lo más que puede o bien pasando el semáforo en rojo.

Agregan que la exposición al peligro depende mucho de la forma como se usa la bicicleta, tomando como ejemplo a aquellos ciclistas que van prendidos de otros vehículos, por ejemplo motos, para evitar el esfuerzo físico de pedalear, o para ir más rápido aprovechando el impulso del motor ajeno.

C. Diferencias al interior del grupo

En relación a la **edad**, los jóvenes consideran que la manera de conducir de una persona joven es muy distinta de la de un adulto o un anciano. Según su opinión, la edad actúa de manera inversamente proporcional. A medida que aumenta la edad disminuye la fuerza muscular y, por lo tanto, la capacidad para andar en bicicleta, pero a la vez, se cumple cada vez más con las leyes, por lo que estiman que el adulto es más prudente que el joven, en razón de que el primero, además, utiliza la bicicleta para ir a trabajar. Estiman que, si bien el adulto es más precavido, su comportamiento va a depender del apuro que tenga para llegar a un lugar determinado.

Dicen que el joven es más rebelde, impulsivo, impaciente, y justifican de este modo la razón por la cual no espera la habilitación del semáforo. Circula intempestivamente obrando de manera imprudente, hasta se lo puede ver en la calle *...haciendo piruetas willies, subirse y circular por la vereda y a alta velocidad, ...va a lo loco.* Opinan que *...pareciera que las normas no están hechas para los ciclistas, únicamente para los vehículos más grandes (vehículos con motor: autos, colectivos, etc.).*

Cuando se refieren a la persona anciana, expresan que *...circulan más tranquilo y sin preocupación, con torpeza, con movimientos lerdos (lentos), pesados.* Dada su limitación corporal, andan en bicicleta de forma despreocupada, y creen que algunos de ellos piensan que, por su condición de personas mayores, los demás conductores les deberían tener especial consideración.

En cuanto a las diferencias por **género**, consideran que *...por lo que se puede observar en la calle son los varones quienes usan más la bicicleta que las mujeres.* Estiman que circular en bicicleta puede ser un poco más inseguro que andar en auto, especialmente para las mujeres ya que éstas están más propensas a los arrebatos o maltratos físicos con motivo de la sustracción del vehículo. Expresan que además, las chicas no usan tanto la bicicleta por una cuestión estética, ya que se pueden ensuciar la ropa o despeinar. Es frecuente ver a grupos de varones andar en bicicleta para salir a pasear o hacer alguna actividad (como ir al club) o saltando en las bicicletas, en cambio es más difícil ver grupos de mujeres andando en bicicleta. Sostienen que las mujeres usan menos la bicicleta que los varones porque tienen miedo a ser atropelladas por automóviles.

Los varones opinan que las mujeres son muy débiles y que efectivamente pueden ser atropelladas por un auto, puesto que no tienen tanta reacción como el hombre. Las chicas que participaron en los grupos entienden que ... *la mujer se detiene como precaución ante la posibilidad de la presencia de un automóvil, dado que no tiene la certeza de la velocidad en que éste se desplaza*. Estiman que la seguridad es un condicionante para que la mujer pueda usar con más frecuencia la bicicleta, dado que ... *Resistencia no es una ciudad segura*.

Opinan que hay muchas diferencias: *El varón, o sea, va como más tranquilo... en cambio la mujer va como más tensionada, cuando conduce pareciera que tuviera miedo que le pase algo*. Creen que esta situación se da por el hecho de ... *que la mujer piensa en todo, en cambio el hombre cuando conduce se mantiene firme en su marcha y se arriesga a pasar... por ejemplo a otro vehículo sin pensar mucho en las consecuencias que pueden traer sus actos*. Aseguran que ... *puede deberse a la diferencia que existe a nivel muscular. El hombre tiene más fuerza muscular y por lo tanto le permite reaccionar con más efectividad ante un acto inesperado y salir con mayor rapidez*. Las mujeres, en tanto, afirman que ... *hay muchos varones que creen que la bici es un juguete, se ponen a hacer willy, o juegan en las calles sin mirar si vienen autos; por lo cual están convencidas de que ...las mujeres son tanto cuidadosas como miedosas a la hora de conducir una bicicleta*.

En cuanto a si existen diferencias entre quienes **trabajan o no** con la bicicleta, lo que se desprende del discurso es la gran diversidad de usos que le brindan, entre los que mencionan: (a) para trabajar; (b) como forma de trasladarse: ... *para llevar a mis chicos a la escuela, traerlos, ir al doctor. Yo me muevo con la bicicleta, en todo, en todo*; (c) para divertirse, algunos la utilizan como hobby o como una distracción, por ejemplo ... *van al aeropuerto a andar en bicicleta y dan una vuelta con un amigo*; (d) para hacer deporte; (e) para ir a la escuela.

En prácticamente todos los grupos expresan que hay diferencias entre quienes conducen bicicleta por trabajo y quienes no, lo que se visualiza por la apariencia física (en cuanto a su vestimenta, los objetos que lleva durante el traslado) y por la forma de conducir:

- Apariencia física: como los casos de ...*el trabajador de la construcción, empleada doméstica, plomeros, albañiles*. Por ejemplo ... *un albañil siempre está vestido con mameluco y gorra... Llevan mochila, herramientas, cualquier cosa, o por ejemplo usan una bolsa o un canasto*. Señalan además que ... *están sucios*.
- Forma de conducción: (a) Algunos lo hacen con prudencia porque llevan alguna carga, por ejemplo los repartidores, cuidando mucho que a la bicicleta no le pase nada, porque ... *si se les rompe la bicicleta no pueden seguir trabajando como de tipo moto mandado*. (b) Otros con imprudencia, condicionada por la edad, por cuanto entienden que el ... *trabajador joven va más rápido, cruza el auto, si no le da para cruzar, también, igual; en tanto que el ... adulto va más despacio*.

Reafirman poder identificar a los ciclistas trabajadores cuando relatan:

... *por ejemplo, uno se da cuenta cuando paran en el semáforo, a veces y hay algunos que están todos juntos y esos que se cruzan, están más apurados por algo debe ser*.

O bien porque los observan más hábiles en la conducción dado que ... *están dedicados totalmente a andar en bici o sea están más habituados*.

... *por el hecho de conocer el trayecto, conocen más, que se yo, saben qué semáforos se respetan, cuál no y lo que pueden hacer en determinada circunstancia. En caso de estar llegando tarde agarran otros caminos, sin los semáforos, o saben cuáles son las calles más transitadas*.

Como síntesis del discurso se desprende que hay diferencias marcadas en cuanto a la utilidad que le dan a la bicicleta los adolescentes respecto a los jóvenes adultos. Estos últimos, además de los fines recreativos y como medio de transporte para asistir a la escuela, utilizan este vehículo para trabajar y para trasladar a los integrantes de sus familias (con esto último se convierten en conductores que llevan acompañantes en su vehículo).

3.2 Los otros. La normativa. El entorno

A1- El tránsito y los ciclistas en la ciudad

Consideran que, en general, el tránsito de la ciudad de Resistencia es complicado, difícil, caótico, inseguro, descontrolado, razón por la cual ocurren muchos accidentes. Los integrantes de los distintos grupos aseguran que circular es un ...*desastre* y ...*muy peligroso*, aunque reconocen que esto ocurre especialmente ...*en el centro y en las avenidas principales, es decir las más transitadas*. En tanto que otros opinan que ...*no se puede estar tranquilo en ningún lugar por la falta de seguridad*.

El tránsito no resulta de interés ni para la gente ... *porque tienen otros problemas*, ni para las autoridades competentes (... *los del gobierno*). Reconocen que la gente circula de forma rápida y que nadie se hace responsable de sus actos, nadie asume el rol con seriedad, con el agravante de que nadie tiene en cuenta al prójimo. *La mayoría es muy imprudente*, no respetan ninguna normativa:

- Los conductores, en general, se manejan como si no conocieran las normas de tránsito, aunque las normas son para todos. Dudan si las normas ... *no se cumplen por ignorancia o por maldad*. Consideran que es necesario respetar las reglas básicas que hacen al tránsito, como por ejemplo los semáforos.
- Los chicos que andan en bicicleta ... *se atraviesan entre los autos y son los que generalmente ocasionan los choques o los accidentes*.

Además, responsabilizan a los funcionarios municipales porque, por ejemplo, los semáforos no están adecuadamente sincronizados (ello se advierte cuando el ciclista inicia su circulación en la cuadra anterior ante la habilitación de semáforo en verde y, cuando llega a la próxima cuadra su semáforo está en rojo), lo cual genera grandes embotellamientos.

Como resultado de la reflexión en este punto de la entrevista, manifiestan que las condiciones del tránsito en la ciudad se deben a la falta de respeto a las demás personas y a las leyes de tránsito, tanto por parte de los ciudadanos como por parte de las autoridades municipales cuando no cumplen con la función que les compete. Describen una situación caracterizada por la predominancia de valores como el individualismo, la competencia del más fuerte sobre el más débil, y la ausencia de la autoridad para proteger a los ciudadanos.

En relación con el tránsito, opinan que no está muy bien organizado y afirman que en la ciudad es posible encontrar los siguientes problemas:

En la **calzada**, (a) se encuentran con la presencia de baches (pozos), desniveles, desprendimiento de material de la rasante (... *por ejemplo en la Mitre, hay todo como piedras*) y al querer esquivarlos, algún conductor los puede chocar. En cuanto al estado de las calles, opinan que la mayoría están desparejas y sin asfaltar; (b) los reductores de velocidad tipo tachas (que pusieron hace poco en toda la ciudad) constituyen un obstáculo para las bicicletas, dado que resulta difícil sortearlos porque durante el cruce la rueda toca las tachas debido al escaso espacio que tienen para cruzar, generando desequilibrios en la movilidad. Estiman que no están pensadas para los ciclistas, puesto que potencian la ocurrencia de accidentes por caída del vehículo (... *si la agarrás te vas a matar*). Opinan que serían más efectivo, para el caso de las bicicletas, los reductores de velocidad tipo lomo de burro, en razón de que su estructura es continua, entera, como si fuera una loma, entonces la bicicleta puede pasar sin desequilibrios; (c) la presencia de residuos sólidos (tierra, arena, cascotes) dificulta la circulación de las bicicletas; (d) el estacionamiento es también un problema, porque los vehículos ocupan gran parte de la calzada quedando poco espacio para la circulación, especialmente para los ciclistas, corriendo el riesgo de roces o atropellos; (e) la gran velocidad a la que se desplazan la mayoría de los colectivos y remiseros provocan efectos de succión y roces con los ciclistas.

En la **vereda**, reconocen la falta de iluminación, pues hay muchos lugares oscuros que dificultan la movilidad durante la noche. En cuanto al material con el que están construidas las veredas, se hallan en regulares condiciones para transitar (...*la mayoría están modificadas, con desniveles* (distintas alturas entre la vereda del frente de una casa con respecto a la otra) y según el barrio, ... *las veredas parejas, en cambio en el centro no y alrededor de la escuela no están parejas, algunas están muy desparejas*). Señalan que a veces no se puede circular por la vereda porque encuentran obstáculos como la presencia de árboles u otros elementos. Con esto admiten su circulación por vereda, reconociendo que lo hacen por comodidad y porque se ven obligados a usarla dado que las calles no están en buen estado y el tránsito es peligroso.

En cuanto a las **señales de tránsito**, en la discusión aparecen opiniones que afirman que no hay muchas señales y, donde hacen falta, no están. Aseguran que, especialmente, faltan aquellas que se utilizan para advertir presencia de obstáculos, como los reductores de velocidad. Observan que, dependiendo de la zona, ... *no sólo no hay en cantidad* [señales de tránsito], *sino también en calidad* y que también pasa por los usuarios, a quienes les corresponde respetar esas señales, porque ... *cuando están, no se las respeta*.

En relación a las **bicisendas**, están convencidos de que, al no haber bicisendas adecuadas y en cantidad suficiente, el conductor de la bicicleta tiene que elegir entre la calle o la vereda, pero usan más la primera porque por la vereda no pueden circular como quisieran porque hay más gente y hay mucho más movimiento, y no porque esté prohibido hacerlo.

Cuando se indaga por la **relación con otros usuarios** de la vía pública, los jóvenes ciclistas consideran que con los **peatones** no hay problemas, porque se respetan mutua-

mente dado que circulan por la vereda y son respetuosos, esperan que tanto los autos como los ciclistas pasen. Cuando el ciclista ve que está por cruzar el peatón, frena. Agregan que el inconveniente con los peatones se presenta en los semáforos, porque los ciclistas no los respetan y entonces el peatón tiene que esperar a que éstos pasen para poder cruzar. Afirman que ... *los autos sí respetan el semáforo en rojo.*

Algunos participantes consideran que hay problemas cuando los peatones cruzan por la mitad de la calle, conducta que ellos juzgan incorrecta argumentando que está prohibido andar por ese lugar de la calle. Opinan que son los peatones quienes más usan las bicisendas, y lo hacen por el mismo motivo que el ciclista: por comodidad, y porque las veredas no están en buen estado o se hallan incorrectamente construidas con desniveles, entonces la bicisenda, al estar bien construida (sin desniveles), es el camino que eligen. Continúan explicando que los peatones respetan mucho a los vehículos, y sobre todo a las bicicletas, porque tienen miedo a que los choquen; pero a pesar de ello ... *algunos se cruzan por el medio de la calle haciendo lo que quieren, sin cumplir con las normas que dicen que el peatón debe cruzar por las esquinas.*

Con los **conductores** de vehículos con motor admiten que no hay respeto entre ellos, a pesar de que comparten el mismo lugar. Opinan que los autos se creen dueños de las calles y no les importan los demás usuarios. Expresan que cuando se va por la calle (esto quiere decir que no siempre circulan por ella) es más seguro ir por la izquierda, ya que el ciclista se asegura de no encontrarse con un auto que sale de su estacionamiento o que abre la puerta sin advertir su presencia. Afirman que circulan por donde pueden, por ejemplo en una avenida tienen que ir esquivando colectivos, autos, y en este caso el problema lo genera el ciclista ya que, si durante el desplazamiento se encuentra con un automóvil parado o estacionado que quiere salir, el ciclista cambia el sentido de la dirección que traía (... *se corre para que salga el auto*) y si en ese momento, atrás aparece otro vehículo que lo quiere pasar puede ocurrir un accidente. Por esto, dicen que los conductores de vehículos con motor consideran que los ciclistas molestan, que los tratan como invasores, a pesar de reconocer que ante un eventual choque la responsabilidad la tiene el conductor del vehículo de mayor porte, es decir el automóvil. Especial mención hacen de ...*los colectivos, los camiones, en general todos, los remiseros o colectiveros no es buena la relación, circulan sin cuidado y a alta velocidad y expresan: ... ellos pasan bien al lado así [simula que la toca].* Creen que el maltrato tiene su origen en la gran diferencia que existe entre el tamaño de una bicicleta y un auto, asumiendo que hay un orden de jerarquía donde ... *el auto tiene la prioridad, seguido por las motos y por último las bicicletas que no son tenidas en cuenta (no importan).*

Otros participantes expresan que el menosprecio está vinculado con la forma en que los demás observan manejar la bicicleta, creen que algunos lo hacen mal, aludiendo que éste es el motivo por el cual los demás los insultan; a lo que agregan que la mayoría que utiliza la bicicleta son los jóvenes, que justamente poseen menor conocimiento de las normas de tránsito, ... *se piensan que no tenemos conocimiento del peligro que hay en la calle.* Lo expuesto pone en evidencia el imperio de la ley del más fuerte, basado en el autoritarismo que se impone por la fuerza del más poderoso, caracterizado por poseer un mayor peso y volumen (automóvil) sobre el más débil por su pequeñez y liviandad. Pero ante esto, se observa también que el más débil se vale de la característica del fuerte, aprovechado su condición (pequeña, liviana) para efectuar maniobras para pasar al vehículo más grande, en el momento y los lugares donde éste no lo puede hacer, intentando revertir esta relación de fuerza. El riesgo se incrementa en este juego.

Al indagar sobre las características que otros usuarios de la vía pública asignan u otorgan a los ciclistas, se observa que, según las percepciones de los jóvenes ciclistas, los otros los caracterizan como irresponsables y relatan ser maltratados por los demás conductores, ante lo cual ellos (ciclistas) responden de la misma manera. Explican que ... *pasan en rojo el semáforo, doblan cuando no tienen que doblar,* justo en el momento por donde se desplaza el ciclista. Consideran que es frecuente que el auto choque al ciclista y por culpa del conductor del automóvil, a pesar de que comúnmente éste le atribuya la responsabilidad del evento al ciclista. Y están en conocimiento de que el vehículo de mayor porte es quien debe pagar los costos cuando se produce un accidente.

Admiten que algunos ciclistas gustan viajar a la par, lo cual hace que los automóviles no puedan circular y es entonces cuando aparecen los problemas. Los mayores problemas los tienen con los remiseros, porque no son cuidadosos a la hora de conducir y, en el momento de la detención, abren la puerta sin advertir la presencia del ciclista, lo que les provoca enojo y agresión de tipo verbal. Esto sucedería también con los motociclistas.

Es frecuente que la gente culpe al ciclista, porque se atraviesa en el camino, se mete a contramano, o porque no tiene cuidado al conducir. Pero reconocen que, en muchas oportuni-

dades, no les queda otra opción y tienen que efectuar algunas de las maniobras señaladas. La relación entre los conductores es bastante diferente, y hay de todo: está el que se ofende y está el que se calla. El que se ofende se enoja y *...le tira la bicicleta por el auto*, y están los otros que son tranquilos, que no quieren pelear y se callan. Pero reconocen que es frecuente que haya agresiones verbales mutuas entre los distintos conductores (*...se dicen malas palabras*).

A2- El tránsito y los ciclistas en el nodo de la ciudad específico de cada grupo

Nodo 1, centro de la ciudad

En este nodo se puede observar que: (a) Los automóviles se estacionan de los dos lados, *... y esto no está permitido y la bicicleta no tiene lugar*. (b) A los peatones *... hay que cuidarlos al pasar en bicicleta para no chocar con ellos porque no respetan el semáforo*. Reconocen que a veces no cruzan por la esquina, cruzan a mitad de cuadra y es ahí cuando se produce el encuentro imprevisto entre ellos y los vehículos (auto o bicicleta). Otro inconveniente que ven es que *... antes de cruzar la calle no esperan en la vereda, sino que lo hacen en la calle, es decir que bajan del cordón y esperan en la calzada misma*.

En cuanto al estado de las calles, en *... comparación con otros lugares, están bien. Están deterioradas, están todas sin marcar, toda la avenida (Alberdi), todo*.

El inconveniente que observan es la falta de espacio para circular y la prolongación en el tiempo de espera en los semáforos por la gran cantidad de gente que transita por ese lugar.

No están de acuerdo con la presencia de las auxiliares de tránsito que puso la municipalidad, diciendo que se trata de personas que recibieron un breve entrenamiento sobre tránsito y se dedican a regular la movilidad en las esquinas con semáforos, mediante el uso de silbatos.

Consideran que en ese lugar *... son muy chicas las calles* y no tendrían que estacionarse ni motos, ni autos. Se deberían implementar estacionamientos alternativos.

Nodo 2, avenida de circulación rápida y ruta

En relación con este nodo lo que observan es que hay tres momentos en que hay más personas (alrededor de las 8:00, al mediodía y alrededor de las 20:00) que es cuando se produce el mayor movimiento y los conflictos (*... un desastre*), aunque reconocen que durante todo el día hay mucha gente.

Afirman que en el lugar no hay veredas para que pueda circular el peatón, sino una baranda (guarda rail) que no deja pasar a la gente que va caminando, por lo que la mayoría lo hace por el costado (banquina) de la ruta. El problema se presenta cuando los vehículos circulan por ese lugar, que a pesar de ser de tierra (porque *...el ripio está un desastre*, con presencia de baches) van por ese lugar a alta velocidad para evitar el semáforo y los lomos de burro. La situación se complica aún más por la presencia de vendedores ambulantes (aborígenes), quienes tienen instalado un kiosco improvisado que afecta la visibilidad de los conductores de vehículos.

Relatan con mucho detalle cómo los tiempos de los semáforos no permiten a los peatones cruzar a paso normal, entonces éstos *...van buscando la mínima distancia para cruzar*, o deben realizar corridas *...para poder pasar porque el tiempo de los semáforos es muy corto*. A lo que se agrega que, ante la presencia de vehículos de gran porte (camiones con acoplado, muy cargados), tienen temor a efectuar el cruce. Y de noche sobre todo porque no existe una buena iluminación y *...hay pocas señales de tránsito*. En tanto, algunos de los participantes afirman que no se ven muchos peatones en esa zona.

Reconocen que, para los ciclistas, en el cruce el tránsito es malo, porque nadie respeta las normas y no es un lugar por donde puedan pasar las bicicletas y las motocicletas. Reconocen que si intentan ir por la banquina se encuentran con que los automóviles también la usan. Pero señalan que se respetan las normas por temor de ser atropellados por camiones y colectivos, porque existe mucho riesgo de que ocurran accidentes.

En cuanto al **estado de la calzada** expresan que se halla en condiciones regulares; hay baches de dimensiones considerables, lo que hace que los conductores de automóviles, al intentar esquivarlos, se muevan avanzando hacia el costado por donde están circulando los ciclistas. Las calles, a lo largo de varias cuadras (yendo hacia Fontana), están deterioradas con baches. Y los desniveles de la Av. Alvear son muy peligrosos, porque si el ciclista desea frenar y detenerse un momento no lo puede hacer dada la altura de la divisoria de los carriles, lo que produce un desequilibrio notable, con posibilidades de caer de la bicicleta.

Las **veredas** que existen están ocupadas por mercaderías de los comercios que se hallan ubicados en ese lugar (señalan que hay una panadería que pone leña, hay camiones que descargan mercaderías y un telecentro, donde los clientes usan las veredas para estacionar motos, bicicletas, autos). A lo que hay que sumar que en la esquina hay una mueblería que

expone (... saca) todos sus muebles en el lugar y al lado ... *hay un depósito y no se puede pasar*. Se agrava aún más la situación por los desniveles que hay en las veredas, lo que trae como consecuencia que el peatón tenga dificultades para movilizarse.

Se aprecian ...*pocas señales de tránsito y las que hay no se respetan*. En ese ... *lugar nadie respeta nada y son muy frecuentes los accidentes de tránsito*. Se describe un comportamiento imprudente de los camioneros y colectiveros. Se trata de una zona de tránsito pesado, donde estos vehículos adoptan una velocidad muy alta ... *no es la misma que en el centro, van a cien otros un poquito más, a sesenta*. Señalan que ... *se tiene que respetar el semáforo sí o sí*, pero a pesar de su presencia es frecuente observar que los ciclistas se cruzan y no tienen tiempo para frenar, considerando a ésta como ... *una de las razones por las cuales ocurren los accidentes de tránsito*.

B. Las normas de tránsito

Cuando se invita a hablar sobre las normas de tránsito, tanto las explícitas como las implícitas, y sobre su relación con el manejo de la bicicleta, los ciclistas consultados creen que manejar bien implica hacerlo con prudencia, respetando las normas y señales de tránsito y teniendo en condiciones el vehículo; también dicen que hay que contar con un buen estado físico, tener todos los reflejos en funcionamiento y poseer un buen dominio del vehículo.

Hacen especial referencia a la necesidad de cumplir con aquellos aspectos básicos que hacen a la conducción, entre ellos circular por la derecha, frenar en las esquinas, otorgar el paso a los que vienen por derecha. Es decir, ... *por lo menos cumplir con lo mínimo que hace al comportamiento de todo el conjunto y que cada uno ponga algo de sí y respete al resto y nada más*.

En todos los grupos manifestaron no saber si existen **leyes para bicicletas**, relacionadas con el modo y condición de uso referido a las bicicletas y los usuarios, ... *debe haber pero no sabemos, nadie se encarga de publicarlas o de promoverlas*.

De todos modos, sostienen que las normas no se respetan, y acerca de por qué esto es así, dicen que: (a) no hay control, dado que los encargados de hacerlo (policías) cobran poco y por lo tanto no están incentivados para hacer su trabajo como corresponde; (b) existe comodidad (aunque ... *no se puede generalizar*); (c) la ubicación de las señales es inadecuada; (d) falta de costumbre ... *la ciudadanía está acostumbrada a no cumplir*. Aunque reconocen que cuando el municipio, a través de los inspectores municipales se propone hacer cumplir las leyes, lo logran, a pesar de que demande mucho tiempo su concreción; (e) se coimea a los funcionarios municipales, ... *cualquiera les da plata y ya está*; (f) el sistema está corrupto. Estiman que sólo en parte se cumplen las leyes sobre el mejoramiento de las calles, ya que muchas de las personas que están a cargo de solucionar ese problema, en vez de hacer una obra con estructura y material adecuado para que resista su uso con una vida útil que dure varios años, proceden haciendo todo lo contrario, ... *construyen con la mitad del costo y el resto del dinero destinado a dicha obra se lo guardan*; (g) hay mucho individualismo, cada uno tiene por objetivo llegar al lugar deseado sin importarle cómo lo hace, es frecuente observar que no se respetan las señales: *Cada uno hace lo que quiere*; (h) la gente no quiere cumplir y las autoridades tampoco cumplen con su obligación, como por ejemplo arreglar las calles de tierra (la mayoría está llena de baches o pozos que pueden ocasionar la ruptura de la bicicleta). En cuanto a los ciclistas dicen que ... *hay algunos que son más cuidadosos que otros. El que respeta, el que no. Cada uno tiene su modo de ser. Cada uno tiene su ley propia*, por lo que hay un cumplimiento diferente respecto de ella; (i) consideran que todas las normas están escritas pero nadie las cumple, porque ... *somos argentinos, no cumplimos, no nos gusta cumplir*.

Dicen que ahora se está haciendo el intento de arreglar las calles, pero señalan también que las calles de Resistencia están demasiado dañadas desde hace muchísimo tiempo puesto que no se las arregla como debería ser, ... *porque se le da un barniz, así se la pinta y la grieta sigue estando y cada tiempo se la arregla... Un tiempo dura generalmente cada vez que se cumple algo en Resistencia, es por elecciones, después no se mueve más nada, cuatro, cinco meses antes de las elecciones en Resistencia, se arregla*. A lo que agregan que ... *cuando se arregla algo la gente no cuida*. Reconocen que existen bicisendas, pero presentan un diseño muy angosto, razón por la cual no se las usa ya que es más seguro circular por la calle.

Crean, aunque dudándolo, que deben existir leyes que estén vinculadas con las señales de tránsito ya que estas están presentes y por lo tanto, suponen que habrá una ley que diga algo al respecto.

3.3 Los accidentes de tránsito y las bicicletas

Algunos integrantes de los grupos 1; 3 y 5 tuvieron experiencias cercanas relacionadas con accidentes de tránsito. Por ejemplo, uno de ellos relata una ocasión en la cual le tocó

presenciar un hecho donde un joven murió. Ante la evidencia de los relatos, otros integrantes opinan que la bicicleta es uno de los vehículos más seguros, dependiendo siempre del manejo del conductor, ... *tiene más control de este vehículo que de un auto o una moto porque éstos se desplazan a mayor velocidad. Los otros vehículos chocan a las bicicletas, pero reconocen que ... ante un accidente los que salen más perjudicados son las bicicletas, puesto que al no tener protección es la persona quien puede salir lastimada.*

La mayoría considera que efectivamente ocurren muchos accidentes de tránsito en los que se ven involucrados los ciclistas puesto que ... [los conductores de los] *autos o motos, levantan mucha velocidad y no tienen en cuenta lo que hay a su alrededor, es decir lo que acontece en el lugar por donde están transitando, y que puede ocurrir que en una zona pueda haber niños o bicicletas, y ante un eventual cruce de alguna persona suceda un accidente.*

Creen que, según el lugar donde ocurre el accidente, éste va a ser de distinto tipo, ... *por ejemplo en esta zona (periferia) hay más accidentes que involucren a ciclistas y en otro sector de la ciudad son de otro tipo, con más participación de automóviles. También observan que ... hay muchos peatones, gente que son atropellados al intentar cruzar la ruta (Ruta Nac. N° 11) dado que hay muchos barrios y escuelas que están ubicados a ambos lados de aquélla. Efectivamente, están convencidos de que muchos accidentes de tránsito ocurren porque los sujetos usuarios no saben por dónde cruzar, y ponen como ejemplo el guarda rail que está frente a la mueblería en la intersección de Ruta Nac. N° 11 y Av. Alvear, que impide que las personas puedan circular.*

Creen que en esta intersección se dan más accidentes de tránsito que involucran a los peatones. Estiman que los accidentes de tránsito ocurren por: (a) falta de cumplimiento de las normas que indican, por ejemplo, que no se debe doblar en "U", ni cruzar el semáforo en rojo, se debe circular por la mano correspondiente, no adelantarse sin avisar; (b) falta de responsabilidad de todos los sujetos usuarios, ... *si ves que viene un auto, no podés pasar como si nada, por más que esté lejos o cerca;* (c) falta de conocimiento, ... *es fundamental la formación, es decir la educación de cada persona, estimando que desde temprana edad no se les enseñó a respetar las normas del tránsito;* (d) falta de mantenimiento de las veredas y la calzada, ... *el mal estado de las calles hace que los automovilistas, para evitar un bache, opten por desviarlo y en ese intento avanzan por sectores donde circulan peatones, produciendo de este modo muchos accidentes.*

Creen que ocurren muchos accidentes en los que están involucrados los ciclistas y que ocurren porque éstos no están atentos, se confían en su capacidad de manejo, no son responsables; también porque cada usuario piensa en sí mismo y que en el caso de ... *los ciclistas quieren ser más independientes y todo eso. Y también porque a los otros conductores no les importa la presencia de los ciclistas.*

Para los participantes, los accidentes de tránsito ocurren porque los jóvenes que salen del "boliche" y conducen alcoholizados, y ... *los padres no son concientes del arma que le están dando a su hijo, cuando le dan el auto, o cuando le compran un auto. Estiman que en muchos de los accidentes están involucrados los ciclistas, que son los que terminan siendo afectados por la falta de protección: ... el que siempre liga es el ciclista. Insisten en señalar que se dan muchos accidentes de tránsito que involucran a chicos jóvenes porque manejan muy rápido, o quieren pasar a otro sin precaución. Estiman que un accidente de tránsito que ocurre un lunes o un martes no tiene las mismas características que los que ocurren un viernes o un sábado.*

Algunos integrantes de este grupo sufrieron accidentes de tránsito y dicen que éstos ocurrieron (a) por imprudencia del propio ciclista por no esperar, porque por llegar pronto al lugar de destino decidió circular entre los automóviles e intentó cruzar y derrapó (es decir, resbaló en la calzada y su vehículo caído se deslizó sobre ella); (b) por falta de precaución del conductor de automóvil que pasó muy cerca del ciclista y lo rozó; (c) por incorrecta comunicación entre los distintos conductores, cuando uno cree una cosa y el otro conductor, otra; y (d) por falta de espacio en la calzada debido a estacionamiento incorrecto (sobre la boca calle) de vehículos de gran porte: ... *en la Av. Alvear hay vehículos grandes estacionados y entonces es muy poco el espacio que te queda para cruzar y a veces vienen los autos y ése fue el caso que me pasó a mí. Un camión estacionado, me abro un poquito para poder pasar y se me mete otro camión, entonces quedó un espacio muy chiquitito y ahí me tocó.*

Opinan que en el diario siempre que sale alguna noticia vinculada con los accidentes de tránsito donde están involucrados los ciclistas el titular suele ser: ... *camión atropelló a ciclista, auto que atropelló a ciclista. Creen que esto ocurre ... por culpa del ciclista, puesto que es prácticamente imposible que el auto vaya derecho a la bicicleta, siempre es el ciclista el que se cruza o no se lo ve cuando circula por una ruta oscura porque la bicicleta no tiene ojos de*

gato (dispositivo auto reflectante). Insisten en afirmar que siempre la culpa la tiene el ciclista, que no mide las consecuencias de sus actos, tanto para los demás como para sí mismo.

3.4 Prevención

En una buena parte de los grupos se considera que es necesario protegerse a la hora de manejar una bicicleta, pero es posible observar que los elementos de seguridad no los usa nadie, salvo quienes practican el ciclismo como deporte. Para los entrevistados los elementos de seguridad son necesarios sobre todo ante la posibilidad de que un automóvil ... *los puede chocar*, dado que comparten el mismo lugar para circular: ... *la calle, y no la bicisenda*. Algunos creen que ... *ante un eventual accidente, el casco amortigua el impacto de la cabeza contra el piso*, pero sin embargo afirman que ... *tampoco se soluciona el problema de la protección con el casco, dado que cubre solamente la parte de la cabeza, hay otra parte del cuerpo que es fundamental: la columna, que ante un eventual accidente de tránsito, por caída de la bicicleta, se lesiona la columna y la persona puede quedar inválido para el resto de su vida*. Para otros, el uso del casco o rodillera no sirve de mucho si se recibe un golpe semejante al atropello de un automóvil.

Admiten no usar ninguna **medida de protección** para circular en bicicleta, y los motivos son múltiples: (a) por comodidad, por ejemplo dicen que es incómodo llevar el casco puesto; (b) por apuro, por ejemplo lleva tiempo ponerse todo el equipo (casco, rodillera, coderas); (c) por cuidar la estética, pues dicen que quedan como disfrazados y temen ser objeto de burlas; (d) porque al llegar a un lugar no hay donde dejar estos elementos de seguridad; (e) por falta de dinero para comprarlos; (f) porque no están informados sobre la importancia de su uso. También porque consideran que no sería tan necesario: ... *es necesario protegerse a la hora de manejar una bicicleta, pero que debería haber más control y más respeto entre todos y no tener la necesidad de estar tan atento y protegerse tanto*. En este sentido, también indican que ... *muchos no le dan importancia tampoco a eso*. Y concluyen acerca del uso de estas medidas: ... *eso no se usa, sólo lo usan los deportistas, específicamente los que corren en bicicletas*.

Otros consideran que el ciclista no tendría que ponerse ningún tipo de protección, sino que se debería tener la bicicleta en buenas condiciones (especialmente la horquilla), completa, asegurando que estén bien los frenos, ponerle luces y prenderlas cuando es de noche. Opinan que el ciclista debe ser más prudente en esto, y que debería haber más exigencia por parte de las autoridades: *Si se acostumbran, tal vez la generación del futuro lo incorpore naturalmente*.

Opinan que para que haya **menos accidentes** se debería: (a) construir bicisendas de manera correcta: a los costados de la avenida y de la ruta, o entre la calle y la vereda, es decir en la misma calle, un sector al costado destinado para las bicicletas y no como están en la actualidad, en los bulevares que están en el medio de las avenidas; y también poner en buenas condiciones las que ya existen; (b) hacer estudios para planificar la manera en que se podría mejorar el tránsito; (c) colocar semáforos peatonales y para ciclistas y mejorar las calles; (d) implementar campañas de concientización sobre prevención de accidentes de tránsito. Estiman ... *que todos, la gente que somos nosotros y que nos movilizarnos, deben saber del riesgo que se está corriendo y ser más concientes de las consecuencias que ello trae*; (e) exigir el uso de casco y rodilleras para la protección de los ciclistas; (f) implementar controles para que se respeten las normas. Pero reconocen que hasta que no se mejore el salario de los policías que son quienes controlan no puede haber control, puesto que no cumplen con su trabajo; (g) implementar una política integral, que los funcionarios se ocupen de construir las señales, poner los semáforos como corresponde y el resto de las personas asuma el compromiso que lleva a respetar las señales, a respetarse entre ellos. También se menciona la necesidad de compromiso de los peatones de respetar al resto, a pesar de que no conduzcan; (h) asegurar más vigilancia para evitar que se roben las bicicletas, ya que esto desalienta su uso, o la gente no la puede volver a comprar; (i) regular la entrega de licencia de conducir, que no se le otorgue a cualquiera, sin previa evaluación de sus conocimientos sobre las leyes y sus condiciones psicofísicas y su habilidad en el manejo. Y por último recomiendan: ... *escuchar más a la gente que por ahí pide algo y por ahí no le hacen caso. Para la ruta se pedía que haya un semáforo. Hace años que se pidió eso y no se hacía caso, por eso hubo muchas muertes. Que las autoridades se ocupen de hacer cosas relacionadas con el tránsito*.

Consideran que, para evitar que los ciclistas jóvenes se involucren en accidentes de tránsito, además de lo anterior se debería enseñarles cómo circular y sobre medidas de precaución y sobre las normas específicas, ver medidas para que los otros vehículos los respeten, que se controle el estado de las bicicletas, entre otras.

4. A modo de cierre

Del análisis de los grupos de discusión es factible identificar una clara estructura discursiva sobre la base de las dimensiones propuestas. Los jóvenes de todos los grupos expresan un conocimiento detallado, claro y concreto de la temática del tránsito. La bicicleta resulta primordial para el desarrollo y concreción de sus actividades cotidianas, tanto para los adolescentes (grupos 1; 2; 3 y 4) como para los jóvenes de más edad (grupos 5 y 6). En este sentido, se visualiza que la edad actúa de manera inversamente proporcional a la capacidad motriz de las personas, por cuanto a medida que aumenta la edad disminuye la fuerza muscular y los reflejos necesarios para andar en bicicleta y asimismo se cumple cada vez más con las leyes. Es por esto que los entrevistados consideran que el adulto es más prudente que el joven (a quien describen como rebelde, impulsivo, impaciente), justificando de este modo las razones por las cuales no respetan las normas de tránsito. En este último sentido, admiten cruzar semáforos en rojo, circular en contra mano, en zigzag o por la vereda, adelantarse a otro vehículo sin avisar, etcétera.

Reconocen abiertamente que no cumplen con las normas de tránsito porque ... *es común no hacerlo*, y porque no hay controles sobre la forma en que se comporta el ciclista en la vía pública. Además, creen que no hay leyes escritas relacionadas con el modo y condición de uso de las bicicletas y sus usuarios, porque no las conocen y nunca escucharon hablar de ellas. Tampoco que existan sanciones previstas para los conductores de bicicleta cuando su comportamiento es riesgoso.

Para dar cuenta de estos comportamientos de riesgo, los ciclistas aluden a argumentos tales como la falta de control, la falta de costumbre ... *la ciudadanía está acostumbrada a no cumplir*, o la corrupción que hace que los sistemas y medidas de control sean ineficaces. También reconocen las deficientes condiciones de la vía pública, denunciando las razones por lo que esto sucede.

Inscriben la comprensión del incumplimiento de las normas que rigen sobre su rol como sujeto usuario de la vía pública en un marco general de renuencia o negación a cumplir con cualquier norma por parte de toda la población en general. E indican que esto está relacionado también con la predominancia de "valores" tales como la falta de respeto por el otro, el imperio de la ley del más fuerte, la comodidad o el individualismo: *Cada uno tiene su modo de ser. Cada uno tiene su ley propia*. Y concluyen, de modo pragmático y también perturbador, preguntándose por qué habrían de cumplir ellos con las normas, ... *si nadie lo hace*.

En relación con la percepción respecto a los riesgos que implica el circular en bicicleta, se registra un discurso claro que muestra que se conocen los elementos o dispositivos necesarios para la protección tanto de la persona como del vehículo, admitiendo que no los usan por diversos motivos, tales como la comodidad o el apuro, pero también por la falta de dinero para adquirirlos, o incluso por el miedo a hacer el ridículo, al cumplir con algo que nadie cumple.

Son muy claros también en reconocer la importancia de que la bicicleta, el vehículo, esté en buenas condiciones de mantenimiento y con el equipamiento necesario. Pero también dejan muy en claro que la realidad dista de esto. Las bicicletas tienen deficiencias, carecen de equipamiento, y si los tienen no siempre son utilizados (como sucede con las luces).

Queda en evidencia la falta de adopción de medidas de seguridad para evitar situaciones riesgosas. Reconocen que la posibilidad de sufrir accidentes de tránsito se acrecienta dado que el ciclista es el sujeto más maltratado de todos los usuarios de la vía pública, especialmente por parte de los vehículos con motor como automóviles (remiseros), colectivos y camiones, quienes compiten permanentemente por un lugar en la calzada. Esta situación expone de manera negativa al ciclista, dada su condición de sujeto no protegido, por lo que es posible la ocurrencia de accidentes por atropellos, roces o fricción, efectos de succión (con pérdida del equilibrio y derrapes), que pueden desembocar en accidentes de todo tipo de gravedad.

En relación con las condiciones generales del tránsito en Resistencia, perciben su alta complejidad, donde se evidencia el caos y la inseguridad susceptibles de generar situaciones de riesgos de accidentes de tránsito. Opinan que esto obedece a la multicausalidad de factores entre los que destacan el muy escaso interés que el tema despierta en la sociedad. Asumen que todo esto se debe a la falta de responsabilidad ciudadana, es decir de los propios conductores y usuarios de la vía pública, como así también a la falta de decisión política para resolver este problema. En cuanto a los conductores, dicen que en general, éstos se manejan como si no conocieran las normas de tránsito, y se permiten dudar acerca de si las normas ... *no se cumplen por ignorancia o por maldad*.

En cuanto a las autoridades, advierten acerca de la falta de cumplimiento del rol que les compete, como la protección (control de velocidad de vehículos), el acondicionamiento

adecuado de las vías (arreglo de calles, adecuación de las medidas de seguridad como los reductores de velocidad, incorporación de señales de tránsito tanto vertical, horizontal como lumínica) o la organización del estacionamiento (especialmente en lo referente al estacionamiento en doble mano y el estacionamiento en avenidas, que dificultan notablemente el cumplimiento de la norma referida a la obligación de circular por derecha y lo más cerca posible del cordón de la calzada), y la provisión y acondicionamiento de las bicisendas.

Estos adolescentes y jóvenes también tienen ideas y sugerencias para evitar que los ciclistas se involucren en accidentes de tránsito. La educación, la acción tutelar de las autoridades, las condiciones materiales y la difusión, organizan estas sugerencias de modo claro:

- Educar: ofrecer enseñanza de seguridad vial a través del sistema educativo vigente.
- Exigir a las autoridades una eficaz acción tutelar capaz de promover y exigir el respeto a las normas y, en general, el respeto por los demás.
- Acondicionar en forma efectiva y permanente las condiciones materiales de la vía pública.
- Difundir a través de campañas, información sobre las normas de tránsito, dado que admiten no conocerlas.

CAPÍTULO 9

AUTOMOVILISTAS ADULTOS Y PEATONES ADULTOS MAYORES EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES⁶²

La estructura social es un sistema moral; la responsabilidad social crea las líneas principales de equilibrios entre costo y beneficios, y produce los diferentes modos de categorizar el mundo físico. Como en los animales, la atención humana se guía por el interés de sobrevivir (Douglas, 1996: 71)

1. Introducción⁶³

Para la elaboración de este capítulo nos propusimos el análisis del tránsito urbano en sus aspectos estructurales y de interacción social, del riesgo potencial de circular en el espacio público y de las prácticas de los agentes involucrados, como fenómenos sociales a ser descritos, comprendidos e interpretados a partir de las percepciones de adultos pertenecientes a dos categorías sociales de la población general de la ciudad. El trabajo se centró en aspectos relativos al riesgo primario, definido de manera amplia como las condiciones estructurales y situacionales y las acciones humanas que, en las percepciones de los sujetos participantes, podrían concurrir en la ocurrencia de accidentes de tránsito (AT). Entre las condiciones estructurales se incluyen la infraestructura y el equipamiento urbano material (vías de circulación, elementos de señalización, construcciones, obstáculos físicos diversos, etc.), su estado y funcionamiento y el parque vehicular, así como la normativa legal que tiende a regular los modos de circulación y la interacción entre los agentes sociales en sus diferentes roles en el tránsito.

En el análisis de los discursos registrados se buscó identificar las referencias a la estructura y la *agencia*, a lo objetivo y lo subjetivo (Giddens, 1984; Bourdieu, 1988, 1991) en las clasificaciones que realizan los sujetos al atribuir significado y sentido a los elementos materiales, a la norma jurídica y a las acciones propias y de los otros en el tránsito (Douglas, 1998). Al aceptar la propuesta de Douglas (1996) de considerar el papel de la cultura en la configuración de las nociones de riesgo, prestamos atención al papel de los mandatos morales y culturales (aceptabilidad o aversión al riesgo, nociones de justicia, atribuciones de causalidad y culpa) en interacción con la conducta racional, teniendo presente *que las ideas acerca del mundo provienen directamente de la experiencia social* (Douglas, 1996: 154, citando a Durkheim⁶⁴).

Adaptamos así, al análisis de los puntos de vista de los peatones y los conductores acerca del tránsito, la perspectiva de Bourdieu sobre la acción social como *prácticas sociales* habituales, en *campos de juego* específicos, donde los *jugadores* socialmente situados operan movidos por intereses, obedeciendo a *disposiciones* aprendidas y poniendo en juego su *sentido práctico* y su conocimiento de las *reglas de juego* que operan en ese campo específico.

Al poner atención en el papel de *las reglas* que orientan la interacción humana en el tránsito, descubrimos la utilidad de los desarrollos de Mockus acerca de cómo la *armonía* o el *divorcio* entre los tres sistemas –jurídico, cultural y moral– que coexisten en la regulación de la acción, operan en las problemáticas relativas a la cultura ciudadana y la convivencia urbana.⁶⁵

⁶² Una versión preliminar de este trabajo, a partir de los resultados obtenidos en grupos focales, fue presentada en una reunión académica (Peterlini y Geldstein, 2005). La información para el presente capítulo fue relevada y procesada por el equipo de la Coordinación del proyecto bajo la dirección de Rosa Geldstein, quien estuvo a cargo del análisis definitivo de los resultados que aquí se presentan y es responsable de la redacción final. Valeria Indij y Paula Rinaldi participaron en la conformación, desarrollo y análisis preliminar de los grupos focales. Gonzalo Herrera Gallo y Valeria Ré participaron en la aplicación y transcripción de las entrevistas individuales.

⁶³ Información adicional sobre los marcos conceptuales adoptados y sobre los contenidos de las guías de entrevista se puede encontrar en la presentación de la Segunda Parte.

⁶⁴ Uno de los “padres” de la Sociología empírica contemporánea de quien también tomamos, con cierta libertad, el concepto de *anomia* social.

⁶⁵ Una conceptualización apoyada en teoría, conocimiento científico y sentido práctico, objeto de una exitosa puesta a prueba mediante el desarrollo del programa de Cultura Ciudadana, destinado a disminuir la violencia y mejorar la convivencia social en la ciudad de Bogotá en los años noventa, durante el gobierno del filósofo y académico Antanas Mockus, alcalde electo de dicho municipio. De acuerdo con el sistema predominante en las motivaciones de cada individuo, los agentes tenderán a orientar sus comportamientos por la admiración a la ley (o temor a la sanción legal), el placer por recibir aprobación social (o el temor al rechazo o *sanción social*), la gratificación de actuar de acuerdo con la propia conciencia moral (o el temor a la culpa). El citado programa se apoyó fuertemente en un sistema de “premios” y “castigos” basado en proporcionar a los ciudadanos conocimiento de los alcances de la ley

Y, como investigadores sociales, en lugar de abrir juicio sobre la racionalidad de las elecciones de los usuarios del tránsito desde una perspectiva externa, aceptamos, como los autores consultados, que aunque los agentes no sean siempre conscientes de la lógica social (o del tipo de racionalidad) que orienta sus actos, ni de todas sus consecuencias posibles, ellos tienen *motivos* para actuar como actúan y son capaces de *dar razones* acerca de sus prácticas y de los motivos que las orientan.

1.1 Contenidos del capítulo

Después de las necesarias aclaraciones sobre las decisiones metodológicas y las técnicas empleadas, el contenido sustantivo de este capítulo se desarrolla a lo largo de las siguientes secciones 2 a 6. En la sección 2 se presenta a los protagonistas del estudio cuyos resultados informan este capítulo. En primer lugar se describen las principales características sociodemográficas (objetivas) de las muestras completas de peatones adultos mayores y conductores. En segundo lugar se da la palabra a los sujetos que respondieron a entrevistas individuales en profundidad, para que relaten al lector cómo se perciben a sí mismos, en tanto individuos y categorías sociales, como usuarios del tránsito en sus respectivos roles. La sección 3 presenta las percepciones del tránsito porteño, su estructura y dinámica, donde los participantes grupales e individuales se expresan acerca de las prácticas de las diferentes categorías de usuarios de las vías de circulación. Allí surgen frecuentes referencias a transgresiones a la reglamentación vigente que contradicen las expectativas sobre una convivencia respetuosa, y la atención del capítulo se dirige entonces al análisis de las percepciones sobre las reglas que operan en el tránsito ciudadano, su conocimiento por parte del público usuario, su adecuación a objetivos de seguridad y las razones de su extendido incumplimiento; estos temas son objeto de la sección 4. La sección 5, organizada a partir de los discursos recogidos en entrevistas individuales, está dedicada a las percepciones y reflexiones de conductores y peatones acerca del riesgo de AT para sí mismos, explorando tanto sus nociones implícitas o explícitas de riesgo y sus actitudes ante él, como el sentido que otorgan a las propias prácticas en un contexto peligroso para su integridad y la de otras personas. El capítulo se cierra con una sección de conclusiones orientadas hacia la acción.⁶⁶

1.2 Sobre los aspectos metodológicos

Elegimos focalizar el estudio en las categorías sociales (o universos empíricos) de mujeres y varones peatones adultos mayores (edad: > 65) no conductores y de conductores adultos de automóviles particulares (30-60), residentes en la ciudad de Buenos Aires, por las siguientes razones. En primer lugar, y en cuanto informantes acerca del tránsito urbano se buscó que tuvieran experiencia. Es decir, tiempo prolongado de exposición al riesgo y a diversas situaciones en el tránsito que les hubieran permitido la incorporación de *habitus* y el desarrollo de estrategias de circulación; la observación y la reflexión sobre el contexto, sobre las propias prácticas y las de otros actores sociales, así como respecto de los cambios estructurales y culturales ocurridos a través de los años.⁶⁷ En segundo lugar, los peatones mayores nos interesaron especialmente por sus limitaciones para el desplazamiento rápido y, en esa medida, su mayor probabilidad de registro de inconvenientes de diverso tipo en la circulación. Pero también por su mayor vulnerabilidad al riesgo de lesiones con consecuencias graves para la salud y la vida; por lo tanto, en su selección influyó no sólo un sentido práctico de recoger una mayor riqueza de experiencias para la investigación, sino también un sentido ético de producir información útil para el mejoramiento de las condiciones de circulación de una población especialmente vulnerable –que, sin duda, operaría también en beneficio del resto de los transeúntes–. En cuanto sujetos en sí mismos, se buscó que peatones y conduc-

y nuevas formas de expresión de la aprobación/sanción social para modificar valores y comportamientos, con la finalidad de armonizar la adhesión a los tres sistemas. Un componente fundamental fue la reconstrucción de la confianza entre ciudadanos y entre éstos y los gobernantes, a partir de mejorar las expectativas mutuas sobre la base de acciones concretas acordes a la ley, y social y moralmente aceptables; por supuesto también se utilizó la sanción legal (Mockus, 2001, 2002a y b).

⁶⁶ Por falta de espacio no se incluye una sección especial sobre las percepciones, opiniones y sugerencias de los entrevistados acerca de la prevención y las campañas de educación vial. Sobre estos aspectos, ver Peterlini y Geldstein (2005).

⁶⁷ Además, y dado que los becarios que trabajaron con población general (no víctimas actuales) manifestaron su interés por focalizar en categorías sociales de jóvenes –generalmente clasificados como los mayores tomadores de riesgo–, nuestra elección por los adultos permitió que el conjunto de los estudios locales cubriera el mayor espectro posible de edades, actitudes y prácticas.

tores fueran sustantivamente representativos de la población general residente en la ciudad acerca de cuyas prácticas y razones queríamos conocer.

Utilizamos un diseño cualitativo que combinó dos técnicas de relevamiento de campo: grupos focales (*focus groups*) y entrevistas individuales. Los **grupos focales** permiten obtener, en un tiempo de recolección relativamente corto, una base amplia de información cualitativa proveniente de los discursos de un número importante de individuos. Adicionalmente, la discusión grupal facilita la emergencia de nuevas dimensiones del problema, no previstas por los investigadores. Pero esta técnica también tiende a facilitar el arribo a un consenso, proporcionando a veces una visión un tanto superficial del fenómeno; la opinión de la mayoría puede inhibir la expresión del disenso y el investigador tiene menos posibilidades de captar y comprender los matices y las diferencias. Las **entrevistas** requieren mayor tiempo de trabajo de campo para recolectar datos a partir de un mismo número de sujetos, pero brindan en cambio un *corpus* mayor de información y permiten profundizar en la comprensión de los aspectos más subjetivos y las motivaciones menos aparentes. Entre ellos, los relativos a la experiencia personal, las percepciones acerca de sí mismo y la atribución de significados y sentidos de la acción y acerca de los sistemas de regulación que, en cada caso, predominan en la configuración de actitudes y prácticas.

Se trabajó con muestras intencionales –por cuotas según grandes intervalos de edad, sexo y rol en el tránsito– que reunieron un total de sesenta y cinco casos: cuarenta en grupos focales y veinticinco en entrevistas individuales; treinta y tres mujeres y treinta y dos varones, representantes de sectores socioeconómicos medios. El trabajo de campo se llevó a cabo durante el segundo trimestre de 2005. Se realizaron en total cuatro **grupos focales** con diez participantes cada uno, dos de **peatones** (nueve varones y once mujeres) y dos de **conductores** (doce varones y ocho mujeres). Se accedió a estos sujetos mediante los servicios de una reclutadora profesional previamente instruida en los objetivos y criterios del trabajo de campo. Cada grupo fue coordinado por una profesional con experiencia previa en la aplicación de la técnica, asistida por dos observadoras; previo al desarrollo de los grupos los participantes completaron una pequeña encuesta destinada a recoger datos (individuales) sociales y demográficos básicos para encuadrar el análisis de resultados.

En cuanto a las **entrevistas individuales**, los catorce **peatones** (cuatro varones y diez mujeres) y once **conductores** (siete varones y cuatro mujeres) que las respondieron fueron reclutados a través de contactos informales por los mismos entrevistadores, profesionales de las ciencias sociales igualmente instruidos por el equipo del CENEP a cargo de la investigación.⁶⁸

Las entrevistas grupales e individuales fueron grabadas previa autorización de los sujetos y posteriormente transcriptas en su totalidad. Las entrevistas individuales fueron objeto de un primer análisis caso por caso. Previa codificación según grandes dimensiones y ejes analíticos, los datos cualitativos producto de la aplicación de ambas técnicas⁶⁹ fueron ingresados a una base Atlas Ti para facilitar la clasificación y el análisis progresivo, que incluyó la descripción densa (Geertz, 1987), el método comparativo (Barth, 2000) y la interpretación.⁷⁰

2. Los participantes. Características objetivas y percepciones acerca de sí mismos

Para cada una de las dos categorías sociales que son motivo de este capítulo, se ofrece a continuación: (a) una breve caracterización socio-demográfica del **total de sujetos entrevistados en forma grupal e individual**, seguida de (b) la descripción de algunos aspectos de sus percepciones acerca de sí mismos (en tanto individuos e integrantes de su categoría respectiva) y en relación a su circulación en la vía pública. Esta segunda descripción se hace a partir de información recogida en **entrevistas individuales** únicamente. En el caso de los **peatones**, las percepciones acerca de sí mismos y de las constricciones que enfrentan en el tránsito en razón de su edad se exploraron a partir de sus definiciones de un "adulto

⁶⁸ Es posible que la mayor frecuencia de conducción entre los varones y la mayor supervivencia de las mujeres en el universo empírico hayan influido en las dificultades experimentadas para equiparar el número de casos de varones y mujeres en cada categoría según el rol en el tránsito.

⁶⁹ Diálogos entre entrevistador/a y entrevistado/a (entrevistas) e intervenciones de los participantes y la coordinadora (grupos focales).

⁷⁰ Lo que el lector conocerá a partir de las páginas que siguen es producto de una doble interpretación: la que hacen los participantes a partir de sus marcos personales de referencia (valorativos, situacionales y de sus propias experiencias) y la interpretación de los investigadores, que incorpora a sus propios marcos interpretativos la selección de aportes de los autores consultados.

mayor”, de las representaciones sobre el propio cuerpo y su “manejo” en la calle y de los relatos sobre sus actividades habituales. Entre los **conductores** se exploraron su relación con la máquina que manejan, en tanto objeto de cognición, valoración y emoción, y sus actitudes y opiniones acerca de la conducción.

2.1 Peatones adultos mayores

(a) Participaron en el estudio **treinta y cuatro peatones adultos mayores** (veinte en grupos focales y catorce en entrevistas individuales): veintiuna mujeres y trece varones. Sus edades varían entre sesenta y cinco y setenta y ocho años;⁷¹ según su nivel educativo se distribuyen casi por partes iguales entre los que no llegaron a completar la instrucción secundaria (dieciséis casos) y los que completaron o superaron ese nivel (dieciocho casos). Diecinueve están casados (o unidos); siete mujeres y un varón son viudos; tres mujeres y un hombre son solteros y tres mujeres divorciadas. Casi todos los alguna vez casados o unidos y una soltera tienen hijos y nietos. Los casados viven con su cónyuge y algunos también con algún hijo o hija. Entre los catorce que no se encuentran casados o unidos, siete mujeres viven solas y los restantes residen con algún hijo o hija u otro familiar cercano. Se les preguntó si tenían una ocupación remunerada, jubilación o pensión y qué hacían durante un día típico de su vida actual, como aproximación al tipo y nivel de actividad desarrollada por la persona y a su poder adquisitivo. Del total, dieciséis son jubilados sin actividad laboral (incluyendo tres pensionadas); tres son jubilados que tienen alguna ocupación remunerada adicional al ingreso previsional; seis continúan activos en el mercado laboral (uno de ellos, desocupado) y ocho son amas de casa. Entre estos adultos mayores, las ocupaciones remuneradas de quienes todavía trabajan son típicas de sectores medio-bajos y medios: portería, tareas de limpieza o costura, empleada administrativa, propietario de taxi (no lo maneja él), artista plástico, pastelero; hay un desocupado en busca de trabajo.

La mayoría condujo automóvil en el pasado, pero siete mujeres no lo hicieron nunca. Algunas dieron sus razones: una dijo que *manejar no es para mí [porque] soy muy distraída*, a otra no le interesaba hacerlo, una tercera declaró ser muy miedosa como para conducir, pero otra recordó que *en la época de uno era muy difícil [...] no se acostumbraba, eran muy pocas las mujeres que conducían*. Los motivos más frecuentes para haber dejado de manejar son la venta del auto por razones económicas, que *el tránsito de Buenos Aires* los ponía *nerviosos/as* o el temor a ser asaltados; en unos pocos casos el auto se vendió por *razones de salud o problemas de visión*.

Todos son personas activas y con diversos intereses (sociales, culturales) y necesidades (abastecerse para el consumo diario, salir a trabajar, ir al médico, etc.) que los inducen a desplazarse en el espacio público –incluyendo las caminatas regulares por indicación médica–. Sólo tres tienen algún problema de discapacidad motriz o dificultad de movilidad y ocho usan lentes permanentes; veintitrés declararon no tener problemas de salud ni disminución física alguna. En su absoluta mayoría transitan habitualmente en el espacio público sin compañía (o alternativamente solos o acompañados).⁷²

(b) La vulnerabilidad, la omnipotencia, las constricciones y el derecho a circular

... a la gente mayor no se le puede prohibir que salga, que ande por la calle...
(Nina, P76)⁷³

Con excepción de alguna de las mujeres de edad más avanzada, los peatones tendieron a no percibirse a sí mismos como un *adulto mayor*⁷⁴ y sus descripciones de las dificultades en el tránsito surgieron más fluidamente al referirse a otras personas (muy ancianas, con discapacidades) que entrarían en esa categoría, a quienes se atribuyó *lentitud* para desplazarse o para pensar, *indefensión*, necesidad de ser ayudado y protegido:

... tiene que cuidarse mucho ... Y si es posible y puede tendría que salir con una persona más joven si es mayor. Por ejemplo yo veo acá en la zona, mujeres que deben ser más jóvenes que yo, yo tengo ochenta y cinco... salen, qué se yo, con la hija, algún acompañante. Yo voy sola a todos lados... pero voy con tiempo, mirar bien, sin apuros para que no me pase nada... (Luz, P85)

⁷¹ Dos mujeres de ochenta y cinco años que respondieron entrevistas individuales excedieron este rango.

⁷² En las entrevistas individuales, un hombre dijo que debe hacerlo acompañado por estar rehabilitándose de una hemiplejía y una mujer dijo sentirse más segura cuando sale acompañada.

⁷³ Identificación de los testimonios transcritos de entrevistas individuales: E: entrevistador/a; “Nina”: nombre de fantasía del/la participante; P: peatón/a (C: conductor/a); 76: edad.

⁷⁴ Agradecemos a Laura Bosque su advertencia al respecto, para la elaboración del instrumento.

Una persona mayor... [...] es alguien mayor que yo. [...] siempre te parece más grande el otro aunque estés en la misma etapa [...] Bueno, ... para mí es una persona de arriba de ochenta y pico de años [...] ... a la cual se supone que la salud ya no va a ser la misma que una persona joven, entonces tenés que tenerle más consideración [...] Porque [...] las ves con dificultad para caminar y uno dice ¿"cómo lo dejan ir solo?", porque los ves un poquito indefensos... (Ana, P78)

Las definiciones de este tipo aluden a reglas morales y prácticas familiares de una época no tan lejana en la que existía mayor reciprocidad entre generaciones y los más jóvenes asumían como algo natural la protección a sus mayores. Pero también a la generalidad de unas prácticas sociales que expresaban el respeto y la consideración debidos a los ancianos, en reconocimiento a su sabiduría fruto de la experiencia, de sus contribuciones pasadas y presentes a la familia y a la sociedad, y de su vulnerabilidad.

Bueno, yo diría que si esa persona es una persona anciana y tiene problemas de salud, y tiene dificultades para caminar, incluso para ver, no ve bien, tiene que ir acompañado, tiene que tener quien lo ayude. Esos son casos especiales, es responsabilidad de los familiares, de los amigos, de quién sea (Raúl, P74)

Algunos participantes, que identificaron a los peatones adultos mayores consigo mismos o con las personas con quienes se relacionan, los describieron como personas audaces, porque se animan a vivir solas, andar solas, desempeñarse solas, y físicamente activas. La percepción de sí mismo como alguien todavía joven y sano coincide en general con las condiciones físicas e intelectuales objetivas de estos entrevistados. Pero en algunos casos parece relacionarse con cierto sentido de control (un tanto omnipotente) del cuerpo, que podría llevar a la toma de riesgos innecesarios. Tal el caso de un hombre que describe su tránsito peatonal con un lenguaje que remite a la competencia entre automovilistas:

... me molesta la gente que camina lentamente... [el cuerpo me da para ir ligero] siempre sé quién viene atrás mío, por el movimiento que yo puedo hacer, ¿no? Yo voy caminando y el tipo [que va delante] me cambió la dirección y yo me lo llevo por delante, pero por culpa de él, porque él no sabe quién viene atrás. ... soy de los que pasa a la gente, a mí no me pasa nadie, porque ya es mi forma de caminar así (Noé, P75)

Más aún, un hombre con discapacidad motriz severa parece ponerse en peligro por ocultarla en público:

[...] esas dificultades para mí son trágicas. A mí no se me nota. Yo en la calle soy una persona como cualquier otra, parada. Como ahora mismo, soy una persona normal, no se me nota incapacidad. No llevo bastón, no llevo muletas, [...] nada que indique que tengo una discapacidad. Entonces... si me frenan de golpe, yo pierdo el equilibrio, me tambaleo, puedo caerme... tengo que levantar bien los pies para evitar que tropiecen en algo (Karl, P72)

Así, al hablar del desempeño en el tránsito, algunos de quienes los representaron en este estudio tendieron a caracterizar a "los peatones adultos mayores" como prudentes, serenos, respetuosos –por oposición a las personas más jóvenes o por la conciencia de sus propias limitaciones–, pero otros relativizaron tales cualidades al atribuirles actitudes irresponsables y omnipotentes:

E: ¿Y en el desempeño en la calle, con el cuerpo, cómo es para vos una persona mayor?

- Bueno hay algunos mayores que no quieren asumir la responsabilidad que le han pasado los años y cree que es un pendejo, esa es la palabra, hay muchos que no quieren creer que le hayan pasado los años (Lía, P68)

- No escapan a las generales, son un poco más cautos porque conocen sus propias limitaciones físicas, son –entre comillas– los más prudentes y también los que cometen las peores infracciones. Los que tienen la fortuna como es mi caso de tener un estado físico bueno, es la creencia... del "yo puedo", "yo no tengo luz, está roja pero no viene nadie, aquel coche viene como a setenta metros, entonces alcanzo a cruzar la calle" [...] y si no directamente que son inconscientes... hay de los dos casos... (Juan, P72)

Al hablar acerca de los cambios a lo largo de los años, las mujeres muestran más facilidad para referirse a los signos del envejecimiento (en general y en lo personal), mientras los varones tienden a poner el acento en los cambios estructurales y culturales (el modo de ser de la gente). Emerge la dificultad de la gente mayor para adaptarse no sólo a la mayor complejidad de la estructura y la dinámica del tránsito urbano, sino también a los cambios en los valores morales y los estilos de interacción:

E: ¿Para cruzar una avenida, cómo te sentís vos físicamente?

- La cruzo con **temor**, no livianamente (Ana, P78)

- ... a la edad que tengo ya no te sentís cómodo de participar en una comunidad tan heterogénea [...] porque ya la mentalidad de hoy es todo impacto, acelere... [...] ...y esta movida se traslada también al tránsito... Y te digo, me hizo acordarme un accidente en Luján... a la madrugada, cómo corren. [...] El tránsito está pensado para un promedio de edad de dieciocho a cincuenta años, y no está para setenta, setenta y cinco o más y **están** así participando en algo que está evolucionando... **entonces yo** como individuo que creo saber eso... tengo que retacear mis movimientos, y viajar ya no me seduce tanto... **trato de no participar**... la actitud más pasiva, **yo adopto más precauciones** y eso hace que tu producción sea lenta, si alguien en media hora va y vuelve al supermercado a mi me lleva una hora, pero adopto mis precauciones... que tengo la seguridad... que **me puede pasar**, sí, pero tengo mis precauciones... (Juan, P72)

Aunque todavía no nombrado (y tampoco explicitado por quien interroga) el **riesgo para sí mismo** en el tránsito aparece ya, en algunos individuos, en relación a la etapa del curso de vida por la que están transitando. Pero surgen también las limitaciones que, por su seguridad y sentido de la interacción social, deben imponer a su propia participación en la vida urbana. Estos adultos mayores son peatones típicos o, en todo caso, pasajeros transportados. Los varones y las escasas mujeres que condujeron automóvil ya no lo hacen, las magras jubilaciones limitan los gastos de algunos en transporte público, y sus médicos les indican caminar para mantenerse saludables; algunos tienen actividades laborales que les exigen traslados cotidianos de cierta distancia. Hacer *los mandados* por las calles del barrio es una actividad a la que todos dedican tiempo y que brinda a quienes viven solas la ocasión de relacionarse con otras personas, establecer y mantener redes sociales. El temor a la inseguridad urbana los inhibe de hacer salidas nocturnas y, en general, a alejarse del barrio, aunque no faltaron los relatos de salidas con fines recreativos y culturales. Pero las dificultades percibidas en el tránsito se resaltaron como constricciones para aprovechar la oferta cultural gratuita que existe en Buenos Aires: por ejemplo los conciertos en la Facultad de Derecho o el Museo de Bellas Artes, que implican el cruce de las avenidas Figueroa Alcorta o del Libertador. Las dificultades de adaptación al ritmo actual del tránsito serían mayores para *las mujeres que siempre fueron amas de casa* y no solían salir solas cuando jóvenes y, en general, creciente para los que por diferentes motivos se *acostumbran* a limitar su participación en los espacios públicos. Entre los sinsabores que les provoca andar por la calle, los adultos mayores se perciben como objeto de discriminación y de desprecio por parte de una sociedad que valora y exige la rapidez, la juventud y el logro; el desempeño, en fin, en un entorno físico y con unas reglas de interacción que los excluyen:

[...] salgo de mi casa a las 8:15 u 8:20 de la mañana, llego hasta la esquina, cruzo Rivadavia, y tomo el [colectivo] 133, a veces viene repleto [...] y otras veces me siento más cómoda, consigo asiento, bajo en la esquina de mi trabajo [...]. A veces cuando tengo miedo o cuando tengo un dolor trato de bajar por la puerta de adelante, porque me siento más segura. Porque la puerta de atrás, los conductores, algunos, distraídos, apurados o brutos, arrancan antes de que uno termine de bajar. Eso, **porque como sos un poco lenta, ellos... todo, todo tiene, hay que ser atleta para todo, hay que ser rápido ... entonces claro, cuando uno no baja muy rápido, ellos tampoco te arriman bien al cordón, por ahí arrancan sin que la gente termine de bajar** (Cora, P69)

No cruza la calle lo mismo que una persona joven una persona mayor que tenga dificultades para caminar, o que camine con bastón; **eso es lo que hay que respetar**, eso es lo que se tiene que fijar el que conduce el auto. **Respetar las normas de tránsito**. No les interesa cortar las líneas blancas tampoco, ¿eh? Paran, y paran y paran, **y muchas veces uno le dice "¿y yo por dónde paso ahora?" [...] y le contestan mal de adentro, con gestos como diciendo "dejá de j..."**, o "dejá de hinchar". Es así ¿eh? (Noé, P75)

En estos testimonios se pueden reconocer también elementos que aluden a un conflicto de intereses entre peatones y conductores (sobre el que se vuelve más adelante) y a lo que parece ser su forma de resolución más habitual en el actual contexto ciudadano: el maltrato, por la venganza o la querrela personal, privada, entre individuos –ya que el recurso a la ley no parece ser una opción (Nesis, 2005)–. Pero también se observan las nociones de justicia implícitas en el discurso con el que los mayores dejan entrever su interpretación del espíritu de la ley: **respetar las normas de tránsito** (respetar la ley) sería **respetar** (proteger) **al más vulnerable**. En este caso, representado en quien tenga dificultades para caminar (¿acaso una persona joven o sana

no lo necesitaría?).⁷⁵ Este discurso que clama por la armonía entre ley, moral privada y cultura ciudadana, es aun modesto en sus demandas de respeto a un derecho –a la integridad física, a la vida⁷⁶–, que la ley tiende a garantizar para **todos**. Ello denota hasta qué punto la **experiencia** repetida al participar en el campo social del tránsito –la de la falta de armonía entre los tres sistemas de regulación– ha invadido los *habitus* de los ciudadanos porteños.

No obstante la reconocida vulnerabilidad de los peatones adultos mayores en el tránsito, algunos de los discursos dejaron planteada la cuestión, aparentemente no siempre asumida, de su responsabilidad individual –hacia la propia seguridad– en sus prácticas. Se volverá sobre el particular en las restantes secciones del capítulo.

2.2 Conductores de automóviles particulares

(a) Se entrevistó a un total de **treinta y un conductores de automóvil** (veinte en grupos focales y once en entrevistas individuales); doce son mujeres y diecinueve varones y sus edades oscilan entre treinta y sesenta años. Del total, diecinueve están casados (o unidos), cuatro divorciados y dos mujeres son viudas; los restantes seis son solteros/as; la mitad son padres o madres y algunos tienen nietos. Su nivel educativo varía entre secundario completo y universitario o terciario completo. Todos los varones y la gran mayoría de las mujeres (tres son amas de casa) tienen ocupaciones remuneradas que representan un espectro amplio de las actividades económicas de los sectores medio y medio-alto: desde docentes, secretarías y vendedores/as independientes hasta profesionales independientes o con cargos jerárquicos en empresas, pasando por empleados bancarios, técnicos, administrador de consorcios y dueños de pequeñas empresas familiares.

La mitad conduce un automóvil de entre cinco y diez años de antigüedad; los restantes (dieciséis) se dividen en partes iguales entre quienes conducen autos más nuevos (antigüedad menor a cinco años) o más viejos (antigüedad mayor a diez años). En la mitad de los casos el auto cumple fines utilitarios de tipo particular y recreativos: paseos, viajes, salidas, movilización hasta y desde el trabajo, traslados cotidianos por necesidades o actividades familiares (dieciséis casos). En once casos se lo usa para trabajar y también en actividades de tiempo libre; cuatro conductores declaran usar el auto sólo para trabajar. En cuanto a los Km. que recorren con su unidad, los conductores se agrupan de la siguiente manera: once de ellos conducen hasta diez mil kilómetros al año, diez entre diez mil y veinte mil y siete más de veinte mil al año (tres casos sin datos).

(b) El auto, el manejo, la velocidad

El que te dice que la velocidad no le gusta, en algún punto íntimamente miente [...]
La decisión de decir "voy más lento" es una decisión racional; la decisión de decir "voy más rápido" es emocional... (Lucho, C33)

Y... si yo fuera varón sería corredor de autos (Lila, C53)

Entre los conductores predominan las ideas que describen una **relación utilitaria con el auto**, tanto en lo que respecta a los motivos de su elección al momento de la compra, como en el uso actual: ahorro de tiempo frente a la alternativa del transporte público, *confort*, precio accesible, adecuación a las necesidades laborales o familiares. Así, se mencionó la idea del auto como una *necesidad*, como *un medio que me lleva y nada más*, como un objeto desprovisto de afectividad: *es un mueble útil, un mueble porque se mueve, y es fantástico*. Pocos conductores han agregado accesorios al vehículo, por lo general para aumentar su practicidad en el trabajo, la seguridad de las personas transportadas o el rendimiento.⁷⁷

No siento placer al manejar [...] me daría pena no tenerlo, pero no es algo que está dentro de los sueños. Para mí a los cincuenta y seis años es una comodidad, me daría mucha fiaca salir en un colectivo, [...] nada más por eso. No es el sueño de mi vida... (Tito, C56)

⁷⁵ De hecho, Karl, hemipléjico de setenta y dos años, observó mayor amabilidad de los conductores hacia su persona cuando advierten su discapacidad.

⁷⁶ Aquello que, en términos de Bourdieu (1988: 70), *la regla tendía a garantizar*.

⁷⁷ Los entrevistados (especialmente los hombres) se extendieron en la descripción de las rutinas de mantenimiento, y un desembolso frecuente fue la colocación del equipo de gas. Pero ningún sujeto reportó haber gastado en adornos para el auto. Sólo un joven, propietario de una camioneta 4x4 que utiliza para turismo de larga distancia, le agregó accesorios sofisticados y aun *prohibidos* (paragolpes especiales, defensas laterales) *para proteger al auto* y un par reconocieron haberle adjudicado alguna vez género o nombre propio a un auto de su propiedad.

Pero el hecho de que en las actitudes acerca del automóvil predominen los *componentes cognitivos* (y que al parecer no exista un vínculo amoroso con el objeto) no implica ausencia de significados para la subjetividad –o *componentes afectivos, como las emociones, los sentimientos, los motivos* (Montoro González, 1998: 216). Con frecuencia, otros discursos masculinos –referidos a las propias sensaciones o atribuidos a la generalidad de los conductores–, destacaron la identificación del automóvil y su control por el hombre con emociones, motivos y valores usualmente asociados al modelo hegemónico de identidad masculina: el gusto por la *competencia* o la *competitividad*, la *sensación de poder*. Sin embargo, y como hallazgo no esperado, el gusto por las máquinas y la *fascinación* o la *admiración por la técnica* y por la *destreza* en el manejo emergió tanto entre algunos varones como entre las mujeres, a propósito de las carreras automovilísticas –un espectáculo del que estas conductoras dicen disfrutar–, evidenciando también su gusto por la velocidad: Y... *porque soy medio fierrera [...] me gusta ir rápido, me gustan los autos, me gusta cada vez que sale un auto nuevo* (Loli, C30). Para las mujeres, el manejo del auto representa también *autonomía, independencia y libertad*.

Me fascina la técnica. [...] el despliegue de la Fórmula Uno me parece impresionante... [...]... porque todo eso que se está investigando [...] dentro de quince años va a llegar a los autos de calle [...] (Luis, C57)

No sé mucho de carreras de autos, pero me gusta. Me gusta el auto, porque yo soy fanática de la maravilla que es el auto, cómo lo han inventado [...] Es increíble, la mente puesta en las cosas que se han hecho sobre el auto. Eso, yo admiro la mecánica del auto [...] Sí, sí, me gusta manejar... [...] porque vas adonde tenés que ir, te sentís que vos misma hacés tus cosas, que no necesitás de nadie, que disponés de tu tiempo, que el auto está a tu disposición, para lo que vos quieras. No sé, te da autonomía... (Lila, C53)

A los hombres generalmente les gusta el auto, y les gusta verlo cómo funciona, los talleristas ... Pero a mí me gusta. Me gusta cómo manejan los conductores de esos autos [de carrera], la destreza que ... la destreza. Aparte hay que tener algo para estar en esa situación, hay que atreverse... a la velocidad, ellos se entregan a la velocidad, a desafiar la velocidad, la gravedad... por ejemplo vos en un auto sabés que para frenar, necesitás, de acuerdo con el auto que tengas, determinada cantidad de metros para frenar... (Nona, C50)

Algún conductor que se presenta a sí mismo como extremadamente prudente señaló que no siente especial placer al manejar, asociando el manejo con autos modernos y muy potentes que invitarían al riesgo. Pero en la generalidad de los discursos, la práctica del **manejo** se asocia a **sensaciones placenteras** –*un placer... una actividad distractiva*–, aunque localizada en situaciones que invitan al disfrute –la tranquilidad de la *ruta*, las *vacaciones*– contrapuestas a las condiciones estresantes del manejo en la gran ciudad y al sentido del auto como herramienta de trabajo:

E: *¿Qué significa manejar un auto? ¿Disfrutás manejando, te gusta manejar, qué sentís?*

- ... *Sí, me encanta... también disfruto del hecho de que yo no laburo con el auto, de que no es una presión estar arriba del auto, es un disfrute* (Darío, C33)

- *Sí, me gusta manejar... menos cuando estoy metida en horarios pico en el tránsito de Buenos Aires, [...] disfruto manejando, cuando voy en la ruta manejando me encanta, disfruto del paisaje y disfruto de manejar [...] Porque te da independencia saber manejar, te podés trasladar adonde vos quieras [...] manejás tus tiempos [...]* (Tota, C60)

- *No... Disfruto manejando cuando viajo [en ruta]... o sea no me transporta el auto, sino la situación.*

E: *¿Y cuándo no disfrutás de manejar?*

- *En la ciudad* (Leo, C49)

En los **grupos focales**, el referente de **quien maneja bien** se construyó como un tipo ideal, a partir de la idea de *responsabilidad*, respeto por las normas, observancia de las señales y, en menor medida, respeto de condiciones de seguridad interna (*uso de cinturón, los chicos atrás*). Pero también se asoció al **dominio de la máquina** y la técnica del manejo que, según la opinión de los participantes, habilitarían para la **toma de riesgo** y la transgresión. Para la adquisición de las habilidades de conducción se resaltó el valor de la **experiencia** que se adquiere *en la calle*, mediante la práctica concreta del manejo (Peterlini y Geldstein, 2005). Esta apreciación se repitió en algunas entrevistas individuales.

Entre las dimensiones que caracterizarían la **forma correcta de manejo** en los discursos de las **entrevistas en profundidad** se destaca, de manera explícita o implícita, el ser capaz de **controlar** el automóvil y *la situación*, prestando atención a las maniobras de los otros

conductores y aun anticiparlas, en especial las de aquellos que no hacen las debidas señales.⁷⁸ Para ello hay que conducir *relajado pero concentrado, sereno pero atento*, mirando alrededor para poder tomar los necesarios recaudos, previendo las malas maniobras de los demás y de manera que los otros también puedan anticipar las maniobras de uno, a fin de evitar choques. En algunas atribuciones de sentido la serenidad también implica no dejarse ganar por el estrés del tránsito, no discutir con otros conductores y mantener las distancias necesarias sin responder a las exigencias de los otros conductores –apurados– que podrían inducir a la toma de riesgos.

Para mí manejar bien es tener control de la situación en todo momento, probablemente [...] te implique tomar una serie de recaudos, como por ejemplo conducir de acuerdo con el lugar que estés a determinada velocidad y no más, conducir cuando llueve un poco más despacio, guardar un poco más de respeto del auto que tenés adelante (Darío, C33)

En algunos discursos estas actitudes de control se clasifican dentro de la categoría de manejo *responsable*, añadiendo el respeto a las reglas del tránsito, no por temor a la sanción legal sino como una actitud moral. Tal actitud incluye una prescripción más general de respeto a las reglas de convivencia, de actuar con criterio, para no molestar o perjudicar a los otros y para *prevenir* riesgos, ajustando las propias prácticas a *pautas de seguridad*.⁷⁹ El tener en cuenta al otro en el tránsito cobra entonces un doble sentido: un sentido práctico de prever los errores ajenos y un sentido moral de respetar al prójimo. Algunos entrevistados señalaron de manera explícita la diferencia entre *manejar* un automóvil y *conducir* en el tránsito de la ciudad, una habilidad que implicaría una mirada estructural del campo y el *sentido del juego* para moverse de manera armónica entre el conjunto y con los otros, evidenciando la conciencia de estar compartiendo un espacio de manera dinámica, como en un juego de equipo.⁸⁰

Y... tener en cuenta al otro. Por un lado para prever qué locura va a hacer un tipo que hace una cosa no prevista, y [...] tampoco me gusta hacer algo que j... a otro. En todo sentido, manejando, y en toda mi conducta. [...], hay mucha gente que se larga a manejar sin tener en cuenta las reglas de la calle, o sea, aparte de las reglas de tránsito, las reglas de convivencia en la calle [...] la conducta que tenés que tener en la calle para que todos hablen un mismo idioma (Coco, C46)

Pero hubo también unos pocos que señalaron la importancia de *respetar* al automóvil, ya sea reconociéndolo como un factor potencial de *peligro* (acerca de cuyos elementos tecnológicos de seguridad no habría que fiarse en exceso), ya sea poniendo el acento en la necesidad de su correcto mantenimiento para la seguridad en el tránsito.

Manejar bien para mí es sinónimo ante todo de estar evitando circunstancias peligrosas, manejarte dentro de las pautas de seguridad, bien, ... tratar de arriesgarte lo menos posible.

E: ¿Y qué sería manejar mal?

- *Lo que maneja mucha gente. No respeto [...] la gente maneja muy mal, muy mal, creo que es una de las cosas que peor hacemos. No me incluyo, ¿eh? Te digo no me incluyo, a la vista es el estado en que está mi auto, la cantidad de horas que manejo, no he tenido accidentes graves, en treinta años de manejar, no te digo, b...deces, bollos, raspones, pero en ese sentido me cuidó mucho* (Ariel, C51)

En sus definiciones sobre qué es manejar bien o mal, los conductores se definen a sí mismos como buenos conductores y se diferencian de aquellos que manejan mal. El **mal manejo, atribuido a otros** o a la generalidad de los conductores, se define, en términos generales, por las prácticas opuestas a las (buenas) atribuidas al propio estilo de conducción: hacer maniobras sin previo aviso, no tener en cuenta a los demás.⁸¹ En sus atribuciones a los comportamientos de otros conductores, los entrevistados no se limitan a la forma infinitiva –utilizada de manera neutra para describirlos–, sino que (a) les atribuyen **consecuencias peligrosas** y negativas (conducir *zigzagueando* o no *dejar la distancia* reglamentaria entre

⁷⁸ Un discurso femenino resaltó que, para tal anticipación, es necesario usar no solamente la vista, sino *todos los sentidos*, incluyendo la *intuición*.

⁷⁹ Aunque un conductor joven, propietario de una "4x4" relativizó el valor de la norma que contempla a la generalidad, frente a la mayor pericia relativa de algunos conductores y la *mayor seguridad* que, aun a *más alta velocidad*, brindan algunos vehículos de *mejor calidad*.

⁸⁰ Ver obras de Bourdieu y de Mockus ya citadas.

⁸¹ Pero al referirse a los comportamientos de los otros, se añaden transgresiones a la lista: manejar o cruzar las bocacalles a velocidad excesiva y sin mirar a los demás, no respetar las señales, doblar a la izquierda en forma repentina y sin colocar el *guiño*.

vehículos y *provocar* así *choques en cadena*) y (b) los corporizan en determinados agentes, a los que atribuyen características personales (ellos **son** de determinada manera), intencionalidad y motivos asociados a las malas prácticas en el tránsito. Los que toman la palabra indican así que no se trata de acciones ocasionales, sino de **prácticas** que implican modalidades repetidas y reflejan **habitus** incorporados correspondientes a determinadas subculturas del tránsito y **moralmente condenables**. Aparecen así los estereotipos de las *mujeres inseguras que van pegadas al volante*, los *viejos* o las *viejas* que manejan por debajo del límite mínimo de velocidad permitida y *molestan* y *no dejan avanzar* a los demás, los *tacheros*, los *jóvenes*, los *inmaduros*, los que manejan *distraídos*, **son desaprensivos**, *inconscientes* o *imprudentes*, hacen lo que se les *antoja*, actúan de acuerdo con *la picardía criolla*, consideran que andan solos. A ellos *no les importa* el otro y se comportan de las maneras descritas porque sólo les interesa *zafar de las obligaciones*, cuyo cumplimiento consideran *incómodo*. Esta actitud crítica, de prevención y desconfianza hacia otros, difiere de los juicios que hacen sobre sí mismos en los pocos casos en que reconocen y justifican algún *error* propio o una transgresión en apariencia inofensiva, como el mal estacionamiento.

Se aludió con frecuencia al gusto por la velocidad, a la que se asociaron sensaciones placenteras, tanto en la forma de atribuciones a la generalidad de los conductores como en relación a sí mismo. Para describir dichas sensaciones se utilizaron expresiones como *adrenalina*, *vértigo*, *placer*, *coquetear con el peligro*, *sensación de volar*, *controlar el auto*, *sensación de poder*. Algún discurso, más filosófico, refirió a motivos existenciales, como el sentido de contrarrestar la finitud de la vida.

E: *¿Y te gusta la velocidad? ¿qué sensación te provoca?*

- *Eeehh, depende en qué momento, por ejemplo cuando voy en una ruta la velocidad es más placentera, por ahí, es no tener a nadie, ir por una ruta solo, desierto, con música en el auto. La velocidad así es linda, en la ciudad la velocidad para mucha gente es llegar más rápido, pero al final... [...] Yo igual a veces es cierto que cuando estoy apurada voy más rápido y, al final no sé qué tanto más rápido llegás. [sensación] De adrenalina, [risa] no sé, me provoca... sí, me gusta, me da placer la velocidad. Me gustan las montañas rusas, el avión cuando despegas y aterriza... me gusta sentir la velocidad (Loli, C30, casada, sin hijos)*

- *Mirá, no sé, yo creo que la gente está loca como anda por la calle. Un sábado a la madrugada salen todos chupados no se puede andar [...] No, la excesiva velocidad no me gusta, para nada (Tota, C60)*

Pocos conductores mostraron gran coherencia en su aversión a la velocidad y al riesgo que, de manera espontánea, perciben en ella, tanto en el relato de sus prácticas concretas (límites de velocidad) como en sus apreciaciones valorativas. En la generalidad de los discursos se destaca un contrapunto entre razonabilidad-seguridad por una parte y emocionalidad-riesgo por la otra; entre el deseo y la prudencia; entre realidad y fantasía.

Yo sé lo que significa para mí: aumentar riesgo disminuyendo tiempo. Nada más que eso. [...] Es más, no sé cuál es la velocidad máxima de mi coche, y te digo que hace siete, ocho años que lo tengo. Y varios coches que tuve nunca los puse a fondo... la velocidad es algo que no me cautiva [...]... veo un acercamiento demasiado peligroso a un problema grave. [...] Mi máxima velocidad depende en dónde [...] habitualmente los lugares que puedo andar, normalmente [...] cien, ciento diez, arriba de la autopista (Ariel, C51)

Yo por ejemplo hoy tampoco ando rápido; es más, prefiero irme de acá a San Luis (que voy seguido) a ciento veinte y no parar y voy a llegar más rápido que si paro dos o tres veces y voy a ciento sesenta y voy a ir más seguro... La decisión de decir "voy más lento" es una decisión racional; la decisión de decir "voy más rápido" es emocional. Diez años atrás probablemente hacía el viaje a San Luis a ciento ochenta... A lo que voy es que uno emocionalmente a la velocidad –si no tuviese la parte racional– no podría resistirse, porque ir más rápido significa ganarle al tiempo, ¿entendés? es tener más tiempo, es llegar más rápido a un lugar, ese condimento es una cosa de los seres humanos, tenés una vida acotada en el tiempo, entonces es querer moverse rápido... (Lucho, C33)

Nuestra afirmación al concluir el párrafo anterior se basa tanto en las menciones directas de algunos conductores como en la observación de paradojas y contradicciones en las que incurrieron. Así por ejemplo, mientras tendieron a atribuir a los jóvenes –o a sí mismos cuando eran más jóvenes– el gusto por la velocidad y su puesta en práctica, los conductores se explayaron también sobre las sensaciones placenteras que a ellos mismos les provoca. No pocos varones maduros (y alguna mujer) se presentaron a sí mismos como *responsables* y *razonables*, para luego reconocer la propia transgresión al conducir a ciento cuarenta o

ciento cincuenta kilómetros por hora e intentar justificarla afirmando que otros lo hacen a doscientos; justificaron o justificarían el desarrollo de altas velocidades porque algunos autos son seguros y lo permiten; afirmaron que sólo conducen a velocidad en rutas tranquilas y despejadas y cuando van sin acompañantes, para después reconocer que, si están apurados o nerviosos, también exceden los límites en la ciudad. La frecuente referencia a permitirse experimentar la velocidad en rutas o autopistas explicaría en parte el placer de manejar en ruta, más allá de la existencia real de factores estresantes en la ciudad.⁸²

E: *¿Qué creés que significa la velocidad para la mayoría de los automovilistas? ¿Y para vos?*

—*La velocidad... [para mí, es] un riesgo... [...] No, hasta por ahí, no me gusta la velocidad. Me gusta ver al que desafía y al que sabe hacerlo, se anima, pero yo personalmente no [...] Y... **pasando los 150 Km. ya es "velocidad"**, [...] ya ahí por más destreza que vos tengas, ante un imprevisto... todo está fuera de control, de tu control (Nona, C50)*

- *Pienso que... adrenalina, no sé. Alguna sensación de volar. Es lindo... Sí, es lindo, yo... cuando voy ligero, ligero, es en la autovía Mar del Plata, bueno y el límite de velocidad es ciento treinta, pero yo voy a ciento cuarenta porque me encanta esa velocidad, y el auto va muy bien. Pero yo veo que alguna vez me pasa un tipo con un auto de esos BMW a casi doscientos kilómetros por hora, **yo no iría a esa velocidad aunque tuviera un BMW ... debe ser interesante la sensación de hacerlo una vez. Debe ser lindo... pero creo que la velocidad sí, da esa sensación, cosa de adrenalina, ¿no? Algo de coquetear con el peligro, un poquito... [...] no es que tampoco "uhhh" [onomatopeya de exageración], **porque estos autos pueden ir a ciento cuarenta muy seguros, pero igual te das cuenta [...] que tenés que concentrarte... agarrar bien fuerte el volante, dejar de escuchar la radio... digamos que es una sensación de pronto, como de poder... seguramente ¿no? Es interesante.*****

E: *es paradójico, porque vos sin embargo recién estabas diciendo que también perdés un poco el control del auto...*

- *Sí, y bueno... el hombre es paradójico... [Silencio] (Luis, C57)*

- *Es algo completamente diferente a lo que uno hace todos los días [...] a lo que uno vive, no es lo lógico de un cuerpo que vaya a una cierta velocidad. Y lo único que te puede llevar a una cierta velocidad es el auto [...] sentir lo que es la velocidad... [...] es una sensación diferente a todo lo fijo que vos ves cuando estás parada. Esa **sensación** hace que muchos hagan aumentar la velocidad [...] Pero, ojo, no hay que llevarse por esa **fantasía**, es decir, hay que parar y decir, "sí me siento bien, me gusta, pero punto."*

E: *¿Te gusta la velocidad? ¿A vos te provoca esas sensaciones que me comentabas?*

- *Sííí, sííí, claro... la velocidad es algo diferente a lo que yo estoy acostumbrada, que es por ejemplo estar en casa, estar estática [pero] más de eso yo no iría. ¡Qué voy a ir! ¿Adónde? **Ciento cuarenta, digamos como mucho, pero en la ruta se va a esa velocidad**, porque cuanto más vas, es como que más estático va el auto, entonces es como que no sentís, porque es como que lo ves sin nadie, entonces no tenés noción de la velocidad. En la ciudad sí, porque lo comparás con otro auto. Pero a ciento veinte o a ciento cuarenta, ya es como diferente, ya ahí..., pero nooo, paremos la mano... ¡Nooo! No conviene, no soy ni corredor de autos ni nada... [se ríe]*

E: *Parece que te gusta la velocidad...*

- *Y... si yo fuera varón sería corredor de autos [pero] no se da, no tengo ni la edad, ni tengo el ambiente como para que yo entre en una cosa así [...] No me muero, porque no fui... me gustaría, como tantas cosas que a uno le gustan.*

E: *Decís "si fuera varón", y pareciera que fuera un ámbito muy masculino...*

- *No, no, no... una chica que está en el ambiente y su padre es corredor o que tiene un hermano que arregla autos de carrera y a ella le gusta y entra en el ambiente, ¡que corra! Por supuesto ¿Cómo no? Sííí... y si lo hace y le gusta, mejor para ella... [se ríe] (Lila C53)*

Este discurso femenino acerca de la velocidad resulta paradigmático e invita a una interpretación desde una perspectiva de género. Lamentablemente, la falta de espacio y el corto número de entrevistas individuales obtenidas de conductoras mujeres, nos previene de intentar un análisis de este tipo que, consideramos, sería una línea sumamente fructífera. Sólo diremos aquí que, tomadas en conjunto, estas mujeres parecen conformarse más con

⁸² No se encontraron diferencias significativas entre los discursos de varones maduros y jóvenes acerca de la velocidad, pero el escaso número de conductores jóvenes en la muestra (dos varones de treinta y tres y una mujer de treinta) no permite avanzar el análisis en este sentido.

fantasear acerca de la velocidad mientras la limitan en sus prácticas concretas, en tanto los varones parecen permitirse más la experimentación.

Los conductores pusieron de manifiesto su conciencia del espacio compartido, de la necesidad de armonizar acciones, como en un baile ... o como en un juego grupal, resaltando el papel de la agencia individual en la interacción. Al hacerlo, se presentaron a sí mismos como buenos jugadores, capaces de **controlar** su máquina y monitorear la situación; como conocedores de que en el tránsito operan diferentes sistemas de **reglas**, que ellos saben cuándo y cómo respetar, mientras describen a los otros conductores como transgresores y malos jugadores. El **riesgo** en el tránsito sólo apareció claramente (y no en todos los casos), al referirse a la pasión generalizada por la **velocidad** (expresada por **hombres y mujeres**), y cuya práctica explicaría el **placer** que se experimenta al conducir en **ruta**. Aunque algunos hacen evaluaciones de la velocidad en términos de riesgo-beneficio, no parece ser cierto que, al menos en este campo, las decisiones para la acción se tomen siempre a partir de dicho cálculo. La aceptación del riesgo en la velocidad no implicaría una falencia en la cognición; obedecería, más bien, a aspectos subjetivos que tienen más que ver con la emocionalidad y con el gusto (las disposiciones culturales) que con el cálculo (Douglas, 1996). Una excesiva confianza en el **control de sí y por sí mismos** y el recurso de atribuir el peligro a los otros –de cuya pericia se desconfía– podrían inducir a prácticas de riesgo. Y otro tanto podría ser dicho respecto de la situación del manejo en ruta, presentada aquí por algunos como un juego, en el sentido de la libertad y la despreocupación de la infancia, a las cuales suelen remitirnos las vacaciones. Retomaremos esta discusión a propósito de las percepciones del tránsito urbano y de su normativa y, especialmente, en la sección dedicada a la percepción del riesgo y la realidad de las prácticas.

3. Estructura y dinámica del tránsito. El malestar ciudadano

En la ciudad participan un montón de factores. La invasión visual, los ciclomotores, los ciclistas, los peatones, los transportes públicos... todo, digamos, juega de una manera distinta. Los piqueteros, los semáforos, los semáforos mal programados, los baches [...] Lo que pasa es que interactúa todo junto eso. No es que uno prepondera más que otro (Coco, C46)

En esta sección se abordan las percepciones, valoraciones y explicaciones de los actores que participaron en el estudio, acerca de las características del tránsito en la ciudad y su asociación espontánea con el riesgo de ocurrencia de accidentes. Los discursos con los que conductores y peatones describieron el tránsito en Buenos Aires son muy homogéneos. Sus percepciones implican casi siempre una valoración negativa y se organizan en torno a ideas de *caos, locura, estrés, desorden, intolerancia, agresión y decadencia*. Como lo sintetiza el testimonio que encabeza esta sección, el desorden que caracteriza al tránsito en la ciudad de Buenos Aires fue descrito en términos de la complejidad resultante de la operación simultánea de múltiples factores que no se integran de manera armónica: vehículos de todo tipo, *modernos y viejos* y en diverso estado de mantenimiento; elementos físicos que no funcionan bien, infraestructura deteriorada, invasión del espacio para usos indebidos, y gente que no se comporta de acuerdo con las expectativas razonables y acordes a sus roles en el tránsito.

Las dimensiones estructurales más frecuentemente aludidas de ese todo mal articulado se refirieron, inicialmente, a la saturación por exceso de unidades, mientras los aspectos físicos relativos al diseño y conservación de las vías y el equipamiento urbano aparecieron con menor frecuencia en las percepciones espontáneas de los actores interrogados. Los problemas de ordenamiento de la circulación vehicular y peatonal atribuidos a las malas prácticas de conductores, peatones y otros usuarios de la vía pública, así como a la ausencia o deficiencia de los necesarios controles, fueron objeto del tratamiento más extenso y más cargado de sentidos, tanto en las discusiones grupales como en las entrevistas individuales; en otras palabras, los discursos espontáneos de los entrevistados remitieron principalmente al *factor humano*. En lo que sigue de esta sección se abordan en primer término las percepciones acerca de los **aspectos estructurales**, para pasar después al tratamiento de la dinámica que asume la interacción social en el tránsito porteño.

El **aumento del parque automotor**, o *superpoblación de automóviles* como se lo denominó en un grupo de conductores, agravado por la ausencia de planificación urbana, es visto como un rasgo estructural del tránsito y una causa importante del caos aludido:

Lo que está faltando son medios para que el tránsito vaya desahogado, las calles quedaron chicas [...] todo el mundo tiene hoy coche y la Capital sigue siendo la misma (Roberto, grupo peatones)

No hay planificación, el tránsito crece todos los días un poco como una cosa viva y no se planifica nada (Gabriel, grupo conductores)

Me parece medio locura todo [...] Demasiada cantidad de coches me parece, y no solamente los coches sino también las motos y las bicicletas que son otras dos cosas de las cuales tenés que cuidarte [...] porque te aparecen de golpe. Porque vos un auto lo estás mirando, lo ves, pero detrás del coche te viene una bicicleta o una moto y vos por ahí no la ves (Ana, P78)

Ante la indagación de los entrevistadores sobre **otros aspectos problemáticos** percibidos en el entorno físico en el que se desenvuelve el tránsito, afloraron las calles que no tienen cartel indicador del nombre, árboles que no dejan ver las señales, falta de iluminación, zonas o *barrios enteros* que carecen de semáforos, semáforos mal sincronizados.

E: *¿y cuando sale a caminar, qué le parece el tránsito?*

- *Es terrible. Cruzar acá Díaz Vélez es terrible [...] Para cruzar a la verdulería... En la esquina, en la curva, no hay un semáforo. Y la gente que cruzamos por ahí... los coches que vienen desde Díaz Vélez, del Cid Campeador, a todo raje vienen... y... mire, recién escuché que el [colectivo] 86 atropelló a una señora* (Lola, P77)

Los **peatones** hicieron también frecuentes referencias al mal estado de las veredas y a su invasión por los propietarios de locales comerciales, como causantes de caídas y lesiones; en sus descripciones sobre el tránsito, los problemas atribuidos a la infraestructura urbana y el equipamiento para la señalización se asociaron entonces, de manera espontánea y explícita, al **riesgo** personal de circular en el espacio público.

[...] no hay por dónde pasar... uno, que va caminando, no tiene por dónde pasar. Las veredas, cruzar en una esquina... ahora están poniendo lomas de burro pero muy altas, entonces uno tiene que cruzar así de costado porque si no se mata... (Judith, grupo peatones)

Entre los aspectos físicos valorados negativamente por los **conductores** se encuentra el estado de las calles, más específicamente los *baches* que dañan al vehículo y pueden obligar a maniobras peligrosas. En cuanto a la señalización, hablaron de carteles indicadores inexistentes, ambiguos, de difícil visibilidad o sencillamente *tramposos*, que inducen a contravenciones involuntarias⁸³ y a semáforos mal programados o que podrían programarse mejor para contribuir a la fluidez del tránsito. También se recogieron referencias a los ferrocarriles que atraviesan la ciudad causando pérdida de tiempo y formación de *colas* o embotellamientos. En algunos casos los obstáculos físicos fueron significados como causas potenciales de accidentes, aunque el término pocas veces se mencionó en forma explícita en esta primera descripción del tránsito, aludiéndose al evento como posibilidad de *choque* entre vehículos.

Hay unos pozos que si no los viste rompiste el auto; no te lo paga nadie, lo tenés que pagar vos. (Daniel, grupo conductores)

Otros obstáculos al tránsito percibidos por conductores y peatones refieren a prácticas de diversos usuarios y a fallas en el ordenamiento, como la obstrucción de calles por manifestaciones o piquetes, obras de construcción y trabajos de reparación vial.

En síntesis, el **entorno físico** es significado como fuente de estrés y exigencia adicional de desempeño por conductores y peatones. Ellos se perciben como **víctimas**, afectados en su legítimo interés (gasto adicional de tiempo y de dinero en la reparación del vehículo) o en su seguridad, expuestos a **riesgo** de daño en su integridad física (de manera especial, los vulnerables peatones mayores). No obstante, la atribución de responsabilidad a las autoridades competentes por los problemas causados por estos aspectos del entorno físico fue escasamente explicitada y estuvo enmarcada en el contexto general de la *crisis económica*, que determinaría la falta de inversiones para ampliación y mantenimiento.

3.1 La interacción en el tránsito

E: *¿Cómo te parece que es el tránsito en esta ciudad?*

- *Una locura, la ley del más fuerte, los colectiveros, los camiones y los automovilistas no te dejan cruzar, tenés vía pero ellos tienen que doblar y si pueden te llevan por delante. No he visto una cosa más desorganizada que esto* (Dina, P73).⁸⁴

⁸³ En varios segmentos de los discursos analizados, los conductores establecieron comparaciones entre la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense en cuanto al estado de las calles y la señalización, destacándose la mejor situación relativa de la Capital Federal y el mayor deterioro y agresión al usuario (señales deliberadamente ambiguas, inseguridad) en algunos de los partidos o localidades que la rodean.

⁸⁴ Metáforas como *ley de la selva* y *ley del más fuerte* fueron de uso frecuente en discusiones grupales y entrevistas individuales.

En una sola frase, que alude a diversas categorías de conductores, esta adulta mayor expuso: (a) su visión general del tránsito en la ciudad, como algo patológicamente desorganizado, injusto y amenazante para con los más débiles; (b) su percepción espontánea del **riesgo** de circular como peatón, debido a su vulnerabilidad frente a los vehículos; (c) su atribución de intencionalidad a las malas prácticas que los conductores desarrollan para satisfacer su necesidad legítima de giro; y (d) su interpretación implícita de la desorganización como otra responsabilidad humana, la ausencia u omisión de la autoridad competente que debería organizar el caos.

Sin duda, la enumeración y la descripción de las malas prácticas atribuidas a los diversos actores sociales en el espacio vial integran la mayor parte del *corpus* de información contenido en la transcripción de las entrevistas grupales e individuales. Es en esta dimensión donde aparecen en su mayor riqueza interpretativa las atribuciones de sentido de la acción en las palabras de los usuarios interpelados. Términos como *falta de respeto* y *falta de educación*, en el sentido de comportamiento ciudadano, de consideración al otro, de urbanidad, se utilizaron repetidamente como calificaciones valorativas y, en ocasiones, como "explicaciones" generales de los motivos de tales prácticas en tanto un emergente más de una convivencia ciudadana problemática, caracterizada por la agresividad.

Se destaca en primer término el **conflicto** por el derecho al uso del espacio entre las dos grandes categorías de usuarios: **peatones y conductores**, pero también el reconocimiento mutuo de que en la propia categoría social hay quienes desarrollan malas prácticas en el tránsito.

E: *¿Cómo te parece que es el tránsito de esta ciudad?*

—*Agresivo, a mí me parece que sí, es agresivo. El tránsito en general, hay poco respeto, ya sea de los conductores a los peatones, pero... una cosa que me sorprendió una vez, que me dijo hablando así con un taxista, en el viaje me dijo "mire, [...] los peatones son los que no respetan las reglas y usted observe." Y empecé a mirar y tenía razón, muchísima gente cruzaba la calle sin importarle que había luz verde [para los vehículos] (Cora, P69)*

Los **peatones** que participaron en los **grupos de discusión** destacaron especialmente el mal comportamiento de los conductores, con frecuentes referencias a su falta de respeto por los demás en general y por los peatones en particular:

... si viene al centro (tiene) problema con el de la moto, con el de la bicicleta, con el de los patines, los chicos que son delivery con bicicletas (...) las calles son un desastre, porque usted va como peatón y tiene que andar esquivando los colectivos que ya no respetan los semáforos, doblan derecha, izquierda... y si zafa del colectivo lo agarra el de la moto o el de la bicicleta y sino chocamos entre nosotros porque queremos cruzar apurados... (Roberto, grupo peatones)

Sin embargo, también describieron sus **propias prácticas** como parte de un tránsito desordenado y caótico. Es importante señalar que, en las atribuciones de culpa a los usuarios de la propia categoría, los peatones utilizaron tanto la primera y tercera persona del plural (nosotros, ellos) como, espontáneamente, la primera del singular (yo).⁸⁵ Pero en la medida en que tendieron a interpretar y justificar sus malos comportamientos como hábitos culturales compartidos, éstos pudieron ser reconocidos abiertamente, como si fueran hechos naturales.

... [los peatones] cruzan entre los coches, cruzan a mitad de cuadra y no respetan los semáforos / Herminia: y las personas mayores que tendríamos que dar el ejemplo somos las peores... estamos a mitad de cuadra, está el semáforo en la esquina y cruzamos por la mitad... / Rodolfo: Yo me considero un mal peatón, yo cruzo la calle cuando los autos están pasando. Somos un poco culpables. / Roberto: ...somos todos locos... salimos a matarnos.. / César: Por la comodidad que tenemos todos, de no ir hasta allá porque podemos cruzar acá...[...] Yo no respeto tampoco, soy un loco... / Pío: Sí, por comodidad... para no caminar media cuadra hasta donde está el semáforo (Grupo peatones).⁸⁶

En los **grupos de conductores** se manifestó desagrado, estrés y enojo en relación a las exigencias de desempeño en el tránsito de la ciudad, en especial en sus zonas cén-

⁸⁵ En el desarrollo de grupos focales (o entrevista grupal) se intenta recoger las percepciones y atribuciones de los participantes acerca de los rasgos generales y comunes de los individuos que pertenecen a su categoría social. Por motivos metodológicos y éticos, los investigadores suelen aclarar a los sujetos que no necesitan revelar cuestiones personales (y más aun cuando se va a discutir un tema considerado *sensible*).

⁸⁶ Según las intervenciones de algunas mujeres en los grupos focales, ellas tendrían más hábitos de cuidado en el tránsito ciudadano: esperan el *muñequito*, van hasta la esquina a buscar la senda, si calculan que no llegan a cruzar antes de que cambie la luz del semáforo, esperan. Los hombres, en cambio, serían más temerarios y transgresores (ver Peterlini y Geldstein, 2005).

tricas, donde se percibe que la gente maneja en forma alocada, rápida y *acelerada* (en el sentido de nerviosa).

En el centro no se puede, la zona es tremenda para manejar... a mí me gusta manejar en mi barrio... si voy afuera... acá en el centro no se puede (María, grupo conductores)

La poca responsabilidad en el manejo del automóvil fue mencionada como un rasgo general de la categoría de conductores, pero no hubo reconocimiento personal de malas prácticas de conducción. En tales atribuciones, los participantes utilizaron la forma impersonal o bien la primera persona del plural (nosotros), debiéndose destacar las referencias simbólicas a objetos (como la licencia para conducir o el automóvil) y el uso de metáforas y analogías (el vehículo como un arma) para aludir a los comportamientos de los conductores en forma más bien indirecta. Aun así, el *no nos damos cuenta* operaría como una justificación que aligera la culpa por las posibles consecuencias de sus acciones, debida al conocimiento de su poder para dañar a otros:

Gustavo: *no nos damos cuenta que jugamos con la vida de otras personas [...] Yo siempre dije que el registro [habilitante para conducir] es una licencia para matar y lo sigo sosteniendo* / Coordinadora: *¿Sí? ¿Lo ven todos así?* / Alejandro: *es como esa propaganda del revólver* (Grupo conductores)

Al hablar de los peatones, los conductores los calificaron como igualmente *inconscientes*. Pero es interesante observar que en estas discusiones *el peatón* no aparece como un "otro" en el tránsito, ya que los conductores se refieren a sus propias prácticas cuando se desempeñan como peatones y en este rol, más vulnerable, pueden reconocerse a sí mismos como individuos partícipes de las transgresiones cometidas por la generalidad de su categoría, con mayor facilidad que situándose en su rol de conductores:

Juan: *primero, ¿quién no cruza a mitad de cuadra? ¿Quién no cruza con el muñequito en rojo? Vemos que viene el coche, corremos y cruzamos... siempre con la excusa de que estamos apurados, que viene lejos [...] no tenemos conciencia de lo que estamos haciendo, es normal para nosotros [...] / Nora: pero el peatón también trata de cruzar, porque uno tiene derecho. Así como somos peatones somos conductores... / Gustavo: Los peatones son inconscientes como los conductores; hay algunos que cruzan bien, otros no, es como todo* (Grupo conductores)

Cuando los participantes emiten **juicios de valor** al describir las prácticas de **los otros** en el tránsito, el acento puede estar puesto en (a) la atribución de culpas a ciertos agentes definidos por sus roles en ese campo específico pero también por **atributos personales**, o en (b) la **transgresión generalizada** por parte de todo tipo de usuarios de la vía pública, quienes se comportarían como si actuaran en un campo de juego carente de normas que regulen la interacción. Aparecen así, además de otros actores sociales, dos tipos principales de líneas argumentativas en la descripción y atribución del desorden en el tránsito en función de las prácticas sociales.

(a) En los argumentos del primer tipo emergieron los clásicos estereotipos de conductores, clasificados de acuerdo con el grado de irresponsabilidad e impericia en el manejo. Pero en los criterios de clasificación utilizados por los participantes se pudieron reconocer también algunos estereotipos y prejuicios de clase, género y generación. Así, se señaló a los *colectiveros*, los *tacheros*, los *pisteros*, los *domingueros* y a los que manejan bajo los efectos del alcohol.⁸⁷ Pero también hubo juicios descalificatorios de *las mujeres que llevan los chicos al colegio*, conducen *distraídas* porque van *mirando vidrieras* o *las que hablan por celular* y, de manera similar, no faltaron referencias a *los viejos* y a *las viejas* porque conducen *inseguros*, *tienen menos reflejos* y *manejan a baja velocidad entorpeciendo* el tránsito vehicular en calles y autopistas; los jóvenes fueron caracterizados en los grupos de discusión como los conductores más agresivos y los peatones más tomadores de riesgo. El siguiente testimonio alude a la necesidad de monitoreo permanente en la conducción, de estar alerta para ocupar los espacios libres, en una referencia crítica a los conductores que manejan *distraídos*, como si circularan solos y entorpeciendo el tránsito:

E: *¿Y por qué creés que pasa todo esto?*

—*Porque la gente se desconecta... está desconectado, porque en realidad lo hace automático el manejo del auto. El auto no es de manejo automático, por más que tengas cincuenta años de manejo, no es manejar automáticamente. Es como ordenar una ficha en un tablero, es jugar un juego con las reglas que marca el juego. Y si el juego*

⁸⁷ Generalmente identificados con los jóvenes que salen de las fiestas o los *boliches* los sábados a la madrugada.

dice que vos esta ficha la tenés que poner acá, no tenés que dejar el hueco, tenés que ponerla (Lila, C53)

Pero en términos generales, aquellos a quienes en mayor medida se tendió a atribuir la actitud menos respetuosa hacia los demás son los conductores profesionales –colectivos, taxistas, *remiseros* y mensajeros o repartidores en motocicletas y ciclomotores–, que actuarían como *los dueños de la calle*. Los rasgos más señalados en este aspecto fueron el ejercicio del poder por parte del más fuerte (típicamente, las transgresiones de los colectivos en perjuicio de sus pasajeros y de los conductores de automóviles) y las conductas imprevisibles y temerarias de los jóvenes motociclistas y ciclomotoristas:

Daniel: *y los remiseros te mandan el auto, la trompa, no les importa nada* / Susana: *los remiseros son terribles* / Daniel: *y los taxistas cuando van sin nadie van bien, cuando sube un pasajero correte, correte porque te pasaron por arriba [...]* Coordinadora: *¿y los colectivos?/ Graciela: los dueños de la calle* / Susana: *esos son una raza especial... frenan, no se fijan en la gente [...]* (Grupo conductores)

Roberto: *el motoquero no respeta a nadie [...]* Herminia: *son esos pibes jovencitos...* (Grupo peatones)

Después hay algo que a mí me molesta mucho, y me peleo todos los días con alguien por este tema, es los ciclistas que andan por las veredas, vos vas caminando por la vereda y querés sentirte segura y de pronto un ciclista que pasa por al lado, y casi te atropella y casi te tira. Y eso es feo para una persona que no se siente muy segura, y aun para los que se sienten seguros también. [...] hoy me sucedió que voy a cruzar una calle y yo miro para la mano desde donde tenían que venir los vehículos y me apareció también una bicicleta yendo en contramano [...] Y... *las motos también se suben a las veredas, es más, yo he sabido de una señora, que [...] estaban en la confitería [...] –viste que ocupan la vereda con las mesas y todo–, en la vereda y pasó... una motito de ésas o una bici y la tiró al suelo a la mujer, se fracturó, y tuvo muchos problemas. No, no... es una agresión muy grande eso [...] cuando no les importa ir a contramano, no les importa pasar, casi te rozan por la vereda. Eso lo ves a diario, lo siento yo* (Cora, P69)

Mientras los peatones hablaron largamente de las conductas inaceptables de los jóvenes conductores de motos y ciclomotores, los automovilistas particulares intentaron diferenciar sus propias prácticas (aparentemente más responsables) de las prácticas de la generalidad de los conductores profesionales quienes, como trabajadores del tránsito, se adueñarían de ese campo imponiendo sus propias reglas de juego –que los demás se verían forzados a aceptar e incorporar como *códigos* reales aunque divergentes de las normas legalmente instituidas–.

Yo estoy acostumbrado [...] siempre estuve laburando en la calle. Con el auto, ya sea en Capital o en Provincia, digamos que lo tengo incorporado. Uno incorpora los códigos, por eso es muy difícil enseñarle a alguien a manejar [...] Bueno, el tema de los colectivos [...] Siempre el colectivo va a hacer algo por la suya porque es más grande, entonces no tratés aunque vos tengas razón, dentro del punto de vista de las reglas de tránsito... dejalo pasar porque te pasa por arriba. Bueno, están los ciclomotores que en las esquinas yo trato siempre de mirar, que aunque la flecha diga que el tránsito va para allá –porque ya me pasó un montón de veces que te aparecen en la contramano–... o doblan sin luces, y... siempre miro hasta para arriba. O sea, para... en ese sentido soy prudente, trato de prever lo imprevisible (Coco, C46)

Estar en el centro... hay dos sujetos en el tránsito que generan para mí el estrés, o generan digamos el cansancio, o toda esta locura del tránsito, que es el colectivo y el taxista, ¿no? [...] Los dos se creen dueños de la calle, por lo tanto, esteee... estás sujeto a la voluntad del hombre ¿verdad? (Leo, C49)

Se va dibujando así una “cultura del tránsito porteño”, hegemonizada por individuos transgresores y con poco espacio para el desarrollo de prácticas orientadas por reglas morales que incluyan el respeto al prójimo.

(b) En los argumentos del segundo tipo se tiende a colocar las prácticas de conductores y peatones en un contexto más amplio de violencia e inseguridad urbanas. En estas descripciones no hay énfasis en identidades o roles específicos; la representación del clima urbano que se transmite es la de una lucha de todos contra todos. En sus diversas modalidades discursivas, los participantes aluden a una sociedad anómica o a una cultura individualista. El bien común y la protección de los débiles habrían dejado de ser las nociones de justicia social orientadoras de los comportamientos individuales, para ser remplazadas por nociones de justicia basadas en intereses individuales o sectoriales, o en los principios

de la *meritocracia* (Douglas, 1996).⁸⁸ Mientras en la línea descriptiva anterior la atribución de responsabilidad estaba circunscripta a las prácticas disfuncionales de determinados individuos, de acuerdo con "ésta" la disfuncionalidad caracterizaría no sólo a la totalidad del campo del tránsito sino a la sociedad que lo contiene.

Emilio: *La falta de respeto no solamente en lo que respecta al tránsito, es una falta de respeto general [...] te pueden agarrar los chicos del colegio porque están enojados, los piqueteros [...] Herminia: es una selva esto...* (Grupo de peatones)

Hay cierto desprecio por el otro pero es un poco que a nadie le importa nadie, estamos en una selva, trasladado al vehículo (José Luis, grupo de conductores)

... cuando vos transitás como peatón, con un vehículo de pasajeros o en tu propio vehículo, hay tanta desatención! Hay tanta desatención en todos, en general ¿no es cierto? [...] como que es muy caótica esta ciudad, y se ha puesto más caótica en los últimos años. O sea no hay una idea... a la gente es como que no le interesa, cruza la calle como se le antoja, si querés, paráte en una esquina y vas a ver cómo cruzan la calle, es lo mismo [...] cuando se pone la luz roja, algún auto se cruza igual. Y está el policía y mira para otro lado, no le interesa, o sea es... hay una enorme desaprensión, entonces llegás a convivir con la desaprensión (Tito, C56)

Las percepciones del estrés al que se sienten sometidos peatones mayores y conductores adultos por las condiciones del tránsito en Buenos Aires se intensifican por el sentido de injusticia social y la desatención de las autoridades. Los discursos de los sujetos participantes aluden, en fin, al **malestar ciudadano**. El riesgo de AT como consecuencia de la estructura y dinámica del tránsito urbano fue percibido más claramente por los peatones, quienes se saben las víctimas potenciales más vulnerables. Por este mismo motivo pudieron reconocer más fácilmente sus propias transgresiones, porque, a diferencia de los conductores, responsables de máquinas con poder de daño, no las interpretan como potenciales factores causales. El **estrés** y el **malestar ciudadano** son, en sí mismos, un **problema de salud pública**, además de parte importante de la cadena causal que desemboca en la ocurrencia de **accidentes**.

4. Las reglas

[El tránsito en Buenos Aires es malo] *porque no se respetan y no se han aprendido las reglas fundamentales, no hay como una noción de qué es el tráfico, qué es el auto, qué es la persona, qué es el tipo que está cruzando. Es como algo extraño pero creo que estamos mal aprendidos, si es que alguna vez nos enseñaron. Yo creo que el problema es que la gente no le da mucha bola al tema. O sea, en una ciudad, nos tenemos que mover con pautas fijas porque si no es un caos. [...] Te ponés acá, vos ves en un minuto te aseguro que vemos cuarenta violaciones de la luz, del lugar donde cruzás, los peatones, los que manejan, los conductores profesionales, todos* (Ariel, C51)

Si la indagación acerca de la normativa legal no hubiera estado entre los objetivos de este estudio, la percepción del tránsito como un campo mal estructurado y las descripciones de las prácticas de los agentes sociales en él, hubieran señalado su necesidad para intentar comprender las razones del caos urbano: ¿el público no conoce la reglamentación de tránsito vigente?; ¿existen falencias en el instrumento legal? Esta sección recoge las percepciones de los agentes sobre el conocimiento de la ley que regula el tránsito en la ciudad, sus puntos de vista acerca de su adecuación para la seguridad, y sus razones sobre su incumplimiento en las prácticas concretas.

Las discusiones grupales encontraron consenso en torno a la idea de que la cultura del público que transita la ciudad no ha incorporado las **leyes de tránsito** como sistema de regulación inequívoco de las prácticas en el espacio vial. Curiosamente, aparece una sensación generalizada de desconocimiento de las normas, aun cuando todos parecieran saber cuándo las están transgrediendo:

E: *¿Los peatones y conductores, en general [...] conocen las normas de tránsito?*

—[...] *... si te sacan el librito de las doscientas normas de tránsito nadie las sabe, ni el que las hizo [...] Todo el mundo sabe cuando hace algo mal, es más te das cuenta porque te hacen así [gesto] como "disculpame", sí claro, "disculpame", así nomás* (Daniel, grupo conductores)

⁸⁸ Como sugirieron algunas referencias a las actitudes *prepotentes* de los *conductores de autos modernos, grandes y veloces*, que intentarían demostrar y hacer valer en el tránsito sus prerrogativas de *estatus*.

Una perspectiva diferente –que alude a la responsabilidad individual– refleja la posición ética de algunos entrevistados que, aceptando no conocer todas las regulaciones jurídicas establecidas, sin embargo, que *hay normas que uno mismo se imagina que hay que cumplir y que tienen que ver con las conductas de los seres humanos*. Esta actitud **moral** se puede observar también en las alusiones prescriptivas a la responsabilidad individual confundidas en los discursos acerca de la ley escrita, así como en las frecuentes referencias a la *educación* con una atribución de sentido que difiere de la mera información sobre la norma jurídica y alude en cambio a la falta de *cultura ciudadana* para la *convivencia* armónica (Mockus, 2001, 2002a y b). La crítica desde una posición ética alcanza también a las autoridades de aplicación:

*[...] porque no hay educación vial. Vos para sacar el registro por ejemplo –siempre fue una truchada, ahora no sé, por ahí mejoró–, pero para sacar el registro... hay gente que pagaba para sacar el registro. Era muy común no dar el examen. Yo creo que está también relacionado con el tema de educación, pero **no sólo educación vial sino educación general*** (Darío, C33)

Las contradicciones observadas parecen sugerir que existiría un conocimiento imperfecto de la ley escrita, producto de la **experiencia** en el tránsito más que de un aprendizaje formal,⁸⁹ y que mediante la experiencia también se transmiten y adquieren hábitos transgresores y de riesgo. En las percepciones de los participantes las falencias en la educación vial afectan en mayor medida a los peatones:

Yo pienso que nos falta educación vial y eso no lo hemos adquirido desde la cuna... (Haydée, Grupo peatones)

... cuando sacás el carné de conductor te dan una breve charla, [...] te dicen lineamientos generales pero que no conducen a nada [...] es un tema educacional... (Tito, C56)

En efecto, al referirse a sí mismos, los **conductores** declararon conocer las reglas más comunes que se aplican en ciudades y carreteras, las mismas que consideran las principales a ser respetadas.⁹⁰ Más aún, este conocimiento imprescindible para circular en condiciones mínimas de seguridad es compartido por los **peatones varones**, quienes aunque ya no conducen en la actualidad lo hicieron por largos años:

[Las normas más importantes para los que manejan serían] *Primero respetar el paso del peatón, estacionar en donde corresponde, y lo principal es no cruzar los semáforos cuando están en rojo, la velocidad, y la **responsabilidad cuando maneja**. Las elementales sí, [...] Ésas se conocen. Cualquiera sabe que un semáforo en rojo no se debe cruzar. Y que el peatón tiene que esperar el turno que le corresponde para cruzar la calle en el lugar que corresponde que es la senda peatonal... **Y estar observando que no aparezca un coche de alguien distraído que lo atropelle**. Porque a veces sucede que hay una persona que está pensando en sus problemas, y que cruza con el semáforo en rojo, entonces uno también tiene que cuidarse de que pueda suceder algo por el estilo* (Raúl, P74)

Con pocas excepciones, las **peatonas mujeres**, en cambio, dicen en primera instancia desconocer la ley de tránsito:

Yo creo que no [se conocen las normas]. Yo soy la primera, porque nunca espero al cruzar la calle sobre la vereda, me bajo en la calle como si voy a ganar mucho tiempo, eso lo tenemos incorporado. Soy la primera en incumplir la ley (Dina, P73)

Este desconocimiento se puede relacionar con el hecho de que sólo una entre ellas había conducido en el pasado en forma habitual y confirma la importancia de la **experiencia** personal en la formación de hábitos de comportamiento. Aunque algunas de ellas pudieron mencionar algunas reglas, al parecer no saben si están instituidas en un *corpus* legal o son fruto de las (buenas) costumbres alguna vez establecidas y compartidas y que ahora estarían cayendo en desuso. De todas maneras, lo que su declaración espontánea indicaría es que los peatones no disponen de un conocimiento difundido en forma sistemática desde los organismos competentes, tal como se hace, aunque en forma limitada, con los conductores que deben obtener una credencial habilitante. Ciertamente, aunque en general tienen presente la prioridad de paso que protege al peatón, reaccionaron con cierta extrañeza ante la pregunta de si conocen leyes de tránsito específicas para los peatones.⁹¹ En este caso proceden de ma-

⁸⁹ En el mismo sentido apuntaría la referencia al desconocimiento del contenido del *librito*.

⁹⁰ En general mencionaron: velocidades máximas, cruce por la senda peatonal (*cebra*), prioridad de paso al peatón, y señalizaciones habituales como la habilitación de paso mediante el semáforo.

⁹¹ Y de ello también dieron indicio cuando varias de las normas que pudieron mencionar (como el uso de cinturones de seguridad, o la distancia que se debe dejar entre vehículos) no se les aplican a ellos mismos, a sus prácticas en tanto peatones, ni están orientadas a su propia protección.

nera inductiva, acudiendo a su experiencia de que existen sendas peatonales demarcadas (*cebras, líneas blancas*) y semáforos que deben respetar para preservar su integridad –algunos de los cuales tienen un *muñequito* que señala específicamente la habilitación o prohibición de paso peatonal– y de esta existencia infieren la de alguna reglamentación que la determina. La percepción de sí mismos como las víctimas potenciales a las que la ley debería proteger frente al poder de las máquinas (e incapaces de causar daño a otros), también llevaría a los peatones a suponer que la legislación existe únicamente para regular las prácticas de los conductores.

Por otra parte, el hecho de que las señales existen en muchos cruces pero no en todos introduce un elemento adicional de desconcierto respecto de la norma y ciertamente no favorece la internalización de su observancia ni proporciona guías para la acción en aquellas situaciones y lugares donde están ausentes. Algo similar ocurre, y fue reportado con regularidad, en los casos de los semáforos que habilitan al mismo tiempo el cruce del peatón y el giro de los automóviles, entrando en conflicto con la norma internalizada sobre la prioridad de paso peatonal; de hecho, pocos peatones y conductores recordaron que, si ambos tienen luz verde, el coche que dobla debe hacerlo por detrás del peatón. Así, las expectativas mutuas de desempeño, que no pueden ajustarse a lo que marca la ley para informar el monitoreo de la acción, acaban por basarse en la mutua desconfianza: cada uno espera que el otro proceda en su contra y actúa en consecuencia, tratando de sacar ventaja de la situación o de desconocer los derechos del otro –como bien lo señala Mockus (2002b) a propósito de los motivos intersubjetivos que obstaculizan la convivencia ciudadana en Bogotá–. Por supuesto, el **riesgo** se incrementa en estas situaciones y así lo perciben los sujetos de este estudio. Y el conflicto debido a la ambigüedad de la norma y a las falencias de su implementación en el sistema de señalización, se pone en juego como conflicto entre derechos de los dos tipos de actores, pues los automovilistas creen actuar de manera correcta cuando giran con luz verde y el giro no está prohibido, en tanto los **peatones** sienten vulnerados los propios y a sí mismos puestos en peligro por una estructura normativa y unas autoridades de aplicación que deberían estar orientados a su protección:

... el peatón tiene derecho...el que tiene que cuidarse es el otro... yo cruzo con luz que me corresponde y el coche que viene tiene que respetarme... me va a tener que dejar pasar hasta que yo cruce la calle (Lidia, grupo peatones)

Porque hay que dar prioridad al peatón pero no dan, eso es lo que pasa, viste como es... acá es la ley del más fuerte, todo el mundo quiere pasar... (Luz, P85)

Sarmiento, acá en esta zona, cruzan los semáforos a mucha velocidad, a mucha velocidad y son calles muy angostas [...] No tenemos muchas veces seguridad, que aunque esté el semáforo en verde, no tenemos seguridad en las líneas blancas, que son nuestras zonas peatonales, ¿no? (Noé, P75)

En breve síntesis, la opinión general es que la normativa existente es adecuada para proteger la seguridad del peatón⁹² en el tránsito urbano y que el problema reside en su incumplimiento generalizado por parte de los usuarios y el deficiente control por parte de las autoridades competentes.

E: ¿La reglamentación vigente hoy en Buenos Aires es adecuada para contribuir a la seguridad de los peatones en el tránsito?

—Yo no conozco las normas desde el punto de vista profesional. Sé que yo cuando tengo que cruzar una calle me baso en lo que yo conozco que es lo común, lo simple, lo sencillo. Ahora, todas las normas que están impuestas [...] me imagino que deben estar preparadas de acuerdo con un criterio responsable, y sobre la base de la experiencia. No creo que se hagan normas para que la gente se perjudique y el que las produce va a ser tan irresponsable para hacer cualquier cosa. Yo creo que debe estar elaborado para que haya menos accidentes, que haya más seguridad, y que cada uno cumpla con lo que corresponde (Raúl, P74)

—Todas las normas están bien, en general, inclusive las leyes que tenemos están bien hechas y buenas, pero creo que la base está en el tema de la educación, donde falla... el tema. Por eso te digo que hay gente que a veces hace cosas por ignorancia (Coco, C46)

⁹² Por razones de espacio, porque así lo privilegiaron en sus percepciones los sujetos del estudio, y porque los investigadores también eligieron privilegiar el tratamiento de los temas de seguridad/ riesgo con relación a los usuarios más vulnerables, en esta presentación de resultados se dedica menos espacio al tratamiento del problema con relación a los conductores de automóviles. Adicionalmente, la cercanía de una campaña oficial para promover el uso obligatorio del cinturón de seguridad al momento del trabajo de campo disminuyó la oportunidad del abordaje de este aspecto del problema e hizo temer por la posible contaminación de sus resultados.

- *Somos parte de esta sociedad [en] la cual vivimos totalmente fuera de la ley... el de arriba no la hace cumplir y abajo sigue siendo la selva* (César, grupo de peatones)

Tal parece que en las percepciones de los participantes la regla jurídica que establece la prioridad de paso para el peatón habría sido “derogada” por la rutina de las prácticas concretas.⁹³ Si bien los **conductores** reconocen la racionalidad y justicia de esta regla en función de la mayor vulnerabilidad de los que transitan a pie, algunos justifican su transgresión porque, en un contexto de incumplimiento generalizado, su observancia los podría exponer a la sanción social de otros conductores y al riesgo de un choque; otros, porque cuestionan las prácticas de riesgo de los peatones, interpretadas como *abuso* de sus prerrogativas.

Hay que respetar al peatón por la condición de debilidad que tiene, uno sabe que tiene prioridad por ley, de debilidad frente a un vehículo motorizado... (Lucho, C33)

Susana: *el que viene atrás no espera que claves los frenos por un peatón y te choca* / Sergio: [...] *el peatón generalmente abusa del concepto de que tiene las de ganar el peatón. Quien lleva una máquina en la mano, tiene que tener el control de su máquina. Quien es peatón y no tiene máquina sabe ese tipo de situación y enfrenta la situación de riesgo...* (Grupo conductores)

[...] *acá es cuestión de vida o muerte, no podés pasarlo por arriba, entonces tiene que pasar el peatón. Pero el peatón tiene que respetar las leyes, el peatón tiene que saber que no tiene que cruzar en verde, y pararse en la esquina cuando está en rojo, y punto. Es elemental eso* (Lila, C53)

Al volverse explícito el hecho de que las malas prácticas en el tránsito constituyen violaciones a una ley, la búsqueda de justificaciones para las propias acciones mediante el recurso de colocar la culpa en los demás –o en todos–, se hace también más evidente.

Como se mostró, la falta de educación de los ciudadanos, en sus dos significados ya aludidos, constituyó el motivo más mencionado entre las razones con las que los sujetos dieron cuenta de las transgresiones. Pero tratemos de ir un poco más lejos en la interpretación y clasificación de las causas que, según estos actores sociales explicarían las prácticas en el tránsito, las infracciones a la ley que ellas implican y el lugar de la educación en la cadena causal. La mayoría de los contenidos de los discursos pueden ser clasificados siguiendo dos criterios principales. Por una parte, según ellos aludan a constricciones estructurales o al ámbito de la cultura; por la otra, según a quiénes están dirigidas las atribuciones de culpa o responsabilidad y las demandas de cambio. Identificamos así tres líneas argumentales principales.

En primer lugar, un argumento de corte esencialista atribuye a la generalidad de los *porteños* o a los *argentinos* una *idiosincrasia* transgresora como rasgo cultural definitorio que moldea los *habitus* de los usuarios de las vías de circulación. Esta idiosincrasia, nacional o local, que se manifiesta en el escaso *respeto* a las reglas jurídicas y a los derechos de los semejantes, sería la explicación de la adhesión de la mayoría a un sistema de regulación cultural de las prácticas basado en valores individualistas, reñido con la ley y también con la moral personal de lo que aparentemente sería una minoría dispersa (Mockus, 2001, 2002a y b) En el tránsito, como en otros campos de la vida social en Buenos Aires, la transgresión es la regla:

Un caos [...] porque se respetan poco las señales, se respeta poco al prójimo en general. Pero eso es más la cultura de la sociedad no sólo el automovilista [...] el argentino es así, no respeta, no le importa el prójimo, se c... en la ley, se c... en la conducta... (Loli, C30)

Es Argentina ¿no?, la ley hay que transgredirla, la norma hay que transgredirla, ésa es la mentalidad (Beatriz, grupo conductores)

Lo que pasa es que el porteño, existe mucho el cancherismo, se ríen cuando las personas no cumplen, son transgresores y dicen “¡ah, gané! ¡Pude!”, eso hay mucho (Cora, P69)

Éste no es un país para que le des leyes a la gente. Éste es un país desorganizado totalmente, y están acostumbrados así, es muy difícil que vayas a inculcarles cumplir las leyes [...] Acá es un país indisciplinado totalmente, así se ha acostumbrado siempre, entonces va a ser muy difícil cambiarlo, ¿cómo lo cambiás? Puede haber leyes, pero no te las van a cumplir... (Ana, P78)

Nótese que en estas atribuciones los que hablan utilizan la tercera persona, situándose así, de manera implícita, en el lugar de quien critica, desde una posición moral, las actitudes de **los otros**, en quienes no se podría confiar. Nadie reconoció que sus propios valores estuvieran en sintonía con la cultura transgresora. Desde esta posición, las posibilidades de cambio parecieron lejanas y se tradujeron en demandas a las familias y al sistema educativo

⁹³ Una conclusión similar exponen Moyano Díaz y otros (1999) para el caso de Santiago de Chile.

para que las normas de convivencia ciudadana se inculcaran desde la infancia, enfatizando la responsabilidad individual para asegurar un futuro mejor, ya que *el presente está perdido*.

Yo creo que es una cuestión de educación. No tanto control, se tiene que controlar uno mismo. El problema es que la gente, en general, no tiene la educación suficiente para cumplir con ... sin necesidad de que lo obliguen a cumplir ciertas normas que son para el bien de todos. Entonces es una cuestión de educación que se debe enseñar en las escuelas desde niños, la conducta que debe adoptar cada persona para evitar accidentes, para evitar perjudicar a otro y perjudicarse a sí mismo (Raúl, P74)

Un segundo argumento explicativo apeló a la jerarquía causal de factores de cambio que operan al nivel de la estructura social. Concretamente, el impacto de la crisis socio-económica sobre la subjetividad. La atribución de problemas de orden psicológico, debidos a la situación económica y al estrés urbano, a los peatones y conductores que circulan *distraídos* por estar enfrascados en sus propios pensamientos y tribulaciones, permitiría liberar de responsabilidad a la agencia individual, poniendo el acento en las constricciones estructurales:

Sergio: ... *y todo esto tiene que ver un poco con el caos social que estamos viviendo* / Alejandro: *con el tiempo que se vive ahora todo el mundo está apurado* (Grupo conductores)

Las conductas reprochables y el riesgo que éstas conllevan quedan en un segundo plano frente a la magnitud de la crisis social y personal. Este tipo de argumentación permitió ponerse "en el lugar del otro" y así incluyó justificaciones para los conductores profesionales, basadas en las sobre-exigencias de horario impuestas por sus actuales condiciones de trabajo:

¿Sabe lo que pasa en este momento? en este bendito país hay un porcentaje muy grande que está muy alterado, que el colectivo, que el taximetrero, que el que anda a pie... mucho porcentaje alterado, no respetamos nada o no vemos nada... y pasan accidentes... (Pío, grupo de peatones)

El argumento de la exigencia de desempeño incrementada en un contexto de crisis funciona como justificación de las malas prácticas en la calle, habilitando el reconocimiento de la propia responsabilidad mediante la disminución de la culpa.

José: *yo [antes] cruzaba por la cebra pero despreocupado, tranquilo de que la primera línea de autos estaba parada, ahora cruzo y voy mirando igual... por las motos y por los autos... estoy consciente que estamos todos muy tensionados* / Pío: *la gente lleva sus problemas a la calle, cuando maneja* / César: *el peor problema es la alteración mental, vivimos distraídos* (Grupo de peatones)

En tercer término, pero no menos importante, se señaló el incumplimiento del rol arbitral del Estado. Las falencias en la información de los ciudadanos para el desarrollo de prácticas acordes con la ley; el control de su efectivo cumplimiento, y la correcta aplicación de la sanción legal a los infractores también fueron vistos como constricciones estructurales y atribuidos a los organismos públicos responsables, es decir a *los políticos* y a las autoridades y agentes de aplicación: *las normas están, pero no hay quien las aplique*.

La necesidad sentida de contar con **información instrumental**, clara y sistemática –provista por fuentes autorizadas– sobre los procedimientos para dar correcto cumplimiento a la ley y garantizar la seguridad en el tránsito en las prácticas cotidianas, dio lugar a numerosas demandas y sugerencias de los participantes para integrar la educación vial a las currícula del sistema educativo formal y mejorar también la que imparten las autoridades viales; en consonancia con los discursos acerca del imperfecto conocimiento de la normativa, se enfatizó la necesidad de programas oficiales y accesibles de educación vial para los peatones de todas las edades (ver Peterlini y Geldstein, 2005).

Las imperfecciones en el control de las infracciones y de la aplicación de sanciones con criterios de justicia y oportunidad producirían una especie de desánimo moral en los usuarios, al invitarlos a integrarse, de manera "natural", a la supuesta mayoría de infractores.

Si yo sé que soy colectivo y sé que hago infracciones y no tengo ninguna multa, y no tengo sanciones, [digo] "viva la pepa" y sigo. Si tengo un castigo voy a cuidarme (Nora, grupo de conductores)

No se cumplen porque está permitido [no cumplir], es decir, los ejemplos empiezan desde arriba, ¿no es cierto? (Leo, C49)

Por ejemplo, en una cuadra hay diez coches estacionados, y le hacen una multa a uno de los coches, y a los demás no [...] ... y los otros coches, que estacionaron mal, ya sea, por no molestarse el que controla, o lo que fuera, no reciben ninguna multa. Quiere decir que entonces no se cumple tampoco la norma por quienes la producen (Raúl, P74)

En forma frecuente señalaron tanto el desinterés de las autoridades por garantizar de forma estable la seguridad y confortabilidad de los ciudadanos mediante el ordenamiento urbano, como los intereses espurios que se ponen en juego en las campañas y las acciones destinadas a controlar y sancionar. La percepción generalizada es que los controles no son consistentes ni constantes: las campañas aparecen y desaparecen en forma espasmódica. La aplicación de multas o sanciones, cuando existe, se regularía más en función del provecho económico de quien la aplica –organismos públicos que necesitan recaudar o concesiones privadas con fines de lucro; individuos corruptos a cargo de la ejecución del control–, que en beneficio del bien común por la mejora de las condiciones de circulación y seguridad en el tránsito vehicular y peatonal. El objetivo de ordenar el tránsito y prevenir accidentes queda así desdibujado detrás del interés económico. La percepción de la corrupción generalizada deriva en la atribución de culpa a las autoridades políticas y de ejecución.

Acá no se busca respetar la norma sino [...] una recaudación impositiva del estado, no se busca reeducar al conductor (José Luis, grupo de conductores)

No hay una policía de tránsito, lo que existe es gente que te saca fotos para cobrarte una multa, o policías que te paran en una esquina, este... para lograr una comisión para que no te cobren una multa. Un delito muy grande, ¿no? No hay una idea de decir, "voy a cumplir las normas, si no las cumplo voy a ser penado", "la policía es insobornable, yo me debo someter a la ley" [...] Acá es "zafar"... (Tito, C56)

Pedro: los legisladores y la policía son los primeros en transgredir las normas [de tránsito]: van de contramano, llevan los vidrios polarizados, cruzan en rojo porque se les enfría la pizza / Susana: Aparte hay mucha gente que compra el registro y ni siquiera van a dar el examen, que pagan... (Grupo conductores)

... los argentinos hemos adquirido... no sé qué, pero nadie cumple con la ley, ni el vigilante que se pone atrás de un árbol esperando que uno la pase en colorado o doble donde no debe para pararlo y no le hace la boleta... todo tiene su precio... nadie cumple con la ley para nada... no solamente en el tránsito, en ningún lado... (Carlos, grupo peatones)

Para algunos participantes, el rigor de las sanciones, cuando se aplican, resulta insuficiente ante la comisión de faltas graves; ellos verían una solución al problema del tránsito por el disciplinamiento de los transgresores mediante la elevación de las penas. Pero el fantasma de la corrupción también les hace poner en duda la disponibilidad futura de agentes oficiales que aseguren la factibilidad de tal cambio: ¿quiénes, en razón de su idoneidad, jurisdicción y honestidad deberían y podrían hacer cumplir la ley? Los peatones adultos mayores recuerdan con respeto a los *zorros grises* y aceptarían de buen grado el control y sanción de sus propias prácticas por parte de una fuerza especial de seguridad vial integrada por funcionarios honestos.

Goyo: en otros países te sacan el registro por un tiempo y a veces para siempre/ Luis: nosotros queremos castigo, o queremos que se cumplan las reglas, o queremos rigor, o no sé, lo que sea. Pero después hay que ver cómo se cumple [...] Sergio: que las leyes no sean ambiguas... (Grupo de conductores)

No, yo creo que tienen que... ser más severos y poner horarios estrictos y gente que controle porque acá no hay nadie, que controle... la enfermedad avanza el día que se saca la policía municipal, ahí la calle se convierte en tierra de nadie. Porque antiguamente, cuando estaba la policía municipal, que se le llamaba "los zorros grises", esos sí hacían cumplir estrictamente todo, prácticamente no hacía falta el semáforo. Pero ahora no, ahora no hay nadie que controle (Noé, P75)

Mirta: yo tengo mis años y hubo una época en que por Santa Fe vos cruzabas por medio de la calle y te hacían la boleta / Paula: [...] cuando estaban los "zorros grises" tenía más miedo / Judith: la policía... No la policía, con inspectores... / Rolo: el policía, como alguien que decía por acá, cinco o diez pesos [de coima] y ya está... lamentablemente es un problema de educación general / Judith: la policía o alguien que tenga poder que ponga las cosas en su lugar... [pero que sea] decente... (Grupo peatones)

Existe una sensación general de anomia en el tránsito porteño; sin embargo las regularidades detectadas señalan que en él sí operan reglas que orientan las acciones individuales y la interacción entre usuarios. Sucede que en *la rutina ordinaria* del tránsito los agentes hacen, en cada momento, *lo que demanda y exige el juego* (Bourdieu, 1988: 74;70); un juego en cuyo desarrollo se pone de manifiesto la **coexistencia** de sistemas de regulación en contradicción (Mockus, 2002a y b). El análisis que se acaba de presentar sugiere que las condiciones de la estructura social e institucional operan en la realidad más como constricciones que como recursos para un cambio hacia la realización del espíritu de la ley en las prácticas concretas de los ciudadanos (Giddens, 1984; Bourdieu, 1988). El deterioro social y

económico parece anular en las personas la conciencia del poder de su agencia individual. Al no facilitar el desarrollo de prácticas correctas y seguras ni por el sistema cultural ni por el sistema jurídico ni mediante el estímulo a las personas que se orientarían por principios morales, la estructura parece generar las condiciones para su propia reproducción. Nadie parece temer a la **sanción social** en un contexto cultural donde todos son transgresores; pocos pueden admirar una ley abstracta que no conocen, o temerle a la **sanción legal** que no se aplica; pocos podrían sentir **culpa** ante la injusticia ejercida por otros o **satisfacción** por actuar de acuerdo con sus principios cuando por esto mismo pueden convertirse en las víctimas de esa injusticia (Mockus, 2001, 2002a y b).

5. La percepción de riesgo y la realidad de las prácticas

Primero está el juicio en cuanto a las causas, sean naturales o humanas. Si el daño es obra del hombre, la atribución de responsabilidad y la inculpación va al lugar de control. Existe la opción de reconocer nuestra propia falta, revertir la culpa sobre otro, decidir si el otro estaba informado y motivado para hacer daño. Si somos ya hostiles al presunto agente del perjuicio, nuestra censura tiende a ser más severa [...] (Douglas, 1996: 64-65)

En esta sección se intenta avanzar en la comprensión de los aspectos relativos a la percepción de riesgo en el tránsito y a las razones que los peatones y los conductores dan acerca de sus propias prácticas. Los discursos de los sujetos nos señalaron distintas formas de percibir y significar el riesgo, de clasificar sus causas y sus consecuencias. En términos generales, las percepciones del riesgo y su grado de aceptabilidad⁹⁴ dependen de las evaluaciones que los agentes pueden efectuar respecto de la situación. En sus evaluaciones intervienen: (a) los propios intereses, necesidades y actitudes; (b) sus percepciones acerca del entorno físico en sus elementos fijos y móviles; (c) las percepciones sobre sí mismos, las propias prácticas y capacidad de afrontamiento (estado físico o estado y potencia del vehículo, pericia y conocimiento del campo,⁹⁵ sensaciones –de temor, seguridad, placer, etc.); (d) sus expectativas sobre las actitudes y prácticas de los otros agentes. Puesto que la ocurrencia de un AT puede o no tener consecuencias de importancia para las personas y bienes involucrados, una distinción analítica importante es la que se puede efectuar según la percepción de riesgo se limite a sus **causas** hipotéticas o incluya alguna representación acerca de sus posibles **consecuencias**.⁹⁶ El hecho de que ellas mismas sean o no un motivo consciente de orientación de las prácticas puede establecer diferencias significativas, pues la percepción del daño potencial habilitaría para hablar de derechos y responsabilidades, de pérdidas, sufrimiento o problemas para alguien (sí mismo, otros), de causantes o “culpables” y de “víctimas”.

5.1 Los peatones

[...] por lo general, los riesgos bien advertidos resultan estar conectados con principios morales legitimadores. (Douglas, 1996: 98)

Cuestión distinta es la de si la sensibilidad más aguda a los riesgos hace que los individuos sean más prudentes a la hora de evitarlos. (Douglas, 1996: 26)

Los peatones mayores perciben claramente los riesgos de la circulación urbana para sí mismos y son capaces de definirlos, a un tiempo, en términos de **causas** y de **consecuencias**. El temor expresado con mayor frecuencia es el *atropellamiento* por un automóvil y, en menor medida, por otros vehículos,⁹⁷ clasificado como *temor* o *miedo* por la propia persona, al daño físico grave o a la pérdida de la vida. Sus discursos reflejan el interés por salvaguardar la propia integridad física, así como las representaciones acerca de las posibles consecuencias de la falta de eficiencia de la propia agencia ante sucesos **para ellos**

⁹⁴ Que no son necesariamente fijas, pueden variar de acuerdo con las circunstancias.

⁹⁵ Incluyendo la propia experiencia en él y el conocimiento de las reglas que orientan sus acciones.

⁹⁶ Mientras las causas fueron incluidas de manera más o menos explícita en las preguntas acerca de diversos factores de riesgo –como parece ser lo más frecuente en la investigación sobre AT– las referencias a consecuencias surgieron más espontáneamente en las respuestas.

⁹⁷ Como ciclomotores, motos o bicicletas, pues perciben las prácticas de riesgo que desarrollan sus conductores, aun en su propio perjuicio. Pero los jóvenes que conducen estos vehículos por motivos laborales fueron los más justificados por los adultos mayores, debido a las exigencias de desempeño a las que están sometidos en sus trabajos precarios y también por contarse ellos mismos entre los usuarios más vulnerables.

imprevisibles⁹⁸ y el poder de daño de la agencia de quienes conducen vehículos. Un temor expresado con frecuencia fue al hecho de que, debido a un choque o a una circunstancia fortuita –como un bache que desvíe la dirección del vehículo– y sin que medie culpabilidad del conductor, un auto se *suba a la vereda* o se *metan adentro de un negocio*. Quienes se definen como peatones prudentes y respetuosos de las normas de tránsito que ponen en juego acciones de seguridad personal, perciben así que el único **riesgo** que podrían correr es el **causado por otros** agentes o factores.

E: *¿Alguna vez sufrió o tuvo algún AT? ¿Alguna vez pensó que algo así podía pasarle? ¿Qué cosas le dan más temor en la calle?*

—*Eso depende del **instinto de conservación** [...] es el **miedo**: “No, no cruzo la calle porque me van a pisar”... “ah, hay una obra en demolición, voy a pasar por otro lado, me cruzo”. Si no tenés el instinto de conservación desarrollado..., **que es lo que te frena...** Sería por **imprudencia de la otra parte, no por imprudencia mía, o por un accidente o un desplazamiento de un auto por un choque o una cosa así...** (Noé, P75)*

—*Siempre, si no, no estás atento ... con mi **experiencia** [como conductor] veo muchas maniobras relacionadas con la pérdida del control del vehículo [...] mi temor es a que haya algún accidente, a que se enganchen dos vehículos, uno se desplace, porque eso para mí sería **impredecible** [porque] **estoy ya prevenido contra todo lo que yo sé** (Juan, P72)*

—*Sí, por eso tengo miedo a cruzar la calle, porque **tengo temor que algún día me atropellen**. Una vez [...] justo en la mitad de la calle me caí, decí que los autos estaban lejos, me pude levantar. Pero si no me levanto me llevaban por delante. [...] Es una **casualidad pero que no estás exento** de que te pase (Ana, P78)*

—*... **uno tiene cuidado** pero a veces [...], uno está en una esquina y **se sube un coche**,... no está a salvo nadie, ni en la puerta de tu casa. [si yo sufriera un AT] quizás **no va a ser imprudencia mía** en las calles, más por imprudencia de los que manejan. (Ada, P69)*

Las principales estrategias de cuidado –en cuanto prácticas durables, de las que los sujetos dieron razones–, centradas en los aspectos positivos de la propia agencia, son las siguientes: esperar a que la luz a su favor recién se inicie; no cruzar sola/o por la esquina o la cebrá, sino esperar a que se junte un grupo de peatones, a fin de ser más visibles para el potencial conductor irrespetuoso; tomar un taxi por una o dos cuadras, para cruzar una avenida ancha que presenta dificultades al cruce peatonal; cambiar de acera para circular por la vereda que consideran más segura (porque hay autos estacionados que amortiguarían el eventual impacto de uno que subiera a la vereda); evitar *salir de casa*.

... ***perdo unos minutos** pero espero que vuelva a cambiar, y me gusta cruzar cuando recién cambió el semáforo porque me siento más segura (Cora, M69) Porque en alguna parte es más corto el tiempo, en otras más largo... (Lía, P68)*

*Si estoy sola me cuido. Si estoy en grupo no, voy con ellos, pero porque están todos, **no nos van a llevar a todos por delante, pero sola no la cruzo a la esquina yo, muy difícil, me voy hasta la otra esquina** donde sé que van a parar porque no hay vuelta (Ana, P78)*

Estas prácticas, relativamente seguras en lo que respecta a factores previsibles, requieren de tranquilidad, capacidad de reflexión, disponibilidad de tiempo y también de renuncia a derechos y disfrutes. Las constricciones situacionales (de tiempo, del medio, de las prácticas ajenas, etc.) llevan a otros sujetos al desarrollo de prácticas más peligrosas para sí mismos. Al tomar en cuenta sus atribuciones de causalidad, responsabilidad y culpa a las personas, objetos, contextos y procesos que podrían convertirlos en víctimas de atropellamiento, las percepciones de los peatones se pueden agrupar analíticamente en **tres tipos de situaciones**, que implican la interacción entre la agencia de los actores involucrados y entre ésta y aspectos de la estructura urbana.⁹⁹ Los dos tipos de situaciones más aludidas refieren a las infracciones de los conductores y a las constricciones que los peatones enfrentan en el entorno físico. En tercer lugar, las menos reconocidas de manera explícita, son aquellas donde sus propias prácticas los exponen al riesgo de ser atropellados. Así, tanto desde el punto de vista de las causas como de las posibles consecuencias, al hablar sobre la percepción del riesgo de AT los peatones tienden a clasificarse a sí mismos **más** como **víctimas** potenciales que como posibles **causantes**.

En primer lugar, **las transgresiones de los conductores** que ponen en peligro a los peatones que cruzan confiados: ellos *no ven los semáforos, cruzan el semáforo a último momento, acelerando para evitar el corte de luz, arrancan y “pican”, salen a velocidad con luz amarilla;*

⁹⁸ Incluyendo el hecho de estar, uno mismo, en el lugar y momento de la ocurrencia.

⁹⁹ Por supuesto, la percepción de riesgo se potencia por la concurrencia de causas y factores de diverso tipo.

invaden las líneas blancas cuando un embotellamiento les impide seguir avanzando; *doblan rápido* y *pasan por delante* del peatón o casi rozándolo; *giran en las avenidas* cuando no está permitido hacerlo, o a la izquierda *sin poner el guiño*. Estas percepciones incluyen, de manera implícita o explícita, juicios de valor que implican atribución de culpa e intencionalidad, demandas de sanción legal a los transgresores (*los irresponsables, imprudentes, los que no les importa nada del otro*) y nociones de injusticia por la percepción de asimetría de poder y falta de reciprocidad en sus actitudes de **respeto**, tolerancia o consideración hacia el otro.¹⁰⁰

Cuando van como locos sí, eso te causa temor. [...] yo le tengo pavor a la velocidad. A esos locos que arrancan... Ayer mismo, en la calle Directorio, uno por ganar un segundo, cruzó que ya estaba la luz roja, no me agarró por casualidad, para irse a parar en la otra esquina que ya estaba la luz roja, ¿te das cuenta? (Dina, P73)

[los automovilistas manejan mal] *porque los veo muy imprudentes, ellos tienen auto y allá van ... los peatones que se mueran. Eso no puede ser* (Dina, P73)

[...] *aparece un coche, o un medio de transporte cruzando el semáforo en rojo, [...] eso es una brutalidad, a esa persona no se le puede disculpar. Hay que sancionarlo, con multa, con lo que sea, y si hace falta, sacarle el coche, no darle posibilidad de que siga conduciendo, porque [...] está cometiendo un crimen. El que va a una velocidad que no corresponde, y cruza semáforos, eso es lo más peligroso, el que dobla, a veces muy rápido, porque el que dobla despacito deja que el peatón vaya cruzando ... O el peatón [se] para y deja que el coche se adelante, aunque no es lo correcto* (Raúl, P74)

Aunque el foco de la indagación estuvo puesto en la interacción entre peatones y automovilistas, aquellos de los primeros que viajan habitualmente en colectivo hablaron de los peligros causados por los estilos de manejo de los choferes profesionales y de las constricciones que les representan las falencias en el diseño de las unidades (como la altura de los escalones en el ascenso y descenso). Un temor típico, expresado por las mujeres mayores, es el de *caer a la calle* mientras están ascendiendo o descendiendo.

En segundo lugar, se mencionan con similar frecuencia **características de las vías**, del **equipamiento urbano** y del **ordenamiento de la circulación** que contribuyen a configurar situaciones de peligro y aun a inducir a transgresiones de los peatones.¹⁰¹ Entre las más mencionadas se encuentran las avenidas muy anchas, con grandes distancias o varios tramos para atravesar; los tiempos de cambio de luz de los semáforos que resultan insuficientes para quienes no pueden caminar rápido o correr; la ausencia de semáforos en esquinas de mucho tránsito vehicular y peatonal; semáforos muy distanciados entre sí, especialmente en avenidas importantes y de tránsito rápido, que los obliga a caminar grandes distancias para poder cruzar en forma correcta (o los induce a cruzar donde no hay señales); habilitación de paso a peatones y conductores al mismo tiempo o sin luces diferenciales para cruce peatonal y giro vehicular (o vehículos que doblan en esquinas sin semáforos); obstáculos a la visibilidad.

... miedo a estar cruzando en una esquina y que venga alguien en la curva y me atropelle, ... que cambie la luz antes de que yo termine de cruzar, eso sí. Y el no sentirme fuerte para correr (Cora, P69)

Yo miro, miro las luces de giro del auto que viene de frente para saber si va a doblar, es más difícil... cruzar acá Asamblea... y ahí hay una falta de responsabilidad del conductor, algo que el conductor no quiere entender que por más luz verde que tenga cuando él planea un giro permitido entra en una calle que no está habilitada [...] él tiene un flujo de gente que va por la senda peatonal, él tiene que fijarse, frenar, parar, y a la persona que está cruzando, tiene una obligación fundamental, de dejarla pasar (Juan, P72)

Los coches que pueden atropellarte, que no tienen cuidado al girar una esquina, giran como locos, y vos confías que ese coche va a girar pero no que se viene encima, porque, [...] ellos tendrían que girar por detrás de ti y con cuidado para que el peatón tenga tiempo para cruzar (Ada, P69)

... yo para cruzar Hidalgo tengo que mirar si es que viene alguien detrás del camión. A ver qué pasa. Si no llego a mirar, me distraigo, puede atropellarme cualquiera. Y yo digo: "hasta que no se mate alguno no van a parar" ... así que yo digo, "acá hay que

¹⁰⁰ La hostilidad hacia los conductores también parece responder al resentimiento de aquellos que, por diversas causas ajenas a su voluntad no pueden conducir y que, para salvaguardar su vida, se ven obligados a resignar también su *derecho* de prioridad de paso.

¹⁰¹ Algunas de estas situaciones fueron tratadas en la sección dedicada a las percepciones sobre la normativa vigente y a propósito de los conflictos de intereses entre peatones y conductores.

protestar". Todos los vecinos deberíamos pedir que pongan un semáforo. Porque no se puede cruzar así [...] Y a veces **no voy a esa verdulería que suelo ir siempre porque tengo que trasladarme hasta Hidalgo para cruzar con el semáforo y dar toda la vuelta. La verdad que a veces compro acá en la esquina que me queda más cerca. No me gusta la mercadería, pero me veo obligada a no cruzar** (Lola, P77)

Bueno, una avenida es más difícil, porque es más ancha, es más tiempo, si tiene dos manos hay que tener cuidado con los que doblan, los que vienen por la calle perpendicular, entonces hay **una serie de cosas que las personas tienen que estar siempre alertas. Por supuesto que cuanto más ancha la avenida, peor.** [...] con vehículos que van a 100 Km., es mucho más peligroso que una calle donde puedan ir a sesenta y es más angosta para cruzar más rápido [...] la Av. Libertador tiene tramos enormes para cruzar ... de dos o tres cuadras ... y no están bien demarcados ... **no está bien claro.** Aparte el tiempo que lleva cruzar y el tiempo que el semáforo está parado [...] porque un peatón no puede ir corriendo (Raúl, P74)

A los factores del entorno físico se agregan errores en la evaluación de la situación por conductores que se apresuran para aprovechar la luz a su favor y de peatones que estiman mal las distancias que los separan de los vehículos que se aproximan, la velocidad a la que se mueven y el tiempo de corte del semáforo, y errores en la anticipación de la acción que desarrollará el otro: cada uno puede imaginar –o espera, orientado por sus propias reglas culturales o morales de convivencia– que el otro lo dejará pasar. En estos casos, el peatón puede apelar al sentido de responsabilidad del conductor, mientras éste puede suponer, consciente de su mayor poder de daño, que el peatón adoptará una actitud de responsabilidad en el cuidado de sí mismo y no continuará avanzando.¹⁰² Los riesgos de este tipo se relacionan con el sentido de confianza defraudada, juicios de valor, atribución de culpabilidad e incapacidad de ponerse en el lugar del otro y nociones de imprevisibilidad; y, también, autojustificación.

Vienen tan ligero que a uno le parece que no viene nadie. Yo **voy a cruzar porque, bueno, creo que no viene nadie** y de repente me aparece uno, entonces le tengo que hacer así con la mano [gesto] para que apacigüe la velocidad porque parece que se viene encima... porque tengo miedo viste... por eso grabame para poner semáforos... (Luz, P85)

Temor ... y, por ejemplo que yo **no mire bien por donde tengo que cruzar** y me arrolla un auto, eso es terrorífico, porque no siempre se lleva la mejor parte. Un bólido de esos que te choque, lo hace [a uno] volar por el aire hasta que queda todo destartado. Yo como peatona siempre fui muy educada, porque yo respeto –**si yo no respetaba yo no estaría viva**– [...] entonces yo respeto muchísimo mi tiempo y yo no me largo [a cruzar] pienso... bueno, también los otros tendrían que pensar como yo, y no es así, así que **un accidente pasa por eso** [...] a veces los autos pasan con la luz que no les corresponde, porque ... si es la verde para ellos y la roja para los peatones pienso que **también ellos tienen que respetar**, y no. Muchísimas veces [...] los autos pasan con la roja, y fíjate ahí si una persona [pensara] "bueno, la roja es mía" y yo paso lenteja como yo te dije, ¿qué pensás si viene un auto a noventa o ciento veinte?... Nada, **una vida que no está y nada más.** [Relata experiencia personal]: o sea que **no sé quién tendría la culpa**, será yo que **no miré para atrás** [...] pero **la velocidad que traía** [el taxi] para pasar el semáforo, viste cómo hacen los autos, ellos calculan, entonces **les duele** tener que esperar segundos y aceleran y ahí es también cuando pasan catástrofes porque una boba... que no miré para atrás y caminaba lentamente [...] (Lía, P68)

¿Cómo puede ser que un coche da vuelta en la esquina y **sabe** que en esta esquina está el semáforo en rojo, y pega una acelerada rapidísimo? ¿Y si yo llego ahí **cruzando por el medio de la calle**, cosa que **no debería** hacerlo, pero que a veces lo hago? ... **aceleran** como para **tirarme el coche encima**, y total tienen que frenar en la esquina... (Karl, P72)

[...] y fui a cruzar y yo vi que lejos venía un auto. Como el auto venía lejos –no sé, me parece que no había semáforo ahí–. Y dije "sí, **tengo tiempo a cruzar**" y el auto **pensó** que yo **lo iba a dejar pasar a él** y aceleró. Cosa que el auto **no tendría que haber acelerado**, tenía que esperar a ver qué hacía yo. Y entonces yo venía cruzando lo más bien y de pronto me pasa por atrás:... casi me caí, de cómo me asusté. [...] ... si yo me puse a cruzar porque vi que venía lejos, ¿por qué tuvo él que acelerar pensando que yo lo iba a dejar pasar? Así pasan los accidentes [...] Al ver que yo estaba decidida a cruzar [creí que] me iba a dejar cruzar. Y él creyó que yo no iba a cruzar (Cora, P69)

¹⁰² O la velocidad a la que circula y su evaluación de los otros vehículos que lo rodean puede no permitirle detenerse a tiempo o realizar una maniobra para esquivar al peatón.

Según surge de los discursos, el peatón esperaría, de acuerdo con sus **propias reglas morales**¹⁰³ que, actuando de acuerdo con la ley y –aun si él/ella mismo/a la estuviera transgrediendo– el **automovilista respetara** su integridad.

En tercer lugar se cuentan las escasas **transgresiones propias reconocidas** por los peatones al hablar sobre sus percepciones de riesgo: *cruzar por mitad de cuadra, sin semáforo, no respetar la senda*, cuando los autos parecen lejanos, o entre autos detenidos en el semáforo; *bajar el cordón de la vereda* para esperar la luz habilitante para cruzar o la llegada del transporte colectivo.

E: *¿Alguna vez pensaste que algo así [un AT] podría ocurrirte?*

—Sí, cómo no. Por **mi inconsciencia**, a mí me protegen, sino ya tendría que estar arriba de un auto. Ahora no tanto, pero hace dos años, todo el grupo mío me vieron cruzar Córdoba ... casi me mata un [colectivo] 132. **Es parte de mi personalidad, de mi inconsciencia**,... *¿qué apuro puedo tener? O por no perder un colectivo... ¿qué puedo ganar?* (Dina, P73)

—A mí me tocó **una vez**, cruzar la Av. Libertador. Por supuesto que **la culpa la tuve yo**. Porque yo **no hice lo que corresponde** y era un lugar donde [no era] el cruce de peatones. Yo vi que los coches estaban lejísimos. Cuando cruzo, **fiado por la distancia** –estaba como a tres cuerdas el coche más cercano y de golpe, como iba a ciento veinte, ciento treinta, estaba al lado– y cuando estoy en medio de la avenida, me encuentro con dos coches que pasan uno adelante y otro detrás. Bueno, ése es el ejemplo de un peatón que es una persona que merece que corra peligro. Pero **es un aprendizaje** (Raúl, P74)

El mismo Raúl, cuyo argumento completo fue fragmentado a los fines analíticos y expositivos, proporcionó, en el apartado anterior, las *razones* para su transgresión, inducida por las constricciones materiales (tramos anchos para cruzar, semáforos demasiado distanciados) y la ambigüedad de las señalizaciones y la demarcación de sendas peatonales. En éste, como en los otros tipos descriptos de evaluación y definición del riesgo, los discursos peatonales sobre **experiencia** personal de haber estado expuesto/a a situaciones de peligro para su integridad física, suelen enfatizar el aspecto de aprendizaje de cuidado de sí mismo, poniendo el énfasis en la agencia personal para el desarrollo de una actitud de cuidado basada en la propia *responsabilidad*.

Sin embargo, el análisis a lo largo de todos y cada uno de los casos, permitió concluir que este aprendizaje no siempre se aplica, que las prácticas –más seguras o más riesgosas– deben adaptarse a cada situación y que, mientras persistan las constricciones de todo tipo, los peatones continuarán cometiendo infracciones para poder cumplir con sus objetivos de traslado y para, **aun poniéndose en riesgo**, movilizarse de la forma que **ellos consideran más segura dadas las circunstancias**. Veamos un ejemplo de los muchos que recogimos. Karl, en tratamiento de rehabilitación por hemiplejía, quien también reconoció transgresiones propias (*a veces cruza por el medio de la calle*), relató que éstas son parte de las estudiadas estrategias peatonales que, debido a sus limitaciones físicas, desarrolla para poder trasladarse hasta y desde el supermercado. Para hacerlo, acepta correr un *riesgo calculado*.¹⁰⁴ El día que no se siente bien para caminar, evita trasladarse hasta el semáforo más próximo, bastante distante. Además, trata de ahorrarle traslados a su esposa, quien debe acompañarlo y tiene, para eso, que hacer *varios viajes* para dejar las bolsas con las compras a fin de tener *una mano libre* para él. Para cruzar por mitad de la calle (salida del supermercado, justo frente a su casa, avenida de por medio) se guían por los cambios de luces del semáforo más próximo (a dos cuerdas de distancia) a fin de calcular su tiempo de cruce antes de que los autos a los que se les acaba de librar el paso lleguen hasta donde ellos están cruzando. Pero el cruce por mitad de cuadra responde también a otra razón dictada por el *sentido práctico*: el temor a que, *si cruzan por la esquina* (práctica correcta), los conductores que doblan a velocidad *no los vean a tiempo* –y que ellos, a su vez, no tengan tiempo suficiente de anticipar el giro de los autos–. En este sentido, Karl explica que, contrariamente a lo que hacen otros peatones por el mismo motivo –cruzar a veinticinco metros de la esquina– su propia práctica es **más segura**, porque ha calculado que veinticinco metros no son suficientes para el necesario monitoreo mutuo de conductores en situación de giro y peatones en situación de cruce de avenida. Éste es sólo un ejemplo seleccionado; por *motivos* semejantes o diferentes pero igualmente *razonables* y atendibles, **hombres y mujeres** relataron similares prácticas personales. Importa resaltar que lo que se relata aquí acerca de las prácticas no constituye acciones aisladas ante una situación

¹⁰³ Y sus propias nociones de justicia (proteger al más vulnerable).

¹⁰⁴ Expresión utilizada por uno de los **conductores** entrevistados.

eventual, sino prácticas *regulares* y repetidas (*estrategias*). Las situaciones tienden a repetirse en un campo estructurado de determinada manera y, para desempeñarse en él, los agentes sociales acuden a los *habitus* incorporados a través de la experiencia, parcialmente adquirida en ese mismo campo:

Bueno, al ser un pandemonio el tránsito, el peatón se acostumbra a ser su propio terremoto ... ¿entonces qué hace? Sigue la comparsa. Anda mal, anda mal ... Corta un semáforo, encimados en la senda peatonal los vehículos ya no pueden pasar, ¿qué hacen? No cruzan por la senda peatonal, pasan por donde quieren ... ya está, la gente se manda por donde quiere ... bueno..., por donde puede. Pero si la calle está pelada, un día domingo, un feriado, si llovizna, que ande poco tránsito, es suficiente, la gente se cruza en diagonal, va por un lado, va por otro... (Juan, P72)

5.2 Los conductores

Los jugadores más empedernidos repudian el reproche de que corren riesgos, e insisten en que ellos no juegan con suerte, sino con pericia (Douglas, 1996: 110)

Prácticamente (y como se esperaba) no hubo discursos que pusieran de manifiesto la ausencia completa de nociones de riesgo ante las preguntas diseñadas para indagar de manera directa las percepciones de los conductores acerca de los peligros de conducir y circular en automóvil. Sí, en cambio, se pudieron distinguir modalidades (e intensidades) diversas de percibir, atribuir, valorar y afrontar el riesgo. En ocasiones las diferencias son sólo de matices, pero a los fines analíticos se pudieron reconocer **tres modalidades básicas** a partir de algunos patrones observados, tomando en cuenta: la intensidad de percepción del riesgo (si se lo explicita y enfatiza o se tienden a negar o subestimar los riesgos específicos e inherentes al hecho de conducir); la atribución de causalidad, responsabilidad y culpa (énfasis en el poder de daño de la propia agencia o énfasis en las prácticas de otras personas o factores conocidos; azar), y el tipo de motivación que orienta las propias prácticas (protegerse a sí mismo o a otros de daños físicos, evitar sanciones de diverso tipo, ejercer la libertad personal, compulsión a la velocidad, no explicitación de motivos, etc.). Adicionalmente, los discursos sobre el riesgo tendieron a focalizarse en uno de dos tipos de situaciones o a señalar diferencias entre ellas: la conducción en ciudad versus la conducción en ruta. En primer lugar se presenta la descripción de la modalidad centrada en la propia agencia como causa potencial de AT y daño; en segundo término, dos tipos de discursos que efectúan atribuciones de responsabilidad a las prácticas de los otros (posibles víctimas vulnerables o los demás conductores); la tercera modalidad tiende a minimizar o negar el riesgo específico de conducir. Después de comentar acerca de las diferencias en la percepción del riesgo en ciudad y en ruta se reseñan algunos ejemplos de relatos de las prácticas preventivas de riesgo primario de AT y se reflexiona sobre los resultados resumidos en esta sección.

(a) **El control centrado en sí mismo/a o la agencia eficiente.** La significación del riesgo como temor a las **consecuencias** para la vida o la salud propia y de otros, especialmente cuando es expresada en forma positiva –como necesidad de **evitar** el riesgo **en razón del respeto** a la vida y la integridad de las personas como **valores** en sí mismos– da lugar a discursos que aluden a **reglas morales** como la motivación de la propia acción. En esta modalidad, el énfasis está puesto en la responsabilidad personal y en la percepción de **sí mismo** como posible **causante**. La propia agencia cobra sentido como monitoreo y **control responsable** de la situación, del vehículo y, sobre todo, **de sí mismo**.¹⁰⁵ La conciencia de riesgo, incorporada en los *habitus*, se opondría tanto al temor paralizante como a una actitud negadora que permitiría conducir en un contexto peligroso. En los testimonios (femeninos) que siguen inmediatamente, la regulación **moral** actúa por su aspecto **positivo**, como **aversión al riesgo** que la propia agencia puede implicar para otro, como consecuencia no buscada del hecho de conducir; aun la imagen del **auto** como *un arma* está referida a la **agencia** de quien lo maneja y no al poder de la máquina en sí. En coincidencia con las expectativas de los peatones mayores, el respeto a los otros se aplica, con naturalidad, a las personas que cruzan en infracción.

E: *¿Manejar o viajar en auto implica algún tipo de riesgo o peligro?*

—Y sí, vos ya corrés riesgos al manejar un auto. Porque un auto, es un factor... es un arma... es **como saber manejar un arma...** porque vos en un imprevisto **podés causar un**

¹⁰⁵ En algunos discursos de conductoras maduras el control sobre sí mismo implicó el estar consciente de los propios estados de ánimo, hacer consciente lo subjetivo, como posible factor de riesgo, para sí mismo y para otros.

accidente, aunque no sea por tu voluntad, te puede pasar. Una falla mecánica imprevista, y el auto se sube arriba de la vereda, y **vos estás causando un daño, aunque vos no lo hayas querido, aunque fuera imprevisible**. El final de eso... Te subiste con un auto alguna vez, pasaba **gente**, algo va a agarrar... porque cualquier cosa que yo haga **que no se deba hacer**, es peligrosa para mí en principio y puede ser peligrosa para terceros... (Nona, C50)

—Lo que **uno siempre teme es un choque, la muerte de alguien**. Siempre lo tenés que tener en mente eso, siempre que te subís a un auto tenés que darte cuenta que pueden pasar diez mil cosas, que todos los días que te subís a un auto, te puede pasar algo. A pesar de haber manejado durante veinte años, y que nunca te pasó nada, que nunca tuviste... siempre, es un segundo, [...] veinte años de **experiencia** no es nada, pero **puede pasar que mueras, que mates a otro**. Todos los días cuando subís a un auto tenés que pensar que puede pasarte cualquier cosa, y sobre eso... que yo **no diría miedo**, es como **una prevención, pensar que hay que evitarlo** de cualquier forma [...] Tengo que manejar con la **mente lúcida** por mí, por la gente que llevo y por la gente de afuera, los peatones. Y el otro que maneja. Por la gente, **por las personas** en sí. Sean **nuestra familia, yo, o el que está afuera**. Es decir, yo tengo que **respetar** al que está afuera, como me respeto a mí y respeto a mi familia. **Es lo mismo** [...] si hay un peatón que está cruzando, **inclusive peatones que cruzan en rojo**... ¡pero es una **persona**, qué voy a hacer! Eso también lo tenés que prevenir, es decir no podés arrancar a cincuenta por hora, arrancar y salir en verde, porque siempre hay alguien, viste, que está en la luna, y que está cruzando en rojo. También hay que ver eso. [...] [Manejar bien] es ser **respetuoso**, del auto y de la calle y de la gente, y por supuesto **quererse uno**: evitar un accidente, digamos **respetarse a uno mismo**, primero, porque sos vos la que está, **la vida de uno también es la que está en juego, fuera del otro** [...] Una vez, [...] un perro se cruzó y lo golpeé. No lo maté... pero [...] ahí te puedo decir, que **la sensación que uno siente al golpear el auto con algo... con ... un ser vivo** [...] Terrible. Sí, un perro. Y yo no me imagino nada fuera de eso (Lila, C53)

(b) **El control centrado en la situación**. En esta modalidad, la percepción de **sí mismo** como **riesgo potencial** de daño para otros, refiere más específicamente a quienes son más vulnerables. En estos discursos, la aversión al riesgo se significa no sólo como el daño físico que se puede causar a otro –expresado (en negativo) como temor a la **culpa**–, sino también como **temor** a recibir, uno mismo, una **sanción legal**, por un hecho probablemente causado por la **imprudencia del otro**, ya que quien habla extremaría sus estrategias de **control**. El sentimiento de estar expuesto a sanción y culpa por otros, llevaría a intensificar aun más el monitoreo como intento de control de los factores externos (aun si percibidos como imprevisibles), desdibujando el sentido de la eficiencia del control sobre **sí mismo**. Esta percepción parece agudizada por la **experiencia** concreta de haberse encontrado en situación de riesgo (o de **haber causado un AT** con consecuencias leves) debido a infracciones o errores propios reconocidos; en ocasiones, la experiencia personal se menciona como oportunidad de aprendizaje y cambio de hábitos de conducción. En los testimonios que siguen, la atribución de riesgo a causas externas a sí mismo no es utilizada exactamente como justificación de transgresiones propias, pero mitigaría el sentimiento de culpa.

Cuando paso al lado de una moto, de estas chiquitas, o un ciclista, trato de estar a tres metros, a cuatro, porque a mí me da **terror** que pase algo, tanto del **punto de vista legal** que significa eso, o que puedas **lastimar** a otro, ¿no? [...] En general **veo mucha imprudencia** también en el ciclista, entonces, pensando siempre en **la vulnerabilidad, me asusta**, siempre trato de guardar distancia. No de tomarlo como un par. **Me pasó** no hace mucho, acá yendo a menos de cuarenta, viste cuando recién empieza a llover que la calle es muy poco segura, [...] y tenía el semáforo, y piso el freno y el auto se seguía deslizando como un patín. Y yo veo que la gente cruzaba y el auto no terminaba de parar. Paró justo ahí en la raya blanca. Pero son esas cosas donde **el mayor riesgo lo corre el más desvalido**, digamos. El peatón, el ciclista, o un ciclomotor. **No para uno. Para uno es el quilombo [legal] que se le puede agarrar, el remordimiento** de haber lastimado a otro. Y, [manejar bien es] tener en cuenta al otro, cosa que no siempre... o sea, yo por ejemplo, cuando conduzco, **estoy más pendiente del espejo trasero, los laterales, y un 10% para adelante** [...] Soy **prudente**, trato de **prever lo imprevisible** (Coco, C46)

No, lastimar a alguien o lastimarte a vos [Una vez] patiné en el asfalto... un día de lluvia iba un poquito más rápido de la velocidad permitida y patiné.... Era exceso de velocidad mío, y porque el auto te cambia completamente en un día de lluvia, pero bueno, la saqué barata, eh y **me sirvió como lección**. Clavé los frenos, el auto patinó y me choqué un au-

to que estaba frenado en el semáforo. Ahí tenía una copita... [...] estaba rojo el semáforo y yo venía distraído. [...] los días de lluvia a partir de ese momento tengo una precaución terrible, manejo de una forma completamente diferente (Lucho, C33)

El conocimiento (probabilístico) de las estadísticas de mortalidad por AT divulgadas en los medios (mencionado en discursos masculinos) contribuiría también a la toma de conciencia de la mayor exposición a riesgo del suceso por el manejo frecuente.

Y, **el peligro es desde matar o matarte hasta causar un daño grave**. Hay días que hago un poco más de cien kilómetros con el auto, imaginate que cruzo miles de semáforos. **Uno solo que me distraiga, o cruzo en rojo, o alguno de los tipos que están por cruzar, ese semáforo si me toca en rojo, ahí ya tenés ... potencialmente estás en riesgo manejando** (Ariel, C51)

Algunos discursos, más egoístas, enfatizan el temor a las consecuencias **para sí mismo**, ya sea de daño físico o de **sanción legal** por haber atropellado a un peatón imprudente. En cuanto a las causas, si bien hay reconocimiento de alguna participación propia en la eventualidad de un AT, el énfasis no está puesto en la agencia personal y la culpa se coloca fuera de sí mismo. En esa medida, el AT de tránsito adquiere un matiz aún mayor de imprevisibilidad.

[Los peligros del tránsito] *Son muchos, vos podés salir un día de tu casa y podés no volver o volver con un problema. Son gravísimas las consecuencias por ejemplo, atropellás a una persona, te metés en un quilombo difícilísimo después o darte un golpe, darte un palo que no la contás después... [...] muchas veces el peatón tiene la culpa... que se te cruce un peatón a mitad de cuadra es lo peor que te puede pasar, y más si es un chiquitito porque no lo ves salir entre autos...* (Darío, C33)

¡Ah!, siempre tenés un peligro... no solamente por algún error que puedas cometer o una falla que pueda tener el auto, o una imprudencia de alguna otra persona que te toque a vos, ¿no? El riesgo es el accidente, y habría que ver qué tipo de accidente podría ser. Hay secuelas muy importantes, podés perder la vida, o sea los accidentes son imprevisibles [...] hay que tener mucho cuidado en la ciudad de Buenos Aires de no pisar a alguien que cruza de forma desaprensiva, por el medio de la calle, ... entre los coches [...] de hecho mantenemos el récord de accidentes de tránsito en el mundo entero (Tito, C56)

La percepción de **los otros conductores** como potenciales **factores externos de riesgo para sí mismo** caracteriza el discurso de ciertos conductores que se definen como extremadamente prudentes: aquellos que, como se mostró en la sección 2.2 (b), colocan el énfasis de su descripción de las buenas prácticas de manejo en el **control personal de la máquina y la situación**, en la propia **pericia**. Pero éstos son también algunos de quienes mostraron ambigüedades y contradicciones en su valoración de la velocidad y que trataron de justificar sus excesos "moderados" por las velocidades aún mayores que desarrollan otros. Este tipo de percepción del riesgo en conductores que, en general, **no reconocen** la posibilidad de **infracciones o errores propios**, que tienden a sobrevalorar su larga experiencia en el manejo y la propia pericia mientras descalifican las habilidades de otros, podría predecir la toma de riesgo propiciada por un **sentido excesivo** de la eficiencia del propio control (nótese la referencia al *riesgo calculado*). En estos discursos, centrados en las causas (externas a sí mismos), no encontramos referencias explícitas a motivaciones originadas en la adhesión o el temor a sistemas de regulación.

*Yo lo veo más en los demás que en mí. Este..., yo creo que es muy difícil que yo pueda tener un accidente grande por imprudencia. Creo que es casi imposible. Yo soy un fundamentalista en eso. Si yo voy a Banfield, y sé que voy a tomar, voy sin auto. Yo sé que si tomo igual puedo manejar, yo lo sé, pero no lo hago [...] yo voy muy atento, y como no corro con el auto, este... eso me da **margen de maniobra** para hacer lo que tenga que hacer, [no corro riesgos]... salvo que sea un **riesgo calculado** porque no me queda otra, pero sino no hay riesgo. Este..., así que es bastante **difícil que yo genere el accidente**, aunque sí puede venir, no sé, un camión y **partirme al medio** (Luis, C57)¹⁰⁶*

Sí, a mí me resulta menos riesgoso viajar en auto manejando yo, que yendo en un medio de transporte que maneje otro, porque yo sé lo que hago. Y lo que hacen los otros no. [...] los peligros son los locos de siempre. No, a mí no me parece riesgoso andar en auto, porque yo, además hace tantos años que manejo... la gente no tiene límite de ve-

¹⁰⁶ Luis es quien, en la sección 2.2 (b), se manifestó admirador de las innovaciones tecnológicas en los autos de carrera y fascinado ante la expectativa de que estos desarrollos se transfieran a los autos de calle, que desearía *coquetear con el peligro* de manejar un BMW a doscientos kilómetros por hora, *aunque sea una vez*, que confía en la seguridad de los autos modernos puestos a velocidad, etc.

locidad, porque también los autos de ahora corren mucho. Yo en la ruta voy a ciento cuarenta y me pasa gente que va a más de doscientos... yo creo que es un peligro eso. Porque ya a esas velocidades cualquier problema no lo podés controlar... (Tota, C60)

(c) **¿Aceptación o negación del riesgo?** Esta modalidad se construye a partir de un tipo de discurso que tiende a **restarle especificidad** e intensidad a la percepción del riesgo de conducir. Los argumentos que caen en esta clasificación pueden minimizar los peligros relativos al manejo al equiparlos a la multitud de riesgos diversos a los que cualquier persona se expone por el mero hecho de salir al espacio público (es decir, al azar); al enmarcarlos en el actual contexto de inseguridad urbana (*te pueden asaltar*), o al señalar que otros (los peatones) son más vulnerables, pero sin referencias a sí mismos como posibles causantes ni a consecuencias para las potenciales víctimas. En estas expresiones no se detectan alusiones a motivaciones de tipo moral ni adhesión o temor a la ley. Podría ser una forma de aceptar el riesgo, conociéndolo, para poder desempeñarse (no *paralizarse*) en un campo donde deben afrontar situaciones difíciles, una interpretación posible del sentido de *inmunidad subjetiva* (Douglas, 1996). Pero también podría ser una actitud negadora, *inconsciente* o despreocupada o un exceso de *confianza* en sí mismo o en el destino, como parecen sugerir otros pasajes de los discursos de estos mismos sujetos –diferente al sentido aludido en la primera modalidad, descripta al comienzo, donde se podría aludir a la *inmunidad subjetiva* como una especie de “suspensión del temor” en el momento de manejar, y una vez que la conciencia de riesgo (*lucidez*) ha sido incorporada a los hábitos de conducción.

E: *¿Y personalmente, creés que corrés riesgo al manejar?*

—No, **no salgo con miedo a la calle...** Bueno sí, saliendo a la calle y caminando también, siempre se corre un riesgo, siempre se corren riesgos, te puede pisar alguien, se te puede caer algo, una maceta, siempre se corren riesgos.

E: *¿Y al manejar?*

—Creo que un peatón corre más riesgo que un conductor. Si, todos estamos expuestos a que nos ocurra algo, pero espero que no. (Loli, C30)

—**Corrés riesgo también si salís caminando, se corre riesgo porque la vida no está exenta de riesgo, en cualquier actividad corrés riesgo, si salís a andar en bicicleta también corrés riesgo y manejando corrés riesgo, ocurre que hay... sí, corrés riesgo como en cualquier actividad** (Lucho, C33)

—Y, **riesgo hay saliendo de la casa nada más, riesgo hay siempre...** Y, sí, accidente, cuando uno sale a la calle puede ocurrirte en cualquier esquina. Incluso aunque salgas sin auto. Y sí. Se puede subir un auto a la vereda, te puede pasar algo, caerse algo, desprenderse algo de un balcón, que pasa en las casas que no tienen mantenimiento, que está todo mal... (Tota, C60)

Respecto de las **diferencias entre el riesgo del manejo en ciudad o ruta**, la diferencia principal estriba en la consideración de quién sería la víctima potencial. Los riesgos inherentes a manejar **en la ciudad** son, básicamente, los ya referidos en las dos primeras modalidades: uno mismo como posible causante de daños a los otros vulnerables, los que al circular exponen su propio cuerpo. En términos de otros factores de riesgo presentes en la gran urbe, se repiten también las referencias expuestas a lo largo de este capítulo: el *estrés*, la congestión de vehículos, las prácticas transgresoras de otros, las falencias en los controles. El riesgo de daño físico para sí mismo de manejar en ciudad se tiende a desestimar en razón de la **familiaridad** de transitar en ese ámbito, donde los **riesgos** son **conocidos** (Douglas, 1996) y frente a los peligros imprevisibles que acechan en la ruta, especialmente para aquellos que no la frecuentan de manera habitual, no conocen el terreno o los *códigos* específicos¹⁰⁷ y no están acostumbrados a la conducción nocturna, con factores climáticos adversos, o a la aparición de obstáculos sorpresivos, como el cruce de animales o algún ciclista sin luces. Manifiesto o latente, el riesgo **en ruta** es percibido en términos de la **mayor letalidad** de los AT, de la potencialidad de **consecuencias graves para sí mismo** o las personas transportadas. Quienes enfatizan los riesgos del manejo en ruta, en realidad están poniendo también de manifiesto que el riesgo de un evento en esa situación se incrementa por la *velocidad*. Así, las relativamente escasas referencias al **auto** y a la **velocidad** como factores de riesgo¹⁰⁸ estuvieron por

¹⁰⁷ Como no encender las luces altas ante otro automóvil que viene de frente, y cuyas propias luces encandilando podrían ser interpretadas como una provocación por un conductor inexperto, que al responder del mismo modo, duplicaría el riesgo para ambos.

¹⁰⁸ Las respuestas a la indagación específica de la percepción de riesgo en la velocidad no proporcionaron mucha información nueva respecto de la ya vertida en la sección 2.2 (b)

lo general referidas al manejo en ruta (o en autopistas): las mayores exigencias de destreza para controlar el auto a velocidad, *la inercia*, el riesgo de *fallas mecánicas* o de salir a la ruta con un auto que *no esté en condiciones* o que no tenga elementos modernos de seguridad (como *air bags*) y el peligro de no poder controlar la velocidad cuando el auto es demasiado potente.¹⁰⁹ Es en la ruta donde los jugadores perciben que se juegan la vida.

[...] *Entonces el que no conoce, cuando uno sale a la ruta en vacaciones, es la peor época, porque sale a la ruta gente que no conoce los códigos. En Buenos Aires uno ya sabe que tiene que estar atento a todo, en cambio viajando, cuando uno va placenteramente creyendo que el otro también, y si el otro viene con un raye, listo, porque te dejó la luz. [...] Salir con niebla es un riesgo, salir a la noche es un riesgo [...] es más peligroso andar en ruta solo, que acá dentro porque ... [en la ciudad] uno conoce las dificultades. Salir a la ruta con dificultades climáticas... tenés que ir como más atento, aunque andes solo, porque se te cruza un caballo y... es más riesgoso que acá, acá tendrás un choquecito. Pero allá es fatal, por lo tanto digamos que hay que estar más precavido... porque en la ruta los... eh... las eventualidades pueden ser fatales ... La inercia por ejemplo: superaste la velocidad, la inercia te domina a vos. Acá [en la ciudad] nunca va a ocurrir... [...] porque no vas a andar rápido (Leo, C49)*

[En la ciudad me hace sentir más protegida] *que haya muchos autos, que estemos más juntos, no me permite la velocidad. Puede ser que la maniobra sea más difícil, es más difícil, pero al mismo tiempo es como que... como que te hacen hacer más... digamos, más detallistas en el momento de manejar (Lila, C53)*

Algunos entrevistados y entrevistadas dieron detalles de lo que consideran sus buenas prácticas habituales relativas al manejo –en el sentido de *estrategias* para evitar riesgos–, como no salir con el auto si saben que consumirán alcohol y no manejar si no tienen *ganas*, están cansados o no están con buen ánimo; efectuar maniobras claras y seguras para no desorientar a otros conductores y planificar el itinerario de antemano para evitar maniobras bruscas o indecisas; la ya mencionada evitación de las discusiones y el estrés (manejar *a la defensiva, dejando pasar a todo el mundo*); cuidar la seguridad de las personas transportadas,¹¹⁰ *respetar las sendas peatonales*. Sin embargo, es preciso señalar que, en contadas ocasiones, los conductores aclaran que se refieren al “deber ser”, reconociendo que a veces ellos mismos incurren en algún error o distracción o cometen alguna infracción involuntaria. Un conductor que admitió cierto gusto compulsivo por la velocidad, a pesar de calificarla de *locura* –y relató haber *subido a 160 sin darme cuenta*, manejando un auto nuevo, mucho más potente que el anterior (lo cual lo asustó mucho)–, decidió cambiar de trabajo, pues el que tenía lo obligaba a viajes diarios por la *Panamericana*, porque él sabía que allí hay *riesgo de vida*, ya se había convertido en padre y las hijas lo *esperan en casa*.

Al conversar explícitamente sobre el riesgo en el manejo, en entrevistas individuales y sobre *sí mismos*, los conductores no se ampararon en la “cultura transgresora” para justificar faltas propias (especialmente el exceso de velocidad) –como sí ocurrió en los grupos focales y en los diálogos acerca de las generalidades del tránsito–. En todo caso, el colocar la culpa fuera de sí mismos se utilizó para *diferenciarse* de los *transgresores* y no para identificarse con ellos. Ello indicaría que, después de todo, el temor a la sanción social (o la necesidad de aprobación), no ha desaparecido por completo de esta sociedad.

Si existe una “cultura del riesgo” entre los conductores adultos de Buenos Aires, ello debe ser inferido a partir del placer expresado respecto a la velocidad y de la interpretación de las contradicciones. Pocos reconocen la velocidad excesiva desarrollada por sí mismos como un factor de riesgo personal o para otros (excepto los que aseguran que no les causa placer y no la practican); el placer por la velocidad, satisfecho en condiciones en que sólo pueden poner en riesgo la propia seguridad –en rutas solitarias y sin acompañantes, *cuando voy sin la familia*–, parecería responder a un criterio moral de libre albedrío, de libertad personal. Pero sabemos que la cultura de la velocidad es estimulada, como objeto de consumo, de identidad y de estatus, por la publicidad de los fabricantes y vendedores de autos cada vez más potentes. Y, como se ha señalado, *los individuos están dispuestos a aceptar riesgos a partir de su adhesión a una determinada forma de sociedad* (Bestard, 1996: 15).

¹⁰⁹ Como ya se mencionó, en algunos casos la referencia al automóvil como *peligro*, o como *arma*, en realidad alude a la capacidad de agencia del conductor y a su responsabilidad o culpa potencial.

¹¹⁰ Algunos conductores y conductoras aseguraron ser más responsables y prudentes cuando llevan pasajeros (típicamente, los hijos); pero otros dijeron que no conducen de manera diferente en esas ocasiones, puesto que *siempre* lo hacen de manera *responsable* y segura.

Aunque, otra vez, debemos advertir sobre la inconveniencia de hacer afirmaciones conclusivas al respecto, debido al escaso número de conductoras interrogadas, no podemos dejar de señalar algunas diferencias que ameritarían seguir investigando en las diferencias de género: en los discursos sobre el riesgo, las conductoras maduras parecen orientarse más por un sentido moral positivo, centrado en las consecuencias para las personas (proteger la vida, todas las vidas), mientras los varones se centran más en el evento, su multicausalidad y el conocimiento del riesgo probabilístico, y se orientan más por el temor a la sanción legal; mientras los hombres enfatizan más las posibles causas externas de riesgo para sí mismo y, para ellos, objetivas, las mujeres se muestran más capaces de reflexionar sobre la propia subjetividad, sobre los estados de ánimo como posibles causas de riesgo. Y, en esa medida, parecen más habilitadas para desarrollar prácticas destinadas a evitarlo.

E: *¿Y alguna vez tuviste la sensación de que podía pasarte algo?*

—... *Sí, manejando en la ruta de noche. [...] Y porque, yo iba cansada e igual salí a manejar, y en una curva en la ruta, me di cuenta por qué yo nunca quiero manejar cuando estoy cansada, porque tus reflejos no son los mismos. Y eso me causó temor, y dije, "nunca lo hice y nunca más lo voy a volver a repetir"* (Nona, C50)

—*Por ejemplo, yo sí siento que estoy muy nerviosa o con algún problema o algo, no manejo, no subo, no subo. Es decir respeto mucho eso, porque es algo, y estoy con gente. No es que para mí es una cosa mecánica, que voy y... no: estoy entre la gente, y tengo que respetar esa gente que va por la calle, o inclusive el que está manejando el otro auto. Eso es lo que yo siento como auto ¿no?, como que pertenezco, como que estoy dentro de un auto, es eso* (Lila, C53)

6. Conclusiones orientadas a la acción

En vez de preguntar qué riesgo consideras aceptable, la pregunta general debería ser qué tipo de sociedad deseas. (Douglas, 1996: 38)

En este capítulo nos propusimos mostrar los principales resultados de un análisis de la problemática del tránsito urbano y el riesgo de ocurrencia de accidentes en la ciudad de Buenos Aires como fenómenos sociales a ser descriptos, comprendidos e interpretados a partir de las percepciones de actores sociales pertenecientes a dos categorías de la población general adulta: varones y mujeres, peatones mayores y conductores de automóviles particulares. Para hacerlo, adoptamos la perspectiva de las prácticas sociales. Tomamos en cuenta las percepciones de los participantes acerca de las constricciones que deben afrontar diariamente al circular por la ciudad para alcanzar sus metas de traslado, y también prestamos atención a sus actitudes respecto de sí mismos y de los demás actores que se mueven en el campo del tránsito, atendiendo a los motivos que los orientan para accionar de la manera en que dicen hacerlo. Trabajamos entonces tratando de comprender e interpretar sus propios puntos de vista acerca de la interacción entre estructura y dinámica urbana por una parte, y agencia individual por la otra. En los discursos de estas personas encontramos y describimos aspectos comportamentales, actitudinales y motivacionales que aludían no sólo a condiciones objetivas, sino también a los significados que ellas atribuyen a los diferentes elementos materiales y culturales del contexto urbano y el sentido que le asignan a las propias acciones y a las acciones de los otros. Señalamos entonces sus definiciones de seguridad y riesgo, legalidad y transgresión; sus atribuciones de intencionalidad, responsabilidad y culpabilidad, y sus nociones de moral y justicia.

El tránsito urbano es percibido como un campo social *desorganizado, caótico*; las prácticas de los usuarios de la vía pública se describen como *transgresoras*, inapropiadas y peligrosas y el cumplimiento de la normativa jurídica y su control, como débiles o inexistentes. Todo ello configura una concurrencia de factores que conducirían a la ocurrencia de AT. Las percepciones sobre los comportamientos puntuales de los usuarios según sus diferentes identidades y roles sociales en el tránsito (peatones, conductores particulares y profesionales, pasajeros; *jóvenes y viejos*, hombres y mujeres; *colectiveros, camioneros, taxistas o tacheros, ciclistas, motociclistas, motoqueros o deliverys; comerciantes, piqueteros y constructores, estudiantes*) se ajustan en lo general a lo que cualquier participante u observador de ese *campo de juego* urbano experimenta y conoce y fueron descriptos en detalle a lo largo de las secciones 2 a 5. Los discursos destacaron más los comportamientos reprobables que los comportamientos aceptables para la convivencia armónica y la seguridad en el tránsito, y los informantes tendieron a identificar los propios con uno u otro tipo, en forma consistente o (mayormente) alternativa; no pocos hallazgos del estudio provienen de nuestra interpretación de sus contradicciones.

Los testimonios aludieron a la coexistencia de tres sistemas de regulación de la acción (legal, cultural y moral) que no estarían operando de manera armónica. Las atribuciones de *falta de respeto* y de *consideración* (a la ley, al prójimo y a la propia vida), de *falta de educación* (como formación vial específica y como *cultura* ciudadana) y, en general, de *desinterés* por la convivencia civilizada y la seguridad, se repitieron de manera consistente a lo largo de todas las dimensiones abordadas en los grupos focales y en las entrevistas individuales. Debido a la escasa responsabilidad personal de los usuarios y a la ausencia de controles consistentes, las prácticas en el tránsito se orientarían por la hegemonía de una cultura transgresora, reñida con la ley y con nociones morales basadas en el respeto al prójimo y el bien común. Las relaciones sociales en ese campo son percibidas como una lucha de todos contra todos –*la ley de la selva*– donde *el más fuerte* (el que tiene *mayor poder* de daño hacia quienes son más *vulnerables*, más *débiles* o más *respetuosos*) está en condiciones de imponer sus propias *reglas de juego*. No faltaron los relatos de situaciones puntuales donde conductores y peatones enfrentados por el derecho al paso adoptan actitudes admonitorias hacia el otro en un intento, vano, de disciplinamiento mutuo; en estas situaciones, la actitud desafiante de algunos peatones mayores resulta un intento de resistencia individual que sólo puede incrementar el riesgo para su propia integridad. Importa resaltar aquí que los comportamientos en el tránsito fueron descritos e interpretados como prácticas sociales, en tanto acciones rutinarias, que responden a hábitos adquiridos y consolidados a través de la experiencia repetida en ese propio campo.

El maltrato entre ciudadanos en el tránsito refleja en qué medida la solución de problemas sociales se ha transferido al ámbito individual, como conflicto entre agentes privados –ya que el recurso a la ley que debería estandarizar y hacer previsibles las prácticas en el espacio público no parece accesible, debido a las falencias en el rol arbitral del Estado y a la desconfianza de los ciudadanos en el sistema político y las autoridades de aplicación–. Los problemas de cultura y convivencia ciudadana en el tránsito son vistos como un emergente más de un largo y profundo proceso de cambios estructurales (económicos, sociales) y culturales (valores), y el malestar en este campo específico se inscribe así en una problemática social más general. Los protagonistas, peatones y conductores, se sienten *víctimas* del *estrés* presente en el tránsito y de la desatención de las autoridades que deberían velar por su bienestar y seguridad. La crítica desde un sentido moral, y también práctico, se dirigió no sólo a las transgresiones de los ciudadanos sino también a las autoridades, por permitir las y aun fomentarlas desde sus propias faltas en la aplicación y el control del cumplimiento efectivo de la ley, por las falencias en la educación vial, y la arbitrariedad, injusticia y corrupción en la aplicación de sanciones monetarias.

Los actores sociales reconocen responsabilidades propias como jugadores activos en ese campo, pero su inclusión en un marco de transgresión generalizada se convierte en un argumento esencialista y autojustificador (*los argentinos somos así; si todos transgreden yo no voy a ser el único en cumplir*), que apoyaría la continuidad de los hábitos establecidos y, por lo tanto, la reproducción de una estructura cultural y fáctica que no parece dejar lugar para que la agencia individual (reconocida en las atribuciones de responsabilidad y culpa) opere como mecanismo estructurante positivo y eficiente para el cambio. La ciudadanía argentina ha pasado por muchas décadas de autoritarismo, ha visto crecer, inerme e impotente, variadas formas de violencia urbana, y ha sido víctima y testigo de la escasa atención de los gobernantes a diversos aspectos de la injusticia social (sobre todo cuando afecta a categorías sociales que, como los adultos mayores, tienen escaso poder para constituirse en grupo de presión); ha visto a otros hacerse justicia por propia mano o se ha acostumbrado a pensar que ésa sería la única justicia que puede obtener; ha aprendido, en fin, que en la convivencia social en los espacios públicos predomina, como en otros ámbitos, *la ley del más fuerte* y del *más cercano al poder*. El capital social comunitario, definido como la confianza recíproca entre ciudadanos, y entre éstos y sus gobernantes, se ha visto erosionado y las expectativas de que el otro habrá de actuar en nuestro perjuicio predisponen y a la vez justifican las propias transgresiones y escasa consideración por el prójimo en el espacio público. Sin embargo, la crítica moral y el reconocimiento de sí mismo como parte de una culpabilidad colectiva se constituyen también en evidencias de cierto espacio para intervenciones transformadoras.

La indagación acerca de la percepción de riesgo de accidentes de tránsito no dejó lugar a dudas acerca de que los agentes perciben el riesgo de la circulación peatonal y vehicular, para sí mismos y para los otros. Y no podría ser de otro modo, pues tienen experiencia de desempeño en ese campo y están informados sobre sucesos y probabilidades a través de los medios. Los sujetos aludieron a la imprevisibilidad de los AT; ello no significa que desco-

nozcan las causas prevenibles, sino que reconocen la multicausalidad y las condiciones que determinan que diversos factores sean, en cierta medida, imprevisibles para cada agente en cada situación. La percepción, evaluación y afrontamiento del riesgo dependen de la interacción entre las condiciones estructurales y la subjetividad de los agentes socialmente situados. Cuando las falencias y ambigüedades del entorno físico constituyen constricciones a la acción y las normas jurídicas vigentes son objeto de un conocimiento imperfecto y continuamente transgredidas, las expectativas acerca de las acciones de los otros agentes pierden efectividad respecto de las consecuencias previstas de la propia acción. La imprevisibilidad de los comportamientos de los otros agentes y de las señales destinadas a ordenar la circulación son datos de la realidad que los usuarios deben tomar en cuenta; peatones y conductores sienten que sólo pueden confiar en la propia agencia personal. Ello representa una sobre-exigencia de acciones de monitoreo y control, que puede llevar a consecuencias no buscadas de la acción. En primer lugar está el incremento del estrés; para afrontarlo, algunos individuos extremarán las acciones destinadas al control de los factores externos, pudiendo descuidar el necesario monitoreo de sí mismo; otros pueden confiar demasiado en el propio estado físico, potencia de su máquina, pericia para conducir, etc., y subestimar los riesgos del entorno; otros, finalmente (y en alguna medida, todos debemos hacerlo), aplicarán un sentido de *inmunidad subjetiva*, negando, minimizando o suspendiendo momentáneamente su percepción de riesgos, como mecanismo adaptativo para poder desempeñarse en un contexto adverso.

Quienes se saben más vulnerables y experimentan injusticia y discriminación por su pertenencia a una categoría social –los peatones mayores– tienen una percepción más aguda de los riesgos para su propia integridad física y tienden a clasificarse como víctimas. Estas percepciones de las personas añosas están moldeadas por su experiencia previa de un mundo social más amigable, donde las prácticas se orientaban por valores menos individualistas, donde cada uno sabía mejor lo que se esperaba de él/ella, podía prever mejor las condiciones físicas del campo y las acciones de los otros, y estaba mejor dispuesto a cumplir con las propias responsabilidades (personales y sociales) –aun cuando no hubiera señales colocadas por una autoridad externa a sí mismos que las recordaran a cada paso–. Estos mayores se presentan a sí mismos como más *prudentes* y *respetuosos* que otros usuarios (los peatones jóvenes, los conductores), pero igualmente reconocen transgresiones propias que tienen razones para justificar, en términos de las constricciones físicas presentes en el diseño de las vías, las falencias y las ambigüedades de los sistemas de señalización destinados a regular la circulación peatonal y vehicular y las transgresiones y la falta de consideración de los conductores. Los conductores conocen el mayor poder de su agencia para causar daño a otros y, aunque no dejan de reconocer que siempre existe alguna responsabilidad personal, pueden utilizar la crítica a la *irresponsabilidad*, la *imprudencia* y la impericia de los peatones y de otros conductores como un descargo anticipado, frente a la anticipación del sentimiento de culpa y el temor de ser declarados culpables por la ley. Ésa es, en buena medida, la función de los estereotipos en las entrevistas grupales e individuales de conductores y peatones. El gusto compulsivo por la velocidad, fomentado por intereses económicos de otros agentes con poder en la sociedad, requerirá de más control efectivo desde los sistemas de regulación. Aunque algunos hacen evaluaciones de riesgo-beneficio, las decisiones en este aspecto no se toman siempre a partir de dicho cálculo. La aceptación del riesgo de la velocidad no obedecería a fallas en cognición sino más bien a aspectos subjetivos que tienen más que ver con la emocionalidad y con el gusto, con las disposiciones culturales

Los individuos que tienen mayor conciencia de la propia vulnerabilidad y falibilidad, que los expondrían a causar daño a sí mismos y a otros, tenderían a desarrollar prácticas más seguras, utilizando el sentido de responsabilidad personal. Perciben y definen los riesgos más claramente, en términos de causas y de consecuencias previsibles, expresan de modo positivo su orientación por reglas morales y nociones de justicia universales, e intentarían acomodar sus estrategias de circulación a la regulación jurídica, en la medida en que las condiciones del campo se lo permitan. Lo cierto es que para poder cumplir con sus objetivos de circulación intentando salir indemnes (es decir, protegiendo aquello que justamente la ley *tendría a garantizar*), todos parecen verse obligados a transgredir en alguna medida. Un hallazgo de esta investigación es, justamente, tal reconocimiento por parte de sujetos de categorías sociales adultas y añosas (varones y mujeres), de una toma de riesgos que estábamos acostumbrados a atribuir sólo a los jóvenes. Una vez incorporados los *habitus*, las prácticas tienden a repetirse.

Es preciso comenzar a mover alguna pieza del tablero para que una modificación de *las reglas del juego* sea posible. Ése es el rol de las autoridades. Cualquier intervención que busque la prevención de AT debe inscribirse necesariamente en un proceso de cambios deli-

berada y cuidadosamente inducidos a nivel de la sociedad global, que permee (desde arriba hacia abajo de la pirámide social) todas las instancias institucionales en el mundo público y provea a los actores individuales de nuevos liderazgos coherentes y respetables y nuevos modelos a imitar en las acciones privadas. Alcanzar las metas deseables en la prevención de AT implica sin duda un cambio mayor en la cultura. Pero los cambios culturales –los que ocurren en las estructuras de significados y en los valores– raramente preceden a los cambios en las bases materiales e institucionales de la sociedad; por el contrario, tienden a seguirlos y no sin un rezago cronológico considerable. Por lo tanto, no podríamos recomendar políticas y campañas de prevención apoyadas sólo en consignas mediáticas que apelen a valores morales positivos; ello es sin duda necesario, porque el sentido, moral y práctico, de la responsabilidad individual para el autocuidado y el bien común todavía no está instalado en esta sociedad; pero habrá que hacerlo a partir de proporcionar a los ciudadanos oportunidades de adquirir experiencias diferentes.¹¹¹ Las intervenciones deberían tender a la construcción de confianza entre ciudadanos y entre éstos y las autoridades, recreando y fortaleciendo los mecanismos reguladores morales y culturales para que operen en coincidencia con la ley. Para ello será necesario mostrar cambios estructurales ejemplificadores –en el entorno físico del tránsito y en el funcionamiento de las instituciones encargadas de su regulación– que den a la ciudadanía signos claros de que el umbral de aceptación de riesgo y de tolerancia a las transgresiones ha descendido y que determinadas prácticas no son naturales, ya no resultan tolerables para esta sociedad, y las autoridades están creando las condiciones para que puedan ser desterradas. El análisis de las percepciones de riesgo de AT reveló la presencia de regularidades y diferencias en las prácticas y sus razones, que obedecen a diferentes posiciones en la estructura social y en el campo específico, a la pertenencia a categorías sociales y sub-culturas, a experiencias personales y valores individuales. Resulta casi una obviedad decir que ante una misma situación diferentes personas pueden elegir cursos de acción divergentes, no obstante las regularidades que provienen de la experiencia en un mundo social compartido. Las campañas de educación vial y los programas de prevención y control de infracciones a la ley de tránsito tienen que estar diseñados e implementados como para llegar a todos los ciudadanos, lo que implica tomar en cuenta las especificidades de las diferentes categorías sociales y también la existencia de idiosincrasias individuales. La prevención exitosa implica el logro de cambios importantes, a nivel de la estructura (diseño y equipamiento urbano físico y organización y control de la circulación vehicular y peatonal) y a nivel de los agentes individuales (conocimientos, valores, actitudes y prácticas): los usuarios y los responsables de controlar y orientar sus prácticas. Pero el hecho de que las intervenciones para estimular el autocuidado y el sentido de la responsabilidad individual sean necesarias no debería implicar por parte de las autoridades la transferencia al ámbito individual, ni privado, de sus propias responsabilidades de educación vial, prevención y regulación de la acción social.

La experiencia de los actores sociales indica que el control existente privilegia la sanción a infracciones que, como el mal estacionamiento, aunque obstaculizan la circulación no parecen implicar riesgos tan graves como las violaciones a la luz roja, pero son más fácilmente identificables a los fines recaudatorios; adicionalmente estas sanciones parecen concentrarse en los automovilistas particulares mientras se controla menos las infracciones a las regulaciones de carga y descarga, que sí producen riesgos al obstaculizar no sólo la circulación sino también la visibilidad. Las campañas oficiales más recordadas son las dirigidas a la prevención secundaria de los riesgos para los conductores, pero hay una racionalidad –social y económica– en invertir más recursos para evitar, en primer lugar, que los eventos de AT ocurran. Un excesivo énfasis en el control del cumplimiento de medidas de seguridad para la prevención secundaria de daños a los conductores podría reafirmar el sentimiento de inmunidad y alimentar el desarrollo de velocidad, en detrimento de otras medidas de prevención primaria, destinadas a la seguridad de los peatones y otros usuarios de la vía pública. Para fomentar las prácticas ajustadas a normas de seguridad general y protección del peatón, es necesario crear conciencia entre los conductores sobre la importancia de la prevención primaria y sobre la vulnerabilidad especial de los peatones. Esto requiere, además de hechos concretos que estimulen la prevención basada en la experiencia sensi-

¹¹¹ Las recomendaciones que siguen surgen de las intervenciones de los participantes, presentadas y no presentadas en este capítulo, de la revisión de la literatura citada (ver especialmente Mockus, 2001, 2002a y b) y de la experiencia de los propios investigadores, también agentes sociales que transitan la ciudad y las rutas.

ble (como las sanciones monetarias), medidas que estimulen la construcción de actitudes éticas fundadas en el valor del bien común y el cuidado y respeto hacia la propia vida y la vida de los otros, porque siempre habrá individuos que, en nombre de su libertad personal, estén dispuestos a correr el riesgo de pagar una multa. La compulsión hacia la velocidad es estimulada por quienes fabrican, venden y publicitan vehículos cada vez más potentes, más veloces, aparentemente más seguros pero en la realidad más difíciles de controlar. Como señalaron los participantes, y también los sujetos de estudios realizados en otros países, se debería regular la venta de vehículos capaces de desarrollar velocidades mayores a las permitidas en las rutas del país; además del uso recomendable de limitadores de velocidad en calles y rutas (*serruchos*), se debería considerar la exigibilidad de la instalación de dispositivos especiales en los mismos vehículos. Los gobernantes comprometidos con la seguridad en el tránsito tendrían que aceptar el riesgo de afectar intereses económicos poderosos al intentar cumplir con su tarea de compatibilizar los derechos de todos y los intereses divergentes que coexisten en la población. En la misma línea, se debería considerar la normatización del diseño y equipamiento de las unidades de transporte público automotor.

Las autoridades deberían, también, *dar razones* a la población acerca de la razonabilidad de la ley. Es absolutamente necesaria la difusión de información sobre comportamientos de circulación eficientes para la disminución de riesgos, incluyendo la divulgación de los aspectos filosóficos e instrumentales de las normas de tránsito entre conductores de todo tipo de vehículos y, especialmente, entre los peatones, que actualmente carecen de oportunidades institucionales (como la instancia de tramitar un registro habilitante) para adquirir esta formación. Ella debe contribuir, sin duda, a instruirlos no sólo acerca de sus derechos sino también sobre sus responsabilidades y la potencialidad de sus propios actos para constituirse en factores causales de riesgo para sí mismos y para otros. Para que la ley sea acatada es preciso explicar a los ciudadanos el sentido de las regulaciones jurídicas y de las acciones de los gobernantes, incluso y especialmente cuando se introducen cambios en aquéllas y en las modalidades de aplicación y control de su cumplimiento. La educación vial debe ser permanente (como deberían serlo las campañas masivas de prevención y control), y no debería implicar costo económico para el público. Sería necesario (y aceptable para la opinión pública) incrementar la frecuencia y la diversidad de los controles de tránsito y las sanciones por infracciones graves a conductores de los diferentes tipos de vehículos y también a los peatones, dedicando para ello recursos a la creación, entrenamiento y supervisión de un cuerpo estable de funcionarios de todos los niveles jerárquicos, no sujetos a vaivenes políticos.

Hasta tanto sea factible la implementación de cambios importantes en el diseño y el equipamiento urbano (como la instalación de semáforos en todos los cruces en los que profesionales expertos evalúen seriamente su necesidad, incluyendo los barrios alejados del centro) existen mejoras que se podrían asumir en lo inmediato y sostener en el tiempo a un costo razonable. Entre ellas, las siguientes. Analizar cuidadosamente la ubicación de los semáforos existentes como los tiempos de cambios de luces y hacer los ajustes necesarios pensando en quienes tienen las mayores dificultades de movilidad; tender a su funcionamiento diferenciado para la habilitación del cruce peatonal y el giro de vehículos y, mientras tanto, controlar el cumplimiento de la prioridad de paso allí donde hay y donde no hay semáforos instalados. Universalizar las sendas peatonales, crearlas en la multitud de cruces de calles porteñas donde todavía no existen y repintarlas con frecuencia, para que sean visibles por todos los usuarios en diversas condiciones climáticas y atmosféricas (un aspecto que, aunque resulte incomprensible, actualmente dista mucho de ser satisfactorio); podar árboles, retirar y prohibir carteles y pasacalles que obstaculizan la visibilidad de las señales a peatones y conductores.

1. Introducción

Este capítulo presenta una síntesis de los resultados alcanzados en el estudio de campo realizado entre pacientes internados como consecuencia de “accidentes” de tránsito –colisión de vehículos a motor (CVM)– en hospitales de la ciudad de Buenos Aires, con el objetivo general de comprender los factores humanos asociados a la ocurrencia de dichos “accidentes”, conocer las condiciones de vida y necesidades especiales que enfrentan las víctimas directas y su grupo familiar, y caracterizar los procedimientos de atención del paciente traumatizado.

Específicamente, el estudio se orienta a: a) identificar causas, mecanismos de lesiones, opiniones sobre vulnerabilidad diferencial, y percepción del riesgo respecto de los accidentes de tránsito en pacientes, familiares y miembros del equipo de salud; b) conocer la recurrencia de lesiones en la población de pacientes seleccionada; c) indagar sobre la adopción de estrategias de prevención secundaria en dicha población (uso de elementos protectores, comportamientos de riesgo); d) identificar las necesidades derivadas del hecho y las ayudas requeridas por pacientes y familiares; y e) identificar datos relevantes para su difusión a la población general.

El estudio se basa en datos cualitativos tomados de fuentes primarias de elaboración propia. El trabajo de campo llevado a cabo en hospitales de la ciudad de Buenos Aires requirió del empleo de diversas estrategias para la obtención de los datos cualitativos requeridos. Estas estrategias se relacionaron con: las vías para identificar al paciente; la forma de contactarlo; la organización interna de los servicios; la predisposición institucional (o de la máxima autoridad del establecimiento); la predisposición personal de los profesionales respecto de investigaciones de este tipo y la obtención del acceso debidamente autorizado a sus fuentes de información, y la comunicación interna de los casos internados.

Para la elaboración del trabajo se realizaron entrevistas individuales a adultos pacientes portadores de lesiones por tránsito vehicular internados por veinticuatro horas o más en los Hospitales Generales de Agudos Juan Fernández y Cosme Argerich de la Ciudad de Buenos Aires (seleccionados por ser considerados centros de referencia para la atención del trauma dentro del sistema público de salud), y a pacientes derivados por el hospital Fernández para rehabilitación en el Centro de Día del Hospital Rivadavia. También se realizaron entrevistas a familiares y miembros del equipo de salud tratante o del hospital y entrevistas no estructuradas, formales e informales, con informantes clave y con informantes calificados del Sector Salud. Asimismo, se consultaron las historias clínicas de la población en estudio.¹¹³

Entre los principales aspectos indagados pueden señalarse los siguientes: a) diagnóstico de situación sobre la ocurrencia de la enfermedad trauma por CVM; b) factores que los entrevistados identifican como causas de las CVM y los significados que se les adjudican; c) grado de aceptación y de utilización de estrategias preventivas activas o pasivas para los distintos niveles de prevención; d) percepción de la población seleccionada respecto de los actores y estamentos responsables de llevar a cabo la prevención de lesiones; e) opinión de los entrevistados para el desarrollo de campañas de prevención.

1.1 Los “accidentes” de tránsito: *ni azar, ni error ni designio divino*

Comprender los factores causantes de los llamados “accidentes” equivale a dar un gran paso en la prevención y el control de las lesiones. Los accidentes no son parte inevitable de la vida de las comunidades ni de las personas, por lo que resulta fundamental entender su proceso causal. Por otra parte, es preciso diferenciar al llamado accidente de la lesión, ya que no todos los accidentes resultan en lesiones. Esta distinción permite centrar los esfuerzos tanto en las causas como en la eliminación o mitigación de los efectos, se hayan o no provocado lesiones o daños.

El término “accidente” de tránsito está muy arraigado en el ámbito popular, en el especializado y también en la construcción del imaginario social respecto de los mecanismos que conducen a la ocurrencia de hechos traumáticos. Su uso refuerza el sustento del concepto accidente:

¹¹² Este capítulo resume, integrándolos al texto general, los resultados alcanzados en su investigación por la becaria Lic. Laura Bosque.

¹¹³ La descripción de los establecimientos seleccionados, así como del flujo de información sobre los pacientes internados en aquéllos, puede ser consultada en el informe final de beca (Bosque, 2005, título 4).

su casualidad, que por definición significa acontecimiento no previsto cuya causa se desconoce. Se han realizado ya avances importantes en fundamentar la necesidad de no utilizar el término accidente para denominar a los hechos con o sin lesión, tales como las colisiones de transporte, atropellamientos o cualquiera de los mecanismos de las lesiones descriptos para el trauma no intencional. De la revisión sobre el uso del término "accidente" y de las consecuencias que dicho uso acarrea, surge la necesidad de su reemplazo, dado que, además de no estar denominando correctamente al hecho en sí, está indicando que resulta improbable controlar las variables que definen este término, a saber: el azar, el error y el designio divino (Bosque y Neira, 2002).

Según su acepción más corriente, el accidente refiere a un suceso imprevisto, generalmente desgraciado, que altera la marcha normal de las cosas. Al sugerir que se trata de un suceso inesperado se obstaculiza el estudio de la problemática, dado que los llamados accidentes no son producto del azar ni de la fatalidad, ni tampoco intencionales, en el sentido de querer conscientemente producir un daño. La palabra accidente también se utiliza para describir el error humano; esta utilización tiene como resultado la exclusión del sujeto de la secuencia que deriva en una lesión no intencional, haciendo imposible analizar las acciones que conducen a la conducta de riesgo. Por último, la producción de un accidente también suele atribuirse al destino o al designio divino; esta creencia, al funcionar como premisa, impide la toma de conciencia de los factores determinantes del hecho y dificulta la implementación de estrategias para prevenir su ocurrencia (Loimer y otros, 1996).

En los últimos años, la comunidad científica ha propiciado espacios para confrontar este parecer popular hegemónico con un nuevo pensamiento basado en la evidencia. Esta postura ha sido presentada en diferentes publicaciones científicas en las cuales se recomienda dejar de emplear el término accidente, se jerarquiza el trauma como enfermedad y se promueve la prevención en sus diferentes niveles.¹¹⁴

En la Argentina, recomendamos por primera vez el reemplazo del término accidente en un artículo publicado ya en 1997 sobre la magnitud de los accidentes y la atención médica de emergencia en la ciudad de Buenos Aires (Neira, Bosque y Luliano, 1997). Desde entonces, en cada oportunidad se ha reemplazado el término y recomendado que dejase de emplearse. Poole (1998) propone por ejemplo, que se reemplace el término accidente de vehículo a motor por el de colisión o choque de vehículo a motor (CVM), a partir de lo cual todos los hechos que resulten en lesiones a las personas o en daños a la propiedad deberían ser red denominados; por ejemplo, colisión de vehículo a motor versus pedestre, choque de motocicletas, sólo para sugerir algunos.

2. Descripción sociodemográfica de los entrevistados¹¹⁵

La muestra de víctimas entrevistados/as en establecimientos públicos de atención de la salud está compuesta por un total de diecisiete pacientes.¹¹⁶ Entre ellos hay trece varones (con edades comprendidas entre los veinticinco y los cuarenta y tres años, y cuatro mujeres (de cuarenta y cinco, cuarenta y ocho, sesenta y tres y ochenta y cuatro años).

En cuanto al **nivel de instrucción formal**, ocho de ellos tenían educación primaria completa o secundaria incompleta, cuatro tenían secundaria completa o universitaria incompleta y tres habían completado el nivel terciario o universitario.

¹¹⁴ Como ejemplo de estas propuestas puede indicarse el artículo de De Haven, reproducido por *Injury Prevention* como un "clásico de las lesiones", dado que ya en 1942 introduce el concepto de que las lesiones no son accidentes. También los editores del *British Medical Journal* presentan la decisión de prohibir el uso del término accidente en su publicación, con el objetivo de crear conciencia acerca de la necesidad de incidir en la prevención de lesiones (Davis y Pless, 2001).

¹¹⁵ Las condiciones ambientales, físicas o emocionales en las que se realizaron las entrevistas cualitativas y el resguardo ético a la integridad (física, psicológica y social) de los sujetos (pacientes/víctimas) se aceptaron como constricciones a la indagación y dejaron algunos huecos en la información "objetiva". No obstante, si el paciente o el miembro informante de su grupo familiar consideraron que la misma era relevante para expresar su punto de vista sobre los hechos, pudo aparecer después en el curso del diálogo paciente-investigadora. Los datos objetivos de tipo **cuantitativo** relativos a víctimas y sucesos, importantes por sí mismos para la toma de decisiones políticas, cabe advertirlo, deben ser obtenidos a partir de estadísticas apropiadamente diseñadas y recogidas, oportunamente presentadas al público o a los tomadores de decisiones (aspectos recomendables para un sistema estadístico oficial), y, finalmente, bien interpretadas por quien ha sido entrenado/a para ello. [Nota de coordinación del ECM]

¹¹⁶ Se presentan los casos sin discriminar por Hospital en cumplimiento del resguardo ético a la integridad social y laboral de los informantes y dado que la derivación no aporta información sobre el paciente sino que responde a la localización geográfica del hecho o a los requerimientos de la patología. Mayor información sobre este aspecto se puede consultar en el Informe final de beca de Laura Bosque (2005).

En cuanto a la **actividad laboral**, la mayoría (doce/diecisiete) se encontraban ocupados/as al momento de la entrevista, cuatro estaban desocupados y una estaba jubilada. Como el grado de educación formal alcanzado, el **tipo de ocupación** desempeñado por las víctimas las caracteriza, *grosso modo*, como pertenecientes a los sectores socio-económicos bajos o medio-bajos (mensajería en moto o en bicicleta, *delivery*, sereno, pintor, changas en trabajos remunerados ocasionales de cualquier tipo y nivel de calificación) o, en unos pocos casos, a sectores medios (docente, empleado de comercio). La mayoría cuenta con **ingresos personales** (once/diecisiete) aunque seis de los entrevistados no tienen ingresos. Además de las económicas, realizan **otras actividades** que pueden englobarse en domésticas, familiares, sociales y, en menor medida, deportivas.

En cuanto al **lugar de residencia**, ocho de ellos viven en la Capital Federal, seis en la provincia de Buenos Aires y uno en la provincia de La Pampa. Dos de los entrevistados son extranjeros o residen en el exterior (Paraguay e Israel).

Respecto a la **cobertura médica**, catorce refirieron no tener cobertura (sólo acceden a cobertura del sistema público) y tres manifestaron tener cobertura médica (OSBA, IOMA, PAMI).

En cuanto al **estado conyugal**, seis de ellos manifestaron ser solteros, siete dijeron ser casados/unidos, dos son divorciados, una de ellas es viuda (hay un caso sin información). Nueve entrevistados tienen hijos, siete no los tienen (hay un caso sin información). En relación al **grupo de convivencia**, dos de los entrevistados viven solos y los restantes en hogares nucleares completos o incompletos. Respecto de la **situación de tenencia de vivienda**, la vivienda era propia en cinco de los casos, en cuatro era alquilada; tres pacientes vivían en la casa de un familiar y se desconoce la situación habitacional en los cinco restantes.

3. El acontecimiento que dio lugar a la atención de la víctima o paciente

I. En primer lugar, cabe caracterizar los acontecimientos o CVM en los cuales participaron las víctimas o pacientes consultados en este estudio. Al respecto, y en cuanto al **tipo de accidente**, se pueden describir los hechos en función de los elementos participantes: a) vehículo contra vehículo: se incluyen dos casos de moto vs. camioneta, uno de moto vs. colectivo, uno de moto vs. taxi, uno de bicicleta atropellada por colectivo, dos de choque de auto, un caso de bicicleta embestida por taxi, un caso de camioneta vs. transporte público, y un caso de moto embestida por auto particular; b) vehículo contra persona: se incluyen cuatro peatones atropellados por auto, y un peatón atropellado por moto; c) vuelco de vehículo: se incluye un caso de transporte público de larga distancia.

En cuanto a las **coordenadas de tiempo y espacio**, cabe decir: a) Cuándo: Siete casos ocurrieron en días laborables, uno en día feriado y diez durante un fin de semana. b) Dónde: catorce de los diecisiete hechos ocurrieron en la misma Ciudad de Buenos Aires, uno en un país limítrofe, uno en la provincia de La Pampa y otro en la de Córdoba.

De acuerdo con su **rol en el tránsito** al momento de ocurrencia del hecho, en nueve de los diecisiete casos las víctimas eran conductores (seis conductores de moto, dos conductores de bicicleta y un conductor de camioneta); tres eran pasajeros transportados (dos pasajeros de auto y un pasajero de micro), y cinco eran peatones.

II. En segundo lugar, puede abordarse la **atribución de causas** en la reconstrucción de los /las pacientes y la investigadora. En este análisis de las causas que produjeron el hecho (CVM) buscamos la identificación de los factores a los que la víctima (o quien dio cuenta de los hechos en su representación, por lo general un/a familiar a cargo en ese momento) atribuye tal producción –discriminándolos en personales y ambientales– y los mecanismos de las lesiones que generaron las lesiones por las cuales estaba recibiendo atención en un establecimiento de salud.

De algunos relatos surge la estrecha relación que se establece entre la estructura vial –su disposición y equipamiento– y las modalidades que los usuarios del tránsito adoptan para desempeñarse en ese entorno. También surge la noción de familiaridad de la persona con el riesgo, confirmándose la distinción entre dos líneas conceptuales. Por un lado, la que da cuenta de los riesgos de forma lineal, univariada, estática y “objetiva”. Por el otro, la concepción que cruza de manera dinámica los actos y las condiciones, de forma de explicitar la necesidad de valorar los diseños seguros en función de las formas de circular más utilizadas por los sujetos, quienes –subjetividad mediante– subordinan la percepción a su marco de referencia de valores y creencias.

Los **peatones** mencionan las siguientes causas: exceso de velocidad, violación de luz roja, consumo de alcohol o drogas, factores climáticos (lluvia), el modo personal de cruzar, el trazado de los cruces, el desconocimiento del lugar y el registro propio de seguridad.

Para los **conductores de moto**, la causa más frecuentemente identificada es el incumplimiento de la normativa: detener el vehículo sin luces de emergencia o balizas, incumplir con la prioridad de paso. También señalan la infraestructura del tránsito: ausencia de semáforo y poca iluminación.¹¹⁷

En el caso de los **conductores de bicicletas** se puede establecer una primera relación entre el tipo de actividad realizada y la forma de conducción. Los servicios de mensajería se distinguen por la celeridad con la que se espera que respondan. De este modo, el factor tiempo aparece como el fantasma que acompaña a los conductores, tanto de moto como de bicicleta:

[...] con la radio taladrándome en los tímpanos, "dale, dale", "apurate, apurate".

Este aspecto se dimensiona, también, en función de las características del tránsito a una determinada hora y lugar: *[meterse] en la boca del lobo*, en alusión al Microcentro.

La percepción del riesgo en relación al tránsito también se construye en función de las características que asume el tránsito de acuerdo con las especificidades de tiempo y espacio (los días, horarios y lugares). Del relato surge la atribución del riesgo a escenarios determinados y en función del propio comportamiento del agente social. Ello implica que el sujeto construye su representación de peligro con una visión sistémica –el tránsito– pero excluyendo las variables que excedan a su propia participación: *...venía por mi derecha cuando me atropellaron, no se de dónde venían*. Lo que puntualiza su confusión es haber sido sorprendido por el peligro, cuando el lugar, la hora y su propio proceder, abonaban su registro de seguridad y cuidado: *... ¿de dónde me chocó?*

En cuanto a los factores personales, se menciona la capacidad de reacción: *...lo vi venir y no pude hacer nada. No me dieron los reflejos que tengo*. La sobrevaloración de la aptitud física resulta ser la ilusoria estrategia salvadora para esquivar el riesgo; con ella se intenta compensar la fallida participación en la anticipación y evitación del hecho: *...creo que me paré en los pedales y cuando llegó yo salté, por eso a mí no me quebró las piernas*.

Respecto de los **pasajeros de automóvil**, un paciente sufrió TEC (trauma encéfalo craneano), por lo que no se tiene información del hecho y no hay testimonios que la aporten. Los dos pacientes restantes de este grupo (madre e hija) participaron del mismo hecho: el auto en el que viajaban fue embestido por otro que corría "picadas" (carreras a alta velocidad en lugares no específicos para ello) a la madrugada de un domingo y reconocen como factor causal el exceso de velocidad: *...pasaron jugando a ciento setenta kilómetros como mínimo*.

Las causas identificadas por el **pasajero de transporte público** están relacionadas con factores mecánicos (problemas en el motor del micro), infracción de tránsito (exceso de velocidad) y otros factores personales (negligencia e imprudencia del chofer). Las percepciones del entrevistado respecto de la ocurrencia del hecho se centran en la atribución de responsabilidades por los actos inseguros y en la falta de mantenimiento del vehículo.

III. En cuanto a las **lesiones**, se indagó el conocimiento que las víctimas tienen de sus lesiones y el relato de los entrevistados sobre cómo se produjeron, con el objetivo de distinguir las representaciones del sujeto sobre el origen del mecanismo lesional.

Cuatro de los cinco **peatones** fueron atropellados por automóviles y uno por moto¹¹⁸. En sus percepciones, un factor determinante de las lesiones sufridas es la velocidad con la que son embestidos:

...el chico iba a ciento veinte, pasó el semáforo en rojo y la embistió. Por las pericias (se supone) que no fue de lleno al medio, al medio de la trompa fue uno de los extremos. Todo el mundo vio que ella rodaba pero no vieron si pasó por arriba del auto, si el auto pasó por arriba de ella.

El exceso de velocidad mantiene directa relación con la deformación del cuerpo que se embiste, por lo cual se debe considerar que a mayor intensidad del impacto, mayor severidad de las lesiones. La energía mecánica es el agente de lesión más común –CVM– y debido

¹¹⁷ La revisión de las actas labradas en la ciudad (período 1998-2003) por infracciones graves –circular en contramano, exceso de velocidad, girar a la izquierda en lugar prohibido y la violación de luz roja– revela una coincidencia general entre las infracciones más frecuentemente sancionadas y las descripciones fenomenológicas obtenidas de los pacientes entrevistados. (Información gentilmente proporcionada por la Dirección General de Infracciones; actas por incumplimiento de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, clasificadas según código de infracción y vehículo).

¹¹⁸ Manifiestan las siguientes lesiones: politraumatismo de cráneo a nivel occipital con pérdida de conocimiento y coma; coma, TEC, fractura de miembros superiores e inferiores; fractura expuesta de ambas piernas –tibia y peroné– fractura isquiopúbica, contusión temporal izquierda, severa lesión del vasto externo; fractura de pierna. La paciente atropellada por una moto sufrió fractura de pierna derecha, fractura de muñeca, TEC con pérdida de conocimiento, lastimaduras, hematomas.

a que la energía sigue las leyes de la física, se pueden buscar patrones predecibles de lesión. Tal es el caso de la paciente atropellada por una moto¹¹⁹:

... cruzaba por la senda peatonal, [los peatones] teníamos pase libre. Había semáforo y policía. El chico parece que cayó encima mío y que al golpearme con el casco en la cabeza perdí el conocimiento. Gracias a Dios me volvió perfecto. Yo creo que Dios está conmigo porque me pasan cosas pero digo: "bastante bien estoy, bastante bien la saqué".

En este caso, la percepción de la víctima sobre la rapidez de su recuperación se sustenta en variables ajenas al mecanismo lesional. Su creencia religiosa opera obstruyendo la percepción de los hechos que mediaron en la producción y en sus consecuencias. Para la víctima todo el proceso estuvo signado por la participación divina. Esta creencia funciona excluyendo al sujeto de la cadena causal que propició el hecho y las secuelas, y secundariamente, también de su resolución.

Las víctimas manifiestan sensación de injusticia cuando la causa inmediata que antecedió al hecho se vincula con actos condenados socialmente, como el exceso de velocidad, "picadas", violación de luz roja.

Cabe destacar que las víctimas son la expresión de una enfermedad durante cuya gestación participan múltiples combinaciones de variables en períodos de tiempo más o menos prolongados. De la personificación en una víctima y de la sorpresiva manifestación de esta enfermedad se desprenden las dificultades para aceptar su ocurrencia. Las enfermedades se entienden en términos de proceso, del cual el sujeto que enferma puede dar cuenta. Sin embargo, el trauma se gesta sin que el sujeto reconozca su participación en su ocurrencia, por lo cual cuando se manifiesta lo desconcierta, y debe aceptar su nuevo estado sin que se haya producido rito de pasaje alguno que aliviane el salto de la salud a la enfermedad: *...mi historia clínica es nula, es odontología y nada más*, comenta una víctima intentando explicar cómo llegó a ser paciente, haber estado en riesgo de muerte, haber sobrevivido y, en esta instancia, trabajar para aceptar y superar las secuelas.

En el caso de los **conductores de motos**,¹²⁰ la utilización adecuada del casco constituye la mejor prevención respecto a lesiones graves, por lo que es importante conocer las medidas de seguridad utilizadas por las víctimas. Se observa que dos de las víctimas no usaban casco, una lo llevaba sin abrochar, y en los restantes se desconoce este dato.¹²¹

La información sobre las lesiones y las medidas de seguridad de los pacientes que sufrieron lesiones craneanas fue referida por familiares debido a la gravedad de las víctimas.¹²² De los pacientes con lesiones traumatológicas que brindaron información, se desprende que, al menos en uno de los casos, el uso del casco no forma parte de la cultura de la persona. En su lugar de residencia la moto es una forma de transporte común y económica, por lo que puede no percibir el riesgo en su manejo, ni en las características del tránsito con las que está familiarizado. La víctima que llevaba el casco puesto pero sin abrochar, sugiere –por la modalidad de uso– el reconocimiento de la norma más que del beneficio protector. Como es de conocimiento, las actas labradas por infracciones de tránsito se realizan por observación visual a distancia, por lo cual el solo hecho de tener el casco en la cabeza libera al motociclista de la posibilidad de la multa.

Ningún **conductor de bicicleta** utilizaba casco en el momento del hecho ni lo hace en otras ocasiones. Surge una vez más la diferenciación entre el cumplimiento con lo establecido por ley, para evitar ser sancionado, y el respeto por su integridad física: la falta de controles del uso de casco por los ciclistas funciona propiciando la representación social de que la libertad individual es el único factor determinante ante la elección de uso de una medida protectora.

En el caso de los **pasajeros de automóvil**¹²³ se conoce (por información directa) que usaban cinturón de seguridad, con la motivación de saber acerca de su beneficio protector y confiar en él. El uso del cinturón garantizó que ninguno de los ocupantes fuera expulsado del vehículo. De la víctima en el rol de **conductor** de automóvil se desconoce el mecanismo

¹¹⁹ Cuyo conductor llevaba el casco colgado en el brazo, que impactó en la cabeza de la víctima provocándole TEC con pérdida de conocimiento. Además sufrió fractura de la pierna derecha y fractura de muñeca izquierda.

¹²⁰ Seis pacientes con fractura de tibia, codo y muñeca; TEC grave; fractura expuesta; fractura expuesta de rodilla; TEC grave; TEC grave con hematoma postraumático y contusión cerebral.

¹²¹ Sobre los casos para los que no se tiene información, puede asumirse que, al momento del hecho, no lo usaban, dados el tipo y gravedad de las lesiones resultantes (TEC grave).

¹²² Estado vegetativo persistente, secuelas neurológicas severas, amnesia total del episodio.

¹²³ Tres casos, cuyas lesiones fueron: fractura de miembro superior, de costillas y del esternón; fractura expuesta tipo II de miembro superior, golpes y hematomas; TEC grave.

lesional y el uso de cinturón de seguridad, aunque por la gravedad de las lesiones se puede inferir que no estaba sujeto al momento de ser embestido.

En el caso de los **pasajeros de transporte público**, el vuelco del micro (en el que hubo otros lesionados de menor gravedad y también muertos) ocurrió cuando los pasajeros dormían, por lo cual la víctima entrevistada no sabe con qué golpeó y se fracturó dos vértebras cervicales; como consecuencia del vuelco se lesionó la médula, resultando como secuela del hecho una cuadriplejía permanente. El caso del transporte público de pasajeros, en particular el de larga distancia, es un capítulo especial debido a la falta de cinturones de seguridad en las unidades; esta ausencia no favorece la percepción de la necesidad de su uso entre el público. El paciente alude al rol del conductor, pero en ningún momento del relato surge la relación entre el hecho de estar suelto y la disponibilidad para impactar contra objetos o pasajeros, o ser despedido del vehículo.

4. La atención prehospitalaria

I. Se ha indagado sobre el **primer auxilio**, explorándose las percepciones de los pacientes acerca del primer socorro recibido en el lugar del hecho, la forma en que se activó el Sistema de Emergencias Médicas (SEM), la presencia de personal de fuerzas de seguridad, la capacitación comunitaria y las impresiones de la víctima en esa instancia.

En la etapa prehospitalaria los pacientes fueron asistidos por el SAME, sistema de atención médica de emergencia disponible en la ciudad de Buenos Aires. En la mayoría de los casos refieren la presencia de policías o bomberos en el lugar del hecho, a quienes atribuyen la activación del SEM. En otros casos se destaca la participación de las personas que ocasionalmente estaban en el lugar: *...los que tenían un teléfono celular, que en el microcentro son casi todos, lo primero que atinaron fue a llamar al SAME*. Si bien la aleatoriedad en la activación del sistema haría suponer el condicionamiento de la organización de la atención inicial de la emergencia, las personas no refieren demoras en el arribo de la ambulancia.

Es destacable también que, en los casos en que participaron transeúntes, éstos no mostraron actitud ni expresaron tener formación en primeros auxilios:

nos sacaron del auto no sé cómo, gente joven que nos abrazaba, nos puso toallas que tenían en los autos, llamaron a la ambulancia, al SAME, hicieron todo lo posible por ayudarnos.

Los relatos resaltan la importancia de recibir, además de la ayuda médica, la contención necesaria para soportar la espera, la angustia por el hecho, el temor a las lesiones. En los casos en que el primer auxilio estuvo a cargo de personal de seguridad, la consigna recurrente se refería a conservar la calma y a no moverse:

... me dijo "quedáte tranquilo, soy bombero" y al lado de él, un oficial de la Policía Federal. Fueron dos zapatos que me dieron cierta tranquilidad dentro de todo, una de las contenciones que uno necesita cuando vive una experiencia tan traumática. Sobre todo en esos primeros momentos. Yo me agarré literalmente del pie del policía y tanto él como el bombero se agacharon, me tomaron los datos, nombre y apellido, DNI, a ver cómo estaba.

La presencia tranquilizadora del "uniformado", probablemente habla de la necesidad de saber que alguien se va a hacer cargo de la atención inicial.¹²⁴ Funciona como nexo entre la víctima y el sistema de emergencia, pero sobre todo entre la persona y su red familiar. La víctima se encuentra sumida en su condición de tal, sin elementos para evaluar su estado. De hecho, esta instancia está signada por sensaciones que aventuran la gravedad de las lesiones, la fatalidad del hecho, la fortuna de estar vivo, el temor por su estado, la angustia por sus seres queridos. El sujeto padece, sin poder controlar las sensaciones que lo impregnan. La presencia de la autoridad ordena el desborde de emociones: *...quedáte tranquilo*; prioriza los pasos a seguir: *... no te muevas*; humaniza su condición de víctima: *...cómo te llamás, dame tus datos*. Ante lo inesperado de la situación la persona es vulnerada, por lo cual y probablemente sólo en esta instancia, todas las víctimas más allá de sus particularidades, refieren la presencia de la policía como una presencia tranquilizadora.

II. En relación a la **derivación**, se indagó acerca de los criterios utilizados para el traslado de los pacientes al hospital en el que se encontraban internados. Consisten en: deriva-

¹²⁴ En el trabajo de campo realizado en la ciudad de Rosario para este mismo estudio, también se menciona la intervención de personal policial en la etapa prehospitalaria, tanto en su rol específico como por su colaboración en la notificación a familiares de las víctimas. Algunas víctimas mencionaron también a los conductores de los vehículos colisionantes como quienes se ocuparon de los primeros auxilios o traslados a establecimientos asistenciales (Restivo, 2005).

ción inmediata al hecho (el paciente se traslada al hospital más cercano o adecuado) y derivación secundaria (en caso de requerir mayor complejidad que la disponible). Si la primera derivación se realiza por criterio geográfico, el traslado puede ser a un hospital adecuado o a uno inadecuado para la atención, porque no cuenta con la infraestructura requerida. Esta situación es destacable en el caso de pacientes portadores de TEC que requieren la disponibilidad de neurocirugía y tomógrafo de urgencia. En este sentido la esposa de un paciente relata: *... primero lo llevaron al Hospital A, no sabemos por qué, no había tomógrafo, neurocirujano, ni nada de lo que él necesitaba.*

El padre de un paciente con TEC grave relata la experiencia vivida con el traslado de hijo desde el hospital de primera derivación al de derivación secundaria:

*... porque no tenían nada, ni para resonancia magnética. Llegó con un cuadro acá de broncoaspiración por vómito, por no haber sido entubado en el momento que él necesitaba en el primer hospital, más allá del accidente fue el primer riesgo, entre comillas, por culpa de un hospital, primera falla del sistema ¿no?*¹²⁵

En los casos mencionados, los familiares informan que debieron asumir una actitud activa que garantizara la atención acorde a la patología de la víctima. Los recursos familiares más referidos para lograrlo son la constancia en el reclamo, la gestión de ayudas ajenas al Sistema de Salud y la influencia de funcionarios del propio Sistema:

... recurrimos a otros medios y fue trasladado después de una semana al [hospital adecuado]. Mandé un mail a Canal 9 al noticiero de la mañana. A las ocho y media ya lo estaban leyendo en la tele y a las nueve me estaban llamando del Ministerio de Salud diciendo que estaban enterados de todo. Igualmente mi mamá fue a hablar con [un funcionario político de máxima jerarquía local]. Lo trasladaron y conseguimos que le pongan todo lo que necesitaba, empezó a evolucionar de a poquito, pero ya estaba en el lugar que tenía que estar. Así que, nos quedamos tranquilos, tuvimos que movernos, pero...

Otro tipo de derivación secundaria es la que se realiza entre distintas jurisdicciones. Tal es el caso de un paciente derivado desde el hospital de una ciudad cordobesa a otro de la Capital Federal y después a otros dos sucesivos, para rehabilitación y por complicaciones inherentes a la gravedad de su patología. Otro caso fue derivado desde una provincia por la gravedad de su lesión y la falta de recursos del hospital local:

"¿y, doctor por qué no me lo hace acá?" [le pregunté] y me explicó: "allá tenés más posibilidad porque hay banco de huesos, lo que tenés vos es muy complicado y acá no tenemos las cosas necesarias" [me respondió]. Y bueno, me convenció para venir.

Por último, un paciente se "autoderivó" desde Paraguay para continuar el tratamiento, por recomendación de un familiar que reside en La Argentina.

Lo señalado hasta aquí muestra que la elección de los hospitales en el momento de la derivación responde a cuestiones objetivables que determinan la calidad de la atención, condicionan los tiempos de recuperación y pueden acentuar la gravedad de las lesiones por no haber recibido la atención adecuada, en el lugar y tiempo indicados. Pero además, los relatos indican que los familiares deben adaptarse al suceso que los modifica, y disponer simultáneamente de recursos personales que faciliten la supervivencia dentro del sistema.

5. Atención hospitalaria y rehabilitación

I. En relación a los **servicios de internación**, se buscó relevar el circuito intrahospitalario de los pacientes según el requerimiento de la patología y, en particular, el registro del paciente sobre los distintos servicios en los que estuvo internado, buscando conocer la conexión de la persona respecto del desarrollo de la atención de su salud.

Tal como se describió en el ítem sobre derivación, los pacientes traumatizados ingresan por Guardia, exceptuando los casos derivados desde otras jurisdicciones, que ingresan al Servicio indicado para el tratamiento de su patología.

La **UTI** (Unidad de Terapia Intensiva) es el servicio involucrado con mayor frecuencia en la atención de los traumatizados entrevistados. El resto de los Servicios en los cuales se

¹²⁵ En el mismo sentido, un paciente (ciclista) entrevistado en el hospital de referencia de Rosario describió su itinerario por varios efectores hasta llegar a dicho establecimiento. De sus expresiones surge la reflexión acerca de que, en las percepciones de las víctimas, la organización de un sistema en red podría no estar contemplando sus necesidades sentidas de atención oportuna: *"... no recuerdo qué ambulancia me trajo, lo que sí me pasearon por todos lados. Primero me llevaron a [uno], donde me atendieron, luego me derivaron a [otro] Británico porque pensaban que tenía obra social, pero era un seguro, yo les dije. Como ven que lo de la rodilla era delicado decidieron llevarme al HECA"* (Restivo, 2005: 23).

internaron los pacientes consultados fueron los de traumatología, neurocirugía y clínica médica, observándose asimismo distintas combinaciones posibles de internación en servicios involucrados de acuerdo con el tipo de la patología.

En la UTI el reconocimiento está fundamentalmente relacionado con la provisión de cuidados, más que con el de tratamiento (entendido como un acto médico específico). Los pacientes expresan haber tenido "sensación" de seguridad, tanto por el desarrollo tecnológico de las UTI, como por la actitud del equipo médico: ... *lo equipado que estaba el hospital, en terapia intensiva, era otro mundo.*

La especial valoración de los profesionales encuentra explicación en las siguientes referencias: control sobre el caso, contención del paciente y de la familia y presencia permanente de un profesional tratante. El hecho de ser monitoreados permanentemente por "aparatos" y por personas genera el marco necesario para sobrellevar la incertidumbre de la evolución de las lesiones, el riesgo de muerte y las secuelas (en particular las permanentes), vivencias habituales en las UTIs, por lo cual este abordaje asistencial integra las necesidades de la persona en tanto tal y los requerimientos de su patología.

De manera diferente, los pacientes internados en **servicios** de Traumatología manifiestan mayor inclinación a sentirse desprotegidos y, en reiteradas ocasiones, desatendidos. Esta percepción convive con la valoración positiva de la calidad de los tratamientos. Se jerarquiza la terapéutica representada en el acto quirúrgico, entendido como el acto médico por excelencia, en comparación con los tratamientos y los cuidados. Por un lado manifiestan una gran incertidumbre en los tiempos de atención, por la escasa presencia de los profesionales tratantes y por el perfil de los traumatólogos desde la visión de los pacientes: ... *generalmente digo que los traumatólogos son como los carpinteros.*

Algunos pacientes hicieron una valoración comparativa, señalando diferencias entre la UTI y el resto de los servicios: ... *es un excelente hospital, pero está dividido en dos [...] [UTI] tiene toda la atención, una vez que te sacan de ese piso es otro hospital, pasa a ser mediocre.*

De los relatos sobre las **cirugías** a las que fueron (o deben ser) sometidos los entrevistados, surge la importancia de considerar los tiempos institucionales en su cumplimiento. De los que han requerido neurocirugías no surgen manifestaciones relevantes. En cambio, la mayoría de los pacientes con lesiones traumatólogicas han debido esperar, o esperan, para ser intervenidos. En estos casos los relatos revelan lo que representa el nudo del malestar: las demoras en la provisión de las prótesis y en las listas de espera para ser intervenidos. Un paciente que fue operado diecisiete días después de haber entregado la prótesis al equipo médico para evitar con esto la demora del hospital, manifiesta lo siguiente: ...*me interesaría saber por qué me dejaron estar tanto, porque yo tenía todos los aparatos para ponerlos.*

Las lesiones son cuantificables, pero el daño emocional se traduce en desilusión, sentimientos de desprotección, imposibilidad de proyectar su recuperación física, y lo que más preocupa en particular a los pacientes varones, es la reinserción laboral. Si el hecho es considerado simple, las consecuencias se piensan en términos económicos: ...*por eso lo saqué barato.* Sin embargo, afloran otros costos: el anímico –considerado injusto– por el gerenciamiento de la asistencia médica pública, el esfuerzo personal y familiar para gestionar los tratamientos, la valoración ambivalente hacia el médico especialista –reconocimiento profesional, incomprensión por las demoras–. "Lo barato sale caro" adquiere significación personal, la intensidad de las vivencias establece la relación condicionante entre la experiencia hospitalaria y el estado emocional de las víctimas:

... *me pusieron dos veces en la lista. El primer día que me tocaba operaron a un chico de columna, ayer de vuelta me pusieron y no pudieron llevarme por problema de anestesiólogo. Quedaron que mañana a primera hora me metían a la operación. Y hoy me vinieron a decir "cambiate que vamos". Y el familiar agrega: ...no se puede preparar a un enfermo y dejarlo después de catorce horas de ayuno, no se puede jugar, él psicológicamente está mal del accidente, psicológicamente lo están haciendo mierda.*

Se observa que nadie parece responsabilizarse por estas situaciones, lo que aumenta el desconcierto de los pacientes y sus familias. El médico se desvincula: ...*viene a trabajar y se encuentra con sorpresas;* los jefes también: ...*estamos llegando al caos, nunca habían pasado cosas así, hay un solo anestesiista.* Estas situaciones desorientan a los familiares, que perciben –y actúan– la necesidad de gestionar los tratamientos a fuerza de presencia y reclamo, pero destacan que hay que saber hacerlo para garantizar los resultados:

... *yo sí que puedo contar qué pasa en un hospital y cómo tenés que moverte. Se me acabó la paciencia. Fui al director y le dije que le iba a denunciar porque esto no puede suceder en un hospital público donde vos estás pagando.*

Otro paciente relata:

Le dan un quirófano a traumatología y somos cuarenta y cinco pacientes. Ponen en lista de espera y puede llegar uno si es larga la operación y dos si es sencilla. Hace dos semanas que estoy en lista, que me dejan en ayuno, que voy, que no voy, y Dios dirá el día que me va a tocar. Ante la pregunta sobre qué le genera esta situación, explica: ...yo vengo de lejos, estoy solo, no tengo familia, no tengo a nadie, hay días que me bajoneo, que me siento mal, impotente, pero me doy fuerza solo, porque si me siento mal no voy a salir adelante, son días que no se los deseo a nadie, uno extraña la familia, los hijos. Ayer, por ejemplo que no me llevaron al quirófano, estuve todo el día mal, llorando y no sabía qué hacer y hoy me levanté pidiéndole a Dios que me ayude en el quirófano, a salir de acá, eso, es duro, es muy duro.

En ambas situaciones los pacientes son tratados desconsiderando sus necesidades integrales de recuperación. La diferencia está dada por el hecho de contar con apoyo familiar para afrontar la situación y movilizar los recursos, o si se está solo, sin nadie que ayude a gestionar el tratamiento.¹²⁶

II. En cuanto al **tiempo de internación**, es posible establecer una pauta de estadía en función de la patología. El tiempo de internación de los pacientes actualmente hospitalizados varía desde cuatro hasta 575 días. En este último caso extremo, el paciente pasó más del 40% de sus días de internación en la UTI; lo prolongado de su internación responde a los requerimientos de su patología (TEC grave) y a las dificultades del Sistema de Salud para derivar al paciente a un Centro de Rehabilitación; su padre explica: ... *entiendo que esto es un hospital de agudos, que mi hijo no tiene que estar acá, pero tampoco lo quiero sacar y llevarlo a algo más bajo, nada más que eso.*

La estadía prolongada en un lugar inapropiado conlleva consecuencias en el bienestar anímico de la familia y en la relación familia-servicio de internación. Se puede observar el impacto en el paciente y en su familia a partir de los cambios económicos, el abandono o sobrecarga de actividades, la asunción de nuevas responsabilidades familiares, el deterioro de las relaciones familiares, la postergación de proyectos personales, la transformación de la vida emocional del sujeto y de la dinámica familiar. El padre del paciente con más días de internación dice en este sentido: ... *a la noche se despierta [su hijo] y hasta las tres, cuatro de la mañana no se vuelve a dormir, y cómo lo podés dejar solo, no podés.* Ante la pregunta por el lugar en donde él duerme: ... *en el costadito, en el piso.*

Este aspecto se indagó con el propósito de completar con información objetiva el relato de las víctimas. El primer descubrimiento destaca las discrepancias entre la información referida por el paciente y la información médica, en relación con el número de lesiones, el uso de medidas de seguridad y conductas adictivas (que no fue parte de los relatos de pacientes o familiares).

De los pacientes con antecedentes de adicciones se consigna un caso de drogadicción inhalatoria, uno de drogadicción inhalatoria e inyectable, y un paciente que registra consumo de alcohol y estupefacientes.¹²⁷ Exceptuando este tipo de información sobre consumo de alcohol o drogas, no se encuentran diferencias significativas entre la información referida por el paciente y la descrita por el médico. Además, la información médica aporta el Glasgow del paciente y si requirió asistencia respiratoria mecánica (ARM) cuantificada en días (tres, cuatro y treinta).

Sobre las circunstancias del hecho se destaca que, en los casos en que el paciente no recuerda lo ocurrido y se encontraba solo, la información se desconoce por no contar con testimonios directos y por la modalidad médica de pasar información del hecho al médico del Departamento de Urgencia (relato verbal, sin registro escrito). Esto propicia la pérdida de información sobre el mecanismo lesional y el uso de medidas protectoras, entre otras consideraciones. Por lo cual, la información disponible de esa primera instancia de atención depende de la valoración que los profesionales hagan del registro en la etapa prehospitalaria.

6. La relación medico-paciente y el trato humano recibido en la atención

I. Para abordar esta cuestión se intenta conocer si los pacientes traumatizados tienen un médico que los "sigue" durante la internación en los diferentes servicios o bien un

¹²⁶ Percepciones y relatos similares han sido recogidos también en el estudio realizado en el hospital de referencia de la ciudad de Rosario (véase Restivo, 2005: 23 y ss.).

¹²⁷ Se destaca que el diagnóstico de consumo de alcohol se realizó a partir del aliento etílico del paciente, sin exámenes de alcoholemia. Se desconoce el origen de la información sobre consumo de drogas. Estos pacientes, conductores de moto sin casco, sufrieron TEC grave (estado vegetativo persistente, secueledado grave y en evolución).

médico de referencia en virtud de su particular patología (tal como ocurre con otras enfermedades), un **médico de cabecera**. Del total de pacientes y familiares entrevistados, ninguno manifestó tener un médico de cabecera que fuese su referente desde el ingreso. Los pacientes atribuyen el desempeño del rol a los médicos residentes de primer año (R1), quienes, cabe destacar, son los médicos más jóvenes e inexpertos del equipo de un servicio. Ante la pregunta, un paciente manifiesta:

... son estos tres chicos que estábamos riéndonos recién, tienen un trato excelente y aparte vienen todos los días con el jefe, que es la persona mayor acá. Vienen a dar parte...

El paciente destaca al R1 como la presencia médica cotidiana y la cordialidad que permite un trato humanizado. En contraposición surge la figura del Jefe, con los atributos de jerarquía y de edad, que con regularidad supervisa los casos. La asignación, en algunos casos, del estatus de médico de cabecera al R1 puede deberse a los aspectos más valorados por los entrevistados en el contexto de su internación: presencia y accesibilidad.¹²⁸

En cambio, otros pacientes señalan no tener un médico de cabecera sino ser atendidos por los médicos del piso, sin poder referenciar a ninguno en particular. Esta situación se reitera en la expresión: *... no, entran y salen un montón*. Las demás referencias refuerzan el hecho de no tener, o por lo menos no conocer, al médico de cabecera.¹²⁹ Esta percepción de la realidad es propia de los pacientes internados en servicios abiertos, por lo cual se puede establecer una distinción con la percepción que tienen los mismos pacientes de su paso por la UTI (un área cerrada): *... uno podía hablar con cualquier médico*, en clara referencia a la presencia profesional y al conocimiento del equipo médico de los casos. Otra distinción posible está dada por la jerarquización profesional, que en las UTIs está puesta en el equipo tratante, mientras que en los otros servicios se corresponde con la figura del Jefe.

Por otra parte, de los relatos de los pacientes surge que la atención por especialidades y la organización de la atención por salas dificulta la implementación de la figura del médico de cabecera. Además, se desprende que los profesionales no asumen el rol, por lo cual no son identificados por sus nombres y, en ocasiones, tampoco por especialidades. La información relevada muestra que la atención del paciente traumatizado es claramente interdisciplinaria, sin un médico que coordine y evalúe los requerimientos del paciente en las distintas instancias de la internación. En este marco, el paciente se constituye en una fuente de información necesaria sobre su caso y, en su defecto, es la familia quien lleva el relato y el control de su evolución. Los pacientes se esfuerzan en conocer su historia clínica, el lenguaje médico y la diversidad de profesionales por la que son atendidos, con el objetivo de compensar la carencia de un responsable médico que medie en cada instancia de su hospitalización.

Un paciente en rehabilitación sintetiza la importancia en esa instancia del médico de cabecera: *es importante tener un referente: "Este tipo es el que me va a ayuda a salir de esto", ¿entendés?... Y no que vengas un día y hay un alguien, y otro día hay otro, y otro día hay otro...*

II. Por otra parte, entendiendo el proceso de comunicar información sobre el estado de salud del paciente como parte del proceso terapéutico, se ha tratado de conocer la percepción de los pacientes sobre **la información que recibieron** de su patología. Un paciente ofrece una buena descripción de la comunicación paciente-médico:

En la comunicación médico-paciente hay mucho para trabajar. No sabés a quién dirigirte, en qué momento, de qué forma... si lo podés hacer vos o si lo tiene que hacer un familiar. No sabés si no te quieren decir porque consideran que la información es muy compleja y no la vas a entender o porque no te quieren angustiar. La información sobre mi estado de salud se la pido al médico todas las mañanas cuando hacen la ronda, pero te retacean mucho: "quedate tranquilo que vos zafás de la operación, te vas a ir recuperando, te vas a quedar unos días". Para mí es insuficiente. Eso dependerá también de las inquietudes que tenga cada paciente, de la capacidad de asimilar una charla con un profesional de la medicina. Yo creo que me podrían hablar en términos mucho más técnicos: "los órganos más comprometidos son éstos, el plan a seguir es tal, el grado de incapacidad va a ser tal, los meses de recuperación van a ser tales...". Datos más concretos que yo creo que los podría entender.

¹²⁸ En este sentido, también en el HECA de Rosario algunos entrevistados destacan el trabajo en equipo desarrollado por los profesionales, especialmente traumatólogos. Manifiestan satisfacción por la información y atención recibida durante la internación, y perciben dedicación en la atención: *Traumatólogos... Son todos de cabecera. Todos conocen el caso saben todo siempre que vienen es como que todos están en el caso, están mucho. Son un grupo humano gigantesco...* (Restivo, 2005: 24).

¹²⁹ La investigación en el HECA de Rosario también aporta elementos en este sentido (Restivo, 2005).

Del relato se desprenden los núcleos de interés y de preocupación respecto del suministro de información. Para el paciente, es el médico quien define las oportunidades, los tiempos y las personas a las que destinará su conocimiento del caso. Es el médico quien aparece en posición de liderar este proceso, y en quien se deposita la responsabilidad de elegir hasta dónde ese paciente debe saber sobre su propia salud. El paciente se interroga sobre qué espera el médico de él, qué tipo de paciente espera que sea, de forma de procurar una mejor y mayor comunicación.

La confianza en la fuente de información es tan valorada como la información misma, por lo cual, ante el desconocimiento de los profesionales y la precaria relación médico-paciente, la familia es el recurso más utilizado para acceder al conocimiento de su estado y para sentir la contención necesaria para afrontar el proceso terapéutico. En este sentido, un paciente dice: *... no sé si se la dieron a mi señora, yo le pregunté al médico que anda acá y no me quiso dar nada todavía...*

Surge de los relatos la consideración de la víctima como un otro. La reducción del sujeto a su nueva condición, funciona como un golpe totalitario a partir del cual otros deciden por él, obstruyendo la posibilidad del paciente de resolver estas situaciones de manera vincular entre el antes y el después. Este escenario ubica al paciente en el lugar de espectador que, dependiente, acepta el relato diferido de sí mismo.

Del relato de los pacientes se desprende que existe más de un modo de brindar información, que se distinguen a partir de la valoración de cada sujeto dependiendo de: los recursos personales, la contención familiar, la gravedad de las lesiones, la posición del sujeto respecto del sistema de salud y de los derechos que lo asisten, la jerarquización médica y la visión de sí. También se observa que en los pacientes que se sienten parte del proceso de comunicar información la actitud es de colaboración hacia las formas médicas elegidas. Del mismo modo, si las formas asumidas por los profesionales excluyen o privan al sujeto del proceso de comunicación, se deteriora la relación médico-paciente y se afecta el registro que el paciente tiene de su propio bienestar.

Cuando el paciente queda excluido del proceso terapéutico el objeto de interés del médico pasa a ser el cuerpo traumatizado, o sus partes, desvinculando las lesiones del sujeto que las padece. El puente entre ambos extremos sería la creación de un ambiente ético que permita señalar la dirección del tratamiento entre el equipo tratante y el paciente.

III. También se han indagado las valoraciones del paciente respecto al **trato humano** recibido desde la primera atención en el lugar del hecho. En relación con la atención recibida durante la etapa prehospitalaria las consideraciones son claramente positivas; el sujeto se siente contenido y seguro por la presencia médica y, por carácter transitivo, humaniza la imagen del médico, otorgándole profundidad compasiva además de pericia profesional:

Bien, diez puntos. Esa persona que no te conoce, te quiere contener, dar tranquilidad, pero a la vez están angustiados e intranquilos, porque no saben qué es lo que le pasó a la persona que están sacando debajo de un bondi. Igual lo hacen de forma muy profesional.

Sin embargo, esta consideración difiere cuando se indaga sobre la forma en la que se sintió tratado una vez internado en el Hospital. En este caso, se refiere al vacío en la comunicación y a la relación entre el paciente y los profesionales. Ciertamente, estos aspectos se vinculan con la expectativa del paciente de ser tratado humanamente, además de médicamente:

Es un shock, tenés tus rutinas de controles, pero en lo que hace a la contención emocional, hay otro vacío ahí también.

Los relatos reflejan la heterogeneidad de los pacientes en cuanto a sus necesidades, valoraciones y características personales: *... el trato en el hospital fue increíble, en la ambulancia, muy buen trato.* Esta evaluación es compartida por otros pacientes que expresan haberse sentido bien tratados y contenidos, percepción que aumenta ante el alivio que experimentan por sentirse mejor en relación al estado de salud. De todos modos, las valoraciones son heterogéneas.¹³⁰

¹³⁰ La misma heterogeneidad en la apreciación respecto de la atención hospitalaria recibida fue descrita por los pacientes del HECA de Rosario. En relación a la atención inmediata recibida, algunos entrevistados manifestaron una valoración positiva desde su ingreso al Área de Emergencia Primaria del HECA, tal como lo hace un ciclista: *No tuve inconvenientes para acceder a la atención médica. Toda la atención recibida fue inmediata, y no tuve que pagar nada. Me siento bien tratado por los médicos. Por ser un hospital, bastante bien.* Sin embargo, el trajinar de un servicio de guardia impacta negativamente en las valoraciones ya que lleva a las víctimas a sentirse postergadas en la categorización de las urgencias según criterios profesionales; según otro ciclista: *Me llevaron a la guardia, me pasearon como unas diez horas...* (Restivo, 2005: 21).

En síntesis, puede decirse que, en todos los casos, las valoraciones que signan las experiencias de los pacientes dependen de la combinación que se establece entre la calidad de la atención médica, la provisión oportuna de los tratamientos y la consideración hacia el paciente, en virtud de su condición de persona.

7. Acceso a tratamientos y ayuda recibida

I. La indagación se orientó también a conocer la accesibilidad del paciente a la atención y a los tratamientos, desde la ocurrencia del hecho hasta el momento de ser entrevistado; asimismo, se trató de identificar las dificultades que hubieran podido surgir en el proceso de satisfacer las necesidades específicas de su patología.

Lo observado permite decir que la totalidad de los entrevistados tuvo acceso a la atención durante la etapa prehospitalaria y accedió a los tratamientos requeridos durante la hospitalización. Sin embargo, se pueden establecer diferencias en función de los tiempos y de las vías utilizadas para acceder a ellos, según tuvieran o no cobertura médica. Asimismo, se pueden establecer diferencias a partir de los tratamientos requeridos, y en función de las dificultades para conseguirlos.

La familia puede ser la encargada de realizar las gestiones necesarias para acceder a la atención que requiere el paciente. En estas ocasiones, la valoración que hacen de las lesiones, las dificultades administrativas del hospital para facturar a otros municipios, las demoras para la compra de material ortopédico y la falta de información sobre la obligatoriedad del hospital de proveerlos, son factores que la presionan a conseguir los insumos. En los casos en los que se observó esta situación, los insumos se compran con recursos económicos que se obtienen de préstamos de otros miembros del grupo familiar, con recursos destinados a otras necesidades familiares, o se recurre a otras instancias, tales como empleadores o instituciones solidarizadas con la situación del paciente.

En los casos de víctimas con lesiones traumatológicas que requirieron colocación de prótesis se observa que, si bien el hospital compra las prótesis de los pacientes sin cobertura o sin recursos, el primer pedido de compra lo hace el equipo médico al paciente o su familia. Debido a los tiempos hospitalarios para el suministro, el equipo médico sugiere la necesidad de proveerlas para acceder a tiempo a las cirugías. Si el paciente no reside en la Ciudad de Buenos Aires, se le sugiere que las tramite en su Municipio:

... nos dijeron que vayamos a hablar a Acción Social, en San Miguel, nos piden un montón de requisitos y eso tarda quince días y mi hijo no puede esperar... muchos familiares ya se nos ofrecieron, un poquito acá, un poquito allá, hasta juntar... no sabemos todavía cuánto va a ser el valor, mi marido estuvo averiguando y todos le dan cifras distintas, de 1.600 a 2.800 porque vienen de distintos países, mañana tiene que traer todo ese informe y el doctor es el que tiene que decirnos, "esto hay que ponerle a su hijo"...

En el caso de pacientes con cobertura médica, las formas de proceder no responden a patrones regulares, sino a la particularidad de cada caso. Las diferencias encontradas se deben a las posibilidades de resolución con que cada paciente cuenta (intervención gremial, contactos políticos, responsable del hecho, etc.):

... nos enteramos que el padre del que la atropelló fue médico del hospital. Entonces había cosas que aparecían mágicamente, tutores y demás. Yo decía "no me pidieron nada, qué pasó acá". Fue un arreglo de él con el hospital.

Otras situaciones en las que los pacientes refieren haber sentido dificultades para acceder a la atención se relacionan con la disponibilidad de camas al momento de la internación y las planteadas por el tipo de derivación. Respecto de la primera situación una paciente relata:

... no había camas, entonces me dejaron dos días en el Shock Room. ¡Hay una histeria! Llegan enfermos graves, todos corren, las enfermeras están muy ocupadas. Aparte no hay ventanas, es un cuarto cerrado, un calor impresionante. Estaba sobre una camilla que tenía un nylon, tengo la espalda escaldada. No es una queja, cuento una experiencia. Yo estaba muy mal, toda la familia intentó, lograron que me pongan en ginecología. Estuve otros dos días en ginecología, que también, me trataron muy bien, y me trajeron después acá a traumatología que es donde tenía que estar.

Del relato de los pacientes no siempre se desprende el conocimiento del derecho a la salud pública gratuita, ni su alcance. Las expresiones que dan muestra de ello son: *todavía no me pidieron un solo peso; No me dijeron nada. Ojalá sean gratuitos... Todavía no hablé bien con los médicos si voy a tener que pagar. No sé bien todavía...*

Una vez internado, el paciente no recibe información respecto de los alcances de la cobertura pública, lo que le permitiría organizarse en función de las prestaciones a las que tendrá

acceso gratuitamente y enfrentar aquellas que requerirán de su aporte o gestión. Así, el sistema resulta, desde la perspectiva de la víctima, azaroso o arbitrario en su funcionamiento.

En cuanto al acceso a los tratamientos después del alta se pueden mencionar diferencias según los casos. En rehabilitación ambulatoria puede estar condicionado por la solicitud de turnos:

Ese hospital es buenísimo, en una emergencia llegás y te atienden re bien y te salvan la vida. Pero no quiero levantarme a las cuatro de la mañana para sacar un turno y que me atiendan a las tres de la tarde. Se los re agradezco, pero está colapsado...

De los relatos surgen con regularidad los factores más destacados que generan sensación de desprotección a los pacientes: la ambigüedad de sentir reconocimiento –agradecimiento– por la atención recibida y la angustia –impotencia– por las postergaciones de las cirugías, la falta de provisión de prótesis, la disponibilidad de camas en el servicio u hospital adecuado. En ningún relato de paciente o familiares se observan referencias a la participación o existencia de áreas encargadas de resolver los conflictos o necesidades relevadas. El acceso a la atención se manifiesta a expensas de la gestión de los sujetos para buscar alternativas de resolución.

II. Se ha indagado también acerca de si el paciente sintió la necesidad de recibir asistencia psicológica o espiritual y si estas opciones de atención le fueron puestas a consideración. La asistencia psicológica no forma parte del repertorio de tratamientos que se proveen a los pacientes traumatizados en los hospitales donde se relevó información. En cambio, la asistencia espiritual se representa en la figura del sacerdote del hospital, que accede al paciente independientemente de la atención médica y del equipo tratante. El sacerdote cumple con su rutina de visitas en un procedimiento similar al de las recorridas médicas, pasando por las habitaciones sin personalizar su atención en ningún paciente.

Un aspecto destacable de los relatos es la posibilidad de la víctima de identificar la necesidad –utilidad– de recibir contención profesional desde el inicio de la internación:

...uno no sabe si lo necesitas o no hasta que te sucede. Si se te presenta alguien y te dice: "Soy psicólogo y estoy para darte una mano", querés llorar, querés hablar, querés pegarle una piña a la pared ¿Viste? Hay una monja que viene y que lo que menos hace es darte una palabra de aliento, o preguntarte si de lo que querés hablar es de algo más trascendente que no sea contarte dos chistes e irse. Pero bueno, uno se agarra de lo que sí tiene, de los amigos, de la familia...

Esta referencia a ser invitado a poner en palabras el alcance del hecho traumático, a hablar del tema, de las lesiones y de las formas de afrontar el nuevo estado, busca aliviar el padecimiento que se vivencia. Se puede relacionar este aspecto con las observaciones presentadas en cuanto al proceso de comunicar información, dado que de ambos análisis surge la necesidad del paciente de ser considerado –y atendido– en su condición de persona y no solamente como portador de lesiones. Las instituciones en las que se trabajó son hospitales de agudos y deben responder a las necesidades de atención de la patología que motivó el ingreso. Se puede jerarquizar la contención del paciente desde el momento del hecho tal como ocurre con la concepción que rige la rehabilitación de las lesiones, esto es, cuanto antes comience habrá mayores posibilidades de recuperación.

Algunos pacientes expresan no haber recibido el ofrecimiento ni tampoco necesitar ayuda profesional. En estos casos, son los familiares quienes manifiestan la necesidad de ser contenidos por profesionales de forma de liberarse de la responsabilidad de contener a sus integrantes, de asistirse entre ellos:

No sé él, pero por parte mía un psicólogo está bien, porque uno se desahoga, la familia está tan mal como el paciente y a veces, más todavía, porque él quizás está un poquito más contenido por los médicos, pero los familiares...

También en este aspecto la familia compensa las carencias del sistema y aporta el registro de seguridad y contención que tanto mencionan los pacientes: *No, porque acá yo tengo la ayuda más grande: mi cuñada, mis hijos, mi sobrino, mi nieto, todos ¿Necesito psicólogo?*

Sin embargo, con claridad conceptual, se manifiestan los límites de la familia y las propias necesidades de atención:

... tuve que hablar con el vicedirector del hospital, para que manden asistencia psicológica, siendo que esto tendría que salir desde el vamos, porque tienen que comprender que mi hijo está sufriendo mucho, y por ende yo también. Estoy haciendo de kinesióloga, de enfermera, de doctora, estoy asistiéndolo permanentemente e interiorizándome en todo lo que corresponde a su salud, pero no puedo hacer de psicóloga, porque yo estoy mal, y me trato de contener a mi misma y hacerme fuerte en el dolor para poder ayudar a mi hijo. No puede ser que yo tenga que ir a hacer un pedido para que aparezcan psicólogos.

Surge también la representación que de la ayuda psicológica tienen los pacientes, en particular en cuanto a los motivos que justifican la solicitud de atención profesional:

... todavía no me bajoneé, no medí que puedo quedar inservible o que no podría caminar más, no se me pasó por la cabeza. Y bueno, si me quedan unas secuelas en el pulmón lo asumiré tranquilo, si algún día tengo que ir al psicólogo iré, no tengo ningún problema.

A la hora de solicitar ayuda, pesa la experiencia del paciente en relación al profesional de salud mental; si ésta no es buena, el paciente no solicita ayuda psicológica. También se destaca el hecho de que no siempre el paciente identifica la necesidad de consultar durante la hospitalización, y en ocasiones la necesidad surge al momento del alta: *No durante la internación, ahora estoy haciendo terapia y me ayudó un montonazo.*

Para otros pacientes, en cambio, la visita diaria del sacerdote alivia las tensiones y las dudas respecto a los motivos por los cuales se originó el hecho traumático y sus lesiones. Para los pacientes que profesan una creencia, la fe resulta la clave de la fortaleza espiritual para sobrellevar el proceso de atención: *la estoy peleando solo así que con la ayuda de Dios me doy fuerza y le pido que me ayude.*

III. También se ha tratado de conocer acerca de otras necesidades de los pacientes, y otros tipos de ayudas. Para esto se indagó sobre la presencia de personas, redes sociales, familiares, de amigos o instituciones que hubieran brindado apoyo operativo, económico y contención afectiva.

Las familias son las que mayoritariamente proveen asistencia a los pacientes. Proporcionan afecto, presencia y contención, pero también participan de la higiene del paciente y lo asisten durante las comidas. Los familiares desarrollan estas tareas como colaboración y también para suplir las falencias del hospital, dependiendo de: la condición clínica del paciente, la organización del servicio de internación y la disponibilidad, cantidad y actitud del personal. En ocasiones también desarrollan tareas asistenciales: control de medicación, asistencia kinesiológica, etc. En ocasiones la participación de la familia es una necesidad del hospital –para completar la atención que brindan– pero también puede responder a la necesidad de la familia o del paciente:

... el servicio de enfermería me instruyó, me permitió ver el trabajo y estar al lado de mi hijo, no minimizó la presencia que tengo al lado de él..., porque no es lo mismo estar solo en un hospital que estar con un familiar. Eso no tiene discusión.

En la mayoría de los casos los miembros de la familia que prestan ayuda son mujeres (madres, esposas, tías) que por el rol de madre, la representación social de las tareas desarrolladas o la posibilidad de ingresar a los servicios tanto de varones como de mujeres, se transforman en cuidadoras informales.

Se destaca del análisis que las redes de apoyo son más extensas y colaboradoras en virtud de la gravedad del caso. Cuanto más comprometida la salud del paciente, mayor será la presencia de personas o instituciones vinculadas al paciente (trabajo, clubes, escuelas). La presencia y el apoyo de quienes exceden el grupo familiar se encuentra en el primer momento de la atención de la víctima, y comienza a diluirse al tiempo que mejoran las lesiones.

Para aquellos que están solos, la presencia de los voluntarios de las organizaciones no gubernamentales constituye toda la ayuda que pueden llegar a recibir, y en ocasiones se transforman en presencias estimables: *estoy solito y por ahí a los de Cáritas les pido algo...* También los compañeros de habitación colaboran entre sí para satisfacer las necesidades del resto de los pacientes.

De la experiencia de los pacientes surge la necesidad de recibir una atención más integral a sus necesidades, que además encuentra justificación en la particularidad de las lesiones. La totalidad de los pacientes o de sus familiares, expresa que los pacientes traumatizados requieren mayor atención de la que reciben en relación al cuidado personal y a la presencia médica. De lo observado y de la recurrencia en los relatos, se puede establecer que la resolución de estos aspectos queda en manos de la disponibilidad y del criterio de pacientes y familiares.

Además de las ayudas que se proveen en forma directa, se registran otros pedidos a sectores independientes del Sector Salud: a organizaciones gremiales para gestionar la atención hospitalaria, a centros de atención privados para realizar estudios específicos que permitan un mejor diagnóstico y pronóstico; a organizaciones no gubernamentales para gestionar insumos necesarios para el paciente, etcétera. También se mencionan las ayudas recibidas de personas o instituciones en quienes el paciente no representaba la ayuda: un colegio que juntó el dinero para el traslado de la provincia a la Capital Federal; un centro deportivo o un empleador que compró la prótesis.

Por último, se destaca que no se resuelven positivamente todos los casos en los que el paciente identifica la necesidad de ayuda, debido fundamentalmente a la ausencia de personas, familiares o profesionales –servicio social– capaces de gestionar o satisfacer los requerimientos del paciente.

8. Los cambios percibidos y el futuro

I. Se presentan aquí los resultados de la indagación realizada en pacientes en rehabilitación, para conocer los **cambios percibidos a partir de las lesiones** (gravedad y discapacidad), y distinguir la autonomía personal y las posibilidades de reinserción social y laboral. Al respecto, se reconoce que los aspectos en los cuales los pacientes encuentran diferencias luego de las lesiones son: la capacidad física, intelectual y psicológica; la percepción de sí mismo y de los riesgos, y el proyecto vital del sujeto.

Los cambios físicos se relacionan directamente con las secuelas permanentes. Entre las diferencias más valoradas por los sujetos se encuentran las que vinculan a la persona con el medio y con los otros, haciendo que deba asumir la nueva situación considerando capacidades compensatorias: ... *tengo una secuela, perdí el olfato por completo, no huelo nada.*

También se incluyen cambios intelectuales asociados a la capacidad de aprender, que concentran gran expectativa ya que exigen del sujeto la experimentación progresiva de los cambios para leer, concentrarse o retener información. Los pacientes que relatan estas diferencias son los que desarrollaban tareas intelectuales antes de lesionarse, como estudiantes y profesionales que reconocen la necesidad de un proceso para obtener un registro de sus avances en la reedición de los conocimientos: ... *falta de concentración, cuesta fijar la vista y leer.*

La percepción de los cambios adquiere diferente dimensión de acuerdo con el tipo de lesiones, sean éstas físicas, intelectuales o combinadas, y en función de la edad, las actividades y condición de vida de los sujetos. Para quienes desarrollaban actividades motoras, los cambios son más valorados –y nombrados– cuando el foco de interés del sujeto está puesto en retomar la actividad laboral que desarrollaba con el cuerpo.

Asimismo, se reconocen cambios en la construcción del proyecto de vida. El hecho traumático se presenta como el punto de inflexión, constituye la experiencia que no se quiere repetir, lo que implica un proyecto personal sin el elemento al que se atribuye la ocurrencia: ... *a la moto no me subo más.*

Cuando las lesiones provocan daños irrecuperables en el cuerpo, la visión del paciente sobre sí mismo y su salud emocional adquieren protagonismo: ... *es difícil explicárselo a tu cabeza, hace un par de meses te movías bien y ahora no podés rascarte un ojo. Además del daño físico, me causó mucho daño psicológico.*

También se encuentran cambios en las motivaciones para afrontar la vida, y en lo cotidiano, para asumir las tareas propias del cuidado personal: ... *no quería comer, tomar las pastillas, lavarse los dientes, bañarse, antes del accidente era el chico más limpio, más cuidadoso con su persona, hoy en día no le importa nada.*

Los pacientes también encuentran diferencias en relación al esquema corporal: ... *no reconocía mis pies, y a la imagen de sí mismos: ... era terrible todo en esa persona en que estaba.* El tiempo transcurrido desde la lesión hasta la rehabilitación, las secuelas corporales y el tipo de hecho –intensidad y violencia– hacen que las personas experimenten sentimientos nuevos. Se perciben más vulnerables y temerosas, en particular a la vivencia de pensamientos o recuerdos intrusivos: ... *mi miedo era recordar con lujo de detalle lo que había pasado en el accidente, recordar que el auto se me había venido encima, no podía dormir hasta que me recetaron productos.*

II. En esta sección también se ha indagado sobre los **cambios en la vida familiar y social** a partir del hecho, en particular en cuanto a la adaptabilidad familiar, laboral, social, recreativa, deportiva, etc. Las familias sufren cambios que calan con gran profundidad en sus integrantes, más allá de los directamente relacionados con la permanencia del paciente en los servicios hospitalarios. Estos son los casos en los cuales el acompañamiento se torna permanente, asumiendo el carácter de internación también para el familiar, lo que consecuentemente deriva en la pérdida de su rol y en la necesidad de reorganización familiar, no siempre exitosa.

Se observan cambios en las condiciones de vida de las familias, generalmente asociados a las demandas económicas derivadas de la atención del paciente y a la pérdida del ingreso de la víctima, lo que asume mayor gravedad en los casos en que se trataba del único ingreso del grupo de convivencia, o cuando la ocupación se realizaba en forma independiente o incluso informal.¹³¹

¹³¹ En el trabajo de campo realizado en el HECA de Rosario se observó al respecto que los sujetos plantean preocupación, desconcierto, ansiedad, y la necesidad de apelar a estrategias de readaptación para

... tuvimos que mudarnos a la casa de mis viejos, porque había que pagar el alquiler y no había una persona que trabaje, tuvimos que cambiar la vida de un día para el otro...

Dentro de los cambios familiares más valorados por las personas se encuentran los económicos y los referidos a la sustitución de roles, en particular cuando hay hijos pequeños o en edad escolar. Las madres sienten malestar por delegar tareas de cuidado, aun cuando se las confían a otros miembros de la familia. Por lo expuesto, se destaca que entre los cambios jerarquizados por las familias surgen los relacionados con el cuidado de los hijos: *... mientras yo estoy acá se encarga mi mamá de cuidarlo, mi papá de buscarlo en el colegio.*

Los cambios que se registran no solo afectan a las familias formadas. Además, inciden en los proyectos de vida de las víctimas, modificando las posibilidades de constituir una nueva familia: *... por el accidente perdí a la piba que estaba conmigo, me quedé solo, con mis hijos que es lo único que tengo, no los veo mucho ahora que tengo el problema.*

La soledad por el deterioro de los vínculos establecidos, el dolor por la pérdida de los proyectos y la incertidumbre por la evolución de las lesiones, son los aspectos más sentidos por la víctimas que se encuentran desarraigadas de su lugar de residencia.

III. Cuando se indaga sobre las necesidades –en particular económicas– que pudieran demandarle al paciente ayudas en un tiempo próximo, se observa que muchos pacientes desconocen las necesidades futuras. Las razones de este desconocimiento responden al escaso tiempo de internación, al tipo de lesiones que imposibilitan hacer pronósticos o a la falta de información sobre su estado.

La reincorporación a las tareas laborales es uno de los aspectos que más aparece en los relatos, con carga de responsabilidad e incertidumbre. Este núcleo de preocupación se encuentra fundamentalmente en los pacientes varones, sean o no los responsables del ingreso familiar: *... con el problema que tengo del alquiler, tengo que ver qué puedo ir haciendo.*

Desde la perspectiva del familiar, en especial para las mujeres, el centro de las preocupaciones se presenta en la necesidad de conservar o reordenar la dinámica de la vida familiar, que a partir de su rol de cuidadora del paciente se ha visto alterada. También surge como una preocupación la organización de una nueva vida para la víctima: *... ver si lo podemos enganchar con la profesora particular para que siga rindiendo materias.*

Para algunos, la representación del futuro se sitúa en el momento en que se produzca la externación o salida del hospital, para entonces gestionar las ayudas que ya necesitan y que no pueden tramitar por estar internados y no contar con nadie. También las acciones legales en contra del partícipe responsable del hecho son sentidas como posibles fuentes de ingresos, que permitirían paliar las necesidades de atención y de la vida familiar.

Todo lo anterior surge de los pacientes en los que se pudo relevar el tema. En los casos en que los pacientes presentan lesiones de gravedad o de poca probabilidad de recuperación, los familiares muestran una marcada preferencia a no abordar el tema, mostrando inseguridad. Esta posición puede entenderse como el resultado de lo irreversible del pronóstico y de la poca o nula oferta de posibilidades tanto para la rehabilitación como para la contención del paciente.

Por último, en algunos pacientes aparece la necesidad –creencia– de ser “bendecido” y no sufrir cambios en su forma de manejarse, no necesitar ayudas y conservar la misma autoimagen aun después de lesionado. Ninguno de los entrevistados puede verse representado dependiente luego de la atención hospitalaria: *... espero no tener que necesitarla, siempre me mantuve sola, anduve sola por todas partes, ahora vamos a ver...*

IV. Cuando se indaga sobre la discapacidad que generan las lesiones, diferenciando entre las temporarias y las permanentes y según su severidad,¹³² se constata que los casos con discapacidades transitorias comparten el mismo origen, dado que en su mayoría responden a lesiones traumatológicas (fracturas de miembros superiores o inferiores).

En uno de los casos no pueden hacerse estimaciones debido a la inestimable evolución de las lesiones y a la respuesta clínica del paciente en virtud de su edad (ochenta y cuatro años) y la

poder continuar con sus actividades cotidianas, sobre todo en relación a lo económico. Si bien tratan de readaptarse a la nueva situación, hay nuevos aprendizajes y hábitos que deberán ahora ser incluidos en la vida del sujeto. Un ciclista expresa esta situación: *Se necesita ayuda hasta que yo salga del paso, esto va a llevar unos cuarenta días, va a haber un momento que se va a poner un poco difícil, yo no recibo ayuda ni de mi familia, ni de planes. Nosotros dependemos de lo que trabajamos* (Restivo, 2005: 21).

¹³² El mayor número de pacientes (seis casos) presenta discapacidades transitorias; en otros dos casos no pueden hacerse estimaciones; las discapacidades son permanentes pero moderadas en otros tres casos, y son severas y permanentes en cuatro casos, temporariamente severa en uno, y con discapacidad severa sin estimación del estado en otro. Esto surge de la observación de las lesiones y de la valoración que los pacientes hacen en función de las posibilidades de desarrollar su vida en forma autónoma.

combinación de las lesiones actuales con otras preexistentes. Otro paciente –sin predicciones de discapacidad– expresa la incertidumbre desde su perspectiva de trabajador activo: *... me dijeron que puede quedar una secuela para hacer fuerza en el pulmón, pero igual voy a trabajar.*

En los pacientes con discapacidades permanentes pero no severas, la valoración surge de considerar que las secuelas (pérdida del olfato, pérdida severa de masa muscular, lesión en miembros inferiores con límite de recuperación) permitirán el desarrollo habitual de las tareas. Se destaca la atribución de discapacidad durante la recuperación en la que puede requerirse el uso de ayudas protésicas (silla de ruedas, muletas, andador) y adaptaciones en el entorno y en la ropa para no requerir ayuda, y poder transitar de forma más autónoma, entre otros aspectos.

V. También se ha indagado acerca del conocimiento de los pacientes sobre la necesidad de continuar con tratamientos, controles o rehabilitación de sus lesiones luego del alta, sobre las opiniones de aquellos en etapa de rehabilitación, indagando sobre las opciones que tuvieron y su modalidad (ambulatoria, institucionalización, domiciliaria).

Los pacientes comparten un aspecto común: las opciones que tiene un paciente sin cobertura para recuperar su capacidad motora o mental. Este tema no es de fácil solución, ya que los centros de rehabilitación del Sistema Público de Salud son pocos en relación a la demanda y no reciben todas las patologías. El paciente debe afrontar el proceso que va desde la decisión inicial hasta la posibilidad de ser derivado a un centro de atención adecuado a sus necesidades. La resolución depende de diversos factores: la patología del paciente, la organización familiar para acompañar y, por último, la posibilidad de acceder al lugar adecuado. Y no todos los casos se resuelven de la misma manera.

En pacientes con TEC grave y estado vegetativo persistente, la derivación a un centro de rehabilitación no encuentra opciones, ya que el Estado no cuenta con lugares acordes a la patología. Surge también el peregrinaje a que son sometidos los pacientes con patologías graves, asociadas a otras afecciones (infecciones respiratorias, urinarias, etc.) que pueden requerir reinternaciones en Hospitales de Agudos: *... no tiene la tecnología que tienen acá, entonces se necesitan traslados.*

Estas situaciones presentan distintos niveles de complejidad: conocimiento del paciente y la familia de la irreversibilidad de la patología, institucionalización permanente, desarraigo familiar, deterioro económico, necesidad de tecnología y personal capacitado, expectativas del paciente de desarrollarse más allá de sus limitaciones físicas. Para todos estos requerimientos faltan instancias de resolución. Son los familiares los que procuran alternativas que compensen las necesidades. Este proceso debilita a las personas, que –en todos los casos consultados– se manifiestan poco acompañadas e insuficientemente asesoradas. La burocratización de las ayudas incide negativamente en la vida de pacientes gravemente lesionados con pocas o sin posibilidades de recuperación.

En pacientes internados las diferencias surgen en relación con el tiempo de internación y las experiencias hospitalarias. Los recientemente internados desconocen si van a necesitar rehabilitación. Quienes están próximos al alta pero sufrieron postergaciones quirúrgicas presentan mayor dificultad para abordar el tema, ya que permanecen ligados a las situaciones vividas.

Cuando los pacientes deben iniciar controles médicos y tratamientos de rehabilitación, surgen preocupaciones en relación con dificultades operativas: traslados entre el domicilio y el Hospital (transporte público inadecuado, distancias, falta de ayudas protésicas, problemas económicos) y con los gastos del tratamiento y la falta de ingresos por no retomar la actividad laboral.

La mayoría de los pacientes cuentan con la atención pública para acceder a la rehabilitación. No obstante, para quienes tienen cobertura médica no mejora la oferta ni su accesibilidad, dado que no cubren tratamientos kinésicos a domicilio, psicológicos, o programas de atención domiciliaria. Todos estos aspectos son afrontados con esfuerzo y angustia: *...fue un aprendizaje, ahora lo manejo de otra manera.*

9. La percepción del riesgo

La percepción del riesgo condiciona la relación entre la identificación de un riesgo y la vulnerabilidad del sujeto. Los relatos establecen la percepción del riesgo en virtud de la tarea realizada, el tipo de vehículo utilizado en el momento del hecho, la valoración del tránsito en general, la autoimagen –en particular en relación al tránsito– y su propio marco de referencia (valores y creencias).

Se puede observar, también, la jerarquización que el sujeto hace de su estado a partir de su condición de paciente. En este sentido, la consideración de la propia vulnerabilidad

surge en relación al hecho ocurrido desde la perspectiva que adquiere el sujeto a partir de su condición de víctima. Es decir que después de la experiencia traumática, el sujeto revisa retrospectivamente su posición en relación a la vulnerabilidad:

... estaba teniendo un trabajo informal, esto significa, una irregular cantidad de horas, sin cobertura médica, sin aporte jubilatorio, sin aseguradora de riesgo de trabajo que me de una cobertura en caso de que tenga un accidente, cosas que a uno no le van a suceder, hasta que se ve en una cama de hospital.

Este relato sitúa la posibilidad del sujeto de percibir los riesgos en el contexto inmediato al hecho, se siente y se observa vulnerado, en esa instancia recién puede representar y anticipar los riesgos que hubiese podido sufrir de no haber mediado la suerte. A posteriori del hecho surge un nuevo conocimiento, una percepción que se origina en la experiencia. Esta posición se manifiesta con más claridad en el relato siguiente:

... vi el semáforo en verde pero no había ningún auto y crucé, no crucé solo, cruzó un montón de gente, escucho una bocina, miré para atrás porque estaban mi hermano y todos por si venía algún auto y cuando me di vuelta seguí caminando, vi que todos se detuvieron pero seguí igual, y cuando miro para la izquierda, veo el auto.

Ante la pregunta si había pensado que esto le podía pasar responde afirmativamente, se emociona y prefiere no fundamentar la respuesta. Si bien manifiesta haber visto las señales externas de alerta, no pudo responder a partir de su propio criterio, se condujo a partir de otros usuarios del tránsito.

Otros pacientes, en cambio, expresaron no haber considerado la posible ocurrencia de un hecho similar: *No, para mí no me iba a tocar. Designio de Dios. ¿Qué puedo saber yo?* De este modo, los pacientes que basan su percepción en el designio divino no encuentran dudas en el proceso de ocurrencia, lo que trunca la posibilidad del análisis, la mirada está puesta en la aceptación del hecho y sus consecuencias, y en ocasiones se interroga sobre los motivos de la experiencia traumática en el contexto de la propia vida.¹³³

Las personas actúan de diferente forma porque parten de escenarios distintos. Cada uno de ellos se comporta en función de la lógica establecida en el sistema de creencias al que adhieren, se muestran apegados a esas pautas entendidas como indudables dentro de su particular y personal contexto social. Así como para algunos el marco de referencia se basa en la creencia, para otros se apoya en las particularidades del tránsito:

... tratás de evitarlo, pero las cosas pasan. Por imprudencia de uno o de otro. Por ejemplo las dos veces que choqué la primera y la segunda fue imprudencia de la otra gente. Esta no me acuerdo así que la vamos a dejar ahí.

Este relato pone de manifiesto que el sujeto no se considera parte del problema, opera con fuerza determinante la percepción de la participación de los otros en el tránsito.

Por otra parte, los riesgos identificados objetivamente no significan lo mismo para todas las personas en términos generales, y tampoco para un sujeto determinado en circunstancias diversas. En los casos analizados, se observa que el contexto determina la construcción del riesgo, subjetividad mediante, así como su comprensión y aceptación. Si bien en los relatos se reconocen las características del tránsito como factores de riesgo (en escenarios determinados), se puede reconocer que la percepción del riesgo de sufrir un hecho potencialmente traumático, se construye también en virtud de las características personales de los sujetos; por ejemplo, la actitud desafiante de algunos hace que puedan asumir riesgos sin estimar las consecuencias posibles y reales.

10. Prevención: sugerencias de los pacientes

I. En primer lugar, se indagaron las sugerencias de los pacientes orientadas a **mejorar la atención** de otras víctimas por trauma vehicular, y dirigidas en gran medida a las autoridades de salud, destacándose la claridad con que pacientes y familiares proponen acciones y medidas tendientes a mejorar la atención.

Las recomendaciones pueden agruparse según sean de orden general, relativas a la organización y gestión hospitalaria (accesibilidad y calidad de la atención institucional), se refieran a la calidad de la atención profesional, o remitan a la organización del sistema de salud (designación hospitalaria y regionalización). Más allá de las agrupaciones utilizadas

¹³³ La indagación en Rosario también permite observar víctimas que describen el accidente como un hecho azaroso, producto de la fatalidad, el azar y la imprevisibilidad, no incluyendo en su reflexión el accionar de las personas en relación a normas, maniobras y condiciones materiales: *Todos estamos expuestos a tener accidentes, salgas en auto, moto, estar siempre en la calle* (Restivo, 2005: 20).

para presentar las sugerencias, todas hacen a la atención del paciente y constituyen un cuerpo de conocimientos basado en la experiencia de las víctimas.

Dentro de las sugerencias referidas a la **organización y gestión hospitalaria** se incluyen: a) conocimiento de los directivos de los problemas del hospital que las víctimas han vivido, para remediarlos; b) provisión de insumos para pacientes sin recursos ni cobertura médica; c) control de las causas que originan retrasos quirúrgicos; d) incrementos en la dotación de profesionales de guardia; e) atención adecuada del paciente hasta su derivación definitiva al centro acorde a su patología; f) incorporación de contención psicológica a la atención integral del traumatizado (... *a mí me ayudó mucho y salió de mi bolsillo*); g) asignación de un profesional de cabecera (... *tenés un referente, es el que me va a ayudar a salir de esto*); h) rápida atención en el departamento de urgencia, integración de la familia al cuidado del paciente (... *atención más rápida y familiares más cerca*); i) mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura hospitalaria; j) priorizar la atención de los pacientes en función de la gravedad de sus lesiones; k) desarrollo de programas de voluntarios para tareas cotidianas (... *acomodar la mesa, cerrar o abrir la persiana..*).

Entre las sugerencias referidas a la **calidad y trato profesional**, los pacientes consideran las siguientes: a) mayor contención y comprensión de los profesionales a los pacientes y familiares; b) equiparar la atención de los servicios de internación a las características de funcionamiento de las UTI; c) humanización del trato y formación humanística de los profesionales: ... *si tu espíritu es curar, tiene que ir de la mano de la calidad humana. La pedantería de los médicos la tienen tanto los jefes como los recién recibidos.*

Entre las sugerencias referidas a la **designación hospitalaria y a la regionalización del sistema de salud** se destacan: a) implementación de centros de rehabilitación para pacientes con discapacidades transitorias o definitivas; b) derivación a centros de atención acorde a la patología: ... *si no necesitan terapia intensiva con neurocirugía, que vayan a otro hospital y las que tengan neurotrauma que estén en el lugar correcto.*

II. Un segundo grupo de opiniones y sugerencias está integrado por aquellas acciones que, a criterio de los entrevistados, ayudarían a **disminuir la ocurrencia de hechos traumáticos por tránsito vehicular**. De las opiniones relevadas surge una concepción macro del tránsito y de las causas básicas que propician sus características y, por ende, de las posibles consecuencias (lesiones y muertes).

Se observan, recurrentemente, consideraciones sobre aspectos que definen el "caos del tránsito", lo que dificulta que las personas asuman conductas de autocuidado; entre ellas refieren, como ejemplo, las perversas condiciones laborales, o el aumento de la inseguridad y la violencia urbana:

Si los mensajeros nos ponemos de acuerdo en no cometer infracciones, el trabajo que estaban haciendo entre seis, lo van a tener que hacer entre nueve. Tu empleador va a tener que achicar su ganancia o subir su precio, y el que lo contrató va a buscar en el mercado de la oferta y la demanda otro que le convenga más.

Desde la perspectiva de las víctimas, la solución del tránsito es dicotómica, por un lado comparten la opinión de respetar las normas, pero por otro surge la creencia de que el cambio del tránsito no depende del usuario: ... *es hipócrita pensar que el último eslabón tiene la responsabilidad de cambiar esto.*

Las instituciones de control deben ejercer el poder de policía y limitar las acciones individuales contravencionales. Esta misma disociación surge cuando los pacientes dicen entender las acciones que llevan al hecho, y al mismo tiempo se disculpan de las veces que no cumplen con la norma.

Esta perspectiva considera también un aspecto dilemático de la prevención: en quién cargar la responsabilidad del cambio. Ciertamente, quienes se mueven en el tránsito, al mismo tiempo, lo constituyen y lo caracterizan. Sin embargo no gobiernan las condiciones sociales, económicas y políticas. El tránsito es la consecuencia de todo lo posible, de lo permitido en un marco determinado que, como se ha visto en los relatos, conlleva riesgos.

Las acciones recomendadas no sólo involucran a los usuarios del tránsito, sino a la construcción de una cultura del cuidado que refleje también el respeto por los otros. Las recomendaciones reconocen que los usuarios son parte del problema, por lo cual son generales y filosóficas: ... *depende del compromiso de mucha gente para que esto cambie.*

La educación es otro aspecto de la prevención que compromete a todos los sectores y grupos de edad: ... *un problema de educación de raíz, habría que dar más dinero para educación, para educación vial.* Cuando los relatos dejan de lado las reflexiones generales,

se centran en la educación de los conductores y en la combinación de estrategias control-educación: ... *que aprendan a manejar y si no que les saquen el registro.*

En todos los casos se reconoce en estas propuestas la experiencia de las víctimas, que representan en el incumplimiento de la norma las consecuencias para la salud y la vida de las personas: ... *que no maten más gente.*

Por otra parte, las víctimas advierten la relación entre las personas que tienen una mayor exposición al riesgo (por ejemplo conductores de motos) y las medidas de protección utilizadas: *los accidentes de tránsito van a ocurrir siempre, no sé de qué manera se podría evitar, pero sería bueno que gente que anda más expuesta tenga más cuidado.*

Esta reflexión surge ligada a la conciencia de no poder ofrecer soluciones para la ocurrencia de choques, lesiones y muertes. Con el ánimo de disminuir la exposición al riesgo se recomienda mejorar las condiciones laborales (... *no trabajar a full*), respetar las normas, el diseño urbano y tener noción del riesgo. Para completar las propuestas individuales, las opiniones concuerdan en integrarlas con acciones institucionales que controlen y castiguen el incumplimiento de la norma.

Las opiniones de los pacientes concuerdan en fortalecer tanto las estrategias punitivas como las de educación y capacitación. La coincidencia se centra en la necesidad de imprimir un tratamiento más profesional y responsable en cuanto a la educación y seguridad vial. La educación es el aspecto con mejor imagen como sinónimo de transparencia y seriedad.

III. En cuanto a la opinión y sugerencia de los pacientes sobre **aspectos normativos**, se buscó conocer la información de las víctimas sobre la normativa vigente y su nivel de cumplimiento, en relación a los hábitos en el tránsito. Surgen consideraciones en relación a los aspectos culturales que se reflejan en el tránsito, y que según los pacientes, en ocasiones gobiernan las actitudes de los usuarios (permisividad vs. control): *vivo en un país donde el cinturón de seguridad es obligatorio, acá dejás de ser una persona si te lo ponés, no es macho.*

La comparación del tránsito de la Ciudad de Buenos Aires con otros países que, para la representación social son "ordenados" y culturalmente desarrollados, expresa que la cultura local es identificada por las víctimas como un condicionante para no respetar las normas de tránsito, más allá de la información que se tenga sobre ellas. Por otra parte, se presenta en categoría de igualdad la norma vigente con la norma establecida por los sujetos en función de valoraciones socialmente aceptadas (por ejemplo respecto a la inseguridad): *de noche casi no se frena en los semáforos.*

IV. En cuanto a la valoración, el impacto y el recuerdo de los sujetos respecto de las **campañas de prevención**, las víctimas indagadas no recuerdan campañas de prevención relativas al tránsito, hecho que resulta significativo dado que, durante el trabajo de campo, se desarrollaban dos campañas en la Ciudad de Buenos Aires, una acerca del uso de casco y otra del cinturón de seguridad.

Las sugerencias buscan el mejor recurso para impactar, dirigidas en especial para quienes no vivieron en carne propia la experiencia traumática: *te muestran un choque y ves todo muy real. Es tremendo ver eso, pero está bien, porque es la forma de decirte "mirá lo que te va a pasar"...*

También se resalta la importancia de la credibilidad de la fuente de información:

Vos decís "campaña de prevención" y la gente te dice: "¿quién la hace, el Gobierno? Y este Gobierno ¿qué me dio? ¿qué me quitó?"

Las campañas de prevención en este país son el moñito del doble discurso político. Que no deja de ser el moñito de lo que somos nosotros. ¿Campaña de prevención de qué?, ¿del policía que está después del semáforo para sacarte los cinco pesos?

Los entrevistados proponen en su totalidad mayor control y castigos a los responsables de infracciones y eliminar instancias que permitan el incumplimiento de los castigos (coimas). Las propuestas están claramente orientadas al establecimiento de controles fuertes e inviolables:

Sacándole el registro, idejándolos unos meses a la sombra! Hay que controlar, al que no tenga cinturón, multalo y cobrale en el momento, le secuestrás el coche o el registro, si es chofer sí o sí va a tener que ir a sacar el registro si quiere manejar.

11. Conclusiones y recomendaciones

Si bien el número de hechos relacionados con el tránsito es mayor que el de lesiones y muertes, las consecuencias no sólo consisten en daños a la salud de las personas sino que incluyen daños a la propiedad, pérdida de la productividad y en la economía, reorientación de las instituciones para atender y reparar.

La ocurrencia del hecho es en sí evitable o controlable, como también sus potenciales consecuencias. Los daños a las personas dependen de la cantidad, el tipo, su gravedad y de variados y múltiples factores, como la edad, la condición física, la parte del cuerpo lesionada, la cantidad de energía intercambiada, las estrategias preventivas que mediaron en el hecho, la atención de salud recibida, entre otros factores intervinientes.

La ocurrencia de hechos traumáticos implica actos y condiciones inseguras. De las respuestas a los interrogantes propios de la búsqueda de las causas inmediatas –por qué se produjo, por qué apareció determinada condición, qué fallas en los controles facilitaron la ocurrencia, etc.– surgen las causas básicas u orígenes del problema, que pueden ayudar a comprender por qué las personas cometen actos inseguros. Las causas básicas se relacionan con los factores personales –capacidad física, mental o psicológica inadecuada, falta de conocimiento, falta de habilidad, estrés– y con los factores del medio ambiente –falta de control o controles inadecuados, planificación inadecuada, mantenimiento insuficiente del medio, etc.

En esta búsqueda adquiere relevancia el concepto de causas múltiples: los hechos rara vez, si es que sucede, son el resultado de una sola causa. No debería suponerse que existe una causa única para un choque o un atropellamiento. Las causas de los “accidentes” son multifactoriales y se desarrollan a través de secuencias relativamente prolongadas de alteraciones y errores. La complejidad de estos acontecimientos señala que existen muchas oportunidades para intervenir o interrumpir la secuencia y así controlar la pérdida. Al tratar de identificar cada una de las causas probables, debería prestarse atención a las que posean el mayor potencial de pérdida y la mayor probabilidad de recurrencia. Estas medidas deben estar destinadas a la prevención primaria y por extensión de este nivel, a la prevención secundaria.

El riesgo puede ser explicado por error humano, energía cinética, tolerancia del cuerpo y atención post-hecho. El interjuego de factores de riesgo e intervenciones en un sistema de tránsito es tan complejo, que presentarlos en pares de riesgo-intervención es imposible sin ser repetitivos y simplistas. En el caso de la exposición al riesgo, los determinantes incluyen: factores económicos, nivel de motorización, modos de viajar, volumen de viajes, planificación urbana. La probabilidad de ocurrencia del choque depende de los factores de riesgo relacionados: velocidad excesiva, drogas y conducción, vehículos inseguros, diseños viales inseguros y falta de control del cumplimiento de leyes y regulaciones de seguridad. Para la severidad de las lesiones, los factores de riesgo incluyen: no uso de medidas de seguridad, falta de protección a los peatones, incumplimiento de las normas. Por último, para los resultados post-lesión los factores de riesgo incluyen: demoras en proveer medidas protectoras de vida, asistencia psicológica, disponibilidad y calidad del cuidado del trauma y rehabilitación.

No obstante, las acciones no pueden estar exentas de las condiciones sociales, culturales y políticas que las contienen, y que permiten observar cómo se construye el significado que se asigna a la amenaza de los “accidentes”; cómo interpreta la sociedad ese significado; qué definición les asigna y cuáles son las consecuencias de tal asignación; qué tratamiento da el Estado al tema y cuál la comunidad científica.

En nuestro caso, para conocer los factores subjetivos asociados a la ocurrencia de “accidentes” de tránsito, debemos considerar el contexto cultural en el cual se define el tema, el proceso que consiste en producir y mantener la definición de “accidentes” en dicho contexto, el producto del proceso de definición, y la explicación del estado en que se encuentra el tema.

Del análisis surge que las CVM son pensados como “accidentes” y, en no pocos de los casos, vistas como acciones de Dios. Cuando su origen se ubica dentro del dominio de las creencias, la capacidad de movilización de una comunidad para actuar frente a la amenaza se ve ampliamente reducida. Así, la persona disocia la amenaza de su capacidad-posibilidad de acción-control. Si éste es el contexto de los hechos vinculados al tránsito, probablemente auspicie un aumento de la apatía pública, tanto de las personas como del Estado.

Las causas, como las posibles consecuencias, son impersonales y esto lleva a la despersonalización de la amenaza. Se produce una polarización entre la victimización y la culpabilización excluyendo al sujeto para situar al riesgo en todos pero en nadie, imprimiendo la idea de que no se puede hacer nada para evitar los hechos. En general, a la comunidad se le hace difícil considerar los riesgos, lo que podría explicar la dificultad para fortalecer la prevención primaria y la secundaria. Se agrega a ello, la representación de las víctimas de “accidentes”, la atribución de aleatoriedad a su ocurrencia, la ubicación temporal a futuro y la dificultad para conceptualizar la idea de ser víctima de un hecho amenazante.

Se entiende por amenaza –nombrada como peligro– al factor externo del riesgo, representado por la potencial ocurrencia de un suceso destructor, en un lugar y tiempo específico, con una intensidad y duración determinadas. El concepto de amenaza se relaciona con el de

vulnerabilidad, entendido como el factor interno de riesgo de un sujeto, objeto o sistema que determina su predisposición de daño frente a una amenaza específica. Estos conceptos explican que el riesgo de sufrir un hecho adverso, con o sin lesión, depende de la interacción de la amenaza (factor externo) con la vulnerabilidad de las personas (factor interno).

¿Cuáles son las condiciones para ubicarse en la posibilidad de que la experiencia de vida actual pueda cambiar, transformarse en un problema? ¿Hasta dónde las personas a las que se espera informar o educar para la prevención, se encuentran emocionalmente involucradas con su proyecto vital? Estas consideraciones no sólo condicionan a que las personas se preparen para los hechos que ocurrirán (potencialmente), sino para reconocer y percibir dichos riesgos.

Otra suposición determinante está dada por lo que significa trasladarse desde el presente hacia el futuro, vale decir, un entendimiento consciente y emocional sobre el transcurrir del tiempo. En la experiencia de las víctimas, se observa que algunas tienen cierto concepto del futuro, pero sólo en términos de cercanía témporo-espacial, y que la ocurrencia de hechos traumáticos se relaciona con las conductas y el contexto en el que se desarrollan. Sin embargo, éstos son sólo síntomas, detrás de los cuales están las causas básicas. Para intervenir en escenarios en los que puede desarrollarse un hecho traumático, es preciso comprender qué se quiere prevenir o controlar. La secuencia que deriva en la producción de un hecho, con o sin lesión, debe ser entendida como la consecuencia de una cadena causal de hechos y circunstancias en la que el sujeto siempre puede intervenir para evitar o mitigar sus consecuencias, incorporando criterios de previsibilidad en la concepción de los hechos traumáticos.

Las estrategias de intervención deben estar orientadas a evitar que se produzcan los hechos (prevención primaria), garantizar que mientras se está produciendo el hecho el individuo se encuentre protegido para disminuir su morbimortalidad (prevención secundaria) y, si hubiese lesiones, promover que el paciente reciba una atención precoz (rápida accesibilidad al sistema de salud), adecuada (normas reconocidas académica y oficialmente), equitativa (todos los pacientes deben recibir el mismo tipo de atención independientemente de su nivel de cobertura de salud) y eficiente para permitir que se reintegre a la sociedad con el menor número de secuelas físicas y funcionales, con la mejor calidad de vida posible.

Un sistema de atención al paciente traumatizado requiere una adecuada atención prehospitalaria que incluya la capacitación comunitaria, que transporte al paciente indicado, en el tiempo indicado, al lugar indicado; también requiere una eficiente atención hospitalaria que asocie la rehabilitación física y emocional precoz, para la reinserción social y laboral en función de la gravedad de la patología y no del acceso a la atención.

Suelen valorarse las consecuencias de los "accidentes" en términos de discapacidad y muerte. Sin embargo, los lesionados por tránsito en las etapas de atención (prehospitalaria: derivación por cercanía vs. regionalización de la atención; hospitalaria: lesiones traumatológicas; o poshospitalaria: rehabilitación ambulatoria o institucionalizada) son víctimas de la política de gestión del Sistema de Salud que se rige por razones internas. De los casos analizados, surge que las víctimas se cristalizan en su condición cuando son asistidas por un sistema que separa al sujeto en cuestión de la lesión, y la atiende en función de sus tiempos estándares.

Las preocupaciones o núcleos de interés de las víctimas se presentan en relación a la atención de la patología y a su calidad. De la sistematización de la información en función de estos ejes, surgen regularidades respecto al concepto que entiende a los usuarios como sujetos de un contexto. También se observa que, a pesar de las dificultades vividas y sentidas, las personas buscan consolidar niveles de salud y bienestar que les permitan afrontar –y relativizar– las consecuencias de los hechos traumáticos, por lo que aun en los casos que pueden definirse como graves, se observa que las víctimas buscan la superación constructiva de los hechos.

Desde esta base de sustentación, se pueden establecer recomendaciones sobre tres aspectos: la implementación de un Registro Unificado de Trauma, la necesidad de la difusión del trauma como enfermedad endémica, y el desarrollo y certificación oficial de un sistema de atención al traumatizado que contemple integralmente sus aspectos vinculados.

El desarrollo de un **Registro Unificado de Datos** debe permitir el diagnóstico epidemiológico de la enfermedad trauma, a través del análisis diferenciado según tipos de lesión en grupos determinados, por ejemplo atropellamientos en ancianos. Esta recomendación facilitará las posibilidades de desarrollar intervenciones certeras según causas y grupo de población. La falta de registro, el subregistro hospitalario y la ausencia de entes centralizados que recaben los datos con criterios y códigos similares, impiden actualmente conocer la magnitud, el impacto en la salud de la población, la morbimortalidad y la discapacidad generada por trauma.

La segunda recomendación se centra en la **jerarquización** de la enfermedad trauma por tránsito vehicular y la **difusión de información** al público general. Como se observa

en el análisis de los casos, las atribuciones de fatalidad y aleatoriedad con que las víctimas explican la ocurrencia de los hechos y la magnitud de las lesiones, construyen una particular percepción del tema. En primer lugar se muestra el desconocimiento del trauma como enfermedad, lo que lleva a no percibir su impacto en la salud pública. Se disocia la ocurrencia del hecho –y sus variables causales– de las lesiones. También la magnitud del daño se concibe con base aleatoria de probabilidad. Este estado de situación resulta de la falta de datos oportunos que permitan difundir en la comunidad su impacto en términos de morbimortalidad y de la representación social del “accidente”. La atribución de sentido respecto de ellos encuentra concordancia entre el uso del término y la significación de accidental, que con marcada frecuencia se observó en los relatos para nombrar al hecho, describir su origen o signar las instancias de atención más conflictivas según la vivencia de las víctimas.

La prevención del trauma implica intervenciones en las variables que participan en su ocurrencia, y no intervenciones sobre las causas en sentido estricto. Estas variables difieren en relación al paciente, a su contexto inmediato y al contexto social. Es así que, para intervenir preventivamente, las estrategias deberán considerar los aspectos individuales y los sociales, y en especial los que generan mayor vulnerabilidad. Es necesario orientar las acciones con base filosófica para generar reflexiones que permitan reconocer la incidencia de factores subjetivos y de contexto en escenarios de riesgo o la manifestación de actos riesgosos.

La importancia de conocer, y de que los sujetos reconozcan, sus comportamientos de riesgo, cumple con el alcance social de la prevención, que no sólo promueve la calidad de vida individual, sino que se proyecta comunitariamente. La lectura del contexto en el cual se originan las lesiones incluye la familia, los pares, el rol de los medios de difusión, el conjunto de normas, valores y creencias predominantes. Del estudio de los factores de riesgo (causas que enferman) surge, en contraposición al modelo epidemiológico, la promoción de la salud como marco de referencia para actuar en prevención. La promoción de la salud busca establecer mejores condiciones de vida que permitan el desarrollo de acciones preventivas, en lugar de prevenir daños específicos. La posibilidad de otorgar algún significado a la vida, o el desarrollo de capacidades sociales y personales, son aspectos que contribuyen a la concepción de la percepción como posibilidad de anticipación, y a los factores que propician la salud.

La tercera recomendación referida a la implementación y certificación oficial de un **sistema de atención integral al paciente traumatizado** propone el desarrollo de investigaciones tendientes a cuantificar los errores en las distintas etapas de atención y de las muertes prevenibles y potencialmente prevenibles, para promover cambios necesarios dentro del sistema de salud. Esta perspectiva global permitirá conocer el alcance de las lesiones en términos de atención médica y ayudas sociales, aspecto observado especialmente en el análisis de los casos, ya que además de las consecuencias físicas y emocionales, los afectados deben hacer frente a la reducción de ingresos y, en ocasiones, deben lidiar con el sistema de salud. La carencia de investigaciones sobre la enfermedad trauma por tránsito vehicular hace que se desconozcan muchos aspectos del problema, por lo que es necesario realizar análisis locales y regionales que permitan el desarrollo de un sistema de atención eficaz con criterio federal.

Las recomendaciones buscan fortalecer un Sistema de Atención, más allá del tradicional enfoque que atribuye la responsabilidad de la ocurrencia de hechos y lesiones al usuario de tránsito. Debe considerarse la inversión en prevención, para no actuar sólo en educación del usuario, sino en el mejoramiento de la infraestructura vial, los vehículos y los factores del contexto. Los sistemas de salud tienen un importante rol en la prevención de lesiones por CVM, que debería incluir el registro de datos para demostrar las consecuencias, de lesiones y muertes, en la salud y en la economía. También deberán contemplarse aspectos que hacen a la recuperación física y emocional, garantizando servicios y rehabilitación adecuada para los lesionados.

Las recomendaciones deben evaluarse en función de los momentos políticos para su mejor desarrollo, de una concepción filosófica y humana que permita valorar los aspectos intervinientes, y de la búsqueda de consenso y apoyo científico. Las lesiones por tránsito vehicular constituyen un problema mundial que afecta a todos los sectores de la sociedad; sin embargo, la falta de información sobre su magnitud y posibilidades de prevención, un planteamiento fatalista con respecto a su origen y la falta de compromiso y participación política para abordar el tema, hacen de éste un problema en avance constante.

CONCLUSIÓN

Los contenidos de esta Parte respondieron al propósito de mejorar el conocimiento y la comprensión de los aspectos conductuales y subjetivos involucrados en la ocurrencia del evento accidentes de tránsito (AT) y sus secuelas. Los capítulos que la integran son resultado, como ya se adelantó, de los esfuerzos individuales y colectivos para dar cumplimiento al doble objetivo de iniciar y fortalecer a los becarios en el arte y el oficio de realizar **investigación social con métodos cualitativos** y, en ese proceso, generar información útil para orientar el diseño de acciones de prevención primaria y secundaria y la atención a víctimas de los accidentes de tránsito, en las áreas urbanas seleccionadas para este proyecto multi-céntrico, y en otras áreas del país.

Como ocurre siempre cuando se investiga sobre la sociedad, cada uno de los cinco estudios, al igual que la mirada comparativa entre ellos, revela regularidades y diferencias. Y no podía ser de otra manera, pues varios investigadores hemos trabajado con los discursos de un total de doscientas veintinueve personas, con edades comprendidas entre los quince y los ochenta y cinco años, pertenecientes a diferentes categorías sociales –recortadas según género y generación, rol en el tránsito, tipo de vehículo y estatus actual respecto del fenómeno social abordado¹³⁴, residentes en cuatro localidades del país, de diferente tamaño y distinta jerarquía político-administrativa. Se trata, entonces, de las regularidades y de la diversidad de las prácticas y los motivos humanos, de los que dimos cuenta individuos –sujetos e investigadores– socialmente situados en contextos locales y disciplinarios específicos y, al mismo tiempo, inmersos en una misma realidad nacional. Y, en tanto tales, las clasificaciones, descripciones y razones que acabamos de ofrecer provienen de experiencias sociales repetidas pero también particulares y singulares, que reflejan aspectos objetivos y subjetivos de un fenómeno social complejo, comprendido e interpretado desde marcos referenciales (culturales) compartidos y también propios.

En lo que sigue, y a partir de la multiplicidad de los resultados, conclusiones y recomendaciones vertidos en cada capítulo de esta Parte y en los informes inéditos de los becarios, intentamos extraer los principales elementos comunes y señalar sólo algunas diferencias significativas para comprender lo esencial de la riqueza del nuevo conocimiento aportado como fruto de la tarea individual y colectiva.

En los discursos de los diferentes participantes y las interpretaciones de los investigadores acerca de los problemas del tránsito, del grado de cumplimiento real de la normativa en las prácticas de los usuarios y del riesgo potencial o el suceso real de AT, se expresan una y otra vez, en diferentes lenguajes y de manera más o menos explícita, la interacción entre estructura y dinámica urbana por una parte y agencia individual por la otra, y la coexistencia divergente de sistemas regulatorios formales e informales. En una llamativa repetición y equivalencia terminológica, el tránsito en los diferentes contextos urbanos estudiados se describe como *difícil, problemático, complicado, desorganizado, peligroso, descontrolado, inseguro, desastroso, caótico, loco, agresivo, congestionado y superpoblado de vehículos*. En las ciudades de menor tamaño los problemas parecen circunscribirse más a la zona céntrica y a las avenidas de mayor circulación (sin duda las más problematizadas en la Capital Federal), pero en Buenos Aires ya se extienden también a diversos barrios alejados del centro. Los aspectos materiales relativos al diseño, infraestructura y equipamiento urbano y su funcionalidad y mantenimiento fueron objeto del tratamiento más disímil. Debido posiblemente a diferencias contextuales que no podemos abarcar aquí, a la percepción diferencial de los obstáculos según el rol en el tránsito y la orientación profesional de los investigadores, el énfasis en estos aspectos físicos, la dimensión a propósito de la cual se los menciona y el papel que se les asigna (problemas del tránsito, culpas de las autoridades, factores de riesgo, causas reales de AT, algo aceptado como parte del paisaje y no percibido como digno de ser mencionado en este contexto de discusión) es variable entre los resultados de los estudios locales, aunque siempre en algún punto surge con claridad que las falencias de este tipo incrementan la lucha entre usuarios por el derecho al uso del espacio público¹³⁵ y el riesgo de AT. El énfasis está puesto, en general, en las prácticas sociales y en las atribuciones de responsabilidad al *factor humano*.¹³⁶

¹³⁴ Varones y mujeres; jóvenes, adultos y añosos; ciclistas, motociclistas, automovilistas y peatones; población general y víctimas de AT bajo atención en hospitales públicos.

¹³⁵ Por ejemplo, debido a la escasez de bicisendas y el mal estado de las veredas –ambos tipos de vías utilizadas por peatones, ciclistas y aun motociclistas–, o la escasez, mal funcionamiento o deficiente programación de los semáforos.

¹³⁶ Prácticas y atribuciones que se aplican también a las autoridades.

Los términos y conceptos más utilizados para las primeras atribuciones de significado y de sentido a los comportamientos percibidos en el tránsito fueron los siguientes: *respeto* (o *falta de respeto*), *irresponsabilidad*, *imprudencia*, *cumplimiento/incumplimiento*, *transgresiones*, *infracciones*, *falta de controles por parte de las autoridades competentes* y controles que se realizan *con fines de recaudación más que de prevención*. La falta de respeto aludió, como señalan varios de los estudios locales, al incumplimiento de la ley y al desinterés por el prójimo o el avasallamiento de los derechos ajenos. Los individuos pertenecientes a las distintas categorías sociales en los que se corporizó la crítica fueron identificados como los *irrespetuosos*, *irresponsables*, *desaprensivos*, *imprudentes*, *distráidos*. Quienes **más incumplen** las reglamentaciones legales serían, según las percepciones más frecuentes –incluso las que provienen de los sujetos pertenecientes a esa misma categoría–, *los más jóvenes*, pero también *los que trabajan en la calle*. Sin embargo, ninguna categoría social y ningún individuo queda exento de la mirada acusadora: *nadie se hace responsable de sus propios actos*. Aunque la *juventud*, la *inmadurez*, la *rebeldía juvenil* y la *falta de experiencia* personal en el tránsito o en AT, señalan y a la vez justifican a los jóvenes ciclistas y motociclistas, las percepciones y atribuciones de los mismos sujetos proporcionaron también innumerables ejemplos de las transgresiones, tal vez un tanto más moderadas, de los peatones adultos mayores y de los conductores adultos de todo tipo de vehículos. De manera similar, mientras muchos testimonios aluden a la mayor agresividad de los hombres y de los jóvenes y atribuyen mayor prudencia a los mayores y a las mujeres, otros tantos (a veces proporcionados por los mismos sujetos) hicieron objeto a los mencionados en último término, de descalificaciones y atribuciones de riesgo por sus *menores reflejos* y capacidad física, sus vacilaciones y su “natural” impericia para percibir, monitorear y solucionar los múltiples desafíos que presentan las máquinas y el entorno. El uso de estereotipos, el “poner la culpa fuera” de sí mismo es, como la autoinclusión en una *cultura* o una *idiosincrasia* transgresora, uno de los mecanismos utilizados por los sujetos, y que permiten o bien diferenciarse de los otros, o bien reconocer, diluir y alivianar la propia responsabilidad (que, en diversa forma y medida, termina casi siempre por ser aceptada) en la configuración indeseable de ese todo social.

El reconocimiento de conflictos entre categorías de usuarios del espacio público tendió también a la atribución de culpas al más grande (que uno mismo o los de la propia categoría), al que tiene mayor poder de daño (que uno mismo o los que son como uno), en una verdadera cadena de víctimas y culpables observada en el conjunto de los estudios. Aquí aparecen las críticas morales más fuertes y las nociones de justicia avasallada por parte de los más débiles, vulnerables o ya vulnerados, que se sienten *discriminados*, *despreciados* y no tenidos en cuenta por los otros o por la ley (peatones mayores, ciclistas y motociclistas con máquinas de pequeña cilindrada; víctimas actuales de AT en hospitales públicos, que dieron origen al Capítulo 10). En Buenos Aires, el maltrato entre ciudadanos alcanza ya a la interacción entre conductores y peatones adultos mayores, como se describió en el Capítulo 9. En ciudades de menor tamaño, aparentemente, el conflicto parece concentrarse más entre conductores (de las mismas y, sobre todo, de diferentes categorías) mientras se mantiene un mayor respeto a los peatones y los adultos mayores, al menos por parte de los automovilistas, pero no tan así por parte de ciclistas y motociclistas jóvenes que reconocen no cederles el paso o no respetar su prioridad y competir con ellos por el uso de veredas y bicisendas (lo que fue mostrado en los capítulos 6 a 8). Los problemas en las expectativas mutuas de los diferentes usuarios enfrentados en el tránsito y en los cuales –lo perciban o no algunos informantes en particular– intervienen las constricciones estructurales que todos deben enfrentar, fueron expresados en formas paradigmáticas por los peatones mayores de Buenos Aires y los ciclistas y motociclistas adolescentes y jóvenes de Resistencia, Neuquén y Mar del Plata. Los más jóvenes, que saben que son vistos por los peatones y los automovilistas como una molestia constante y una amenaza (por sus actitudes *desafiantes* y sus prácticas de riesgo *deliberadas*) que involucra a los otros (incluso en problemas legales), describen –a través de sus “traductores” o “intérpretes”, los investigadores– un mecanismo de *retroalimentación* a través del cual los comportamientos inapropiados tienden a fijarse, agudizarse y reproducirse, y que podría ser denominado –invadiendo el campo de algunos lenguajes de la disciplina psicológica– como *formación reactiva* (ya que los demás me creen malo y esperan que me porte mal, y así me lo hacen saber cuando me maltratan, responderé de esa misma manera a lo que yo creo que son sus expectativas respecto de mí mismo/a). Estas experiencias y actitudes de los más jóvenes, al tiempo que expresan la erosión del capital social comunitario, predicen la reproducción de las condiciones culturales y sociales del campo problemático del tránsito urbano en La Argentina.

La *ignorancia* o el *conocimiento imperfecto de la ley* de tránsito; la *falta de educación* y de *cultura ciudadana*; el *individualismo*, la *comodidad* y el *apuro*; el *estrés*, el *trabajo* y la *necesidad*; la *inseguridad* y la *violencia urbana*; las *perversas condiciones laborales* y el *empleo o trabajo precario* que obligan a mayores exigencias de desempeño, fueron los términos utilizados por los sujetos y los investigadores que prepararon los capítulos de esta Segunda Parte para comenzar a explicar, a partir de reglas morales y de fenómenos sociales más abarcativos, las prácticas en el tránsito y el incumplimiento generalizado de las normativas vigentes en cada localidad. Muchos motociclistas de pequeña cilindrada y, sin duda, los ciclistas y los peatones, no tienen actualmente o nunca tramitaron un registro o *carne* habilitante, por lo que nunca estuvieron expuestos a instancias formales de educación vial ni de evaluación de sus aptitudes para conducir y conducirse. Quienes parecen cumplir más con estas regulaciones específicas, como con el uso de los elementos de seguridad (cinturón o casco) son los que conducen máquinas más grandes y potentes, tienen más edad y mayor poder adquisitivo y saben que, más probablemente, no podrán evadir los controles existentes ni las multas y otras penalidades legales que se les aplican con mayor rigor si se ven involucrados en un suceso del que alguien sale damnificado. Es posible, y así se interpretó, que el saberse con mayor poder de daño y el temor subyacente y anticipado al remordimiento y a la sanción legal, si esta potencialidad se tradujera en un hecho, los induzca a percibirse a sí mismos y a dar cuenta de sí mismos como individuos más cumplidores, respetuosos y prudentes.¹³⁷ Pero pareciera que todos los usuarios de la vía pública se sienten impelidos a transgredir en algún momento y por uno u otro motivo; el estrés del tránsito se realimenta y propicia el incremento del riesgo de AT para todos los usuarios.

En la mayoría de los estudios se establece que fue ampliamente reconocido el valor de la *experiencia* en la incorporación de habilidades, actitudes y comportamientos que se ponen en juego en el tránsito. No obstante, los peligros y amenazas allí percibidos –e inscriptos en la problemática social más general o en la idiosincrasia personal– raramente parecen dar lugar a una respuesta de incremento de las medidas destinadas a fortalecer la seguridad personal que se sostenga de manera consistente en el tiempo y en los variables escenarios. Se recogieron así numerosos testimonios sobre transgresiones propias –reconocidas y razonadas con motivos apoyados en las constricciones del campo–. Ellos fueron vertidos por agentes que hacen en cada momento lo que tienen que hacer –o lo que pueden–, sabiendo cuáles son *los códigos* y las reglas reales que operan en *la calle* y cómo violar las jurídicas, si es necesario, para alcanzar objetivos circunstanciales de circulación o *comfort personal*¹³⁸ u otros más trascendentes: *Acá si sos prudente vas a tener un accidente... Porque tenés que andar como todos. No podés ser prudente cuando todo el mundo es loco... hay muchos autos... tenés que andar como ellos ... Se te mandan con el semáforo en rojo así que lo único que tenés que tener es vos estar alerta, sino no podés.* La literatura especializada y nuestros propios análisis interpretativos de los discursos de los entrevistados señalan que el sentido de *control* personal de la situación y la sensación de *inmunidad subjetiva*, en parte necesarios para desempeñarse en un medio difícil sin quedar paralizado por el miedo o el estrés, pueden encontrarse exacerbados por la sobreexigencia que impone el entorno o por la omnipotencia o compulsividad de algunos individuos y, en esa medida, propiciar actitudes y comportamientos que impliquen un incremento del riesgo.

Quienes más desnudan la propia ignorancia respecto de las leyes de tránsito son quienes con mayor libertad y menos inhibiciones reconocen transgredirlas. Algunos de quienes más culpan a las autoridades por no ejercer de manera apropiada el control del cumplimiento de la ley y no sancionar de manera justa y honesta a quienes cometen infracciones, son también, como los jóvenes motociclistas, quienes mejor desarrollan y ponen en práctica estrategias de circulación destinadas a evadir las señales y eludir los controles y los encuen-

¹³⁷ Por supuesto, sin duda existen personas que por estos mismos motivos, o por sus propias convicciones morales, siempre se comportan de acuerdo con la ley. Además, no hay que olvidar que nuestras muestras de población general tienen el sesgo de proporcionar informantes “exitosos”, pues al menos han sobrevivido a los riesgos estructurales del tránsito y a la capacidad negativa de su propia agencia individual. Adicionalmente, la falta de espacio y de tiempo disponibles para este intento de integración de resultados nos obliga a sintetizar y a constreñirnos a los aspectos más frecuentemente resaltados en cada capítulo y que son también los que requieren mayor atención desde el diseño de intervenciones para la prevención.

¹³⁸ Como el no uso o el uso limitado de cinturón de seguridad o, más frecuentemente, de casco entre los motociclistas, debido a las molestias físicas e inconvenientes en las necesarias actividades de monitoreo en la conducción (y algunos deben ser reales!) que traen aparejados.

tros cercanos con agentes del orden. Aunque muchos adultos dijeron que aceptarían de buen grado recibir educación vial y sanciones monetarias a las propias infracciones (generalmente inofensivas) por parte de autoridades honestas y justas, las tintas se cargaron en la demanda de sanciones mayores y ejemplificadoras para los otros, los que cometen infracciones graves y que sólo podrían aprender *por las malas*, al decir de Antanas Mockus (un autor profusamente citado en la Presentación y el Capítulo 9 de esta parte). Los discursos, en fin, están atravesados por múltiples contradicciones cuyos significados fue preciso desentrañar. Pero regresemos a las regularidades.

Resultan llamativas las coincidencias encontradas en la caracterización del campo del tránsito en ciudades de tan diferente escala. Y otro tanto sucede con las atribuciones de culpa, en última instancia, a las autoridades competentes, registradas en todas las localidades y que los adultos de Buenos Aires y los ciclistas adolescentes y jóvenes de Resistencia hacen extensiva con mayor rigor a la ineficiencia y corrupción del sistema político en su conjunto y a los funcionarios que lo representan. Estas percepciones sin duda reflejan condiciones reales de la estructura física e institucional y de la dinámica del campo, pero también son expresión de una ciudadanía inmadura, socializada en el marco de gobiernos de corte autoritario (ya sea dictatoriales e ilegítimos o paternalistas y clientelísticos), con reciente y escaso ejercicio de la responsabilidad individual –tanto para controlar los propios comportamientos como para exigir por las vías institucionales, colectivas y civilizadas, la protección efectiva de sus derechos. Estas actitudes demoran su cambio en el marco de democracias débiles que no logran consolidarse ante las limitaciones que enfrentan las propias autoridades, legítimas y muchas veces bien intencionadas, pero también comprometidas en un proceso global de reestructuración económica y social que implicó el debilitamiento del estado de bienestar y del necesario rol arbitral del estado para garantizar el bien común, compatibilizando intereses divergentes. De las actuales demandas al sector público de salud, ahora provenientes de una población socialmente heterogénea (no sólo los *pobres de siempre*, sino también víctimas de AT de sectores sociales medios empobrecidos y sin ninguna cobertura de salud fuera del hospital público), da amplia cuenta el Capítulo 10.

Los correlatos culturales e individuales de las nuevas *reglas de juego* del mundo social, del cual el tránsito es un exponente, son conocidas como cambios en los *valores: individualismo, rapidez, potencia, desempeño, competitividad y competencia, estética, juventud, consumo*; acciones con arreglo a fines sin importar los medios; falta de confianza en la autoridad y entre ciudadanos. Individuos que no pueden hacerse cargo de sus propios actos o cuidarse bien a sí mismos quedan a merced de los *dueños de la calle* y de vehículos cada vez más sofisticados y potentes, aparentemente más seguros, pero capaces de desarrollar una velocidad a cuya atracción pocos parecen poder resistirse y también pocos podrían controlar. El peatón –y especialmente si es añoso, o si las piernas o *los reflejos no le responden para correr*– es el último eslabón de la cadena: debe ceder sus derechos a todo tipo de conductores o arriesgarse a perecer en el intento de circular de todos modos y de cualquier manera: *la ley del más fuerte* y la resistencia de los *débiles* incrementan los riesgos para todos.

Como ha sido repetido a lo largo de este estudio multicéntrico en diversos lenguajes y a partir de diferentes marcos interpretativos, en términos generales, los riesgos identificados “objetivamente” por un observador experto no significan lo mismo para todas las personas, y tampoco para un mismo individuo en circunstancias diversas. En los capítulos 6 a 10 se pasa revista a las diferentes percepciones de los sujetos acerca de una apreciable cantidad y variedad de factores, situaciones y causas de riesgo de AT cuyas interacciones y vulnerabilidades diferenciales fueron exhaustivamente analizadas. No las podemos resumir en este lugar y no es necesario hacerlo. Sólo recordaremos que se trata de un fenómeno que resulta de la multicausalidad y que así lo perciben en general los sujetos interrogados; ello le otorga a la ocurrencia de los AT un tinte de *imprevisibilidad* bastante justificado, pero pareciera que pocas personas realmente creen que tales sucesos se deban por completo al azar o a la fatalidad y que por lo tanto nada se pueda hacer para incrementar la seguridad en el tránsito. Es llamativo, por otra parte, que muy pocos hicieran explícitas sus representaciones acerca de hipotéticas consecuencias.¹³⁹ Entre los representantes de la población general, tales menciones tendieron a concentrarse en los testimonios de quienes ya habían sufrido lesiones alguna vez, habían presenciado eventos o se habían encontrado en situaciones muy próximas a experi-

¹³⁹ Aunque por supuesto éste, el de las diversas consecuencias (físicas, sociales, económicas, para los pacientes, sus familias y el Sector Salud) fue el foco del estudio reseñado en el capítulo 10 y dedicado a las víctimas.

mentarlos. O en los discursos, también escasos, de quienes parecen orientar sus prácticas por el aspecto positivo de la adhesión individual a reglas morales; a juzgar por lo vertido en los diferentes capítulos que tratan sobre población general, quienes más hablaron de *proteger o respetar la vida*, propia y ajena, son mujeres, gente mayor o madres y padres de familia. Éste es el tipo de valores que los programas dirigidos a mejorar la seguridad en el tránsito y la convivencia ciudadana en los espacios públicos deberían tender a generalizar y fortalecer.

En los capítulos 6 a 9 hay amplias referencias a los significados y sentidos atribuidos a la velocidad, los vehículos y el riesgo para la subjetividad humana. Los discursos son variados y contradictorios pero, por eso mismo, inmensamente ricos en sus potencialidades de interpretación, que han sido bien explotadas en los diferentes capítulos que integran esta parte. Entre los jóvenes, los discursos que aluden a motivos de identidad y al *placer* encontrado en el *riesgo*, no sólo en la velocidad, son más frecuentes que entre los adultos. Sin embargo, y aun así, y a la luz de las expresiones vertidas por los conductores maduros de autos particulares, no nos atreveríamos a afirmar todavía que siempre se puede apostar a que, en cualquier situación y con cualquier vehículo (o a pie), un joven tomará más riesgos con la velocidad que un adulto, o que una mujer de cualquier edad y condición siempre será más prudente que cualquier varón. Las diferencias de género y generación emergieron en los discursos, a veces de manera espontánea y a veces suscitadas por las preguntas. Y, como no podía ser de otro modo, despertaron comprensible interés por parte de la mayoría de los investigadores. Lamentablemente, las limitaciones de tiempo y de casos comparables no permitieron avanzar mucho más allá de lo razonable en estos análisis. Además de señalar la relevancia de profundizar la investigación en estas líneas, sólo haremos aquí unas pocas reflexiones. En cuanto a las diferencias de género encontradas, ellas no han sido totalmente conclusivas (y no podrían serlo a partir de un estudio de estas características), pero van mayormente en los sentidos esperados de acuerdo con las nociones todavía predominantes acerca de la masculinidad y la femineidad. Puesto que estas diferencias parecieron más marcadas en algunas localidades –tal vez culturalmente más tradicionales– que en la Capital Federal; que sabemos que los cambios en los roles y las identidades de género se han estado acelerando y que desde los medios se impulsan las imágenes de *mujeres jóvenes que se atreven al riesgo y a la velocidad* (como las boxeadoras y las corredoras de autos de carrera) no podemos dejar de preguntarnos si la toma de riesgos en el tránsito en general y la conducción en particular, además de mantenerse o incrementarse entre los varones, no habrá de aumentar entre las mujeres en un futuro próximo, si se deja que simplemente la historia siga su curso y los medios y los intereses económicos privados continúen moldeando los valores y la cultura de los jóvenes sin que se les oponga alguna razonable y razonada resistencia. Pero no responsabilizaremos únicamente a los referidos intereses por el estado de situación o su posible agravamiento. El éxito rápido y fácil y el consumo como un valor en sí mismo se han fomentado desde diversos lugares en las últimas dos décadas aproximadamente; los modelos provistos en ese sentido también son tomados de manera simbólica o como aspiraciones salvadoras por los muchos jóvenes que ven sumamente limitadas sus posibilidades reales de ascenso social o mejora económica o, al menos, de una supervivencia digna mediante un trabajo estable. Para proteger la vida hay que valorarla, hay que creer que la propia vida, como la de los otros, vale la pena, porque nuestros proyectos vitales son posibles y porque tenemos un lugar de respeto en la sociedad en que vivimos. Y la sociedad argentina y sus gobernantes no han estado proporcionando muchos indicios en estos sentidos ni a los jóvenes ni a los adultos mayores, los que, en el conjunto de las poblaciones representadas en esta Parte de la obra son los más expuestos a riesgo; ambos, porque sus formas de desplazarse son las que más exponen el propio cuerpo, los añosos, porque son más vulnerables a los daños físicos de gravedad y en lo que respecta a sus posibilidades de recuperación. Y, volviendo a las diferencias generacionales, en cierta medida ya hemos hecho algunas advertencias sobre los comportamientos de riesgo que reconocieron los adultos y los mayores; sin intentar, en modo alguno, colocar toda la culpa en los padres y en las familias, porque no sería ni verdadero ni justo, y porque ya hablamos de otros responsables, no podemos dejar de reconocer que son personas de estas mismas generaciones las que socializaron a los jóvenes tomadores de riesgo.

En todos los capítulos hay numerosas propuestas razonables y factibles, con las cuales los sujetos y los investigadores participantes en los estudios locales desean contribuir al diseño y la implementación de políticas sociales y programas orientados a la disminución del riesgo en el tránsito y de los impactos negativos de sus consecuencias. El lector interesado puede consultarlas en las páginas respectivas. Sólo nos queda espacio para subrayar

que las iniciativas en estos sentidos deben ser, como el fenómeno social que intentarán modificar, multidimensionales, y apuntar de manera simultánea a las diferentes prácticas y motivaciones presentes en los individuos, a las características específicas de las diferentes categorías sociales y a la sociedad en su conjunto. El trabajo pendiente para las autoridades excede las incumbencias y posibilidades del Sector Salud y deberá ser necesariamente intersectorial. También sugerimos que las intervenciones sean de tipo participativo, para dar protagonismo a los ciudadanos que se sienten excluidos, u oportunidades de aprender a participar a los que nunca pudieron o desearon hacerlo y para fomentar, al mismo tiempo, la responsabilidad personal y la solidaridad social.

PALABRAS FINALES

Esta obra presentó una selección de los principales resultados de una investigación colaborativa multicéntrica que estuvo dirigida a indagar en la temática de los accidentes de tránsito en la Argentina, con el propósito de brindar resultados y recomendaciones útiles para el diseño de políticas y programas sociales destinados a mejorar la seguridad en el tránsito y la atención a las víctimas de accidentes.

El campo del tránsito en la Argentina refleja la complejidad de una organización social heterogénea, altamente urbanizada, que está atravesando un largo proceso de cambios estructurales y culturales. La asincronía de estos cambios, en un contexto de escasez de recursos, agudiza los problemas de la circulación urbana y el riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito, otorgándole características especiales a un fenómeno que constituye, de por sí, un problema que ocupa la atención pública en las sociedades más avanzadas y motiva la preocupación y dedicación de recursos para la búsqueda de soluciones por parte de los organismos internacionales de salud. La preocupación de las máximas autoridades nacionales de salud por los accidentes de tránsito en la Argentina y sus consecuencias negativas para la salud y la vida de los individuos involucrados, el sistema de salud y la sociedad en su conjunto, se inscribe así en una problemática universal de las sociedades modernas, pero que adquiere características especiales de gravedad y urgencia en los países que, como el nuestro, no participan de los máximos beneficios que puede otorgar el desarrollo económico y social sostenido.

Es sólo a partir de la comprensión y aceptación de la complejidad de los fenómenos sociales y de las problemáticas más abarcadoras que afectan a la población argentina, que resulta posible abordar la complejidad propia del campo social del tránsito urbano, intentando superar la sola constatación de la gravedad del problema de los accidentes (lo cual no significa que dicha constatación no sea necesaria), o la búsqueda fácil de culpables cuya detección permita descargar angustias y responsabilidades colectivas. En esta problemática, como en otras que enfrentan actualmente los ciudadanos argentinos y sus gobernantes, opera la interacción entre aspectos estructurales objetivos, por una parte, y aspectos subjetivos que orientan los comportamientos individuales de las personas, por otra. Éstas han sido las coordenadas desde las cuales la investigación se organizó y se llevó a cabo, adoptando una estrategia que combinó la aplicación de métodos cuantitativos y cualitativos.

La escasez de resultados de investigación sociodemográfica de estas características, plasmados en conocimientos confiables ha representado, a la vez, incentivos y constricciones para el estudio. Como toda investigación, ésta requirió en primer lugar conocer lo mejor posible todos los aspectos aparentes, observables, que manifiesta el fenómeno social que se aborda. Ésta es la razón por la que procedió, en su primera etapa, a realizar una descripción y cuantificación del fenómeno en cada una de las localidades urbanas seleccionadas, y en el país en su conjunto. Los resultados de esta tarea, así como la sistematización de los hallazgos, se han presentado en la Primera parte de esta obra.

Esta tarea requirió la identificación, recopilación y análisis crítico de la información disponible para los diferentes contextos, y la producción de datos originales para complementarla. La tarea no ha sido sencilla y los problemas que presentan los datos disponibles de fuentes oficiales en el país han tenido mucho que ver en esto. Las fuentes de información estadística sobre los fenómenos sociales representan una suerte de acervo de la memoria de una sociedad, y quizás no sea casual que las mismas presenten tantos problemas en este país. La información sobre accidentes de tránsito comparte las falencias generales de los datos estadísticos para el análisis de las características sociodemográficas de la población, de manera especial cuando se necesita extraer de ellos información útil para políticas sociales a nivel local. El carácter dinámico y multidimensional del fenómeno abordado en esta ocasión, así como la escasa tradición de estudios sociodemográficos en esta línea temática hicieron que la tarea fuese aún más compleja. Los datos oficiales, aun con limitaciones, constituyen en general las fuentes más confiables. Ellos incluyen estadísticas provenientes del sector de salud, de la policía o de la justicia; todas y cada una presentan problemas específicos que ya han sido analizados en esta obra y que contribuyen a dificultar la necesaria compatibilización de los datos sobre aspectos parciales que cada una de ellas proporciona. Pero vale la pena reiterar aquí que la necesidad de reunirlos para el tratamiento de un fenómeno que requiere de todos los datos provistos por cada una de ellas, en tanto iluminan sobre diversos aspectos o dimensiones que concurren en el fenómeno, torna aun más complejo su tratamiento. Las carencias de datos confiables, completos y comparables, son

más agudas aun a niveles de mayor desagregación, en especial para cubrir la información correspondiente a localidades o municipios con menor cantidad de población.

Los resultados que se han presentado en la primera parte de esta obra son los más completos y los de mejor calidad que se pueden alcanzar en el contexto descrito y con los recursos disponibles (humanos, de tiempo, económicos, de datos en las diferentes localidades) para un proyecto de las características del realizado. Aún con sus limitaciones, permiten comprender los rasgos fundamentales del fenómeno de los accidentes de tránsito en el país. Los estudios locales, como tales, están atravesados por las especificidades de cada contexto, lo que representa una fuente de riqueza para la comprensión general que se logra a partir de la sistematización de las regularidades que logran establecerse cuando se los compara entre sí y con el total del país.

Estos estudios locales han alcanzado también resultados de utilidad en la evaluación de las fuentes de información y en el desarrollo de metodologías específicas que permiten su mejor aprovechamiento. El proyecto ha aportado, además de los productos ya señalados, el diseño de un instrumento para la recolección de datos estadísticos sobre eventos y víctimas a ser aplicado en hospitales públicos, y la experiencia de su implementación. Estos resultados deben evaluarse como significativos en la medida en que una de las recomendaciones que merece atención urgente es la de que se constituya un sistema nacional de registro o de información sobre los accidentes de tránsito, como pieza básica de una auténtica preocupación por enfrentar el problema y sus consecuencias sociales negativas. Las estrategias de evaluación de la producción de información, las propuestas de mejoramiento o los desarrollos metodológicos y técnicos para completar información faltante, constituyen conocimiento útil para la implementación de estas medidas. Las tareas pendientes hacia la mejora de la cobertura –temática y poblacional– y de la calidad de las fuentes existentes, como también la constitución de un sistema nacional que organice e integre de manera coherente la producción (local, nacional, sectorial) de datos sobre AT, sus causas y consecuencias, exceden las posibilidades de los equipos de investigación; necesitan de decisiones políticas a ser implementadas por las autoridades sectoriales y los organismos estadísticos competentes en los distintos niveles jurisdiccionales del país; esto es, aluden a las funciones del Sistema Estadístico Nacional, que participa de las generales de la ley de la sociedad en la que se desarrolla su producción.

Este esfuerzo intersectorial resulta indispensable para que las autoridades cuenten con las necesarias líneas de base cuantitativas confiables, a fin de fijar prioridades y de orientar de manera eficiente la asignación de recursos a los programas de intervención. En este sentido, no estará de más señalar que algunas atribuciones de causalidad diferencial de AT a determinados comportamientos de grupos poblacionales denominados “de riesgo” –y que muchas veces surgen de conocimiento desarrollado en países altamente industrializados y con menores tasas de accidentalidad– todavía no pueden ser constatadas y afirmadas de manera fundamentada en la Argentina, debido a las falencias de los datos necesarios para el cálculo de tasas específicas de incidencia en las diversas subpoblaciones expuestas a riesgo, provocando confusión y dando precarias bases a la toma de decisiones. Estas consideraciones surgen con claridad a partir de las reflexiones de los becarios cuyos aportes reflejan un esfuerzo especial dedicado a la interpretación conjunta de resultados provenientes de la aplicación de métodos cuantitativos y cualitativos o, en general, de fuentes, técnicas y métodos diversos (triangulación).

La perspectiva cuantitativa descubre regularidades y proporciona cierta seguridad a los usuarios de los datos, a los medios de difusión masiva y, a través de los mismos, al público general.¹⁴⁰ Pero, independientemente de su cobertura y calidad, siempre dejan preguntas sin responder y también sugieren nuevas indagaciones que deben ser satisfechas por otros caminos. La perspectiva cualitativa busca en la subjetividad de los actores sociales, y en sus propias razones, más elementos para la comprensión de las actitudes y motivos que orientan sus conductas, y que es imprescindible conocer para actuar de manera inteligente y efectiva cuando se busca modificarlas en pro del bien común. La Segunda Parte de este libro se dedicó extensamente a la presentación de los resultados que surgieron de la aplicación de métodos cualitativos en cuatro de las localidades seleccionadas para el estudio multicéntrico. Para llevar a cabo estos estudios a nivel local se utilizaron instrumentos de recolección de datos –estandarizados en sus aspectos formales y sustantivos fundamentales

¹⁴⁰ Una seguridad que puede ser engañosa, debido a las limitaciones de los datos oficiales y a la difusión de estimaciones oficiosas que intentan subsanarlos pero no proporcionan los elementos necesarios para la evaluación de su confiabilidad (ambas cuestiones ya señaladas).

para asegurar la comparabilidad de los resultados—, que fueron elaborados a partir de prolongadas y a veces apasionadas discusiones entre los becarios y los responsables de la coordinación. Éste fue uno de los aspectos más enriquecedores del trabajo en equipo, que sin dudas contribuye también al objetivo de formación de recursos humanos en la temática.

Los resultados cualitativos señalaron regularidades y diferencias al interior de cada localidad y a través de la comparación entre los cinco estudios locales; allí reside su mayor riqueza. Existen importantes motivos bien fundados para confiar en estos resultados y para creer que, como se intentó mostrar en las Conclusiones de la Segunda parte, tanto las regularidades como las diferencias son razonables y tienen razón de ser. Entre ellas: el importante número de casos y el volumen de los discursos obtenidos del conjunto de esos sujetos; que en el conjunto de los estudios locales participaran sujetos sustantivamente representativos de prácticamente todo el espectro de edades y de ambos sexos de la población general y de la mayor parte de los roles que los actores sociales desempeñan en el tránsito; el hecho de haber aplicado dos técnicas cualitativas cuyos resultados se integraron y complementaron en un todo coherente; el hecho de que los mismos instrumentos, desarrollados a partir de múltiples aportes (de los que se intentó tomar lo mejor de cada uno), hayan sido aplicados en las distintas localidades por profesionales con diferentes experiencias y perspectivas disciplinarias, y que lo mismo puede ser dicho de los procesos de análisis, que en la mayoría de los casos se llevaron a cabo, deliberadamente, en forma por completo independiente, arribando a resultados que a veces sorprenden por su homogeneidad y complementariedad. El análisis cualitativo obliga al investigador a un intenso y prolongado esfuerzo de interpretación y también de síntesis para extraer de todo el (inicialmente) aparente caos de discursos individuales y discusiones grupales aquello que pareciera ser, acá y ahora, lo más importante —y también lo más urgente a ser transferido—, en las diversas formas en que ello fue expresado, en cada una y en el conjunto de las expresiones verbales que integran el *corpus* de datos. Parte importante de este esfuerzo proviene de la necesidad del investigador de estar alerta para impedir, hasta donde ello sea posible, que su propia subjetividad contamine los resultados. Sin duda, una importante ventaja de la aplicación de métodos cualitativos en un estudio multicéntrico consiste en la posibilidad de fortalecer la confiabilidad de los resultados mediante el criterio de la intersubjetividad.

La multiciplidad y riqueza de los resultados que surgieron de cada estudio individual y del conjunto de todos ellos, generales y a la vez específicos por categoría social y por particularidades locales, así como las conclusiones y recomendaciones que cada investigador extrajo de los mismos, proporcionan a las autoridades numerosas, variadas y atendibles sugerencias para la toma de decisiones globales y también puntuales. Esperamos haber mostrado que los agentes sociales tienen motivos —objetivos y subjetivos— para actuar de la manera en que lo hacen en el tránsito. Que son capaces de reflexionar y dar razones sobre sus propias prácticas y las motivaciones que las orientan, y de ofrecer sus perspectivas sobre las prácticas de otros agentes, sobre la estructura y el funcionamiento del campo y sobre el riesgo. Y es también nuestra esperanza que el lector interesado en el bien común entienda, como nosotros, que las perspectivas de los agentes sociales son un aporte útil y necesario para orientar las prácticas de las autoridades que deben tomar decisiones de políticas sociales dirigidas a esos mismos agentes y al resto de la sociedad a la que ellos pertenecen.

La experiencia académica indica que sólo es posible aprender a hacer investigación haciéndola. Como ya se ha señalado en la Introducción a esta obra, el proyecto que le dio origen y sustento tuvo un énfasis importante en la formación de recursos humanos en investigación sobre la temática. Por esto es que los resultados sustantivos presentados en esta obra expresan también los logros alcanzados en esta labor de formación. Los becarios y el equipo de coordinación, en conjunto, encontraron en la realización del proyecto múltiples instancias de formación mutua, en las que se compartieron las experticias específicas de cada uno en pro del trabajo común en un tema que, precisamente por su carácter multidimensional, requiere necesariamente del abordaje multi e interdisciplinario. Suele suceder que los resultados que se obtienen en formación no tienen visibilidad inmediata, pero con el tiempo ellos van mostrando su relevancia; confiamos en que esto será así también en este caso, en el que además se ha tratado de que estas instancias de formación tuvieran un carácter federal a través de la participación de becarios de distintos lugares del país, y que permitiera dar continuidad a los esfuerzos que muchos de ellos ya vienen realizando en la temática. Queda ahora en sus voluntades y posibilidades seguir adelante por el camino abierto a través de esta experiencia. En este sentido, debemos señalar a las autoridades de los diferentes niveles y sectores que ellas también constituyen actores sociales a cargo

de roles protagónicos, porque sus propias decisiones de asignación de recursos también orientan las prácticas de investigación. Y en éste, como en otros temas relevantes para el desarrollo del país y el bienestar de su población, y de la misma manera en que fuera recomendado para las acciones de intervención, las acciones de apoyo a la generación de nuevo y mejor conocimiento necesitan ser sostenidas, pues la investigación debe continuar.

BIBLIOGRAFÍA

- Åberg L y Rimmö P (1998) "Dimensions of aberrant driver behaviour", *Ergonomics*, 41(1): 39-56.
- Argentina, Ministerio de Salud de la Nación, Programa Nacional de Estadísticas de Salud (2003) *Anuario de Estadísticas Vitales 2000-01*: <http://www.msal.gov.ar/htm/site/pdf/anuario00.pdf>, 02/10/03.
- Argentina, Ministerio de Salud de la Nación (2003a) *Programas que dependen de la Dirección de Promoción y Protección de la Salud: Prevención de Accidentes, Prevención de accidentes en la Infancia, Seguridad Vial*: <http://www.msal.gov.ar/htm/site/prog/DPPS6.asp>, 06/10/03.
- Argentina, Ministerio de Salud de la Nación, VIGIA (2004) *Planilla de registro del sistema de vigilancia de lesiones de causa externa. Sistema de vigilancia de lesiones de causa externa*. Buenos Aires.
- Aronna A, Bisio S, Coll A y otros (1994) "Estudio descriptivo del accidente de tránsito en la ciudad de Rosario", *Revista Investigación en Salud*, N^{os} 1 y 2, Secretaría de Salud Pública, Municipalidad de Rosario.
- Aronna A y Pendido A (1994) *Estudio descriptivo de efectores públicos de salud*. Rosario: Fundación Banco Municipal de Rosario (Tomo 1, 1993, p.13).
- Astrain I, Bernaus J, Claverol J, Escobar A, Godoy P (2003) "Prevalencia del uso de teléfonos móviles durante la conducción", *Gaceta Sanitaria*, 17 (1).
- Barth F (2000) Metodologías comparativas na análise dos dados antropológicos, en Barth F, *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Río de Janeiro: Contracapa, pp.187-200.
- Bestard J (1996) Prólogo, en Douglas M, (1996) *La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales*. Barcelona: Paidós, pp. 9-16.
- Bosque L (2005) *Relevamiento y análisis de los factores subjetivos asociados a la ocurrencia de accidentes de tránsito*, Informe final de becario, Beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Bosque L y Neira J (2002) Epidemiología del trauma y Prevención de lesiones, en San Román, E, Neira J y Tisminetzky G, (eds.) *Prioridades en trauma*. Buenos Aires: Ed. Médica Panamericana.
- Bourdieu P (1988) *Cosas dichas*. Buenos Aires: Gedisa. Capítulo II: Confrontaciones, pp. 67-82.
- Bourdieu P (1991) *El sentido práctico*. Madrid: Taurus. Libro I, Capítulo 8: Los modos de dominación.
- Brooke Lerner E, Dietrich J y otros (2001) "The influence of demographic factors on seatbelt use by adults injured in motor vehicle crashes", *Accident and Analysis Prevention*, 33: 659-662.
- Caballero M (2004) "Academic turns city into a social experiment", *Harvard Gazette Archives*, march, <http://www.news.harvard.edu/gazette/2004/03.11/01-mockus.html>.
- Calvez M (1992) *La sélection culturelle des risques du sida*. París: ANRS/IRTS.
- Calvez M, Schiltz MA y Souteyrand Y (1996) Présentation, en *Les homosexuels face au sida. Rationalités et gestion de risques*. París: ANRS.
- Carbone, R y otros (2003) *Proyecto para la mejora de la seguridad urbana*, Ponencia presentada en Segundo Congreso Argentino de Administración Pública, Sociedad, Gobierno y Administración, Córdoba, 27-29 noviembre, http://www.aaep.org.ar/ponencias/congreso2/Romero_Marisa.pdf.
- Carbonell Vaya E y otros (1997) La teoría homeostática del riesgo de Wilde, en: Montoro L y otros (eds.), *El factor humano en la conducción de trenes: manual de conducción segura*. Valencia: Línea editorial INTRAS, p.183.
- Castellanos P (1987) "Sobre el concepto de salud-enfermedad. Un punto de vista epidemiológico", *Cuadernos Médico Sociales*, 42.
- Chesham D y otros (1993) "Motorcycling safety research: a review of the social and behavioural literature", *Social Science and Medicine*, 37 (3): 419-429.
- Davis R y Pless B (2001) "BMJ bans 'accidents'. Accidents are not unpredictable", *British Medical Journal*, 322: 1320-1321.
- De Hoyos G (2005) *Aspectos socioculturales y demográficos de los acontecimientos y circunstancias del tránsito que originan lesiones en la Ciudad de Neuquén: los motoci-*

- clistas como grupo de riesgo*, Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- De Hoyos G, Ungaro J (2003) *Programa de Prevención y Control del Trauma*, Subsecretaría de Salud, Provincia de Neuquén, Documento interno, diciembre, mimeo.
- Defensoría del Pueblo de la Nación (2005) Informe especial sobre seguridad vial en Argentina <http://www.defensor.gov.ar/informes/vial-informe.pdf>.
- Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires (2003) *Accidentes de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires Sistematización y análisis de datos*, Instituto de Estudios e Investigaciones de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, <http://www.defensor.gov.ar/informes/vial-informe.pdf>.
- Dejoy D (1999) "The optimism bias and traffic accident risk perception", *Accident Analysis and Prevention*, 21(4): 333-40.
- Dobson A y otros (1999) "Women drivers' behaviour, socio-demographic characteristics and accidents", *Accident Analysis and Prevention*, 31: 525-535.
- Douglas M (1996) *La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales*. Buenos Aires: Paidós.
- Douglas M (1998) *Estilos de pensar. Ensayos críticos sobre el buen gusto*. Barcelona: Gedisa. Capítulo 6: Animales anómalos y metáforas animales; Capítulo 7: Clasificado como comestible.
- Draysokry M (1997) Traffic safety and the new research paradigm in human sciences, en Rothengatter y otros (eds.), *Traffic & Transport psychology. Theory and application*. London: Pergamon.
- Flores Montero E (2003) "Sistema Nacional de Trauma en Costa Rica: una propuesta", *FELAC- Boletín informativo*, 6(4).
- Foschiatti A, Lucca A, Ramírez L y otros (2003) *El impacto social de los accidentes de tránsito y su relación con los servicios hospitalarios*, en *Resistencia*. Resistencia: Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades, UNNE, www.unne.edu.ar/cyt/2001/2-Humanísticas/H-007.pdf, oct.08.
- Foschiatti A y otros (2002) "Contribución de los SIG para la determinación de áreas vulnerables a sufrir accidentes de tránsito en la ciudad de resistencia (Chaco-Arg.)", *Serie Geográfica*, 10: 131-142.
- Foschiatti A, Ramírez M, Rey C y Lucca A (2004) *Los riesgos del tránsito en la Ciudad de Resistencia*. Resistencia: UNNE.
- Frankenberg R (1995) *Learning from AIDS*, en: Ahmed, A. y Shore, C. (eds.) *The Future of Anthropology: Its Relevance to the Contemporary World*. London: Athlone, pp. 110-133
- Geertz C (1987) *La interpretación de las culturas*. México: Gedisa Editores. Cap. 1: Descripción densa.
- Giddens A (1984) Elements of the Theory of Structuration, en Giddens A, *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity. Chapter 1, pp.1-40.
- Glaser B y Strauss A (1967) *The Discovery of Grounded Theory*. New York: Aldine Publishing C.
- Glendon A y Cernecca L (2003) "Young drivers' responses to anti-speed and anti-drink-driving messages", *Transportation Research Part F*, 6: 197-216.
- Glick Schiller N, Stephen C y Lewellen D (1994) "Risky business: the cultural construction of AIDS risk groups", *Social Science and Medicine*, 38(10): 1337-1346.
- Glizer I (1993) *Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*, OMS / OPS, Serie Paltex para ejecutores de Programas de Salud, N° 29.
- Green J y Hart L (1998) "Children's view of accident risks and prevention: a qualitative study", *Injury Prevention*, 4: 14-21.
- Gutiérrez A (1997) *Pierre Bourdieu. Las prácticas sociales*. Córdoba: Dirección Nac. de Publicaciones de la Univ. Nac. Córdoba y Editorial Universitaria Univ. Nac. Misiones, Col. Cátedra.
- Hijar-Medina M, Carrillo Ordaz C y otros (1999) "Factores de riesgo de lesión por accidentes de tráfico y el impacto de una intervención sobre la carretera", *Revista de Saúde Pública*, 33(5):505- 512.
- Hijar-Medina M, Trostle J y Bronfman M (2003) "Pedestrian injuries in Mexico: a multi-method approach", *Social Science and Medicine*, 57: 2149-2159.

- HM Treasury (2005) *Managing risks to the public: appraisal guidance*. London.
- INEGI (2004) Síntesis metodológica de las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/registros/economicas/smatu.pdf>.
- ISEV-Instituto de Seguridad y Educación Vial (2003-2004), *Comunicados emitidos por el ISEV* (varios números correspondientes a los años 2003 y 2004), <http://www.isev.com.ar>.
- Isoba C (2004) "El argentino y los accidentes de tránsito", *Luchemos por la Vida*, 5(13), <http://www.luchemos.org.ar/espa/rev13p18.htm>.
- Jontef E (2005) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Klein C (1994) "Mortes no transito do Rio de Janeiro, Brasil", *Cadernos de Saúde Pública*, 10(1).
- Lacasta L (2005) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Lancaster R y Ward R (2002) *The contribution of individual factors to driving behaviour; implications for managing work-related road safety*, Entec UK limited, <http://www.hse.gov.uk/research/rrpdf/rr020.pdf>
- Larrateguy L (2003) Causa de muerte, en: *Latin Salud. Com. La guía completa de la salud*, <http://www.latinsalud.com/articulos/00036.asp>, octubre 4.
- Ledesma R, Peltzer R y Ungaro J (2000) *Estudio observacional del uso del casco en conductores de motocicletas en la ciudad de Mar del Plata*, Contribución libre al X Congreso Argentino de Psicología (26 al 28 de octubre), Rosario.
- Ledesma R, Peltzer R, Ungaro J y Zervino L (s.f.) *Creencias y atribuciones sobre accidentes de tránsito en comunicadores sociales*, Universidad Nacional de Mar del Plata, mimeo.
- Leone MC y otros (1995) *Estudio descriptivo del accidente de tránsito*. Rosario: Hospital de Emergencias Dr. C. Álvarez, Departamento de Estadísticas.
- Liberatti C, Andrade S y Soares D (2001) "The new Brazilian traffic code and some characteristics of victims in southern Brazil", *Injury Prevention*; 7:190-193.
- Llamazares, R y otros (2003) *Estudio transversal sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia (Argentina) y alrededores*, www.intermedicina.com/Publicaciones/Public-01.htm, octubre 8.
- Loimer H, Iur M y Guarnieri M (1996) "Accidents and Acts of God: A History of the Terms", *American Journal of Public Health*; 86:101.
- López Barrancos C, Maffei de Andrade S y otros (2003) "Uso de capacetes por víctimas de accidentes de motocicleta em Londrina, sul do Brasil", *Revista Panamericana de Salud Pública*, 13(1).
- Luchemos por la Vida Asociación Civil (2004) *Accidentes de tránsito: tragedias que podrían ser evitadas*, http://www.poderdelconsumidor.com.ar/notas_destacadas/n005.htm
- Luchemos por la Vida Asociación Civil (2003) *Estadísticas*: <http://www.luchemos.org.ar/espa/estadis.htm>.
- Mainoiloff R (2000) "Caracteres del movimiento natural de la población del Gran Resistencia en 1970;1980 y 1990", *Revista Nordeste. Serie Investigación y Ensayo* N° 13. Geografía, UNNE.
- McKenna F (1982) "The human factor in driving accidents. An overview of approaches and problems", *Ergonomics*, 25(10): 867-877.
- Mockus A (2001) *Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997*. Washington: BID, SOC-127, <http://iadb.org/sds/soc>, visitada el 11.08.05.
- Mockus A (2002a) *Armonizar ley, moral y cultura. Cultura ciudadana, prioridad de gobierno con resultados en prevención y control de violencia en Bogotá, 1995-1997*, <http://www.iadb.org/sds/doc/2104spa.pdf>, visitada el 11/08/05.
- Mockus A (2002b) Convivencia como armonización de ley, moral y cultura, *Perspectivas*, vol. XXXII, N° 1, pp.19-37, marzo.
- Mockus A y Cante F (2003) "La resistencia civil", *El Malpensante*, 48, 16 de septiembre, http://www.elmalpensante.com/48_coda.asp

- Mockus A, Acero Velásquez H (2005) "Criminalidad y violencia en América Latina: la experiencia exitosa de Bogotá", *Seguridad Sostenible*, <http://www.iigov.org/ss/article.drt?edi=66201&art=67148>.
- Montaner y Simón (1912) *Diccionario Enciclopédico Hispano Americano*, España, Sociedad internacional América, 1912 (Tomo 1 p.219-220).
- Montoro González L, Carbonell Vayá E, Sanmartín Arce J, Tortosa Gil F (eds.) (1995) *Seguridad vial. Del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid: Ed Síntesis.
- Montoro González L (1998) El cambio de actitudes y la prevención de accidentes de tráfico, en *IV Jornadas Nacionales de Seguridad Vial*, Santander, 24-25 noviembre.
- Moyano Díaz E (1997) "Evaluation of traffic violation behaviours and the causal attribution of accidents in Chile", *Environment and Behaviour*, 29(2): 264-282.
- Moyano Díaz E, Guajardo Espinoza A y Vargas Aravena J (1999) Exploración del discurso acerca de la seguridad de tránsito en usuarios de vías en Santiago de Chile, en *Psicología del tráfico y la seguridad vial. Simposio y mesas temáticas*, <http://copsa.cop.es/congresoiberoba/base/franco/14.num>, visitada el 12.10.99.
- Murray C y López A (1996) *The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries and risk factors in 1990 and projected to 2016*. Cambridge: Harvard University Press.
- Murray A (1998) "The home and school background of young drivers involved in traffic accidents", *Accident Analysis and Prevention*, 30(2):169-182.
- Neira J (2001) "Propuesta de regionalización para la atención del paciente traumatizado", *Medicina Intensiva*, 18(3): 92-118.
- Neira J y Bosque L (2001) *Revisión de la literatura sobre la prevención de lesiones*. Primer Congreso Virtual de Trauma. Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma. Buenos Aires, agosto.
- Neira J, Bosque L y Luliano V (1997) "Investigación sobre la magnitud de los accidentes y de la atención médica de emergencia en la ciudad de Buenos Aires", *Revista SAME*, 5(3).
- Neira J, Bosque L, Gelpi F y Neira P (1999) *Manual de socorrismo básico para escuelas*, Santiago: Sociedad Argentina de Terapia Intensiva y Programa Nacional de Equipamiento Educativo, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación, Chile.
- Nesis JE (2005) La ley se discute y se cumple, en diario *La Nación line*, sección Opinión del 17 de agosto, <http://www.lanacion.com.ar>, visitada el 17.08.05
- OECD (1994) *Road transport research. Improving road safety by attitude modification*. Paris: OECD, www.oecd.org.
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2002a) *Estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico*. <http://www.who.org>.
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2002b) *Informe sobre la salud en el mundo. Reducir los riesgos y promover una vida sana*, <http://www.who.int/whr/2002/es/>.
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2003) *La seguridad vial no es accidental*, abril, www.who.int/world-health-day/es, <http://www.who.int/world-health-day/es>.
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2004) *Informe mundial sobre prevención de traumatismos causados por el tránsito*, <http://www.who.org>.
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2004a) *Lesiones por accidentes de tráfico*, <http://www.who.org>.
- OMS-Organización Mundial de la Salud (2004b), *Bulletin*, 82(4): 239-318.
- OMS-Organización Mundial de la Salud, Ministerio de la Salud y Bienestar Social del Canadá y Asociación Canadiense de Salud Pública (1987) "Primera Conferencia Internacional sobre Promoción de la Salud. Carta de Ottawa para la Promoción de la Salud. Noviembre de 1986", en: *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana* 103(1): 77-81.
- ONU-Organización de las Naciones Unidas (2003) *Crisis de seguridad vial en el mundo*, Informe del Secretario General, Asamblea General de las Naciones Unidas, 7 de agosto 2003, <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/462/63/PDF/N0346263.pdf?OpenElement>.
- OPS-Organización Panamericana de la Salud (1993) *Prevención de accidentes y lesiones*, Washington: OPS-OMS.
- OPS-Organización Panamericana de la Salud (2000) Los desastres naturales. Washington (P. C. 575).
- OPS-Organización Panamericana de la Salud (2002) *Municipios y comunidades saludables. Guía de los alcaldes para promover calidad de vida*, http://www.paho.org/Spanish/AD/SDE/HS/Gu%C3%ADa_Alcaldes.htm.

- OPS-Organización Panamericana de la Salud (2004) "Defunciones por accidentes de tránsito en países seleccionados de las Américas, 1985- 2001", *Boletín Epidemiológico*, 25(1).
- Ortiz Z, Esandi M y Bortman M (2001) *Epidemiología básica y vigilancia de la salud*, Módulo XI, Programa VIGI+A, MSN, OPS, Buenos Aires.
- Parker D, West R, Stradling S y otros (1995) "Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accidents", *Accident Analysis and Prevention*, 27(4):571- 581.
- Peltzer R (2003) *Accidentes de tránsito: teoría de la atribución, locus de control y adopción de medidas preventivas*, beca Formación Superior. Facultad de Psicología. Univ. Nac. Mar del Plata, mimeo.
- Peltzer R (2005) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en la ciudad de Mar del Plata*, Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Peterlini C y Geldstein RN (2005) El tránsito y sus accidentes. Estructura y agencia en las perspectivas de automovilistas y peatones de la ciudad de Buenos Aires, en Abramzón M. y otros, *VI Jornadas Nacionales de Debate Interdisciplinario de Salud y Población*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad C. Sociales, UBA (Eventos Académicos, 3).
- Poole G (1998) "A plea for prevention", *Journal of Trauma*, 45:394.
- Queiroz M y Oliveira P (2002) "Acidentes de tránsito: uma visão qualitativa no Município de Campinas, São Paulo, Brasil", *Cadernos de Saúde Pública*, 18(5).
- Ranney T (1994) "Models of driving behaviour: a review of their evolution", *Accident Analysis and Prevention*, 26(6):733-750.
- Restivo A (2005) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Rey C (2005) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*, Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Rey CE (1999). *Las condiciones ambientales de la vida urbana. El tránsito como generador de riesgo de accidentes en la ciudad de Resistencia*. Tesis. Maestría en Gestión Ambiental y Ecología. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional del Nordeste.
- Rodríguez HC (2003) *Accidentes de tránsito y socorro en carreteras*, Ministerio de Salud, Colombia, www.fefapem.org/guias/1.17.html, octubre 8 de 2003.
- Rundmo T e Iversen H (2004) "Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian countries before and after a traffic safety campaign", *Safety Science*, 42:1-21.
- Schmunis E (2001) *El derecho a la ciudad para los adultos mayores y las barreras móviles*. Buenos Aires: FADU, Universidad de Buenos Aires, mimeo.
- Silveira A (2003) "Seat belt use in Argentina- a 10 year struggle", *Traffic Injury Prevention*, 4:173-175.
- Social Issues Research Centre (2004) *Sex differences in driving and insurance risk*, St Clement.
- Sociedad Argentina de Pediatría (2001) *Manual de Prevención de Accidentes*, Subcomisión de prevención de accidentes, Buenos Aires.
- Stechina D (2005) *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Informe final de becario, beca de investigación Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud de la Nación, Buenos Aires, inédito.
- Strauss A (1989) *Qualitative analysis for social scientists*. Cambridge and New York: Cambridge University Press [first edition: 1987].
- Sumie Koisumi M (1992) "Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta", *Revista de Saúde Pública*, 26(5).
- Tapia Granados J (1998) "La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud", *Rev. Panamericana de Salud Pública*, 3(3):137-151.
- Tocce G (s.f.) *Los accidentes*, <http://www.sntweb.jus.gov.ar/polerim/libro2/12accid.pdf>
- Tonucci F (1995) *Con ojos de maestro*, Buenos Aires: Troquel.
- Úbeda C (2003) *Accidentes de tránsito con víctimas en la ciudad de Mar del Plata. Validación de fuentes de datos primarias y secundarias. Incidencia y factores de riesgo*.

- Informe académico final, becas Ramón Carrillo-Arturo Oñativia, Ministerio de Salud Nación, Argentina.
- Ulléberg P (2001) "Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign", *Transportation Research Part F: Traffic psychology and behaviour*, 4(4):279-297.
- Ulléberg P y Rundmo T (2003) "Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers", *Safety Science*, 41: 427-443.
- Ungaro J y Ledesma R (1999) "Accidentes de Tránsito: un análisis tipológico mediante la aplicación de métodos estadísticos descriptivos multidimensionales", *CM Publicación Médica*, 12:13-16.
- Ungaro J, De Hoyos G, Úbeda C y otros (s.f.) *Desarrollo y evaluación de nuevas estrategias para la vigilancia epidemiológica de los accidentes de tránsito en la Provincia del Neuquén*. Por subsidio a través del Programa VIGIA, Ministerio de Salud y Acción Social de la Nación (Inf. final), mimeo.
- Ungaro J, De Hoyos G, Peltzer R y Úbeda C (2003) *Hábitos preventivos y de riesgo asociados a lesiones pediátricas Utilización de Implementos de seguridad en la prevención de lesiones por accidentes vehiculares en la Provincia del Neuquén*. Libro de Resúmenes del 33° Congreso Argentino de Pediatría, www.sap.org.ar.
- Urroz G (2002) "Accesibilidad urbana y tercera edad", *Mundo Urbano*, noviembre-diciembre. <http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=content&task=view&id=77&Itemid=48>
- Valent F, Schiava F y otros (2002) "Risk factors for fatal road traffic accidents in Udine, Italy", *Accident Analysis and Prevention*, 34:71-84.
- Vidal Portell M y Solé Gómez D (s.f.) *Riesgo percibido: un procedimiento de evaluación*, http://www.mtas.es/insht/ntp/ntp_578.htm
- Waisman I, Núñez J y Sánchez J (2000) "Epidemiología de los accidentes en la infancia en la Región Centro Cuyo", *Archivo Argentino de Pediatría*, 98 (1): 2.
- World Bank Group (2000) *Road Safety*, <http://www.bts.gov/ntl/DOCS/97023>.
- Yagil D (2000) "Beliefs, motives and situational factors related to pedestrians' self-reported behaviour at signal-controlled crossings", *Transportation Research, Part F*, 3(1):1-13.
- Yunes J y Rajs D (1994) "Tendencia de la mortalidad por causas violentas en la población general y entre los adolescentes y jóvenes de la región de las Américas", *Cadernos de Saúde Pública*, 10.

Autoridades de la CONAPRIS

**Presidente: Ministro de Salud y Ambiente
Dr. Ginés González García**

Coordinador: Dr. Juan Carlos O'Donnell

Integrantes

**Subsecretario de Relaciones Sanitarias e Investigación en Salud
Dr. Carlos A. Vizzotti**

**Subsecretario de Programas de Prevención y Promoción
Dr. Andrés Leibovich**

**Secretario de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva
Ing. Tulio A. Del Bono**

**Presidente del CONICET
Dr. Eduardo Charreau**

**Por la Organización Panamericana de la Salud
Representante: Dr. José Antonio Pagés**

**Por AFACIMERA
Dr. Abraam Sonis**

**Por la Academia Nacional de Medicina
Dra. Zulma Ortiz**

**Por la Administración Nacional de
Laboratorios e Institutos de Salud - ANLIS
Dr. Gustavo Ríos**

**Por la Confederación Médica de la República Argentina - COMRA
Presidente: Dr. Jorge C. Jañez**

**Por la Confederación Farmacéutica Argentina - COFA
Presidente: Dr. Oscar Raúl Oviedo**

**Por la Confederación Unificada de Bioquímicos de la
República Argentina - CUBRA
Presidente: Bioquím. Héctor M. Ávila**

**Dra. María Luisa Ageitos
Dr. Guillermo Jaim Echeverry
Dr. Víctor Penchaszadeh
Dra. Elsa Segura
Lic. Federico Tobar**

**Dr. Ezequiel Holmberg
Dr. José María Paganini
Lic. Silvina Edith Ramos
Dr. Enrique Tanoni
Dra. Margarita Vitacco**

Se terminó de imprimir en
Talleres Gráficos DEL S. R. L.
E. Fernández 271/75 - Piñeyro
Junio de 2006.