

ESCENARIOS VULNERABLES DEL NORDESTE ARGENTINO

ANA MARÍA H. FOSCHIATTI

Resistencia (Chaco – Rep. Argentina)

2012



Universidad Nacional del Nordeste
Facultad de Humanidades
Instituto de Geografía

AGENCIA



CONICET



Escenarios vulnerables del Nordeste Argentino

Copyright © 2012

Queda hecho el depósito que marca la ley 11723

Impreso en Argentina - Printed in Argentina

ISBN 978-950-656140-6

Este libro cuenta con Evaluación Externa

Este libro fue financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica y la Universidad Nacional del Nordeste (PICTO-UNNE 2007-00097)

Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio, sin autorización expresa.

Los conceptos, ideas y opiniones contenidas en cada uno de los capítulos son de exclusiva responsabilidad de sus autores.



F- 748 Ana María H. Foschiatti , **Escenarios vulnerables del
Nordeste Argentino.** – 1a ed. - Resistencia (Chaco):

UNNE – ANPCyT - CONICET, 2012

419 p. : il.; 21 x 30 cm.

ISBN 978-950-656-140-6

1. Ecología Humana. 2. Calidad de Vida. 3. Desarrollo Social.
I. Título CDD 304.28

Diseño de tapa: Profesor Juan Antonio Alberto

Compaginación: Esp. Ing. Silvia Stela Ferreyra

AGRADECIMIENTOS

Mi gratitud es para todas las personas e instituciones que colaboraron con sus ideas y estuvieron presentes en la concepción y desarrollo de esta investigación, que culminó con la edición de este libro. Asimismo a todos aquellos que constantemente colaboraron en el proceso integral de mi crecimiento académico y personal.

A la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica y a la Universidad Nacional del Nordeste que permitieron con su apoyo económico financiar este libro que resume los resultados del Proyecto de investigación PICTO 0097 “El Nordeste argentino como escenario de vulnerabilidad socioambiental”.

A los colegas geógrafos del Instituto de Geografía de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional del Nordeste de los cuales tuve su acompañamiento constante y su apoyo con palabras, gestos o acciones que respaldaron y afianzaron mis iniciativas una y otra vez.

A todos los que tuvieron un abrazo, un comentario alentador y la sinceridad de su amistad en los momentos arduos y difíciles.

A mi pequeña Familia, que ha sido mi estímulo y contención, por su confianza, seguridad, paciencia y amor.

A la vida, por cultivar en mí la esperanza de pensar que las cosas pueden y deben renovarse, y que sostuvo vital y libremente, el espíritu transformador de mis prácticas y acciones.

PRÓLOGO

Dr. Guillermo A. Velázquez

Prologar una obra colectiva de gran magnitud como la presente representa, sin duda, un honor que agradecemos.

“Escenarios vulnerables del Nordeste Argentino” es una obra colectiva de gran envergadura por su extensión 419 pp., por la diversidad y cantidad de autores (17 en total: María Emilia Pérez, Patricia Snaider, Juan Alberto, Jorge Alberto, Ana María Foschiatti, Amalia Lucca, Marta Taborda, Vilma Falcón, Liliana Ramírez, Romina Claret, Celmira Rey, Dante Cuadra, Viviana Pértile, Norma Monzón, Marta López, Manuelita Nuñez y Emilias Lebus), por la amplitud de temas abarcados (escenarios naturales, ambientales urbanos, socio-demográficos, epidemiológicos, de organización, económicos, políticos y semióticos) y por el marco regional analizado (el NEA). Por último, pero no menos importante: esta obra colectiva fue realizada con fondos públicos y desde la propia región.

Todo ello permitió generar una obra de gran relevancia, que ha sido coordinada por la Dra. Ana María Foschiatti, geógrafa e investigadora del CONICET, que posee amplia producción y trayectoria en este tema.

La región del NEA tiene un interés especial para los geógrafos argentinos y para la sociedad en general ya que, en virtud de una serie de factores, llega muy mal posicionada a la Argentina del Bicentenario. Más concretamente, constituye la región más atrasada y desposeída del país.

Sus índices de pobreza, tanto por Línea de Pobreza (LP, vinculada a los ingresos), por Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI, asociada con cuestiones estructurales), o por Pobreza Convergente (combinación de Capacidad Económica de los Hogares y Condición Habitacional), resultan los mayores de la Argentina.

Por otra parte, considerando una combinación ponderada de indicadores socioeconómicos (vinculados con las dimensiones educación, salud y vivienda) y ambientales (referidos a problemas ambientales y grado de atracción del paisaje), podemos afirmar que se trata también de la región con menor índice de calidad de vida.

Siguiendo una escala numérica de 0 a 10 la Región Patagónica (la mejor posicionada) alcanza 7,53 puntos mientras que la del NEA (la última del “ranking”) exhibe 5,38 magros puntos.

Las ciudades intermedias poseen, en general, mejores condiciones de vida que las grandes o las pequeñas. Así, para el conjunto de la Argentina, las ciudades medias alcanzan un puntaje de 7,11, mientras las pequeñas sólo 5,05. Estos puntajes en el caso del NEA son, para las ciudades intermedias 6,22 y para las pequeñas tan sólo 4,84.

Históricamente la emigración ha sido una de las respuestas sociales e individuales para intentar hacer frente a esta situación. Sin embargo, en virtud de las experiencias de fracaso (no siempre debidamente asumidas), de retorno, o de resignación, las tendencias de migración extra-regional se han visto transformadas durante los últimos períodos intercensales.

En este sentido, las ciudades intermedias del NEA han absorbido, en mayor medida, parte de los flujos migratorios de sectores subalternizados intra-regionales, compelidos al éxodo, ya sea por verse

privados de sus medios de subsistencia o por carecer de expectativas en sus respectivos pueblos o parajes. Así lo respaldan los índices de calidad de vida citados anteriormente.

En términos de “ranking”, considerando al conjunto de 511 departamentos argentinos en el 2001, la posición de las 4 capitales provinciales del NEA era la siguiente: Posadas (Capital) 246º, Resistencia (San Fernando) 249º, Formosa 333º, Corrientes (Capital) 353º.

Otro factor importante que contribuye a explicar el alto grado de adversidad es el retraso en el proceso de Transición Demográfica Regional que continúa generando, por un lado, morbilidad y mortalidad precoz y, por otro, elevadas tasas de fecundidad.

Estos elementos atentan, por un lado, contra la provisión de servicios de salud y, por el otro, contra la necesidad de alcanzar cierto nivel de instrucción antes de insertarse precozmente en la PEA. Estas situaciones se retroalimentan entre los grupos más vulnerables, generando una suerte de círculo vicioso.

Asimismo la coexistencia de familias numerosas y de formas familiares no nucleares (extendidas y compuestas) suele agravar los problemas de hacinamiento. Estos se ven potenciados, a su vez, por la escasez de recursos recreativos (tanto de base natural como socialmente construidos) que se encuentren destinados a los sectores más vulnerables, habitualmente de escaso interés para el “mercado”.

Otro factor contextual es el rol que la Argentina como formación Socio-espacial otorgó históricamente al NEA: La provisión de mano de obra y de materias primas con escasa elaboración “in situ”.

A este cuadro se suma el creciente proceso de “pampeanización” de su estructura productiva (particularmente el avance de los agro-negocios) que, además de desplazar a las producciones tradicionales, incrementa el desempleo, la inequidad social y los problemas ambientales preexistentes.

Por estas razones y otras más (presencia de pueblos originarios privados de sus medios de producción, asistencialismo clientelar por parte de ONGs y de algunos gobiernos, dificultades de accesibilidad e infraestructura, problemas ambientales, barreras culturales, injusticia espacial en el acceso a servicios educativos, sanitarios, etc), que actúan en un contexto de alta vulnerabilidad, las ciudades intermedias del NEA han incrementado sustantivamente su grado de fragmentación social durante los últimos períodos intercensales.

Por eso se impone la necesidad de contar con más estudios como el presente, que ayuden a poner en evidencia los diversos tipos de vulnerabilidades existentes en esta región.

Este tipo de diagnósticos, además de poseer indudable valor académico, pueden contribuir a la mejor gestión por parte del Estado nacional, provincial y municipal, actor excluyente a la hora de intentar mitigar o -mucho mejor aún- revertir la penosa situación que padecen vastos sectores sociales en el NEA.-

ÍNDICE

	Página
INTRODUCCIÓN. <i>Dra. Foschiatti</i>	8
HIPÓTESIS y METODOLOGÍA . <i>Dra. Foschiatti</i>	13
RESUMEN. <i>Dra. Foschiatti</i>	17
CAPÍTULO I: LOS ESCENARIOS NATURALES	32
A. <i>La vulnerabilidad ambiental frente a los riesgos de origen climático. La influencia de los ciclos secos y húmedos en el Norte argentino. Prof. María E. Pérez.</i>	33
B. <i>Generación de cartografía necesaria para la posterior identificación de paisajes vulnerables realizada a partir de imágenes satelitales. Prof. Patricia Snaider.</i>	59
CAPÍTULO II: LOS ESCENARIOS AMBIENTALES URBANOS	94
A. <i>Las Fronteras Urbanas. Escenarios de Transición, Vulnerabilidad y Conflictos en el Área Metropolitana del Gran Resistencia. Prof. Juan A Alberto.</i>	95
B. <i>La vulnerabilidad ambiental resultante del crecimiento urbano sobre ambientes fluviolacustres. Propuestas de mitigación básicas a partir del Análisis espacial Mg. Jorge Alberto.</i>	126
CAPÍTULO III: LOS ESCENARIOS SOCIALES	152
A. <i>Factores sociales y demográficos generadores de vulnerabilidad en jóvenes y adultos mayores. Dra. Ana María Foschiatti.</i>	153
B. <i>El escenario social del AMGR. Análisis Témpero –Espacial de las condiciones de vulnerabilidad social, camino al siglo XXI. Mg. Amalia Lucca y Lic. Marta Taborda.</i>	183
C. <i>Mujeres en situaciones de pobreza: hacia la construcción de identidad de trabajadoras que viven en barrios periféricos de la ciudad de Resistencia. Mg. Vilma L. Falcón.</i>	198
CAPÍTULO IV: LOS ESCENARIOS EPIDEMIOLÓGICOS	229
A. <i>Morbilidad en la provincia del chaco (2000-2007). Aproximación a la distribución, dispersión y difusión de las principales causas de enfermedad de la población. Dra. Liliana Ramírez.</i>	230
B. <i>La situación de la mortalidad general en la provincia del chaco en la década 2000-2010. Evolución y análisis de causas a partir de la segregación espacial. Prof. Romina Claret y Dra. Liliana Ramírez.</i>	259
CAPÍTULO V: LOS ESCENARIOS DE ORGANIZACIÓN	277
A. <i>La movilidad territorial desde la perspectiva de los jóvenes. Resistencia, Chaco, Argentina. Mg. Celmira Rey.</i>	278
CAPÍTULO VI: LOS ESCENARIOS ECONÓMICOS.	297
A. <i>Industria maderera y vulnerabilidad socio ambiental. El caso de Machagai en el centro del Chaco. Dr. Dante Cuadra.</i>	298
B. <i>Vulnerabilidad económica y social de los pequeños productores tabacaleros en la provincia del Chaco. Mg. Viviana C. Pértile.</i>	320
CAPÍTULO VII: LOS ESCENARIOS POLÍTICOS	335
A. <i>Sociedad y Política. La vulnerabilidad en la práctica de la ciudadanía. Prof. Norma Monzón.</i>	336
CAPÍTULO VIII: LOS ESCENARIOS SEMIÓTICOS	347
A. <i>Discurso y vulnerabilidad semiótica. Mg. Marta López.</i>	348
B. <i>Relaciones y procesos productivos: Dimensión Económica de las relaciones sociales. Lic. Manuelita Núñez López.</i>	367
C. <i>Significados de la vulnerabilidad semiótica de los pequeños y medianos productores agropecuarios del Nordeste Argentino. Mg. Emilas Darlene Carmen Lebus.</i>	379

A. LA MOVILIDAD TERRITORIAL DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS JÓVENES. RESISTENCIA, CHACO, ARGENTINA.

Mg. Celmira Esther Rey

a. Introducción

Interacción entre el sistema social y el espacio urbano desde la perspectiva de la movilidad cotidiana sobre el ambiente y los sistemas de representaciones

En primer lugar, vale un señalamiento acerca del concepto “ambiente”. Para ello voy a citar una obviedad que Gibson (1979:8) hizo famosa: Ningún animal puede existir sin un ambiente [environment] que lo rodee [surrounding]. Igualmente [...] un ambiente implica un animal [...] a ser rodeado” Llevándolo al plano de las entidades humanas y sociales, el ambiente (el entorno, the environment) existe en tanto existan seres humanos que lo definan como tal y se interdefinan, de alguna manera, en él. Esa “alguna manera” estará dada por las representaciones que la sociedad y el individuo se hacen de su entorno y su relación con él. Tal construcción es resultado, sin lugar a dudas, de la experiencia histórica de dicha sociedad y de las posibilidades de hallar explicaciones o legitimaciones a los fenómenos con los cuales interactúan. El individuo y la sociedad a la que pertenece, organizan el sistema de su entorno, suponiendo en él su propia organización. En otras palabras, proyectan su organización interna en la representación que se hace de la organización de los fenómenos fuera de sí (Ingold 1986:2). En este sentido, el ambiente, lejos de ser una realidad ajena o periférica a la experiencia humana, es la representación cultural del entorno. Es netamente experiencia humana. De La Cruz Luis María. 2001. Tomando lo expuesto por este autor, en la Figura N° 1 se expone en forma esquemática una interpretación personal sobre la posible interacción que se puede dar entre el sistema social y el espacio urbano. Consideramos que la expresión manifiesta de cada persona (en este estudio referido a la movilidad cotidiana que efectúa cada sujeto usuario de la vía pública), está estrechamente relacionada con las pautas culturales o el sistema de valores de la sociedad a la cual pertenece; por ende, el estado del ambiente o el equilibrio ambiental del hábitat donde viven las personas en

sociedad va a depender del modo en que cada grupo social proyecta su sistema de organización política y económica sobre dicho espacio. Por lo tanto, cada sociedad actúa sobre el ambiente (acción antrópica) para modificarlo, transformarlo o para acomodarse a él, a fin de satisfacer sus necesidades de acuerdo con el nivel de desarrollo tecnológico alcanzado y dentro del marco cultural de las relaciones micro y macroeconómicas del momento histórico que se esté analizando. La configuración espacial resultante incidirá en el desplazamiento diario del conjunto de la población.

Así como la sociedad influye en la transformación del ambiente, también la acción encarada por ella puede reestructurar su propio espacio, acondicionándolo a fin de optimizar su funcionamiento de acuerdo experiencia de participación ciudadana existente en la comunidad, mediante la cual se canalicen intereses y requerimientos de los protagonistas quienes conviven cotidianamente en un lugar y en un tiempo determinado.

Los aportes que figuran en esta investigación son parte de un trabajo mayor que se realizó en el marco del Proyecto Multicéntrico 2007, entre el Instituto de Geografía de la UNNE y el Centro de Estudio de Población (CENEP), Buenos Aires, Argentina, correspondiente a la Beca “Ramón Carillo – Arturo Oñativia”, otorgada por el Ministerio de Salud de la Nación, Comisión Nacional Salud Investiga y bajo la Coordinación de la Lic. Rosa Geldstein]

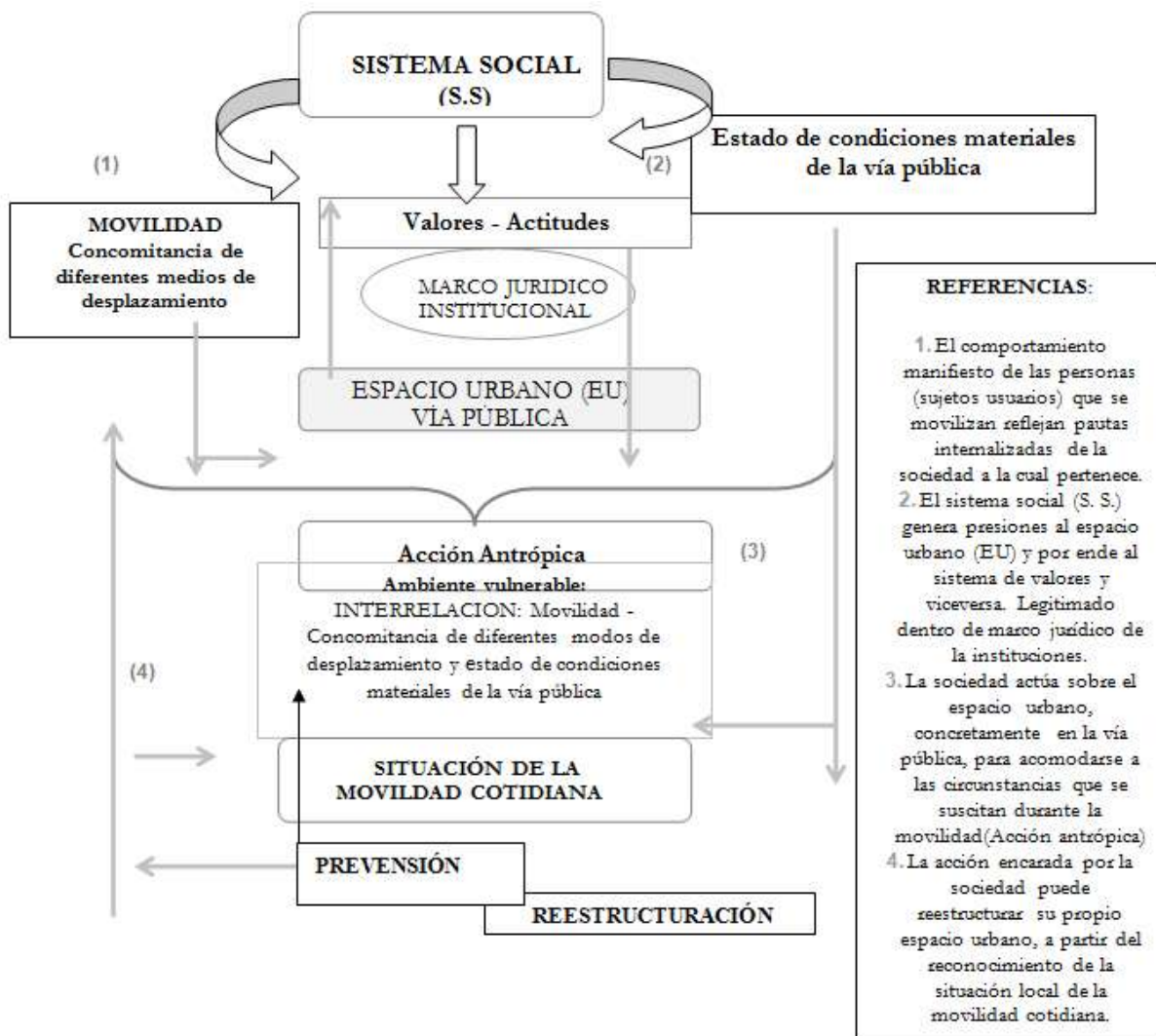


Figura N° 1. Interacción entre el sistema social y el espacio urbano desde la perspectiva de la movilidad cotidiana

b. La salud vinculada a la movilidad espacial

La salud como bien social y dentro del encuadre de la accesibilidad a la misma, debe ser considerada como un imperativo ético de cualquier comunidad organizada. Se debe garantizar el acceso a la salud sin exclusiones ni discriminaciones arbitrarias de ningún tipo. La elevación del nivel de salud, los resultados sanitarios y calidad de vida de la población son aspectos fundamentales en el estado de bienestar de los pueblos. En la atención de la salud se deben complementar a los sistemas de provisión pública y privada, en redes de atención integradas, abarcando a toda la población resguardado en los principios de desarrollo humano: equidad - seguridad - participación - sustentabilidad - gobernabilidad. Se hace prioritario cambiar el modelo de atención centrado en lo curativo y

priorizar lo preventivo, en especial en aquellas enfermedades crónicas y otras vinculadas al desarrollo y a los estilos de vida. Se debe insistir en el establecimiento de derechos, deberes y garantías de salud a las personas.

Otro punto fundamental es la necesidad de humanizar la atención de la salud, generando normas de calidad, acceso y oportunidad para las prestaciones; garantizar la máxima protección de salud para toda la población, y en especial para los más vulnerables, como es el caso de los jóvenes. Entendiendo junto a la Dra. Olivera (1993) que los factores de riesgo que inciden en las condiciones de la movilidad cotidiana relacionada con el tránsito, quedan

circunscriptos a factores socioeconómicos como producto de las condiciones de vida colectiva y que son las llamadas "enfermedades sociales". Los estilos de vida de la población se constituyen en uno de los factores que interviene en las causas de morbilidad y que se manifiestan en hechos como los denominados: los accidentes de tránsito o colisiones. Reconociendo a estos como una de las nuevas epidemias urbanas, denominadas "*enfermedades sociales*". Foschiatti y otros, 2004).

Las condiciones ambientales de la realidad donde vive la población de Resistencia, Capital de la Provincia del Chaco, Argentina, (1991 consigna para Resistencia una población de 229.960 habitantes y una "proyección" para el año 2020 indica que la cifra superará las 450.000 personas), hace necesario la formulación de un replanteo de la visión que se tiene sobre el sistema de salud, considerando a este como un todo integral en íntima relación con el ambiente circundante.

El desarrollo socioeconómico y, en particular, el de los transportes e infraestructura vial ha permitido con el devenir de la historia una mayor movilidad de las personas sea esta por motivos laborales, por estudio, para efectuar actividades de compra, o recreación, concentrados en determinadas horas y lugares. Esa dinámica espacial producto de los continuos y reiterados desplazamientos generan situaciones susceptibles de ocasionar conflictos en la vía pública.

c. Aspectos teóricos y metodológicos de la investigación cualitativa

c.1 Fundamentación teórica de la investigación

Una de las fortalezas de los diseños cualitativos reside en la flexibilidad y en la apertura en el momento de la recolección de información brindada por los participantes, quienes, desde su perspectiva personal, emiten opiniones relevantes y no previstas a priori por los investigadores. El conocimiento generado por estos métodos supone un proceso de construcción conjunta entre investigadores y participantes (Maxwell, 1996), implicando, por lo tanto, el

Nuestra finalidad es poner en evidencia, a través de la opinión de los propios protagonistas (jóvenes), el estado de la movilidad cotidiana en la ciudad de Resistencia. Efectivamente, las lesiones y/o muertes en circunstancia de circulación, con frecuencia dan cuenta de la afección que sufre la sociedad ante eventos que podrían ser evitados con medidas sociales preventivas y, en consecuencia, lograr avances no despreciables en la lucha contra la morbimortalidad por esta causa. Las escasas y deficientes, pero reveladoras, estadísticas sobre lesiones y muertes por este tipo de causa hacen que nuestro país aparezca encabezando las listas a nivel mundial y determina que se trate de un tema de extrema gravedad, no sólo por el impacto que ello representa en la ocurrencia en sí del hecho, sino también por las consecuencias que de él derivan: muertos, heridos, inválidos parciales o totales, pérdidas materiales, etc. Situación que nos lleva a coincidir con expresiones del Dr. Roberto Adolfo Vázquez (1997), quien los "*cataloga como una catástrofe permanente (categoría a la que no son ajenos otros eventos de innegable magnitud), ya que los accidentes, dejaron de ser hechos de coyuntura para transformarse en un problema crónico*". En un programa de prevención el estado de salud depende, fundamentalmente, de la interacción de dos elementos, por un lado, los propios de la persona con sus características, y por el otro, las propias del medio ambiente, donde los seres humanos desarrollamos y construimos nuestras vidas.

reconocimiento de una doble hermenéutica, inherente al paradigma interpretativo (Vasilachis de Gialdino, 2003). Esta orientación epistemológica tiene implicaciones tanto de tipo técnico y metodológico como éticos, al postular la aceptación y el respeto del conocimiento propio de los participantes, que el investigador debe cuidar de no traicionar al efectuar tanto preguntas como interpretaciones del discurso, limitadas y

sesgadas a priori por sus propios marcos conceptuales, modelos interpretativos y valores. Lo dicho, hace recomendable que llevada a cabo en condiciones ideales, la investigación cualitativa utilice instrumentos también flexibles y no estructurados; no obstante se reconoce la necesidad de una mayor estructuración cuando el estudio es llevado a cabo por múltiples investigadores y/o se propone comparar los emergentes discursivos de diferentes categorías de sujetos (Maxwell, 1996).

El análisis cualitativo tuvo en cuenta los requisitos del método interpretativo en cuanto a la utilización de la comparación y la intersubjetividad como formas de producción de conocimiento y también como resguardo frente a las amenazas de validez (Maxwell, 1996).

Los postulados básicos del paradigma interpretativo (Vasilachis, 1992 y 2003), dentro del cual se inscribe la investigación cualitativa y que se pretende desarrollar en esta oportunidad, se sustenta en la comprensión del sentido de la acción social en el contexto del mundo de la vida que, a diferencia del mundo objetivo, recupera la perspectiva de los actores involucrados en esa realidad, “...los investigadores cualitativos estudian las cosas en su situación natural, tratando de entender o interpretar los fenómenos en términos de los significados que la gente les otorga...” (Denzin y Lincoln, 1994:2.) La interacción cognitiva se da a partir de una relación social que se nutre de la acción de dos o más sujetos. En este sentido, como lo manifestáramos más adelante, es nuestra aspiración llegar a comprender y reconstruir (Guba y Lincoln, 1994) la identidad de los jóvenes que conducen automóviles en Resistencia, lo que nos lleva a plantear un proceso de interacción cognitiva entre nuestras propias experiencias, conocimientos, valoraciones, subjetividades y aquellas que son propias de los jóvenes desempeñando su rol de conductores, con cierta experiencia de manejo, se movilizan en un espacio

altamente conflictivo cumpliendo sus actividades cotidianas dentro de la ciudad.

Reconociendo que -en el caso particular -, los conocimientos en cuestiones metodológicas cualitativas son iniciales, se aspira haber arribado a una aproximación dentro del marco de los presupuestos básicos de la Epistemología del Sujeto Conocido no es considerado como objeto, sino como sujeto con una realidad ontológica distinta de los paradigmas que sostienen la Epistemología del Sujeto Cognoscente, tal como lo expresa Irene Vasilachis (2003). La epistemología del Sujeto Conocido, expuesta por Irene Vasilachis de Gialdino, (2003) reconoce entre otros los siguientes presupuestos:

- a) En lo que hace a la capacidad de conocer, considera al conocimiento como una construcción cooperativa.
- b) Respecto de las formas de conocer, plantea la anulación de los paradigmas epistemológicos que impongan límites a la manifestación del Sujeto conocido en toda su esencia e identidad.
- c) En lo que se refiere al alcance del conocimiento, la posibilidad de ese sujeto a manifestarse integralmente conduce a la resistencia a conceptualizaciones, tipologizaciones por medio de nociones previas y/o parciales respecto de su identidad.

En cuanto a la validez del conocimiento se estima que el conocimiento científico no es más que una forma socialmente legitimada de representar la realidad y se le acuerda significación central a la representación privilegiada de los actores sociales

El sujeto que estamos estudiando – es decir cada joven mujer/varón es considerada/o desde su individualidad- , se constituye en el centro de nuestra mira para lograr construir un conocimiento cooperativo, mediante la aplicación de la técnica de la entrevista en profundidad

c.2 Metodología de trabajo

El concepto de riesgo en el período juvenil se ha destacado por la posibilidad de que las conductas o situaciones específicas conduzcan a daños en el desarrollo que pueden afectar tanto al conjunto de sus potencialidades como deteriorar su bienestar y salud. (Weinstein, 1992)

En este trabajo se pretende efectuar un análisis de los discursos de los jóvenes que viven en la ciudad de Resistencia y que durante su movilidad cotidiana conducen vehículo automotor particular. El concepto joven alude al *período que va desde el logro de la madurez fisiológica hasta alcanzar la madurez social, pero, bajo la consideración del contexto cultural y la circunstancia histórica- económica del sector social específico al cual pertenece.* Rey, C. 2003. Específicamente, nos interesa dar a conocer la opinión de un grupo poblacional tanto varones como mujeres cuyas edades se hallan comprendidas entre los 15 y 35 años. El análisis de este escenario posee un especial interés para nuestro estudio puesto que intentaremos detectar los principales factores que inciden en la movilidad cotidiana de los jóvenes conductores de vehículos particulares, reconociendo en ellos a unos de los sujetos usuarios más vulnerables de la vía pública.

Las estadísticas recopiladas en el libro "Trauma. Prioridades", del año 2004, de la Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma (SAMCT), indican que después de las enfermedades cardiovasculares y el cáncer, el trauma es la tercera causa de muerte para todos los grupos de edad y la primera para las personas de entre 1 y 45 años, representado un 50% de los traumatismos de origen intencional (suicidios, homicidios, violencia en general) y un 50% no intencional (lesiones producidas por colisiones de vehículos a motor, lesiones producidas en el trabajo, en el hogar, en los lugares de recreación, y caídas en general). Estamos ante

la presencia de enfermedades que pueden ser previsibles y prevenibles, puesto que su origen es por causa externa desencadenada por factores mayoritariamente externos y conductuales. Esta situación, el alto grado de exposición adoptado en circunstancias de movilidad en la vía pública, potencia la aparición del daño en la persona, afectando su estado de bienestar y salud.

A los efectos de alcanzar una aproximación analítica sobre el tema en cuestión, se procedió a utilizar métodos de carácter cualitativo, mediante el uso de la técnica de entrevistas en profundidad. Entendiendo que, entre las bondades brindadas por esta técnica, es posible explorar aspectos cercanos a la gente.

Con el uso de la palabra y a través de una conversación, es posible efectuar procesos de indagación incentivando a la emersión de componentes propios, sobre representaciones, concepciones y creencias, en este caso, en lo concerniente a la movilidad cotidiana. Estamos ante la presencia de datos descriptivos, conformados por las palabras emitidas en forma oral por las personas que aceptaron conversar libremente.

Es nuestra aspiración, profundizar sobre las dimensiones subjetivas que poseen los jóvenes usuarios de automóviles respecto del tránsito en Resistencia como posible desencadenante de situaciones conflictivas, que en muchos casos, generan los denominados accidentes de tránsito y sus múltiples consecuencias.

d. Objetivos

Por lo expuesto cabe preguntarnos: ¿Cuáles son los contenidos discursivos relativos al tránsito en Resistencia en jóvenes conductores, respecto de su rol en circunstancias de movilidad?

El objetivo general de esta etapa del proyecto es explorar las representaciones de

cada joven conductor de vehículo particular, específicamente, respecto al riesgo potencial de lesiones y a su responsabilidad en circunstancias de movilidad en la ciudad de Resistencia.

d.1 Objetivos específicos

1. Relacionar posibles interacciones entre las características contextuales socio-ambientales y potenciales riesgos en la movilidad cotidiana.
2. En cuanto a las representaciones de los jóvenes:
 - a. Examinarlas, partiendo del modo de ejercer su movilidad cotidiana en la ciudad de Resistencia.
 - b. Valorar el impacto que esas representaciones tienen en la construcción de la subjetividad relacionada con la seguridad vial.

e. Procedimiento Metodológico

Acorde con las pautas metodológicas propias de la técnica cualitativa escogida para este estudio, se procedió siguiendo, a modo de eslabones, un encadenamiento de

procedimientos donde se sucedieron y/o alternaron el trabajo de campo con el de gabinete, tal como se expone a continuación.

e.1 Trabajo de Campo

e.1.1 Preparación para el trabajo de campo

Para la concreción del trabajo de campo fue necesario realizar una serie de actividades tendientes a preparar el terreno y el momento de la entrevista, vislumbrando ese encuentro como oportuno y ameno. Para la consecución del mismo se debió tomar los siguientes recaudos:

- Primer contacto: Mediante la valiosa colaboración de terceras personas, fue posible establecer el primer contacto entre cada entrevistado y la entrevistadora, logrando de este modo el nexo necesario para invitar formalmente y por teléfono a participar de una entrevista personal, explicitando los objetivos de la investigación, como así también la
- Segundo contacto: El día anterior al encuentro se volvió a establecer un contacto previo con el potencial entrevistado (siempre por teléfono) a los efectos de corroborar la efectiva participación de la persona. En esta instancia se reafirmó sobre el lugar y la hora de concreción de la entrevista.

relevancia de su participación en el marco del proyecto Multicéntrico 2007. Por lo expuesto, se formalizó el compromiso para participar voluntariamente de una entrevista en profundidad sobre la base de una guía semi-estructurada con una duración estimada de 3 horas reloj.

e.1.2 El trabajo de campo

En esta etapa de la tarea investigativa es conveniente destacar los siguientes aspectos:

1. Disponibilidad del entrevistado: Los encuentros se formalizaron en distintos lugares y horarios, acomodados y ajustados a las posibilidades, requerimientos y la disponibilidad de tiempo de cada uno de los entrevistados.
2. El ambiente de la entrevistas: Los mismos se realizaron en ambientes oportunamente acondicionados para realizar la tarea, por lo que se contó con las condiciones físicas – materiales y ambientales óptimas, en términos de comodidad, confort y
3. El tiempo de la entrevista: Las sesiones, que duraron entre tres (3) y tres horas y medias, se efectuaron en el período comprendido entre los meses de agosto a diciembre de 2007 y en un segundo período de enero a marzo de 2008.
4. Relación establecida con el entrevistado: Con la presencia de la persona en el lugar y a la hora convenida, se trató, en todos los casos, de iniciar la conversación de la manera más cordial y amable posible.

5. La entrevista: Antes de comenzar con el cuestionario guía se volvió a consultar sobre la autorización para grabar la conversación. Cada encuentro se inició mediante la presentación del proyecto Estudio Colaborativo Multicéntrico (ECM) 2007 y con el consentimiento del entrevistado, donde se invitó a la persona a responder un cuestionario guía diseñado a tal fin. La charla fue registrada mediante grabaciones con la debida autorización de la persona entrevistada. Cabe destacar que todas las entrevistas se desarrollaron con total fluidez y espontaneidad por parte de las personas que accedieron a participar de la misma. Es meritorio destacar que no se registró ningún tipo de inconveniente durante la realización de las entrevistas.

e.1.2.1 Acerca de la palabra emitida

Una investigación basada en testimonios de los propios actores, no puede partir de cero. Es necesario que el investigador o la investigadora conozcan muy bien el tema acerca de la cual se está indagando, de modo que al “abrir el juego”, se esté predispuesto a escuchar aquello que la persona desea expresar acerca lo que entiende, cree, siente y piensa referido al tema de investigación.

El circuito constante de: oír a la persona, grabar, anotar, oír la grabación, transcribir, leer, analizar, comprender y escribir.

Las entrevistas que se concretaron surgieron como fruto de diálogo interactivo y respetuoso con cada una de las veinte personas representadas en esta muestra. Durante el encuentro se priorizó oír, antes

Si bien se diseñó un cuestionario guía y que el mismo fue aplicado a todos los entrevistados por igual, el interrogatorio no se administró rigurosamente siguiendo las pautas temáticas contenidas en el mismo, si no por el contrario, fueron los protagonistas quienes marcaban el ritmo y el hilo de la conversación, armando finalmente, la trama del diálogo resultante. Por nuestra parte, inducíamos la conversación, alentábamos el intercambio pero asumiendo una postura de escucha activa, intentando analizar atentamente todo lo que se decía y la forma en que se lo decía, al tiempo de observar posturas adoptadas por nuestro interlocutor mientras este se expresaba (gestos, pausas, risas, etc).

que anotar. En esta instancia, se trató de tamizar el discurso emitido, mediante la escucha y la grabación, instante que se procedió a registrar aquellas señales del pensamiento y de los sentimientos y que, en ese momento, se revelaban a través de la expresión oral. En la oratoria surgían elementos discursivos que nos indicaban la posición asumida por el entrevistado frente a la serie de interrogantes planteados. Observamos, tanto la emisión de la marca simbólica, la palabra, con sus diversos tonos, las pausas y los silencios. Se tomó en cuenta la ausencia o presencia de la palabra como elemento clave que nos dieron señales del estado de su estructuración subjetiva, en cuanto a su rol como conductor dentro de la movilidad cotidiana en Resistencia.

e.2 Trabajo de gabinete: Trabajo post campo

Etapa de la desgrabación del audio obtenido durante la entrevista y transcripción digital textual de la exposición oral.

A través del discurso verbal se emitieron enunciados que revelaron la secuencia de significados que el sujeto otorgaba y que pretendió transmitir acerca del tema en cuestión. Fue el momento de registrar las señales que iban surgiendo y que, terminado cada encuentro y con la entrevista grabada, se procedía a su desgrabación digital, mediante el procesador de texto del programa informático WORD.

Es oportuno comentar que durante esta etapa también se sistematizó las denominadas “notas de campo” obtenidas después de cada entrevista concretada.

Terminada la instancia del procesamiento digital, se continuaba con la tarea de organizar cada entrevista en cuadros temáticos diseñados a tal fin.

Este proceso artesanal, dio como resultado una serie de planillas de doble entrada (Matriz de datos), en donde se identificaba a cada persona y con sus respectivas respuestas a los interrogantes planteados en instancia de la entrevista. Cabe aclarar que los datos contenidos en la matriz resultante, se corresponden con correlato discursivo de cada entrevistado y su respectiva respuesta a cada una de categorías conceptuales adoptadas de la guía de entrevista. (Ver Cuadro N° 1: Matriz de datos).

El Tabla N° 1 ejemplifica una de las planillas elaboradas (con la valiosa colaboración de la Profesora Mariana Solari) como muestra de la sistematización de la información obtenida tras la búsqueda de diferentes opiniones y con el objetivo de explorar las dimensiones subjetivas de los jóvenes sobre aspectos relacionados con la movilidad cotidiana.

Tabla 1. Matriz de datos

D.1. El otro y los otros en el tránsito							
Definición de tránsito	Componentes	Espacio disponible	Diferencias género/generación	Percepción de sí mismo como conductor	Diferencias según automóviles	Peatones	
NACHO	<p>Cuando se habla de tránsito me imagino la circulación de autos. Siempre lo asocié a eso. Es más mi imagen mental es "autos circulando". Si la tengo que poner en otro contexto a esa palabra no la podría asociar</p>	<p>El tránsito está compuesto por prácticamente por todos los que circulan desde autos, colectivos, camiones, camionetas, motos, bicicletas incluso el peatón mismo. Yo lo incorporaría porque el peatón circula por las calles y demás. Así que también lo incluiría.</p> <p>Después de la reactivación económica que surgieron tantas nuevas realmente uno está pendiente de no tocarse con ninguna de esas porque son chiquitas, son rápidas!</p> <p>Si esas japonesitas (de fabricación japonesa) no se si...</p> <p>Sí a las más nuevas, ahí las de ahora. Como la que tiene el Profesor Cardozo</p> <p>No, son más grandes. Sí. Sí. Tienen una aceleración terrible que pueden agarrar 100 Km como si nada. 100Km/h. Y te pasan por donde quieren y como son chiquitas, bueno también hacen maniobras bastante jugadas y que por ahí uno no las ve, porque vienen tan rápido y se meten por la derecha o por la izquierda.</p>	<p>Tenemos muy buenas calles, amplias, no se ven tanto baches ni pozos, como en Corrientes. Esos pueden Generar que uno tome más confianza o no se ve en la necesidad de reducir la velocidad. Lo que vi es que pusieron ahora, y que me parece bastante apropiado, estos lomitos de burro que te obligan a frenar. Están buenos, no tan abultados como los de Barranqueras porque son muy exagerado y muy seguidos unos de otros, pero sí son muy convenientes al igual que las tortuguillas. Son muy apropiados, por ahí a falta de semáforos, son apropiados, porque un conductor que cuida su auto no va a pasar rápido por ahí. Peor también están estos lomos de Barranqueras que son una exageración, son muy altos y tocan el auto.</p>	<p>Sin ser machista... pero por ahí la mujer va pendiente de más cosas... Tiende a mirarse más en el espejo que mirar para atrás. Si bien son más los choques producidos causados por hombres, también son los hombres... o manejan más los hombres que mujeres.</p> <p>Pero en realidad es muy relativo, por que también conozco mujeres que manejan mucho mejor que varios de mis amigos. O sea...</p> <p>Capaz yo respondo a un mito urbano que: la mujer maneja peor. Por ejemplo cuando vamos manejando con mis amigos y vemos una maniobra medio fea y decimos: ¡uy!, seguro que es una mujer y la mayoría de las veces corroboramos después que es una mujer. Y sí no es una mujer es una persona mayor.</p>	<p>Sí. Bueno. Donde sí se ve una sensación de competencia, como quien va primero son en las esquinas, en los horarios pico, en las zonas más transitadas, más si no hay semáforos.</p> <p>Por que el hecho de quien pasa primero o no, o si está apurado en llegar ya sea para buscar a un hijo o sale de trabajar y quiere llegar a su casa y entonces es como que hay una competencia: bueno yo paso primero y acelero.</p> <p>Siempre ganan los colectivos, por ser más grande creo. Siempre al colectivo se lo respeta pero por una imagen. Presentan mayor imagen, entonces... por las dudas dejémoslo pasar.</p> <p>Sí. Más que nada por el tamaño.</p>	<p>Puede generar algunas diferencias pero no muy significativas, porque uno puede tener un auto que acelere de 0 a 100 (Km/h) en 3 segundos pero si la ciudad o la estructura de la ciudad no te permite a más de 40, o la circulación vehicular no te permite ir a más de 40, de nada te sirve, por eso. Por eso creo que está más relacionado con una cultura local que una particularidad o características del auto.</p> <p>Por ahí si uno tiene un auto potente por supuesto puede ir más rápido. Pero sí a nivel. Pero así a nivel general, el estilo de manejar, es muy similar en cada ciudad. Si una persona viene de Buenos Aires y maneja acá dice: porque manejan todos despacio. O pasa por ejemplo a un compañero, Elio, que él vive alejado de la ciudad, porque en ciudad se maneja muy rápido. Entonces, ahí uno ve ciertas diferencias.</p>	<p>Los peatones son también bastante particulares porque están aquellos que cruzan por la senda peatonal y que uno se ve obligado a frenar y no puede decir nada a eso. Pero después están los que cruzan por cualquier lugar y cruzan sin mirar directamente.</p> <p>Incluso están los que... se pone el semáforo en verde (Semáforo verde para conductores. En Resistencia no hay semáforo para peatones) por la senda peatonal pero sin mirar. Yo creo que si bien tiene derecho a pasar, pero uno tendría que mirar, por sentido común de decir: bueno... haber si no me choca. Justamente, por que el que paga en realidad es el auto, y cuanto más grande...o sea, es una especie de... hay niveles, si una bicicleta le choca al peatón, paga el de la bicicleta. Si a la bicicleta le choca una moto, paga el de la moto y así sucesivamente. Es como que uno siempre debe ser muy cauteloso. Aparte para no chocar a nadie. Es más, el año pasado escuché que había personas que vivían gracias a los seguros de vida. Entonces provocaban accidentes, acá en Resistencia, entonces... provocaban accidentes para después ir a quejarse al seguro y cobrar 2.000 pesos, 20.000 pesos, dependiendo el caso.</p>

Fuente: Elaboración propia con la colaboración de la Prof. Mariana Solari

e.2.1 Tratamiento del discurso

Organizada la matriz de datos, con cada una de las dimensiones de análisis previstas en la guía de la entrevista (Por ejemplo: en Tabla N° 1, el ítem D1. El otro y los otros en el tránsito), iniciamos a partir de

ella el proceso de la codificación de los discursos, dispositivos que posibilitaron dar cuenta de los alcances de esta investigación. Para ello fue necesario:

e.2.1.1 Lectura analítica de las entrevistas

Se analizó caso por caso (Ver Tabla N° 2: Dimensiones analíticas), para facilitar la identificación de patrones conceptuales de cada uno de los entrevistados. Esta acción lleva implícita una complementación del

desarrollo de trabajo de campo con sujetos humanos, donde participantes del estudio e investigadora se relacionan sólo mediante el contacto visual y el diálogo respetuoso.

Tabla 2. Dimensiones analíticas

Dimensión vertical (Comparación de casos)	Dimensión Horizontal (Al interior del discurso)		Categoría (concepto)						
	Códigos derivados del marco conceptual		Definición de tránsito	Componentes	Espacio disponible	Diferencias de género/generación	Percepción de sí mismo como conductor	Diferencias según automóviles	Peatones
	NACHO								
	Nati								

Fuente: Elaboración personal sobre la base de la bibliografía consultada

Glosario

Propiedades: Características de una categoría cuya delineación la define y le da significado.
Dimensión: escala en la cual varía las propiedades generales de una categoría y que le da especificaciones a la categoría y variaciones a la teoría.
Categoría: conceptos que representan fenómenos.
Subcategorías: conceptos que pertenecen a una categoría que le da claridad adicional y especificidad
Fenómeno: ideas centrales en los datos, representadas como conceptos.
Conceptos: basamentos fundamentales de la teoría.

e.2.1.2 Proceso de codificación

De la etapas anteriores se desprende la realización de la integración temática (Cuadro N° 2: Dimensiones analíticas), mediante la reorganización de los cuadros previamente elaborados (Matriz de datos), pero que en esta oportunidad nos permitió realizar la tarea de la codificación abierta. Durante el proceso de codificación se extrajo de cada entrevistado conceptos que se transformaron en códigos y habilitó la posibilidad de identificar: los códigos conceptuales, los códigos emergentes, los códigos en vivo (dichos o frases elocuentes que ilustran y dan

cuenta del juicio emitido por cada protagonista respecto de un tema). Este proceso de análisis (de lo individual hacia lo grupal) dio pistas suficientes para armar la trama explicativa de los discursos de los jóvenes en donde subyacen las dimensiones subjetivas de las condiciones de la movilidad en nuestra ciudad.

Para efectuar la codificación fue necesario efectuar las siguientes instancias

a) Codificación: Identificación de códigos por entrevistado y por dimensión mediante el

subrayado (con distintos colores) de ideas, frases, configuraciones de palabras distintivas y elocuentes del discurso, como datos altamente significativos que dieron cuenta del

contenido de cada uno de los códigos hallados, tal como se ejemplifica en el Tabla N° 3.

Tabla 3. Proceso de Codificación organizado a partir de códigos derivados del marco conceptual y de códigos emergentes en el discurso de cada entrevistado

		Códigos conceptuales	Códigos emergentes	Imagen Negativa
NACHO	GENERO	Subestimación	Convalidación cultural	
	<p><i>Sin ser machista... pero por ahí la mujer va pendiente de más cosas...Tiende a mirarse más en el espejo que mirar para atrás. Si bien son más los choques producidos causados por hombres, también son los hombres... o manejan más los hombres que mujeres.</i></p> <p><i>Pero en realidad es muy relativo, por que también conozco mujeres que manejan mucho mejor que varios de mis amigos. O sea...</i></p> <p><i>Capaz yo respondo a un mito urbano que: la mujer maneja peor. Por ejemplo cuando vamos manejando con mis amigos y vemos una maniobra medio fea y decimos: uy! , seguro que es una mujer y la mayoría de las veces corroboramos después que es una mujer. Y si no es una mujer es una persona mayor.</i></p>	<p><i>cuando vamos manejando con mis amigos y vemos una maniobra medio fea y decimos: uy! , seguro que es una mujer</i></p>	<p><i>la mujer maneja peor.</i></p>	

Fuente: Elaboración personal

b) Esquematización conceptual: derivado del proceso de codificación: Con cada uno de los códigos identificados, pudimos, en una etapa posterior, organizarlos mediante la utilización de conceptos inclusores con la intención de lograr la conexión entre los conceptos obtenidos durante la codificación y

los aporte teóricos que figuran en la bibliografía de este trabajo. Finalmente, se logró diseñar una serie de esquemas conceptuales tal como figura en el ejemplo del Esquema Conceptual N° 1: Emergentes conceptuales a partir de los códigos hallados en los discursos.

f. Discusión de Resultados

f.1 Las dimensiones subjetivas de jóvenes conductores

Se exploraron las representaciones de los conductores jóvenes, específicamente respecto al riesgo de convertirse en potenciales víctimas de lesiones y su responsabilidad en circunstancias de movilidad en la ciudad de Resistencia, efectuando para ello un análisis de los discursos de los jóvenes en su rol de

conductores de vehículos durante su movilidad cotidiana. En el análisis de los discursos de los entrevistados se desprende para esta publicación, dos aspectos: la cuestión generacional y las cuestiones de género, cuyos resultados se sintetizan a continuación:

f.1.1 La cuestión generacional

La edad de las personas se constituye en un factor relevante para explicar aspectos vinculados a la movilidad en el tránsito. Los jóvenes consideran que la manera de conducir de una persona joven es muy distinta al de un adulto o un anciano: ellos opinaron que a mayor edad, mayor cumplimiento de las normas, mayor prudencia, mayor precaución y mayor cautela. Dentro de ese axioma discursivo universal, los entrevistados destacan algunas excepciones o consideraciones:

- El conductor anciano se desplaza a baja velocidad y con excesiva cautela. Ese comportamiento, deja entrever ciertas limitaciones puestas en evidencia en la escasa o tardía reacción cuando se enfrenta a determinadas situaciones donde se espera mayor celeridad de reacción. Los jóvenes fundamentan sus opiniones apuntando a la deficiencia o deterioro de las condiciones psicofísicas de estas personas como producto de su avanzada edad. Opinan que a medida que aumenta la edad disminuye la capacidad motriz y la aptitud visual y por ende la capacidad para conducir una máquina a motor.

Si bien destacan la mayor prudencia en la conducta manifiesta de los ancianos, no ocurre lo mismo con el adulto, a quien ven desempeñarse en el tránsito adoptando actitudes ambiguas y contradictorias, con una evidente falta de correspondencia entre lo que dicen (el discurso) y lo que hacen cuando se desplazan durante la conducción.

Entendemos estar ante la presencia de una interpelación al rol asumido por el

adulto en instancias de conducción. Interpelación que surge como necesidad, por parte del joven, de obtener respuestas acordes con demandas que reciben por parte del mundo de los adultos. Son categóricos cuando afirman estar frente a una imagen adulta carente de coherencia, producto de observar cotidianamente que en la función del adulto conductor, no visualizan un modelo de buena conducción que sí es exigida a los jóvenes.

En la mirada del joven hacia los de su misma generación y hacia sí mismo como conductores, sobresale en forma notoria la exaltación sobre las condiciones físicas que poseen para desplazarse. Es así que destacan la rapidez de los reflejos y la pericia para desempeñarse con mucha habilidad en el tránsito. En el relato de sus prácticas de conducción destacan la esencia del ser joven, en discursos que denotan un exceso de confianza en el manejo, y la justificación que asumen de sus actos en virtud de la razón del “ser joven”, entre los que mencionan: ser osado, atreverse a hacer cosas con audacia, conducir a alta velocidad y el interés puesto en demostrar la forma habilidosa de conducir un automóvil frente a otros. En ese acto de exhibición se busca el reconocimiento y la aceptación de los demás, como una manera de comunicarse con otros.

A través de la conducción los jóvenes acceden a un medio que les permitirá lograr otras prerrogativas adultas (sexo, alcohol), ya que el vehículo les provee privacidad, la posibilidad de disfrutar simbólicamente satisfacciones como elevar el prestigio entre

sus grupo de pares, asumir riesgos, mostrar virtuosismo, lograr un grado de autonomía e igualdad social y afirmar su identidad. De este modo, el vehículo pasa insensiblemente a ser valorado más por las posibilidades que ofrece en estos aspectos -de allí el énfasis de su poder, velocidad, apariencia- más que en su utilidad como medio de transporte.

Las actitudes de los jóvenes al volante son, muchas veces, opuestas a la seguridad vial. Cometan errores al conducir, conducen a alta velocidad, se distraen con facilidad

f.1.2 Las cuestiones de género en la conducción

La presencia de mujeres en la conducción de un vehículo motor particular, ya no es una excepción, como no lo es en ninguna de las facetas de la vida de nuestra sociedad. Sin embargo, en los discursos de la mayoría de los jóvenes y de mismas jóvenes entrevistadas emergieron apreciaciones negativas, con afirmaciones que denotan subestimación hacia la mujer conductora. Surgieron, también connotaciones ambiguas hacia el “ser femenino”.

Pocos discursos vertieron concepciones positivas hacia el rol de la mujer conductora, donde la valoraban como un miembro más del conjunto de protagonistas del tránsito. Sin embargo, para algunos jóvenes todavía está instalada la creencia de que la mujer no sabe conducir o no conduce correctamente, cómo sí lo hace el hombre, otorgándoles una posición inferior y subordinada respecto de este. En una posición intermedia se hallan quienes asignan dentro de la igualdad de género ciertas diferencias de comportamientos distintivas del ser femenino y del ser masculino.

Por lo expuesto fue posible arribar a la identificación de tres (3) tipos de representaciones de los jóvenes respecto del rol de la mujer como conductora de vehículo particular y que fueron agrupadas en: 1) *Imagen positiva hacia la mujer conductora*, 2) *imagen negativa* y 3) *¿Imagen de igualdad entre conductores mujeres/ hombres?:*

1) *Imagen positiva hacia la mujer conductora* y 2) *imagen negativa*: Se han podido detectar rasgos muy sutiles de percepciones positivas,

(especialmente cuando conducen acompañados por sus pares), se colocan en situaciones límites, precipitando, de este modo, los hechos cotidianos que llenan las noticias periodísticas, las crónicas policiales y las estadísticas derivadas de estos acontecimientos. En este perfil del “ser joven conductor” se conjugan factores psicológicos y culturales que derivan en inestabilidad emocional, rebeldía y omnipotencia, actitudes contrarias a la conducción segura.

visualizando el lugar de la mujer en el tránsito desde una perspectiva igualitaria e integradora. En algunos casos se pudo advertir que a pesar de la connotación social de definir a la mujer como inferior o incapaz para conducir respecto del hombre, los entrevistados destacan una condición igualitaria entre ambos géneros, aduciendo que no entienden por que tendría que haber diferencias. La identidad femenina se halla en plena tensión dilemática y en transición cultural, en su aceptación en el ejercicio del rol de conductora de automóvil, ámbito monopolizado hasta hace poco tiempo por los hombres.

3) *¿Imagen de igualdad entre conductores mujeres/ hombres?:* En este grupo observamos un discurso que afirma que mujeres y varones manejan del mismo modo, e inclusive, algunos entrevistados admiten conocer mujeres que se desempeñan mejor en el manejo que los hombres. Se destaca en estos discursos la necesidad de conceder el lugar y la posición a la que ha llegado la mujer en su rol como conductora dentro de nuestra cultura occidental y democrática. Destacan la necesidad de aceptarla tal como se manifiesta: con sensibilidad y suavidad en los movimientos durante el acto de conducir y con más precaución que los hombres. Atributos considerados como innovadores en el complejo mundo tradicionalmente reservado a los varones, donde se supone que para manejar una máquina se requiere de una considerable fuerza física. Posición que queda obsoleta frente al extraordinario avance tecnológico

que permite la existencia de vehículos a motor con cambios automáticos que no requieren de la menor fuerza física para su funcionamiento. O bien, porque su presencia

constituye de algún modo una “competencia” en una actividad que les era propia.

g. Reflexiones finales

A partir de la puesta en práctica de esta aproximación metodológica desde la perspectiva de los jóvenes de la ciudad de Resistencia y sus hallazgos, nos concede el aval para sugerir una serie de propuestas atinentes a la necesidad de anticipar o mitigar posibles impactos derivados de los eventos relacionados con la movilidad del tránsito urbano local.

Reconociendo que la movilidad cotidiana en Resistencia, Chaco, se desenvuelve en un marco geográfico donde el contexto general muestra una tendencia a la pérdida de solidaridad, desprotección, falta de acción tutelar efectiva e incumplimiento de las normativas vigentes, creemos conveniente exhortar a las autoridades para que la toma de decisiones esté focalizada en políticas públicas locales que apunten hacia una organización espacial planificada y en función de las problemáticas detectadas. Rey, 2008. Por lo tanto solicitamos elaborar estrategias de prevención primaria para evitar que el problema se produzca o se multiplique.

Para la prevención es necesario disponer de conocimientos sólidos fundado en argumentos científicos, para que en forma conjunta, con los decidores locales se tome la iniciativa de trabajar junto con la comunidad directamente involucrada en la problemática. Para ello consideramos ineludible:

- indagar en cuestiones relacionadas con el sistema legal vigente sobre la movilidad vial.
- identificar creencias, valores y estilos de vida de la población objeto de estudio. En este sentido, creemos que la sociedad debe apropiarse del problema
- generar recursos e implementarlos para toda la comunidad y en particular, en este estudio, destinado a los jóvenes.

Destacamos el hecho de que no existe un modelo universal que pueda ser utilizado en todos los países, ni siquiera en todas las regiones, ya que los modos de implementación varían de acuerdo a cada experiencia y deben adecuarse al ámbito local

de cada comunidad (barrio), tomando experiencias y preceptos teóricos-metodológicos sistematizados y publicados de diferentes partes del mundo.

Los principios del tipo de análisis que proponemos, y que denominamos *diagnóstico comunitario*, dan las bases materiales a la tarea y pueden ser englobados en los siguientes:

- **Perfil social:** Insistir en la aplicación de la Ley de Tránsito y de la Ley de Educación sobre la enseñanza sistemática de la seguridad vial en los distintos niveles del sistema formal de enseñanza, apuntando a la necesidad de educar tanto a los sujetos usuarios jóvenes pero principalmente a los adultos y a las autoridades de aplicación (Inspectores y Policías de tránsito), quienes principalmente adoptan una de las facetas de su rol, la de sancionar, multar que no siempre va acompañada de conocimiento de las normativas y con la formación adecuada en resguardos éticos, preexistentes en sus actos de control. Dictar cursos y/ talleres para sensibilizar sobre la cuestión de la edad, *el ser joven* y la cuestión de género, *el ser femenino*, como elementos integradores y democráticos dentro de nuestra sociedad. Dichos cursos deben ser impartidos por profesionales capacitados con una trayectoria que amerite su desempeño y seleccionados mediante una convocatoria abierta de concurso público implementado desde el Ministerio de Educación o del Ministerio de Salud y o del Gobierno de la Provincia, en este caso, del Chaco.
- **Perfil de salud:** difundir a través del sistema de enseñanza formal e informal y de los medios masivos de comunicación, la incidencia que tiene la edad como un factor de riesgo en la conducción; las implicaciones que tiene el ser joven, el ser adulto y el ser anciano en términos de salud psicofísica y emocional de las distintas etapas de la vida.

- **Perfil organizativo:** identificar y convocar a los actores individuales y comunitarios sensibilizados en la problemática del tránsito a los efectos de planificar y trabajar en conjunto para la formulación de programas/proyectos comunitarios.

h. En síntesis

h.1 Creemos que es prioritario:

- Supervisar (que no significa sancionar) las conductas adoptadas tanto por los sujetos usuarios de las vías, como por los que ejercer las acciones de control
- Implementar a través del sistema educativo en forma sistemática, contenidos transversales de *educación para la seguridad vial*, destinados a todos los niveles de enseñanza y en especial a los jóvenes.
- Difundir a través de los medios masivos y de las organizaciones comunitarias la relevancia de la problemática del tránsito
- como generador de riesgos en la vía pública, a fin de implantar proyectos participativos diseñados a nivel *microespacial* que faciliten a la comunidad, la resolución de su propia problemática vial en el lugar donde sus habitantes desempeñan su vida cotidiana.
- Visualizar y profundizar en el perfil del “ser joven conductor”, atendiendo a la necesidad de adopción, por parte de los adultos responsables. una acción tutelar efectiva

h.2 Algunas estrategias a tener en cuenta

- Favorecer la creación de espacios de debate donde se plante temáticas vinculadas a la seguridad vial pero siempre teniendo en cuenta las características socioeconómicas de la población. Sostenemos que es fundamental partir de los intereses propios de dichos grupos humanos dentro de su contexto geográfico. Para alcanzar este logro será necesario sensibilizar a los responsables sociales (políticos, autoridades, funcionarios, etc.).
- Formar actores sociales capaces de gestionar procesos participativos complejos, interdisciplinarios e intersectoriales.
- Formar actores sociales capaces de ejercer una función direccionada al trabajo de campo y con la gente del lugar objeto de intervención - acción: escuelas, centros de salud, centros comunitarios. Para ello que se deberá tener en cuenta por ejemplo:
 - los destinatarios: jóvenes
 - el ambiente socioeconómico donde se movilizan estos jóvenes
 - la aplicación de metodologías con técnicas participativas
- la duración del proyecto priorizar y canalizar equitativamente los recursos provenientes principalmente del estado para efectivizar la gestión se debe dar el respaldo financiero, con la asistencia de equipo de profesionales idóneos a las instituciones donde se aplique el proyecto (escuela, centros de salud, centro comunitario, iglesias, etc.).
- Promover el compromiso de actores involucrados en el proyecto: formar grupos de gestión participativa con el fin de orientar y facilitar el proceso de adquisición del conocimiento que se pretende internalizar.
- Destacar la importancia de la evaluación del programa.
- Desarrollar procesos colectivos de discusión y reflexión. Socializar y enriquecer el conocimiento individual, propiciando a la vez la creación colectiva de conocimiento.

h.3 En consecuencia

Bajo los preceptos de la Constitución Nacional que en el Art. 41 otorga el derecho a todos habitantes a vivir en un ambiente sano y equilibrado, apto para transitar en paz y con seguridad. Es posible, con la participación de los ciudadanos interesados,

propiciar la construcción de un ambiente local armónico, agradable, pacífico y seguro, donde sea digno moverse y vivir saludablemente

Bibliografía

1. Allende Landa, José (2001). Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad. Colección Economía y Empresa. Unión Iberoamericana de Municipalistas - Universidad del País Vasco. Bilbao (España). 273 p.
2. Ander-Egg, Ezequiel (1982). La Explosión Demográfica y el Proceso Urbano. Col. Guidance N° 18. Editorial Hvmánitas. Buenos Aires (Argentina).
3. Carreras I Verdaguer, Carles (2000). Juventud y calidad de vida. (Comentario). En: Estudios Geográficos. CSIC. Tomo LXI, N° 238. Enero-marzo. Instituto de Economía y Geografía. Madrid. Pp: 212-214.
4. Colombara M. (1996). Geografía del Género. En: Revista Especial FREMPRESS.
5. Consejo Federal de Prevención de Accidentes. Asociación Civil de Prevención de Accidentes (1995). Los Accidentes. Los Sistemas Complejos y la Ciencia Posnormal. Buenos Aires. Argentina.
6. Corraliza, José Antonio (1987). La experiencia del ambiente. Percepción y significado del medio construido, Madrid, Tecnos, 269 pp.
7. Díaz Muñoz, María Ángeles. (1992). Espacio y tiempo en la actividad cotidiana de la población. En: Prácticas de Geografía de la Percepción y de la Actividad Cotidiana. Editorial OIKOS-TAU. Barcelona. Pp: 15-44.
8. Dillon, Beatriz. (1998). "Algunas consideraciones acerca del estudio de la movilidad territorial de la población". En: Huellas. N° 3. Instituto de Geografía. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de La Pampa. Pp: 29-42.
9. Dolto, f. y Dolto Tolitch, C. (1996). Palabras para Adolescentes. 4ª Edición. Ed. Atlántida. S. A. Bs. As
10. García Ballesteros A. (1986). Espacio femenino – Espacio masculino. En: Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinarias. Universidad Autónoma de Madrid.
11. García Ballesteros A. (1992). Las aportaciones de la Geografía Humanística. En: García Ballesteros (Ed.) "Geografía y Humanismo". Colección Prácticas de Geografía Humana. Oikos Tau Barcelona (Pp. 9 a 15)
12. García Ballesteros A. y Bosque Sendra J. (1989). El espacio subjetivo de Segovia. Editorial Universidad Complutense. Madrid.
13. García ballesteros, Aurora. (coord.). (1998). Métodos y técnicas cualitativas en geografía social. Colecc. Prácticas de Geografía Humana. OIKOS-TAU Ediciones. Barcelona. 239 p. (Comentarios de Joaquín Bosque Maurel).
14. Gorostiaga (1997) X. El enfoque de género un reto para el nuevo milenio. <http://www.mujeres.alainet.org> (29/10/97).
15. Lagunas C. (2000). Abadesas y clérigos. Poder religiosidad y sexualidad en el monacado español. Universidad Nacional del Comahue. Facultad de Humanidades. Neuquén.
16. Ministerio de Obras y Servicios Públicos De La Provincia De Buenos Aires (1997). Conocimientos Básicos de Tránsito para la Adolescencia. Buenos Aires. Argentina.
17. Ministerio de Salud de la Nación, Prevención de Accidentes en la Infancia, Vialhttp://www.msal.gov.ar/htm/site/prog_DPPS6.asp, octubre 6 de 2003. Bs. As. Argentina.
18. Ministerio del Interior y Ministerio de Justicia. Tránsito y Seguridad Vial Ley N° 24.449 y Decreto Reglamentario N° 779/95. 1995. Consejo Federal de Seguridad Vial. Bs. As. Argentina,
19. Municipalidad de Resistencia. (1991). Código de Tránsito. Resistencia. Chaco.
20. Olivera, Ana (1993). Geografía de la Salud. Ed. Síntesis. Madrid. España.
21. Organización Mundial de La Salud. (OMS) .(1997). Nuevos enfoques para mejorar la Seguridad Vial. 1989. Copia del Informe Técnico N° 781, para su tratamiento en la Universidad Nacional de la Plata. Buenos Aires. Argentina.
22. Organización Panamericana de La Salud. (1989). Atención Primaria de la Salud. Principios y Métodos. Centro Latinoamericano del Instituto de Higiene Tropical en la Universidad de Heidelberg. Fundación Alemana para el Desarrollo Internacional. Ed. Pax. México.
23. Organización Panamericana de la Salud. (1993). Prevención de Accidentes y Lesiones. Ed. O.P.S. Oficina Sanitaria

- Panamericana, Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. Washington. E.U.A. Pp. 162.
24. Organización Panamericana de La Salud. Oficina Sanitaria Panamericana (1997). Clasificación Estadística Internacional de enfermedades y problemas relacionados con la salud. Décima revisión (CIE-10). Volumen 1 y 2. Publicación Científica N° 554. Washington. E.U.A.
 25. Pears, David F. (1984). Las condiciones causales de la percepción. Instituto de Investigaciones Filosóficas, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
 26. Rey, Celmira E. (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. UNNE. Argentina.
 27. Robles González, E. y Otros (1996). La Transición sanitaria en España desde 1900 a 1990. En Revista Española de Salud Pública N° 2. Alicante. España.
 28. Rodríguez Vignoli, Jorge. (2001). Vulnerabilidad y Grupos Vulnerables: un marco de referencia conceptual mirando a los jóvenes. CEPAL. P5. Serie Población y Desarrollo. N° 17. Santiago de Chile (Chile).
 29. Sabate Martínez A.; Diaz Muñoz, M.; Rodriguez Moya, J. (1995). Mujeres, Espacio y Sociedad. Hacia una Geografía del Género. Síntesis S.A., Madrid, España.
 30. Sánchez Fernández., S. (1998).En: Visión y Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. Universidad de Cantabria. Ed. NORTEGRAF, S.L. Laredo. España.
 31. Senado y Camara de Diputados de la Nación Argentina. (1995). Ley 24.249. Nuevas Normas para el Tránsito. Buenos Aires. Argentina.
 32. Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma (SAMCT), 2004.Trauma. Prioridades. Buenos. Aires.
 33. Taylor, S. J. Y Bogdan (1986). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Editorial Paidós. SAICF. Buenos Aires.
 34. Tomé, V. (1998). Visión Y Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. Universidad de Cantabria. Ed. NORTEGRAF, S.L. Laredo. España.
 35. Vasilachis de Gialdino, I (1992). Métodos Cualitativos II. La práctica de la investigación
 36. Vasilachis de Gialdino, I (2003): Pobres, pobreza, identidad y representaciones sociales. Gedisa Editorial, Barcelona.
 37. Vasilachis De Gialdino, I. (1992). Métodos Cualitativos I. Los problemas teórico-epistemológicos. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
 38. Vázquez, Adolfo R. (1997). Legislación sobre tránsito. Editorial Policial. Vol. 311. Ed. La Llave. Bs. As.
 39. Vega, P. (1996). Las mujeres de la calle y las calles de las mujeres. La conquista de la calle.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/apveg.html>